

Neuer Elektrotrabi ID.3 von Volkswagen: der stotternde Start des „neuen Zugpferdes“

Da die Autoindustrie sich nicht gegen irrsinnige Abgasnormen, die von sinistren Abmahnvereinen wie der *Deutschen Umwelthilfe* ersonnen wurden, gewehrt hat, mußte man mit Motor-Software betrügen. Der Skandal wiederum hatte zur Folge, daß die VW-Führung sich völlig hat breitschlagen lassen und in einigen Jahren nur noch E-Autos anbieten will, ein wirtschaftlicher Wahnsinn sondergleichen.

Nicht nur, daß die E-Autos durch ihre Produktion wesentlich mehr Ressourcen verbrauchen und sogar aus Klimarettersicht viel mehr klimakillende Emissionen bewirken. Nein, sie sind auch noch deutlich teurer und haben realiter nur eine Reichweite von etwa 200km. Als wäre das noch nicht genug, um den Käufer nachhaltig zu vergrätzen (das ist nun wirklich mal nachhaltig im Wortsinne), bauen die Ingenieure von VW nun noch zusätzlich Mist und schaffen es nicht, den Stromer funktionierend an den Kunden auszuliefern. [Die FAZ schreibt süffisant:](#)

Wer von seinem VW-Händler bislang ein fertiges Auto erwartet hat, der muss jetzt ein bisschen umdenken.

Grund sind – das ist jetzt wirklich pikant – Softwareprobleme. Wohl deswegen wurde der Preis noch einmal gesenkt (Subvention?), so daß man voraussichtlich ab September einen ID.3 haben kann. Die Wolfsburger vergleichen den Lithium-Rohrkrepierer allen Ernstes mit dem Käfer, der sprichwörtlich zuverlässig und billig war. Das ist beim ID.3 garantiert nicht der Fall – selbst die 30.000 Euro, die der Stromer jetzt noch kostet, sind ganz schön teuer für einen „Volks“wagen der Breitensport-Kategorie. Und die geringe Reichweite, verbunden mit stundenlangen Ladezeiten, macht den ID.3 zu einem Zweitwagenkandidaten grüner Großstadtbewohner, die damit zum Bioladen schleichen.

Konkrete Daten, wenn sie jemand glauben will:

204 PS stark, 160 km/h schnell und mit 58 kWh Akkukapazität nach Norm für bis zu 420 Kilometer gerüstet

Die grüne Qualitätspresse schießt die Industrie sturmreif

In den 1980er Jahren schafften es die Grünen und ihre Helfershelfer in den Medien bereits, die wissenschaftliche und industrielle Forschung zur (klimafreundlichen) Kernkraft in Deutschland zu beerdigen. Ähnlich erging es [Hoechst und dem gentechnisch hergestellten Insulin](#), heute medizinischer Standard.

Obwohl jedem grünen Journalisten wegen der eindeutigen Berichterstattung von ARD-ZDF und Klimalesch über das Lithium klar sein müßte, daß die Wärmekraftmaschinen in Autos noch lange nicht ersetzbar sein werden, wird nun die Verbrenner-Industrie unter mediales Feuer genommen.

In einem Artikel mit der etwas hämischen Überschrift [Die Zündkerze als Grablicht](#) beschreiben zwei *Spiegel*-Journalisten den Tod der südwestlichen Automobilindustrie; der Ton ist immerhin sonst noch weitgehend sachlich.

Im bislang krisensicheren Baden-Württemberg, das gut zehn Jahre einen Zuwachs hinlegte, schrumpfte die Wirtschaft im zweiten Quartal 2019. Selbst Groß-Arbeitgeber *Bosch* will Tausende Stellen abbauen, was im Ländle als Fanal gilt. Das Problem ist allerdings nicht nur eine gewöhnliche Konjunkturflaute, wie der Artikel betont, sondern die durch Klimahysterie bedingte „strukturelle Transformation“:

„Die zum 3. Oktober feierlich inszenierte [Zünd-]Kerze droht, in Zeiten von Dieselskandal und *Fridays for future* zum Grablicht zu werden.“

Wobei der Diesel-Skandal und FFF ganz speziell deutsche Unternehmen schädigen:

„Vor allem die deutschen Autohersteller investieren aus Winklers Sicht nicht genug, verunsichert wie sie sind: **<Die Panik ist in Deutschland am größten.>**“

Das künstlich erzeugte Öko- und Klimaproblem scheint erstaunlicherweise auch in den Köpfen und Herzen der Autozulieferer angekommen zu sein, denen man deutlich mehr Unabhängigkeit und Widerstand gegen grüne Akademiker-Erzählungen zugetraut hätte. So fährt der Vizechef des Familienunternehmens *Schweizer* im württembergischen Schramberg tatsächlich einen *Tesla*.

Die schwäbisch-badischen Unternehmen und Konzerne sind wegen der politmedialen Hetze gegen den Verbrennermotor derart verunsichert, daß sie Investitionen in neue Wärmekraft-Modelle unterlassen. Wer sich nur ein wenig beim Thema Auto auskennt, weiß, daß eine durchgehende Modellpflege der

Schlüssel zum Erfolg gerade deutscher Hersteller ist. Die Große Koalition und unsere Qualitätsmedien arbeiten also tatsächlich gezielt an der Zerstörung und Vertreibung unserer Schlüsselindustrie.

Genau so sieht es beim VW-Konzern und seiner ID.3-Stromauto-Initiative einschließlich Umbau des Zwickauer Werkes aus (wir berichteten). Ein weiterer *Spiegel*-Artikel sagt deutlich, was die Klimaretter erwarten, beziehungsweise planen: [„Elektro oder nichts“](#).

„VW geht volles Risiko: Scheitert der ID.3, könnte auch VW scheitern“

Das Akku-Auto sei seit der Golf-Einführung 1970 das wichtigste Modell des Konzerns, mit dem VW den Abgas-„Skandal“ hinter sich lassen und das E-Auto massentauglich machen will.

„Diese Transformation zur E-Mobilität passiert nicht von heute auf morgen. Aber wir haben diesen Weg jetzt unwiderruflich eingeschlagen“,

...sagt der Markengeschäftsführer Brandstätter. Man fragt sich, ob sich die Manager haben erpressen und verängstigen lassen, oder ob sie den Unfug selber glauben, den sie verzapfen. Als der *Club of Rome* und ähnliche „Experten“ mit der Endlichkeit der Ressourcen wie Mineralöl Panik schürten, schenkte man dem im VW-Konzern wohl eher keinen Glauben, sondern rechnete eiskalt nach. Und heute bauen die Manager für die Linksextremen und Wirklichkeitsfremden extra ein neues Auto, dessen Ersatzteil-artiger Name schon nicht gerade zum Kaufen einlädt. Wo soll der ganze Starkstrom für die ID.3-Flotte herkommen? Von den volatilen Windspargeln und Solarpaneelen bestimmt nicht. Es gibt auch längst nicht genug Stromtankstellen. Zum Glück, denn sonst wird unser jetzt schon labiles Stromnetz garantiert überlastet. Welcher Kunde will sich mit den Nachbarn um die einzige E-Tankstelle weit und breit balgen, und dann stundenlang am Kabel hängen?

Wir Deutschen sind gewohnt, ab und an mal schnell zur Tankstelle zu fahren und in fünf Minuten den Tank zu füllen. Wenn das Aufladen des Autos in deutlich kürzeren Abständen erforderlich ist und jedes Mal ewig dauert, kauft doch keiner einen ID.3. Einfache Überlegung eines EIKE-Journalisten; das können die VW-Planer doch auch!?

Volkswagen ist übrigens der einzige Hersteller, der sich derart eindeutig auf den in Klimahysteriker-Kreisen längst schon wieder abgemeldeten Akkumulator konzentriert, siehe Klimalesch. Die Wolfsburger wollen bis 2028 sogar fast 70 (!!!) neue Elektro-Modelle anbieten; ab 2040 soll keine Wärmekraftmaschine mehr in den Autos angeboten werden. Und ab 2050 will man sogar „CO₂-neutral“ sein. In Anbetracht der Tatsache, daß es keinen menschengemachten Klimawandel gibt, der zudem sicher nicht vom schwachen Treibhausgas CO₂ ausgelöst wird, kann man sich nur fragen: Haben die sie noch alle?

Es scheint, als ob die grüne Presse unsere Schlüsselindustrie nicht sturmreif schießen will, sondern es längst getan hat. Mit der „Akku-Wende“ geht VW nicht nur ein „Risiko“ ein, wie der *Spiegel* betont. Nein, die nervigen reichweitschwachen und teuren Akku-Autos, die man nur schlecht laden kann, will kaum jemand haben. Das wird wohl ein ordentlicher Flopp; ab Mitte 2020 werden wir es wissen, ab da ist der ID.3 erhältlich. Die einzige Möglichkeit, die Akku-Autos wie geplant hunderttausendfach unters Volk zu bringen, wäre die massive Unterstützung durch die Politik, die den Kauf der E-Autos jetzt schon steuerlich begünstigt. Es müßte aber noch mehr werden; vor allem müßten unsere Politiker den Verbrenner mit Abgaben und Regulierungen noch stärker verfolgen, was sie sehr wahrscheinlich auch tun werden.

Bezahlen werden also im wahrscheinlichen Falle, daß der ID.3 ein Ladenhüter wird, die Arbeitnehmer der Autoindustrie, die gefeuert werden. Verkauft sich der ID.3 durch planwirtschaftliche Stützräder hingegen gut, muß der Steuerzahler die Last tragen. Mit anderen Worten: Die Bürger zahlen die Zeche.

Ökosozialismus bei VW? Neuer Golf soll Ausgaben für Elektromobil erwirtschaften

Statt sich gegen den unrealistischen Unfug der grünen Politiker, der physikalisch derzeit und wahrscheinlich auch in Zukunft nicht umsetzbar ist, zu wehren, machen deutsche Autohersteller fleißig mit und propagieren ihrerseits nutzlose Technologien. Volkswagen will, [wie wir berichteten, das neue Elektroauto ID.3](#) in den Markt pressen und beendet dafür im Werk Zwickau/Sachsen die Produktion klassischer Verbrenner. Für den ID.3 wird VW gemeinsam mit der schwedischen Firma Northvolt Akkumulatoren in Salzgitter produzieren und baut dafür ein Werk für zunächst eine Milliarde Euro.

Um den [Golf 8 zum Verkaufsschlager](#) zu machen, rüstet der Konzern die Wagen mit zahlreichen steuerbegünstigten Ökospielereien aus. Einige Modelle mit der Bezeichnung eTSI erhalten Fahrrad-Akkus, die Bremsenergie speichern und beim Anfahren wieder abgeben. Fahrzeuge mit der Bezeichnung eHybrid haben größere Akkumulatoren und Elektromotoren, die am Starkstromnetz geladen werden (sofern vorhanden) und angeblich Strom für 60 Kilometer Reichweite liefern. Dadurch sinkt rein rechnerisch der Ausstoß des „Klimagases“ Kohlendioxid unter 50 Gramm pro Kilometer, so daß der Wagen ein E-Kennzeichen erhalten kann. Das spart Steuern für Selbständige und Angestellte, die ihren Dienstwagen privat nutzen. Zudem bezahlen der Fiskus und der Hersteller selbst einen „Umweltbonus“ von 3.000 Euro. Der Hersteller auch? fragt sich der kritische Leser. Ja – denn durch den geringeren Ausstoß von CO₂ bleiben Strafbefehle der sozialistischen EU aus.

Sind die Manager unserer heimischen Autohersteller zu klimarettenden Sozialisten geworden, oder rechnen die besser, als man vermuten würde? Auch wenn der Zeitgeist letztlich immer den Geist der Oberschichtler erreicht, wirkt der Zwang, Geld zu verdienen, disziplinierend, und daher darf das Zweite angenommen werden. Die vielen Steuervergünstigungen locken wahrscheinlich viele Golf-Kunden, was dem Konzern die Milliarden bringt, mit denen er seinen ID.3 quersubventioniert; unterstützt von weiteren Steuergeldern. Der gelernte Ökonom möge mich korrigieren, aber für mich riecht das nach einer wirtschaftlichen Sackgasse. Die neuen Elektro- und Hybridautos will eigentlich keiner bauen oder kaufen; man tut es aber doch, weil es dafür Subventionen gibt, die man mit seinen Steuern letztlich aber wieder selber bezahlt. Ein Nullsummenspiel, wie die Wirtschaftswissenschaft es nennt. Nun, nicht ganz: Nullsumme gilt nur für den, der das Sinnlos-Auto kauft. Wer einen Verbrenner oder mit dem ÖPNV fährt, zahlt den Spaß. Verdienen hingegen tun zum Beispiel die Schweden von Northvolt, deren Produkt vom deutschen Steuerzahler gekauft wird.

[Der Volks-Elektro-Wagen: Schießt VW sich damit selber ab?](#)

Der bis 1991 in Zwickau-Mosel gefertigte Trabant war ein selbst von DDR-Bürgern verlachtes (aber dennoch geliebtes) Auto. Die Konstruktion war in den 1950ern einmal zeitgemäß; wurde dann aber immer weiter verlängert, weil die sozialistischen Betonköpfe der SED keine Ahnung von technischen Fortschritt hatten. Interessanterweise sieht eine Konstruktion der [Sachsenring-Werke aus dem Jahr 1967 dem VW-Erfolgsmodell Golf](#) verblüffend ähnlich. Da es den VW Golf noch nicht gab, reißen die Gerüchte nicht ab, daß ostdeutsche Ingenieure hier ein wegweisendes Auto konstruiert haben, dessen Pläne aber von ideologisch verbohrtten Politikern für Devisen ins kapitalistische „Ausland“ verkauft wurden („brauchen wir nicht“).

Wiederholt sich nun die Geschichte, oder reimt sie sich, wie Markt Twain sagte? Produziert das Werk Zwickau wieder eine ideologische Totgeburt?

Die Umorientierung auf Elektro wird wohl auf Kosten der Mitarbeiter gehen, da E-Motoren im Vergleich zu Verbrennern sehr einfach konstruiert sind. [Da VW zudem das Werk modernisiert, also digitalisiert und mehr Roboter einsetzt, wird weniger Personal gebraucht.](#)

Immerhin wird in Mosel nicht wie zu DDR-Zeiten nur ein Modell produziert, sondern derer vier: Neben dem ID.3 werden der Seat el-Born, der SUV ID Crozz und der Audi Q4 E-Tron im Werk gebaut, alles Elektro-Autos. Ab Juni 2020 sollen zumindest aus einer Werkhalle nur noch Stromer kommen; über 800 Autos am Tag.

Der Konzern muß mit dem Volks-Elektrowagen unbedingt Erfolg haben: Die EU-

Auflagen zur Reduktion der CO₂-Emissionen zwingen zum umfangreichen Angebot von E-Autos. Außerdem hat die Umrüstung des Werkes einschließlich Umschulung der Mitarbeiter rund eine Milliarde und 200 Millionen Euro gekostet; zudem soll der Standort einschließlich Zulieferer CO₂-neutral werden.

Ist das alles realistisch, was die grünen Manager da planen? Kaum, da dem geneigten Leser und der EIKE-Redaktion die Daten ja bekannt sind. Die E-Autos haben sehr schwere Lithium-Akkumulatoren mit relativ geringer Energiedichte an Bord, die sich zudem nur über Stunden volladen lassen. Dafür stehen längst nicht genügend E-Tankstellen im Lande zur Verfügung. Dasselbe gilt für den elektrischen Strom, der zunehmend aus unzuverlässigen erneuerbaren Quellen kommt, und jetzt schon die Netzstabilität gefährdet. Was wird wohl passieren, wenn da einige Tausend Elektro-VWs am Tag zusätzlich Starkstrom wollen?

Und dann die Preise: E-Autos sind deutlich teurer als vergleichbare Verbrenner. Wer soll die alle kaufen? Der bodenständige Werktätige schaut ganz sachlich auf die Daten, bevor er den Kaufvertrag unterschreibt. So viele Ökobürger, die unbedingt „grün“ fahren wollen, gibt es realiter nicht. Der Staat müßte ordentlich subventionieren, um den Unsinn am Leben zu halten.

Und dann ist da noch die von uns berichtete Sache mit dem Lithium-Abbau, weswegen selbst Klimaprofessoren wie Harald Lesch die Stromer ablehnen. Was haben die VW-Planer ihrem Konzern und den Mitarbeitern da aufgebürdet? DDR2.0, in Elektro-Version.

[CO₂-Flottenemissionen: Die Europäische Union will die E-Mobilität planwirtschaftlich durchdrücken](#)

In den westeuropäischen EU-Ländern haben Elektroautos (nur E-Motor und Plugin-Hybrid) einen Anteil von bis zu 2,5% am Gesamtmarkt, in Deutschland rund 2%. Zum Glück, muß der Fachmann sagen, da unser volatiles Stromnetz schon jetzt Ausfälle hat. Dem Vernehmen nach verbot ein französischer Stromanbieter einer von ihm mitversorgten deutschen Gemeinde, Stromtankstellen zu errichten, weil sonst extra dafür das Kraftwerk höher gefahren werden müßte. Würden bei uns noch mehr klimabewegte Bessermenschen ihren Tesla, der mit Atom- und Kohlestrom geladen wurde, durch die Innenstadt steuern, würden drumherum bald die Lichter ausgehen. Gut, für den Teslafahrer wäre es eine Lernerfahrung, aber viele andere müßten auch bluten, auch solche klimaleugnenden Fahrradfahrer wie ich.

Die EU will aber unbedingt. [2020 und 21 gelten nach Brüsseler Regeln sogenannte Flottenemissions-Grenzen](#); heißt, die Wagen eines Herstellers dürfen insgesamt, rein rechnerisch, nicht mehr als einen bestimmten CO₂-Wert

erreichen. Kommen sie darüber, hagelt es Strafen in Milliardenhöhe. Schon aus diesem Grund machen Konzerne wie Volkswagen bei der Klima-Propaganda mit und wollen ihren Käufern unbedingt Vollelektroautos und E-Hybride andrehen. Das Zwickauer Werk, vor 30 Jahren noch Standort der realsozialistischen Trabi-Produktion, wird zu diesem Zweck komplett auf ökosozialistische ID.3-Fertigung umgestellt. Der ID.3 ist sozusagen die elektrifizierte Version des Trabant 601: Keiner will das Ding wirklich, aber der Staat, beziehungsweise dessen Einheits- und Blockparteien, machen Alternativen weitgehend unmöglich.

Nach einer fachlichen Einschätzung könnten auf die europäische Automobilindustrie bei kompletter Überschreitung der CO₂-Grenzen rund 36 Milliarden Euro (!) Strafzahlungen zukommen. Das wäre das Doppelte des zu erwartenden Gewinns und würde die Hersteller zwingen, die Preise um bis zu 10% anzuheben.

Die Kunden interessieren sich, wie die Zahlen oben zeigen, für die Elektroautos kaum. Im Gegenteil, die Nachfrage nach den riesigen Edel-Geländewagen SUV steigt und steigt. Werden die etwa von grünen Ökobürger*innen gekauft? Ehrlich gesagt wundert mich der Faible von Stadtbürgern für die spritfressenden Riesenautos, die man schlecht parken kann. Als sparsamer Schwabe würde ich einen schlanken Golf I bevorzugen, sofern der alte Motor nicht mit horrenden Steuern bestraft würde (Oldtimer-Bonus?). Bei dem Modell macht auch das Schalten noch Spaß.

Die Automobilindustrie will sich daher nicht auf die Zugkraft der Klimarettermobile verlassen. Gerade D/A/CH-Käufer neigen nach aller Erfahrung zum kalten Rechnen beim Autokauf. Das zeigten die Absatzzahlen des neuen VW Käfers Beetle, der sich in den USA wegen seiner knuffigen Form und seines Hippie-Image bestens verkaufte; im Heimatland jedoch nicht, da die Kosten im Vergleich zu ähnlich leistungsfähigen Autos viel höher waren.

Die Konzernbosse fordern daher Hilfe vom Staat. Der Chef des Autohersteller-Verbandes ACEA, Eric-Mark Huitema, meint:

„Mobilität muß für alle Schichten der Gesellschaft zugänglich sein. Daher fordern wir die Regierungen auf, bessere und nachhaltigere Anreize zu setzen, um die Verkäufe EU-weit zu stimulieren.“

Heißt, Steuergeld ausgeben, damit die steuerzahlenden Bürger die wirtschaftlich wie klimapolitisch sinnlosen Elektro-Trabis kaufen. Nicht, daß das nicht schon geschähe: In Deutschland und Großbritannien erhält der E-Kunde etwa 4000 Euro Bonus, in Frankreich sogar 8000 Euro, und auch in Trumps USA gibt es Steuererleichterungen in Höhe von 7000 Euro.

Durch den großen Druck der Planwirtschaftler in Berlin und Brüssel will Volkswagen bis 2025 weltweit den Anteil seiner E-Motoren auf 25% steigern. Illusorisch; Marktforscher wie IHS Markit sagen nur rund 10% vorher; und bis 2030 nur knapp 15%. Heißt, die Autobauer werden 2021 wahrscheinlich Milliardenrechnungen aus Brüssel erhalten und dann die Preise ordentlich erhöhen müssen.

Schlechte Zeiten für Autokäufer also. Wenn sich Kobold-Baerbock und ihre

Träumerpartei durchsetzen, wird es schon in zehn Jahren keine Verbrenner mehr neu zu kaufen geben; und die vorhandenen Diesel-Benzin-Super-Fahrer werden vom Finanzamt gejagt werden. Wobei das noch die günstige Variante des ökosozialistischen Wahnsinns ist. Steigt nämlich der Absatz von E-Autos durch die Erpressung der Brüsseler DDR-Fans, werden sich Schlangen vor den zu wenigen E-Tankstellen bilden. Und die Ingenieure der Netzagentur werden verzweifeln, weil sie nicht wissen, wie sie den massiv erhöhten Strombedarf in der Region mit dem Flatterstrom der Windspargel und Sonnenkollektoren decken sollen. „Jetzt gehen in Europa die Lichter aus“, sagte der britische Außenminister Lord Grey am Beginn des Ersten Weltkrieges, den er selber mit verantwortet hatte. Ähnlich dürfte es den Schlafwandlern in Berlin und Brüssel gehen. Merkel ist Physikerin und wurde schon vor fast zehn Jahren auf die Folgen ihrer plötzlichen Energiewende hingewiesen. Sie heißt nicht Baerbock und hat verstanden, was man ihr sagte. Egal, es wird immer mehr von dem gemacht, was jetzt schon Probleme bereitet. Brennt die Hütte, ordentlich Benzin reinschütten. Das scheint das Motto der Politiker und Manager unserer Tage zu sein. Die Geschichte wiederholt sich nicht, aber sie reimt sich, wie der weise Mark Twain sagte.