

Autos könnten mit Salzwasser fahren – Elektroautos versagen reihenweise bei Rekordkälte

[11. Februar 2019](#)



Die Rekord-Kältewelle, die den Mittleren Westen der USA im eisigen Griff hielt, machte insbesondere den Fahrern von Elektroautos richtig Ärger. In Chicago herrschten zeitweilig sibirische Temperaturen von rund minus 40 Grad Celsius.

Bei solcher Kälte kann man kaum noch durch die Nase einatmen, ohne dass die Nasenflügel zusammenkleben. Man sollte dann auch nicht mit bloßen Händen an Metall kommen, weil man sonst festklebt und im ersten Schreck die Hand wegreißt, was zu schweren Hautverletzungen führen kann. Minus 40 Grad sind gefährlich.

Das ist aber noch nicht alles. Auch die Technik streikt oft. Autos springen schwer an. Unter einem Diesel alter Bauart kann man noch ein kleines Feuerchen anzünden, wie es die Russen in Sibirien machen, dann startet er.

Mit einem Elektroauto sollte man das keinesfalls machen. Die starten bei solchen Temperaturen überhaupt nicht mehr. Amerikas E-Autofahrer sind maximal genervt.

E-Autos: Reichweiten sinken drastisch und die Autotüren lassen sich nicht öffnen

Aber auch schon deutlich über minus 40 Grad streiken die E-Autos schnell. Unter ganz normalen winterlichen Bedingungen ärgern sich die Besitzer bestimmter Elektroautos schon über eine deutlich sinkende Reichweite, berichtete das Technik-Portal „[Mashable](#)“.

Insbesondere das Tesla Model X schafft bei empfindlichen Minusgraden unter Umständen nur eine Reichweite von rund 193 Kilometern. Bekanntermaßen entladen sich Akkus sehr viel schneller als sonst bei Temperaturen unter Null Grad ([Kongos Kinder zahlen den Preis für Elektroautos](#)).

Der deutsche ADAC erklärte laut [Medienberichten](#) sogar, dass viele Batterien von Elektroautos bei ausreichender Kälte bis zu 50 Prozent ihrer Reichweite einbüßen könnten. Dazu kommt noch das Ärgernis, dass man sehr lange braucht, um einen Stromer wieder aufzuladen.

Bei einer Strecke von 500 Kilometern dreimal nachladen zu müssen mit jeweils stundenlanger Wartezeit ... da kann eine Halbtagesreise sich schnell auf zwei Tage ausdehnen.

Nicht selten kann man Minusgraden die Fahrt gar nicht erst antreten. Denn einige Elektroautos können wegen festgefrorener automatischer Türgriffe überhaupt nicht geöffnet werden. So etwas altmodisches, wie Schlösser gibt es an so fortschrittlichen Autos nicht ([Das dunkle Geheimnis der Elektro-Autos](#)).

Die guten alten Autos kann man, wenn die Schlösser eingefroren sind Ruckzuck mit Entfroster wieder auftauen, Schlüssel rein, umdrehen, fertig. Mit den ausschließlich per Fernbedienung zu öffnenden Autotüren (die es übrigens auch bei Benzinern und Dieseln neuer Modelle gibt) kommt man an nichts heran und auf der Fernbedienung herumzudrücken bringt nichts, wenn das Schloss eingefroren ist und sich demzufolge darin nichts bewegt.

Da kann man nur mit einer sehr lange Verlängerungsschnur und einem Haarfön versuchen, die Autotür um das Schloss herum zu erwärmen. Da die Türen aber große Metallflächen sind, die die Fönwärme gut verteilen und abstrahlen, dauert das.

Die Eiseskälte in den USA legt hunderte Teslas lahm

Die Tesla-begeisterte US-amerikanische, eco-begeisterte Bildungs- und Oberschicht lernt gerade, dass Elektroautos lange nicht so zuverlässig im Winter funktionieren, wie Verbrenner. Das merken derzeit vor allem Tesla-Fahrer in den USA. Sie klagen über massive Akku-Probleme bei Eiseskälte – oder kommen gar nicht erst in ihren Wagen hinein, wie beschrieben.

Nun beschwerten sich derzeit viele frustrierte Tesla-Kunden über die extrem niedrige Reichweite besonders bei Tesla. Kommt ein Tesla Model X beispielsweise bei normaler Witterung auf eine Reichweite von 290 Meilen, kann die Reichweite bei Minusgraden auf gerade mal 120 Meilen sinken. Das ist noch deutlicher, als bei anderen E-Autos ([Freie Energie: Um 1900 waren etwa 40% der Autos elektrisch – was ist passiert? \(Videos\)](#)).

Tesla testet in Alaska

Laut „Mashable“ ist sich der amerikanische Autobauer Tesla von Elon Musk dieses Problems durchaus bewusst. In Alaska verfügt Tesla über ein eigenes Gelände, wo die Fahrzeuge bei eisigen Temperaturen getestet werden. Elon Musk hatte kürzlich angekündigt, er wolle nun intensiv in diesen Bereich investieren und Lösungen entwickeln, um die Elektroautos besser für schlechte Witterungsverhältnisse auszurüsten.

Autos könnten mit Salzwasser fahren

Die Nachricht ist nicht neu, aber gerade heute wieder aktueller denn je. Diesel-Gate nimmt immer abstrusere Formen an. Kanzlerin Merkel und ihre getreuen Grünen wollen Elektro-Autos in Deutschland bis zum Jahr 2030 einführen. Diesel und Benzinern sollen abgeschafft werden. Doch Elektro-Autos mit Lithium-Batterien sind keine umweltfreundliche Alternative, wie man uns glauben machen möchte.

Dabei gibt es Alternativen, die sowohl umweltfreundlich als auch kostensparend sind, wie beispielsweise das Salzwasser-Elektroauto. Das Unternehmen Nanoflowcell AG hat eine e-Sportlimousine mit Flusszellen-Antrieb entwickelt, die bis zu 350km/h schnell fahren und Treibstoff für 600 Kilometer an Bord mit sich tragen kann.

Der „Quant“ funktioniert über ein Salzwasser-Strömungszellensystem und treibt vier Elektromotoren an. Die Limousine nutzt eine Technik, die als Elektrolyt-Durchflusszellensystem bekannt ist, um die vier E-Motoren im Auto anzutreiben ([Freie Energie: Salzwasser und „Dreckwasser“-Antrieb ist real! \(Videos\)](#)).

Die Flüssigkeit passiert eine Membran zwischen den beiden Tanks und erzeugt dabei eine elektrische Ladung. Diese wird in Superkondensatoren gespeichert und verteilt. Die Funktionsweise ist ähnlich der einer Wasserstoffbrennzelle. Die beim Quant zur Speicherung der Energie verwendete Flüssigkeit ist Salzwasser.

Der Quant wurde bereits 2014 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt. Wenig später wurde diese Technologie für den Einsatz auf europäischen Straßen zertifiziert. Die Serienproduktion für das Fahrzeug ist in Vorbereitung.

Die Elektrolyt-Durchflusszellen-Technik soll die fünffache Energiekapazität von Lithium-Batterien haben. Zudem wäre der neue Treibstoff weitaus billiger, als Benzin oder Diesel.

Nach den Vorstellungen der Nanoflowcell AG könnten auch große Schiffe mit einem Flusszellenantrieb umweltfreundlich über die Meere fahren, denn aus den Schornsteinen und Auspuffen käme nichts als Dampf heraus.

Auch Häuser könnten als autarke Systeme ihren eigenen Strom erzeugen. Nur die Tanks mit der Salzwasserlösung müssten regelmäßig befüllt werden.

Dass Autos mit Wasserstoff betrieben werden, ist schon seit rund 30 Jahren bekannt. Dennoch hat sich diese Technologie nicht durchgesetzt, weil multinationale Großkonzerne andere Interessen haben. Diese werden von der Politik unterstützt. Jetzt sollen herkömmliche Elektro-Autos mit Lithium-Batterien im großen Stil gebaut werden.

Das Monopol auf Lithium und Kobalt, das für die Herstellung der E-Batterien benötigt wird, hat sich China bereits vor Jahren gesichert.

Deutsche Autobauer müssen dann Batterien vornehmlich aus China beziehen. Neben den Umweltsünden, die durch Lithium-Batterien angerichtet werden, würde Deutschland zudem in eine gefährliche Abhängigkeit von China geraten.

In Deutschland hat der TÜV Süd zu dem Problem der kälteuntauglichen Elektro-Autos kürzlich einige Tipps veröffentlicht – und sich dabei das Vorreiter-Land Norwegen zum Vorbild genommen. Hier sei Elektromobilität schließlich auch bei Minusgraden „kein Problem“ ([Freie Energie: Dieses seltene Interview mit Nikola Tesla offenbart seine außergewöhnlichen Fähigkeiten \(Videos\)](#)).