AUTOMOBILE

Angst vorm Liegenbleiben

Als Produzent von Windstrom und Wasserstoff strebt Audi nach Öko-Ruhm. Doch in der Fahrzeugentwicklung hat die VW-Tochter den Anschluss verloren.

Dass Elektroautos nur so sauber sein können wie der Strom, den sie verspeisen, ist eine Küchenweisheit der Fahrzeugtechnik. VW-Chef Martin Winterkorn empfahl deshalb vor drei Jahren, man müsse „über Atomkraft neu nachdenken“.

Nach Fukushima wird anders nachgedacht – auch im VW-Konzern. Dessen Tochtermarke Audi propagierte vergangenen Donnerstag ihren Einstieg in die Windenergie. „Wir müssen Mobilität ganzheitlich ins Gleichgewicht bringen“, erklärt Vorstandschef Rupert Stadler, und damit „eine neue Haltung prägen, für die unser ganzes Unternehmen steht“.

Große Worte für ein vergleichsweise überschaubares Engagement: Audi beteiligt sich gerade mal am Bau von vier Offshore-Windrädern in der Nordsee.

Das Quartett martitimer Stromrotoren wird allein keine Energiewende herbeimüllern, soll fürs Erste aber den Strombedarf aller Audi-Elektrofahrzeuge durch Netzeinspeisung kompensieren. Diese Aufgabe wird leicht zu bewältigen sein: Audi hat noch gar kein Elektroauto im Handel.

Den Anfang soll Ende 2012 ein Modell mit der Bezeichnung R8 e-tron machen – ein stromgewaltiger Supersportwagen, der seine Kraft aus einer 550 Kilogramm schweren Batterie bezieht. Der Stromspeicher füllt große Teile der Karosserie aus, kostet allein etwa 50 000 Euro, gut ein Drittel des angestrebten Fahrzeugpreises.

Selbst die Riesenbatterie indes vermag den Wagen bei einer Fahrt mit voller Leistung (313 PS) nur für gut zehn Minuten mit Strom zu versorgen.

Der zu erwartende Absatz und damit verbundene Stromkonsum des R8 e-tron wird die Windräder also nicht überfordern. Franciscus van Meel, Leiter Elektromobilitätsstrategie bei Audi, sieht in dem Wagen denn auch weniger ein Transportmittel als ein „Leuchtturm-Kompetenz-Aufbauprojekt“. Der Mann kann solche Begriffe aussprechen, ohne ins Lachen zu geraten, und er sieht Audi bei Elektrofahrzeugen „die Führungsrolle“ übernehmen.

Mit welchen Produkten das gelingen soll, ist allerdings nicht erkennbar. Während die Konkurrenten BMW und Mercedes bereits größere Serienfertigungen vorbereiten, steckt die VW-Tochter noch in der Experimentierphase. 20 Prototypen des Elektro-Kleinwagens A1 e-tron sollen im Sommer in die Erprobung gehen.

Das Auto bekommt eine eher kleine Batterie, die bei moderater Fahrt für 50 Kilometer Reichweite sorgt. Ist sie vor dem Erreichen einer Steckdose leer, springt ein Wankelmotor als Notstromaggregat (Range-Extender genannt) an, der über einen Generator Fahrstrom erzeugt. Van Meel spricht vom „Reserverad der Elektromobilität“, das dem Fahrer die Angst vorm Liegenbleiben nimmt.

Experimente mit dieser Technik haben andere Hersteller, insbesondere Toyota und General Motors, schon längst gemacht – und das Prinzip verworfen. Es macht das Auto in der Herstellung kaum billiger als eine Hybrid-Anordnung mit Getriebe, bei der der Verbrennungsmotor, wenn er gebraucht wird, wesentlich sparsamer für Vortrieb sorgt.

Dass Audi hier noch Erprobungsbedarf sieht, verwundert auch Entwickler im Dachkonzern VW, die das Projekt aber knurrig billigen. Schließlich hat die bayerische Tochter sich öfter mal rebellisch und am Ende erfolgreich gegen die Konzernmeinung behauptet, etwa mit dem Allrad-Antrieb „quattro“, der dann zum Markenmythos wurde.

E-tron, meint Audi-Chef Stadler, werde sich zu einem Gattungsbegriff entwickeln wie quattro und „der Elektrifizierung der Zukunft ein emotionales Gesicht geben“. Doch anders als bei früheren Audi-Vorstößen zeichnet sich kein überzeugendes Produkt ab, vielmehr eine Marke, die der Entwicklung hinterherläuft.

So beleuchtet auch die Windstrom-Aktion eher Audis Versäumnisse in der Fahrzeugentwicklung, statt den Hersteller zu schmücken. Teil des Vorhabens ist die Verwandlung von Elektrizität in gasförmige Kraftstoffe. Sie lassen sich schneller tanken und besser speichern als Strom. Das Auto würde damit langstreckentauglich werden.

Montage des Audi R8 e-tron: *Strom für gut zehn Minuten Vollgas*

Ein Elektrolysegerät soll mit einem Teil des Stroms aus den vier Audi-Windrädern Wasserstoff aus Wasser abspalten, ein weiteres Aggregat den Wasserstoff schließlich durch Zugabe von Kohlendioxid in Methan verwandeln. Dies sind praktikable Prozessschritte zur Speicherung überschüssiger elektrischer Energie.

Die Aufgabe des Autoherstellers bestünde dann darin, Fahrzeuge anzubieten, die mit diesen gasförmigen Energieträgern etwas anfangen können. Und genau das hat Audi bisher kaum getan.

In die Entwicklung von Brennstoffzellenautos, die mit Wasserstoff fahren, hat Daimler bereits Milliarden investiert, wenn auch noch keinen Durchbruch erzielt. Volkswagen und seine Tochtermarken sind in diesem Bereich nahezu inaktiv.

Erdgasautos, die neben Benzin auch Methan verbrennen können, sind dank einer halbwegs etablierten Infrastruktur schon seit Jahren im Handel. Es gibt sie etwa von Fiat, Opel und auch von VW.

Audi wird erst in zwei Jahren das erste Modell vertreiben.

CHRISTIAN WÜST