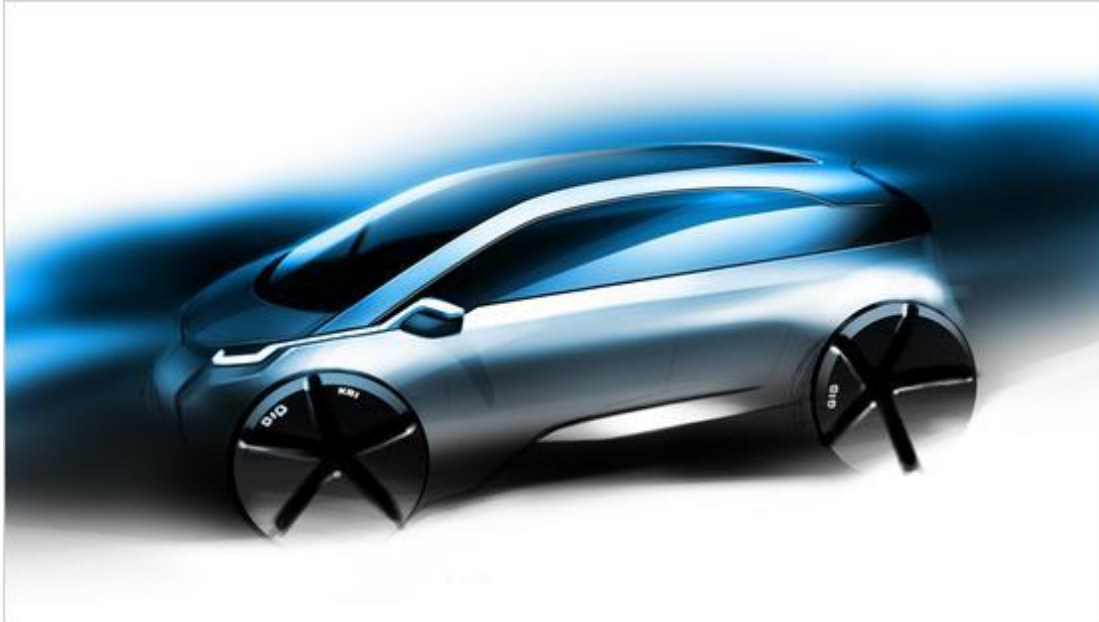


## Deutsche Elektroautos kommen langsam in Fahrt

Bei der Entwicklung von Verbrennungsmotoren war die deutsche Autoindustrie die Triebfeder der Entwicklung, den Elektroboom haben hiesige Autobauer aber lange verschlafen. Nun wollen sie durchstarten. von Udo Klein



Entwurfsskizze des Megacity Elektroautos von BMW

In München fährt seit Anfang Juli das erste Elektrotaxi. Der Wagen kommt weder von BMW noch von einem anderen deutschen Autobauer. Das Pilotprojekt startete mit einem Mitsubishi I-Miev. Kein Wunder, der japanische Serienwagen mit einer Reichweite von 150 Kilometern ist schon seit Dezember 2010 in Europa erhältlich. Die deutschen Hersteller vertrösten Käufer von Serienmodellen

dagegen: Opel bis Ende 2011; andere wie BMW, VW, Audi und Daimler gar bis 2013.



E-Fahrzeuge in Deutschland

Eine Million Elektroautos sollen bis 2020 auf deutschen Straßen rollen, bis 2030 gar sechs Millionen. Doch wie viele davon werden auch hierzulande gefertigt sein? Nachdem die deutschen Hersteller der Konkurrenz beim Strommobil bisher hinterher gefahren sind, wollen sie nun Gas geben. Doch welche Aufholstrategie verspricht mehr Erfolg? Die Alleinfahrt, wie Volkswagen sie bevorzugt, oder das E-Mobil-Team, wie Daimler und Bosch es jüngst ankündigten?

Opel und General Motors preschen mit dem Ampera vor. In diesem Jahr sollen erste Stomer mit Plug-in-Hybrid-Motor ausgeliefert werden, 2012 sollen es 8000 bis 10.000 Autos sein. Beim Plug-in-Hybrid-Motor wird die Batterie des Elektroautos von einem Verbrennungsmotor wieder aufgeladen, sobald die Ladung ein bestimmtes Niveau unterschreitet. Das erhöht die Reichweite der E-Autos auf über 600 Kilometer. Ausschließlich mit Elektroantrieb schafft ein Stadtauto derzeit maximal 200 Kilometer.

### Daimler setzt auf die Brennstoffzelle

Um die Plug-in-Hybriden als Übergangslösung kommt kein Hersteller herum. Zu schwer sind die Batterien der Autos noch für eine größere Reichweite. Bei Audi wird der Akku des

A1 E-Tron von einem Wankelmotor aufgeladen, der BMW i8 hat ebenfalls einen Plug-in-Antrieb, ebenso der VW Golf Twin Drive. Daimler setzt bei Hybriden auf die Brennstoffzelle als Ergänzung. Zum geplanten Angebot der Hersteller gehören aber immer auch reine Elektroautos, Stadtautos wie der BMW i3, der Golf und der E-Up von VW oder der E-Smart und die A-Klasse E-Cell von Daimler.

Aber so sehr all das auch nach Aufbruchstimmung klingen mag - noch gibt es eine ganze Reihe von Herausforderungen, die verhindern, dass E-Autos schon morgen allgegenwärtig sind. Leistung und größere Reichweite stehen dabei im Vordergrund. Hinzu kommen die Kosten für Stromer. Und auch die Infrastruktur fehlt noch, etwa Tankstellen und Servicepersonal in Autohäusern sowie Werkstätten. So bringen die Hersteller immer erst kleine Serien in Umlauf, während im Hintergrund an einem komplett neuen Technologiezyklus gearbeitet wird. Fieberhaft inzwischen. Denn fast hätten die deutschen Autobauer den Trend verschlafen.

Seit sich die Bundesregierung 2010 mit der Gründung der Nationalen Plattform für Elektromobilität (NPE) eingebracht hat, geht es stetig aufwärts. In diesem Jahr schaltete sich Kanzlerin Angela Merkel erneut ein. Das Regierungsprogramm Elektromobilität legt sich aufs Ziel sechs Millionen Elektrofahrzeuge bis 2030 fest. Es verspricht zudem neue Steuervergünstigungen, extra Parkplätze und Fahrspuren für E-Autos. Der Strom für den Antrieb soll aus erneuerbaren Quellen gewonnen werden.

#### Mehr zum Thema

**Trotz Japan-Krise** Nissan und Renault wollen zehn Millionen Autos verkaufen

(<http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/autoindustrie/:trotz-japan-krise-nissan-und-renault-wollen-zehn-millionen-autos-verkaufen/60052522.html>)

**Spionageaffäre** Renault opfert Vorstand Pélata

(<http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/:spionageaffaere-renault-opfert-vorstand-pelata/60038044.html>)

**Probleme für Renault-Chef** Carlos Ghosn - der gefallene Superstar

(<http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/:probleme-fuer-renault-chef-carlos-ghosn-der-gefallene-superstar/60028629.html>)

**PR-Skandal** Renaults Spionage-Affäre wird zum Boomerang

(<http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/autoindustrie/:pr-skandal-renaults-spionage-ffaere-wird-zum-boomerang/60025724.html>)

**Wenig ambitionierte Strategie** Renault-Chef Ghosn enttäuscht Investoren

(<http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/autoindustrie/:wenig-ambitionierte-strategie-renault-chef-ghosn-enttaeuscht-investoren/60010063.html>)

Mehr zu: [Audi](#), [BMW](#), [Daimler](#), [VW](#)

#### Teil 2: Kein deutscher Autobauer kommt ohne Asiaten aus

"Es passiert heute in Deutschland viel auf dem Gebiet der Elektromobilität, nachdem das Engagement in dieser Technologie noch vor ein oder zwei Jahren bei vielen Unternehmen wie ein Lippenbekenntnis klang", sagt Heike Proff vom Center für Automobil-Management (CAMA) an der Universität Duisburg-Essen. Michael Jöckel, Experte bei der Fraunhofer-Gesellschaft, sieht dabei den Einfluss der Politik als richtungsweisend: "Aus den Mitteln der Konjunkturprogramme wurden maßgebliche Projekte in der Industrie, an den Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie in den Regionen etabliert."

Ausschlaggebend bei der Aufholjagd ist aber nicht allein der finanzielle Einsatz, egal ob es sich um Konjunkturprogramme oder um eigene Mittel der Hersteller handelt.

"Elektromobilität ist ein vielschichtiges Thema, das die Zusammenarbeit der unterschiedlichsten Fachdisziplinen erfordert", sagt Jöckel: "Es ist daher nur logisch, dass sich Partner zusammenschließen, um die individuellen Kompetenzen zur Entwicklung von marktgerechten Lösungen für die Elektromobilität zu verknüpfen." Es gibt keinen deutschen Autobauer, der nicht mit einem asiatischen Batteriespezialisten wie BYD aus China oder den Südkoreanern [Samsung](#) SDI und [LG](#) Chem kooperiert.

Daimler geht mit der Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit Bosch einen Schritt weiter. Die Partner wollen in Hildesheim Elektromotoren entwickeln, 2012 sollen die ersten in Produktion gehen. Daimler strebt in der E-Mobilität offenbar generell partnerschaftliche Firmengründungen an. Zusammen mit dem Essener Industriekonzern Evonik hat Daimler schon 2008 den Batteriehersteller Li-Tec gegründet.

Aber letztlich ist die Form der Zusammenarbeit belanglos, überlebenswichtig für die Firmen ist, dass auf allen Ebenen kooperiert wird. Die deutschen Autobauer mischen gut mit und sind auf dem besten Weg, die Ziele Leitmarkt und Leitanbieter bis 2020 zu verwirklichen. "Einen wesentlichen Erfolgsfaktor bei der Aufholjagd wird die Effizienz der Umsetzung darstellen", sagt Jöckel. Und er sieht die deutschen Konzerne gut aufgestellt.

---

FTD.de, 28.07.2011

© 2011 Financial Times Deutschland

---