



Dr. Günter Fraidl, Ottomotoren-Chef bei AVL List in Graz



Dipl.-Ing. Harald J. Wester, Alfa-Romeo-Chef

31. Internationales Wiener Motorensymposium
Schritte und neue Erkenntnisse im Motorenbau

Weit weg vom Elektroauto

Am Verbrennungsmotor führt kein Weg vorbei: Da waren sich die Experten beim Wiener Motorensymposium einig. Elektroautos werden – wenn überhaupt – frühestens in zwei Jahrzehnten eine größere Rolle spielen.

Von Mag. Heinz Müller



Neue Achtzylinder von Mercedes oder Nissan, das hoch effiziente Aggregat des Porsche 911 Turbo oder die 3-Zylinder-Diesel aus dem Hause VW: Das 31. Internationale Wiener Motorensymposium wurde seinem Ruf als wichtigster Treff der Branche wieder einmal gerecht. Natürlich lockten auch Themen wie der Antriebsstrang des Mercedes SLS AMG oder die kleine, in Wien produzierte Ottomotorenfamilie von General Motors. Doch das Hauptinteresse der Techniker galt einer Frage: Werden wir auch in Zukunft noch mit Verbrennungsmotoren fahren?

Die Antwort darauf lautet eindeutig: Ja. Allerdings differenzierten die Vortragenden in ihren Statements den weiteren Weg. Dr. Rupert Stadler, Vorstandsvorsitzender der Audi AG, meinte, dass Benzin- und Dieselmotoren „weit über das gerade begonnene Jahrzehnt hinaus“ die dominante Antriebstechnologie bleiben würden. Audi werde konventionelle Antriebe perfektionieren und parallel dazu mit Hochdruck an der Weiterentwicklung der Hybridtechnologie arbeiten und den Einstieg in die Elektromobilität vorantreiben. Hingegen glaubt Dr. Bernd Bohr, Vorstandsmitglied der Robert Bosch GmbH/Gerlingen-Schillerhöhe, dass das Weltmarktvolumen für Elektrofahrzeuge schon im Jahr 2020 bei drei Millionen Stück und jenes von Hybridautos bei sechs Millionen Stück liegen werde.

Dipl.-Ing. Harald J. Wester, Vice President der Fiat Group und Chef von Alfa Romeo, legte einen revolutionären Vorschlag auf den Tisch, um das Problem mit den teuren, relativ schwachen Batterien in den Griff zu bekommen. Die Fahrzeuge müssten die Energie ja nicht unbedingt dauernd mit sich schleppen, so Wester. Vielmehr könnte man zumindest die Hauptstrecken elektrifizieren und so für eine deutlich vergrößerte Reichweite der Elektroautos sorgen. Von einer „Bandbreite unterschiedlicher Technologien, die man forcieren müsse“, sprach Dr. Thomas Weber, Forschungsvorstand bei Mercedes. „Zwar wird der Verbrennungsmotor auf lange Sicht das Maß aller Dinge bleiben, doch er wird zur Höchstform auflaufen müssen, um be-



Prof. Hans Peter Lenz, „Vater“ des Symposiums



Dr. Wolfgang Steiger, Zukunftsforscher bei VW



Dr. Thomas Weber, Entwicklungsvorstand bei Mercedes

stehen zu können“, so Weber. Keinesfalls dürfe man Elektroautos verteuern, auch wenn die Kosten derselben sehr hoch seien und es starke Einschränkungen bei der Reichweite gebe. Interessant auch die Ausführungen von Dr.-Ing. Wolfgang Steiger von der Volkswagen AG/Wolfsburg: Seiner Meinung nach habe die Autoindustrie während der Finanzkrise im vergangenen Jahr einen Vorgeschmack auf kommende Zeiten bekommen: Die Kunden hätten im Vorjahr – wenn überhaupt – kleinere Autos gekauft als bisher. Diese Kaufzurückhaltung sei in möglicherweise der Beginn einer geänderten Einstellung zur individuellen Mobilität. Die Zeiten, in denen ein Pkw ein Allround-Fahrzeug ge-

wesen sei, seien vorbei. Kunden würden in Zukunft immer mehr auf persönliche Mobilitätsbedürfnisse maßgeschneiderte Fahrzeuge wählen, etwa ein Elektrofahrzeug für die Stadt. In finanziell gut ausgestatteten Haushalten werde es ein Zweit- oder Drittfahrzeug geben, alle anderen Menschen würden sich bei Leasing- oder Car-sharing-Modellen bedienen.

Auch der „Vater“ des Motorensymposiums Univ.-Prof. Hans Peter Lenz warnte vor übertriebenen Erwartungshaltungen in Bezug auf Elektroautos. Vor allem wegen der ungelösten Frage bei der Speicherung der Energie in Batterien würden Elektroautos auf mehrere Jahrzehnte herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren nicht ersetzen können, so Lenz. Außerdem sei der Energiebedarf bei der Produktion der E-Autos doppelt so hoch, was man in die CO₂-Bilanz einberechnen müsse.

Daher arbeiten viele Firmen – wie AVL List in Graz – am sogenannten Range Extender: einem kleinen Verbrennungsmotor, der die Reichweite der E-Autos erhöhen soll. AVL-Experte Dr. Günter Fraidl, der mit seinem Team 30 Konzepte untersucht und sich schließlich für einen Einschieben-Wankelmotor entschieden hat: „Für eine leistbare Elektromobilität ohne Reichweitenangst werden wir den Range-Extender brauchen.“ ●



FIRST CLASS UPGRADE
DER NEUE RENAULT ESPACE CELSIUM

www.renault.at

3
JAHRE
GARANTIE
150 000 km

DRIVE THE CHANGE



MEHR ALS EIN VAN: EIN ÜBERFLIEGER – JETZT € 8.000,-* SPAREN. Willkommen an Bord unseres großzügigsten Statements in Sachen Platzangebot und Ausstattung. Ob als mobiler Businesspartner oder familiäres Großraumwunder im Einsatz, beeindruckt der Renault Espace Celsium mit Features, die wie ein Upgrade in die First Class klingen: Umfangreiche Serienausstattung mit Navigationssystem, Bluetooth®-Freisprecheinrichtung, Handsfree Entry & Drive, Einparkhilfe hinten, Metallisé-Lackierung, 17" Leichtmetallrädern, Dachgalerie, wirtschaftlichen dCi-Motorisierungen mit 130 bis 173 PS uvm. Schon ab € 32.510,-. *Ersparnis beinhaltet € 5.000,- Ökoprämie (gültig bei Kauf eines neuen Renault Espace bis 31. 07. 2010) und € 3.000,- Sondermodell-Preisvorteil. Unverb. empf. Aktionspreis (inkl. USt, NOVA, Händlerbeteiligung und Ökoprämie). Gesamtverbrauch 7,1–8,2 l/100 km. CO₂-Emission 188–217 g/km. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Symbolfoto. Renault empfiehlt eif