

Würzburger Automobil Gipfel 2009

Unter Hochspannung

„Die Automobilindustrie unter Strom“: Auf dem »Würzburger Automobil Gipfel« 2009 diskutierten Führungskräfte über Pro und Contra der Elektromobilität.

Die Bienen sind die heimlichen Partner der Automobilindustrie.“ Mit dieser Aussage ließ Keynote-Speaker Prof. Dr. Jürgen Tautz die rund 270 Teilnehmer des diesjährigen »Würzburger Automobil Gipfels« aufhorchen. Und machte gleichzeitig deutlich, was ein zentrales Anliegen der zweitägigen Veranstaltung Anfang Juli war: Der Dialog über Branchengrenzen hinweg.

Tautz hob in seinem Vortrag die Fähigkeit der Bienen zum Leichtbau hervor, die mit 40 Gramm Wachs zwei Kilogramm Honig in ihrer Wabenstruktur halten können. Nach dem Vorbild der Bienen könnten in der Automobilindustrie Materialien eingesetzt werden, die auf Piezo-Waben basieren. Eine Serienreife stellte der Wissenschaftler von der Universität Würzburg in den nächsten drei bis fünf Jahren in Aussicht.

Bei der derzeitigen Diskussion um die CO₂-Emissionen geht es Toyota-Unternehmenssprecher Dirk Breuer vor allem um die weitere Optimierung von Otto- und

Dieselmotoren sowie der Getriebetechnik. Denn: „Wer sagt uns eigentlich, dass der Elektroantrieb die Nase vorne haben wird?“, fragte Breuer das Auditorium.

Auch Dr. Stefan Wolf, Vorstandsvorsitzender der Elring Klinger AG, warnte vor der derzeitigen Elektroauto-Euphorie. „Wir dürfen nicht so tun, als könnte der Kunde bereits in den nächsten zwei Jahren ein Elektroauto kaufen, das genauso viel und genau so genutzt werden kann wie ein heutiges Fahrzeug mit herkömmlichem Antrieb“, sagte Wolf. Er ist sich sicher: „Der Verbrennungsmotor wird die nächsten 20 Jahre die bestimmende Antriebstechnologie im Fahrzeug bleiben.“

Prof. Dr. Gernot Spiegelberg, Vice President Strategie und Technologie bei der Siemens AG, teilte diese Einschätzung nicht. Im Gegenteil: „Die Zeit ist reif, um in die Elektromobilität einzusteigen“, sagt Spiegelberg. Sein Fazit: Allein in Europa gebe es rund zehn Millionen Zweitfahrzeuge, die nie über 60 Kilometer am Stück zurücklegen. Ideale Voraussetzungen

also, um endlich mit der Elektromobilität ernst zu machen.

In seinem engagierten Vortrag skizzierte Spiegelberg die mögliche Neugestaltung im Energiesektor: Die Batteriespeicher von E-Fahrzeugen könnten künftig das Netz stabilisierend unterstützen. Praktisch heißt das, dass Siemens Fahrzeugbatterien nutzen will, um Energieschwankungen im Stromnetz auszugleichen.

Einen interessanten Vorstoß lieferte Rolf Schumann, Leiter für Business Development in Europa bei Better Place. Das US-amerikanische Unternehmen ist ein Anbieter von Elektromobilität und will sich am Geschäftsmodell der Mobilfunkanbieter orientieren. Der Kunde soll nur für die gefahrenen Kilometer zahlen, „das Risiko des Ausfalls der Batterien trägt Better Place“, erklärte Schumann.

Das Unternehmen will den Kunden ermöglichen, ihr Auto zuhause, am Arbeitsplatz und unterwegs aufzuladen. Außerdem sollen die Batterieelemente aus-



Wettbewerbsleiter Christian Schultze: In diesem Jahr wurden beim NoAE Innovations-Wettbewerb 380 Ideen eingereicht.

tauschbar sein, damit auch Strecken, die die Kapazität der Batterie übersteigen, ohne größere Verzögerung zurückgelegt werden können. Der Tauschvorgang dauere lediglich eine Minute, sagte Schumann. Von dem Modell ist er überzeugt: „Der Markt ist vorhanden.“

Als fünftgrößter Energieanbieter

Deutschlands arbeitet die Energieversorgung Weser-Ems (EWE) mit dem Fahrzeugbauer Karmann bereits an konkreten Elektroauto und -infrastrukturprojekten. Auch die EWE will Elektrofahrzeuge in das Netzmanagement integrieren. Zwischen 2009 und 2011 sollen mehrere Versuchsfahrzeuge gebaut und evaluiert werden, erklärte EWE-Forschungs- und Entwicklungsleiter Dr. Jörg Hermsmeier.

Im Lastenheft des gemeinsam mit Karmann entwickelten E3-Elektrofahrzeugs steht nach seinen Worten ein vernünftiges Auto: „Wenn wir unser Geld in einen Sportwagen gesteckt hätten, hätten unsere Stromkunden das nicht so leicht akzeptiert.“

Manche vielleicht doch: „Die Skepsis der Kunden schlägt beim ersten Fahren in Begeisterung um“, konstatierte Alois Ruf jr. von der Ruf Automobile GmbH in Pfaf-



Hatten ihre Freude am eRuf, dem Vorgänger des Greenster: (v. li.) Alois Ruf vom Kleinserienhersteller RUF Automobile GmbH und Dr. Jörg Hermsmeier, Leiter F & E der EWE AG.

fenhausen. Die Manufaktur für Hochleistungsfahrzeuge setzt auf die Faszination Auto. Der Ruf Greenster, basierend auf dem Porsche 911, ist mit Elektrotechnik von Siemens ausgerüstet und verfügt über eine Reichweite von bis zu 320 Kilometer. Geplant ist derzeit eine Kleinserie von 50 Einheiten. „Der Greenster ist ein Au-

to, das keiner braucht, aber jeder will“, gibt sich Ruf überzeugt.

Den vom »Würzburger Automobil Gipfel« geforderten und geförderten Dialog über Branchengrenzen hinweg kam auch Bombardier Transportation Chief Innovation Officer Martin Ertl nach. Er forderte von den Automobilherstellern eindringlich den offenen



Nach dem Vortrag stellten sich die Referenten in den Sofa-Gesprächen den Fragen des Auditoriums: Hier steht Rolf Schumann (Better Place) Rede und Antwort zum Thema „Flächendeckende Einführung des Elektroautos“.



NoAE Marktplatz „Innovation Scouting“: Im Iglu konnten die Teilnehmer Antworten für die Zukunft finden.

Dialog. Es sei eine systematische Betrachtung erforderlich, um Mobilität zu Lande, zu Wasser und in der Luft zusammenzubringen. Wie notwendig das ist, machte er an der modernen Städteplanung deutlich: „Die Städteplaner haben das Automobil doch heute schon gar nicht mehr auf der Rechnung.“

Neben den knapp gehaltenen Vorträgen nutzten die Teilnehmer des »Würzburger Automobil Gipfels« auch die Möglichkeit zum intensiven Austausch. Die Instrumente dafür waren vielfältig. Von Themenexperten moderiert, konnte man in den „Sofa-Gesprächen“



Ministerialdirektor Werner Ressing (Mitte) eröffnet die Innovationsvernissage unter der tätigen Mithilfe (v. li.) von Christian Schultze (Mazda Motors Europe), Frank Köbler (Daimler), Erik Pellemeier (Materna) und Frank Leopold (Opel).

mit den Referenten Tuchfühlung aufnehmen. Bei den „Erfahrungszirkeln“ war für die Gipfel-Besucher vom Workshop bis zum langfristigen Projekt alles möglich. Und die „NoAE Marktplätze“ boten die Möglichkeit, sich über laufende Initiativen zu informieren und auszutauschen.

Krönender Abschluss der Veranstaltung war auch in diesem Jahr wieder eine Ausstellung der besonderen Art: Die Vernissage zum NoAE Innovations-Wettbewerb. Von insgesamt 380 eingereichten Bewerbungen aus 20 Län-

dern wählte eine über 50-köpfige Jury die 30 interessantesten Ideen aus, die im Würzburger Vogel Convention Center präsentiert wurden.

Jury-Sprecher Christian Schultze von Mazda Motor Europe freute sich über den stetig wachsenden Zuspruch am 2007 begonnenen Konzept: „Wir werden weitere Länder ins Boot holen und denken zunächst an unsere Nachbarstaaten, aber auch an unsere Kontakte nach Ungarn, Tschechien, Italien, Spanien, Kanada und den USA.“ *Thomas Weber*



Die Gipfel-Macher (v. li.): Herbert Köpplinger (Leiter des NoAE) und Wilhelm Mißler (Chefredakteur »Automobil Industrie«) eröffnen den dritten »Würzburger Automobil Gipfel«.

Der »Würzburger Automobil Gipfel« im Internet

Alle Referenten, die Themen der Erfahrungszirkel sowie Impressionen von der Veranstaltung finden »AI«-Leser unter: www.wuerzburger-automobil-gipfel.de