DURSTSTRECKE

Liebe Leserin, lieber Leser,

in diesem März wollte Audi den ersten R8 e-tron ausliefern. Er stand für den symbolträchtigen Beginn des ersten elektrisch angetriebenen Sportwagens aus Ingolstadt und sollte die Ära der E-Autos bei Audi einläuten. 100 Fahrzeuge zu einem von Insidern geschätzten Stückpreis von rund 200.000 Euro. Der OEM zog kurz vor dem Start zurück.

In diesem Premiumsegment schauen die ausgesuchten Kunden nicht aufs Geld, sie wollen Hightech, und sie wollen zu den ersten und wenigen Besitzern zählen. Dennoch waren es nach Aussagen von Audi die hohen Kosten der Akkumulatoren, die Entwicklungschef Wolfgang Dürheimer den Stecker ziehen ließen. Möglicherweise verließ ihn auch der Mut, denn die Langzeitstabilität der Akkus ist nicht erprobt.

„Wir machen da weiter, wo andere aufhören“, sagt Dr. Thomas Weber mit einem Seitenhieb auf Audi. Der Daimler-Entwicklungsvorstand lässt sich die Unwägbarkeiten der Batterie im Mercedes AMG SLS E-Cell teuer bezahlen, mit einem jetzt bestätigten Verkaufspreis von 417.000 Euro für das Audi-Pendant. Unter dem Strich bedeutet das: 200.000 Euro Aufpreis für die Elektrovariante des Flügeltürers. Der soll nun ab Juni endlich erhältlich sein, nach mehrmalig verschobenem Serienstart.

Audi prüft zwar die Kostendeckung des R8 e-tron nochmals. Symbolträchtig und denkwürdig ist der Rückzug aber allemal. Am Preis für die Lithium-Ionen-Akkus wird sich nichts ändern. Nur 250 Euro für eine Kilowattstunde? Hier ist allein der Wunsch der Vater des Gedanken. Denn das Ziel dieser Drittelung der Kosten war ursprünglich für den Zeitpunkt avisiert, an dem E-Autos zu Tausenden vom Band rollen.

Bis dahin gilt es, Erfahrung mit kleineren Serien zu sammeln. Kostendeckung ist vorerst Utopie, das hört sich hart an, spiegelt aber die Aussagen zahlreicher Experten wieder, die ATZelektronik in den vergangenen Monaten befragte. Die so wichtige Phase des Lernens werde unterschätzt, das Sammeln von Erfahrung sei unbezahlbar, vermitteln uns Autoentwickler, Elektroniker, Chemiker und Materialwissenschaftler – nicht zuletzt auch Fertigungsspezialisten und Verfahrenstechniker, die in Richtung größerer Serienstückzahlen trainieren müssen.

ATZelektronik begleitet diesen Prozess seit Jahren. Die kritische Betrachtung mag Wasser auf die Mühlen der Elektromobilitäts-Skeptiker sein, doch lässt sich die anhaltende Durststrecke mit mehr Realismus möglicherweise besser meistern.

Ich wünsche allen gutes Gelingen.

MARKUS SCHÖTTLE,
Stellvertretender Chefredakteur,
Wiesbaden, 4. März 2013

DYNA4 Advanced Powertrain

Energiemanagement im Fahrzeug

- Simulation von Einzelfahrzeugen bis hin zur Fahrzeugflotte
- Fahrleistungs- und Verbrauchsberechnungen
- Konventionelle Antriebe, Hybrid- und Elektrofahrzeuge
- Variantenhandling, Automation und Reporting

Mehr erfahren unter
www.tesis-dynaware.com/flv

Pushing
Innovation