Nicht nur Porsche bremst beim autonomen Fahren

Von Hans-Robert Richarz

Wir befinden uns in der zweiten Hälfte der zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts. Alle Fahrzeugproduzenten der Welt beschäftigen sich mit dem autonom fahrenden Automobil. Alle? Nein. Ein verhältnismäßig kleines, aber feines Unternehmen mit Sitz in einem Vorort der Schwabenmetropole Stuttgart hört nicht auf, den Spaß am hand- und fußgemachten Autofahren hoch zu halten und hat sich fest vorgenommen, andere Dinge in den Mittelpunkt seiner Entwicklungsarbeit zu stellen. Der Vorort ist Zuffenhausen, das Unternehmen heißt Porsche. Auch andere Autofirmen reihen sich in den Chor der Selbstbewegungs-Zweifler ein. Mit dieser Art Fortbewegung wollen sie sich erst später beschäftigen – wenn überhaupt.

Porsche-Chef Oliver Blume, 47, gilt als ein Freund blumiger Vergleiche. Zum Thema „autonomes Fahren“ fiel ihm Anfang Februar bei einem Interview mit dem in Bielefeld erscheinenden „Westfalen-Blatt“ ein: Das ist so verlockend wie eine Rolex fürs Eierkochen. Einen Porsche will man selbst fahren.“ Damit verkündete er keineswegs den Verzicht seines Unternehmens auf die Beschäftigung mit revolutionären, zukünftigen Techniken. Im Gegenteil. In erster Linie will sich Porsche aber mit dem Treibstoff Elektrizität auseinandersetzen, erst dann mit der Vernetzung der Autos im Verkehr. „Elektrifizierung, Digitalisierung und Konnektivität heißen die großen Drei des Automobilbaus im neuen Jahrhundert", meint Blume.

Einen Eindruck davon, dass sich elektrischer Strom und Sportlichkeit eines Autos bestens vertragen können, will Porsche erneut vom 18. bis zum 19. Juni 2016 in Le Mans beim legendären 24-Stunden-Rennnen geben. Der Hybridantrieb im 919 verbindet Turbotechnologie mit Benzindirekteinspritzung für den Zwei-Liter-V4-Verbrennungsmotor und nutzt eine Lithiumionen-Batterie als Speichermedium für die elektrische Energie aus zwei unterschiedlichen Rückgewinnungssystemen (Bremsenergie von der Vorderachse und Abgasenergie). Als Vorjahressieger schicken die Zuffenhausener zwei rund 900 PS starke Porsche 919 Hybrid mit den Startnummern 1 und 2 auf den Rundkurs. Die Bilanz

nach insgesamt 16 Renneinsätzen dieses Autos seit Anfang 2014 lautet: zwölf Pole Positionen, sieben Siege, darunter vier Doppelsiege, fünf schnellste Rennrunden, je ein Hersteller- und ein Fahrer-Weltmeistertitel.

Hybrid-Versionen von Porsche Panamera und Porsche Cayenne sind bereits auf dem Markt, ein Porsche 911 Plug-in soll in Zukunft folgen. Was das komplett elektrisch angetriebene Auto angeht, so sagt Porsche-Vorstandsvorsitzender Oliver Blume: „Wir nehmen die Herausforderung der Elektromobilität konsequent an.“ Unter der Bezeichnung „Mission E“ sollen eine Milliarde Euro investiert, 1000 neue Arbeitsplätze geschaffen und ein viertüriger Elektro-Sportwagen entwickelt werden. Der wird mehr als 440 kW / 600 PSleisten und sowohl eine Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in unter 3,5 Sekunden als auch eine Reichweite von mehr als 500 Kilometern erreichen. Mit einer eigens entwickelten und im Vergleich zu heutigen Schnell-Lade-Einrichtungen doppelt so starken 800-Volt-Ladeeinheit stehen die im Unterboden des Fahrzeugs integrierten Lithiumionen-Batterien schon nach 15 Minuten Ladezeit wieder für 80 Prozent der Reichweite zur Verfügung. Doch ebenso wie sein Vorvorvorgänger Wendelin Wiedeking (lehnt Blume staatliche Förderung für die Elektrifizierung des Verkehrs ab. Seiner Meinung nach sollte die Obrigkeit statt essen ein flächendeckendes Ladesystem aufbauen.

Wenn auch autonomes Fahren für Blume kein Thema ist, so beobachtet er Tests solcher Fahrzeuge¬ – besonders die von Google oder Apple–- mit großer Aufmerksamkeit, weil er „von der Technologiedynamik dieser Unternehmen“ beeindruckt ist. Aber er ist auch überzeugt: „Kann Apple einen vergleichbaren Porsche bauen? Nein. Will Apple einen Porsche bauen? Nein.“

Ins gleiche Horn stößt Lamborghini-Boss Stephan Winkelmann. Er bekräftigte im Internetportal Left Lane News aus San Francisco, dass sein Unternehmen – Teil der Volkswagen-Gruppe – dem allgemeinen Trend zum automatisierten Auto nicht folgen wolle: „Unsere Kunden wollen das Steuer selbst in der Hand behalten.“ Denn bei Lamborghini müsse schließlich ein Auto zu jeder Zeit ein wirklich emotionales Fahrgefühl liefern. Anders beurteilt er die Elektrifizierung. Bereits auf dem Pariser Automobilsalon 2014 stellte Lamborghini den Asterion LPI 910-4 vor, dessen Hybridsystem mit einem 5,2 Liter-V10-Triebwerk in Verbindung mit drei Elektromotoren 669 kW / 910 PS leistet und für 320 km/h gut ist. Winkelmann meint stolz: „Ein Lamborghini ganz neuer Art.“

Und Wolfgang Epple, Entwicklungs-Chef bei Jaguar Land Rover, ist vorerst ebenfalls zurückhaltend, was das selbstständige Auto angeht, aber: „Um autonome Fahrzeuge erfolgreich einzuführen, müssen wir uns stärker als jemals zuvor auf den Fahrer

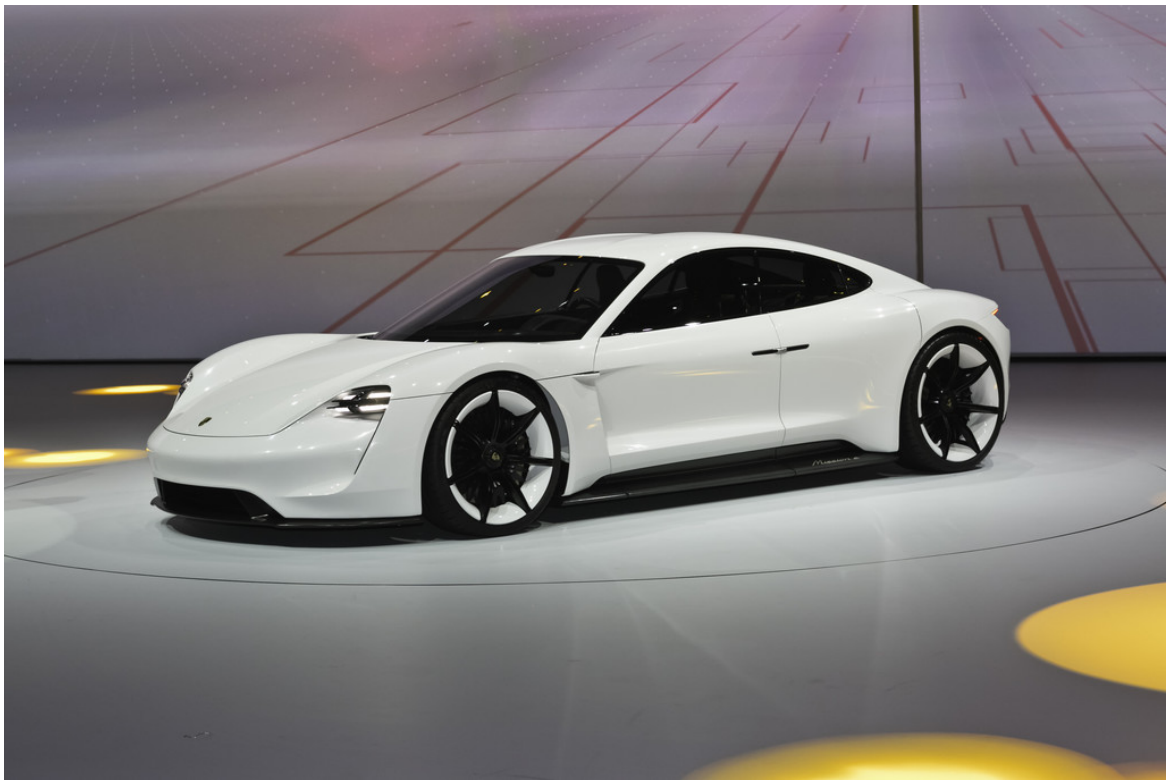
konzentrieren“, sagt er. „Wir müssen verstehen, wie Autofahrer sich in verschiedensten dynamischen Situationen im alltäglichen Straßenverkehr verhalten — denn dieses Verständnis ist essenziell, um die Akzeptanz autonomer Fahrzeuge zu steigern.“ Zurzeit testet sein Unternehmen auf öffentlichen Straßen in England fünf miteinander und mit der Infrastruktur vernetzte Forschungsfahrzeuge.

Wie lange die Zurückhaltung der Sportwagen-Manufakturen gegenüber der autonomen Fahrweise anhält, steht dahin. Bei den Hartlinern galten einst Bremsen und Lenkung mit Servo-Unterstützung nur als Hilfen für Weicheier. Doch diese Zeiten sind längst vorbei. Das weltweit anerkannte US-Beratungsunternehmen Boston Consulting Group schätzt, dass 2025 an die 13 Prozent aller Fahrzeuge autonom unterwegs sein werden. Denn bereits jetzt sind Auto-Produzenten rund um den Globus wie beispielsweise Audi, BMW, Daimler, Ford, Tesla und Kia bei deren Entwicklung erheblich weit voran gekommen. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel

Porsche-Chef Oliver Blume.

Porsche 919 Hybrid.



Porsche Mission E.

Lamborghini-Boss Stephan Winkelmann.

Lamborghini Asterion LPI 910-4.