
Im Rückspiegel: Peter Waskönig – Abschied von einem Visionär

Von Jens Meiners

Kaum ein Hersteller kommt mehr ohne Hybrid-Antriebe aus; die Kombination von Verbrenner und Elektromotor gilt als Brückentechnologie, die den Weg zur reinen E-Mobilität bahnen soll. Es ist wenig bekannt, dass schon vor einem Vierteljahrhundert ein Transporter in Kleinserie ging, der die aktuelle Entwicklung präzise vorwegnahm.

Der Unternehmer Peter Waskönig hatte damals einen völlig eigenständigen Transporter im Format eines VW-Bus konstruieren lassen, der mit einem 12 kW / 16 PS starken 96-Volt-Gleichstrom-Motor und einem 23 kW / 31 PS starken 1,4-Liter-Dieselmotor ausgerüstet war. Als Stromspeicher des El-Di-Car Number One fungierten acht Blei-Säure-Batterien; die Reichweite lag rein elektrisch bei 75 Kilometern, im Dieselbetrieb bei 1000 Kilometern; der Dieselmotor konnte auch zum Aufladen der Batterien eingesetzt werden. Der Kaufpreis lag 1993 bei 89 000 D-Mark.

1997 legte El-Di-Car den Number Two nach, der nunmehr auf dem Peugeot Boxer basierte und mit seinem 63 kW / 85 PS starken Dieselmotor deutlich bessere Fahrleistungen ermöglichte. Für den E-Betrieb wurde bei diesem Modell an der Hinterachse ein Drehstrommotor mit 20 kW / 27 PS Dauerleistung und 34 kW / 46 PS Spitzenleistung verbaut. Das Gewicht stieg gegenüber dem Ausgangsmodell inklusive Batterien um 700 Kilogramm.

1998 erschien ein Fahrbericht, in dem dieser Autor notierte: „Im Diesel-Betriebsmodus ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem gewohnten Fahren. Einzigartig ist dagegen das Fahrerlebnis im Elektrobetrieb. Die am Itap-Institut der Universität Oldenburg entwickelte Getriebesteuerung kuppelt automatisch ein, und fast lautlos setzt sich der Kombi in Bewegung. Das maximale Anfahrtdrehmoment von 132 Nm ermöglicht – falls gewünscht – zügige Ampelstarts. Mit sanftem Nachdruck schieben maximal 46 PS an, bis die Fahrwiderstände bei knapp 80 km/h zum Ausgleich gelangen – allerdings nur zwei Minuten lang, dann wird fast unmerklich auf die Dauerleistung von 27 PS zurückgeregelt. Auch das reicht aus, um im Stadtverkehr mühelos und emissionsfrei mitzuhalten.“

Die Umschaltung von Diesel- auf Elektrobetrieb erfolgte per Knopfdruck und war auch während der Fahrt möglich, und beim Number Two wurden die Blei-Gel-Akkumulatoren im Diesel- sowie im Schiebetrieb wieder aufgeladen. Bei Fahrttests überzeugte der Hybrid-Transporter damals mit einem hohen Perfektionsgrad.

Waskönig schätzte das Marktpotential in Deutschland damals auf 1000 Einheiten, letztlich verließen jedoch lediglich 28 Einheiten die Werkshallen im niedersächsischen Ort Ramsloh in Rufweite der Waskönig+Walter-Kabelwerke, die seit den frühen 90er-Jahren von seinen Söhnen Jörg und Michael geführt werden und heute 550 Mitarbeiter beschäftigen.

Peter Waskönig wendete sich anderen Projekten zu; der passionierte Segler und Autosammler übernahm den Vorsitz der bedeutenden Universitätsgesellschaft Oldenburg und der Wirtschaftsvereinigung. „Der kleine Kreis“, initiierte das Technologie- und Gründerzentrum Oldenburg und gründete eine Stiftung zur Förderung außergewöhnlich begabter Studenten. Seine automobile Vision ist unterdessen auf den Straßen zur Realität geworden.

Vergangene Woche ist Peter Waskönig im Alter von 85 Jahren gestorben. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



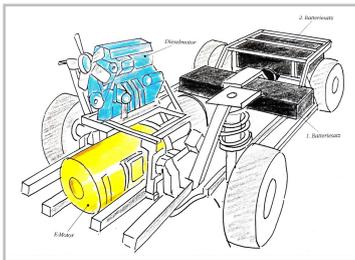
El-Di-Car Number One.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Archiv Jens Meiners



El-Di-Car Number One.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Archiv Jens Meiners



El-Di-Car Number One.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Archiv Jens Meiners



El-Di-Car Number Two.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Archiv Jens Meiners



El-Di-Car Number Two.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Archiv Jens Meiners



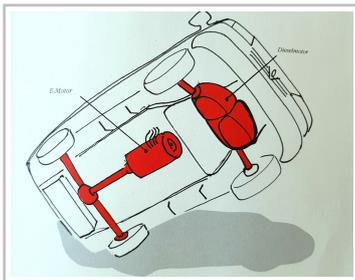
El-Di-Car Number Two.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Archiv Jens Meiners



El-Di-Car Number Two.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Archiv Jens Meiners



El-Di-Car Number Two.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Archiv Jens Meiners



Peter Waskönig.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Waskönig