

Seifenkiste statt Auto

Megastädten droht der Verkehrsinfarkt, und bei jungen Leuten verliert das Auto als Statussymbol. Steht den auf der IAA gezeigten Minimal-Mobilen also eine Zukunft bevor?

© press-inform



Audi präsentierte auf der IAA sein Stadtmobil Urban Concept.

Alle paar Jahre erhebt der ehrwürdige Messerschmitt Kabinenroller auf und findet an den Messeständen der Automobilhersteller Platz, etwas aufgehübscht und mit erneuerbaren Energien betrieben. Auf der diesjährigen IAA sorgte gleich eine ganze kleine Armee von leichten Citymobilen mit kompakten Abmessungen für Aufsehen. Opel präsentierte den RAK e, und der Volkswagen-Konzern bot mit dem VW Nils und dem Audi Urban Concept gleich zwei solcher Fahrzeuge auf.

Auf die Straße schaffte es in der Vergangenheit aber kaum ein solches Kleinstfahrzeug, das man sich kaum Auto zu nennen traut. Auch diesmal ist es schwer vorstellbar, dass Fahrzeuge dieser Art in den nächsten Jahren tatsächlich den Sprung in den Straßenverkehr schaffen. Am wahrscheinlichsten könnte das noch in Asien der Fall sein. Besonders die Japaner kennen die kleinen Kei-Cars seit Jahrzehnten. Sie gelten bei der Autowahl als verspielt und experimentierfreudig.

Experimentell sind die IAA-Studien in jedem Fall. Der 3,20 Meter lange Doppelsitzer von Audi mutet an wie eine Zigarre auf Rädern mit einem gerade einmal 1,20 Meter hohen Monocoque aus mit Kohlenstoff-Faser verstärktem Kunststoff und mit frei stehenden 21-Zoll-Rädern. Im Innenraum gibt es Platz für zwei Insassen, die aufgrund der besseren Platzverhältnisse leicht versetzt nebeneinander positioniert sind. Ähnlich aufgebaut sind auch der Opel-Zweisitzer und der 3,04 Meter lange und 460 Kilogramm leichte Nils, der nur einer Person Platz bietet.

Die drei Studien erinnern an die Spielzeuge, die auf der Weltausstellung 2005 in Aichi (Japan) vor allem von japanischen Herstellern gezeigt wurden. Marktchancen hatten sie allesamt nicht. Das könnte sich jetzt ändern – insbesondere in asiatischen Megastädten dürften die Kleinstfahrzeuge gewaltiges Potenzial haben. "Allein in China werden in den nächsten 30 Jahren 400 Millionen Menschen vom Land in die Städte ziehen", sagt Lutz Engelke. Er leitet die Berliner Agentur Triad, die sich seit mehreren Jahren mit urbanen Konzepten beschäftigt. Für die Expo 2010 in Shanghai kreierte Triad den zentralen Themenpavillon Urban Planet, der zeigte, wohin sich die Weltbevölkerung in den nächsten Jahren bewegt.

Verbot für Verbrenner?

Eine zentrale Frage dabei: Wie regeln die Menschen im Alltag von morgen ihre Mobilität – zumal in den unaufhaltsam wachsenden Städten der Schwellenländer? Dort können Limousinen aus den alten Industrieländern mit ihren seit Jahrzehnten zunehmenden Ausmaßen nicht die Antwort für die Zukunft sein. Es ist also wohl nur eine Frage der Zeit, wann Kleinstfahrzeuge den Sprung in die überfüllten Innenstädte schaffen.

Seite 3

Gerade dort werden zudem mehr und mehr Fahrzeuge elektrisch betrieben sein, um lokale Emissionen zu vermeiden. "Elektromobilität dürfte in zehn Jahren Standard sein", sagt Engelke mit Blick auf Chinas Straßen und befürchtet fast schon diktatorische Vorgaben für den elektrischen Fahrzeugantrieb in den Zentren der riesigen Städte mit mehreren Millionen Einwohnern. Die Autobauer müssen also durchaus damit rechnen, dass Pkw mit Verbrennungsmotor in absehbarer Zukunft mancherorts gar nicht mehr fahren dürfen. Da können die Kabinenroller von VW, Opel und Audi mit ihren Elektromotoren eine Lösungsmöglichkeit sein. Der VW Nils beispielsweise enthält hinter seinem Einzelsitz einen 15 kW starken Elektromotor, der das Fahrzeug auf bis zu 130 km/h bringt. Eine Akkuladung reicht für 65 Kilometer, nach zwei Stunden an der Haussteckdose soll die Batterie wieder voll sein.



Der Opel RAK e

Gleichwohl sind die auf der IAA gezeigten Modelle nicht mehr als Studien und Forschungsfahrzeuge. Ob und wann sie tatsächlich in Serie produziert werden, ist offen. "Wir wollen das Fahrzeug Behörden und Gemeinden vorführen und die Reaktionen testen", sagt Nick Reilly, der Europachef der Opel-Mutter GM. "Der RAK e könnte als Flottenfahrzeug eine Zukunft haben", glaubt Reilly. Die Betriebskosten des Projektfahrzeugs sollen mit einem Euro pro 100 Kilometer besonders gering sein. Zudem erwägt Opel eine gedrosselte Variante bis 45 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit für jugendliche Fahrer unter 18.

Deutlich näher an der Serienproduktion sind dagegen andere Kleinfahrzeuge, die auch auf den urbanen Verkehr ausgerichtet sind. Der up! von VW steht ohnehin schon parat, die nächste Generation des Smart Fortwo kommt ebenfalls bald. 2013 will BMW seinen elektrisch angetriebenen i3 auf den Markt bringen – der firmierte bei den Münchnern ja ursprünglich auch unter der Bezeichnung Mega City Vehicle (MCV). Fiat-Chef Sergio Marchionne hat ebenfalls für 2013 ein City Car angekündigt, kleiner als die gerade neu vorgestellte dritte Generation des Fiat Panda. Selbst für den Audi A2 Concept mit Elektromotor stehen die Realitätschancen weitaus besser als für die IAA-Kabinenroller.

Doch ganz ins Reich der Visionen abschreiben darf man die Elektro-Seifenkisten nicht. Denn wie auch immer die Fahrzeuge in einigen Jahren aussehen mögen: Crash-sicheren Leichtbaukonzepten, alternativen Antrieben und vor allem kompakten Ausmaßen mit Platz für ein bis zwei Personen wird die Zukunft gehören.