



„WIR BRINGEN DIE SUPER-BATTERIE!“

ÜBER ELEKTRISCHE MOPEDS, MOTORRÄDER UND AUTOMOBILE

„motomobil“: Vor wenigen Jahren sah es so aus, als ob die Elektromobilität im einspurigen Bereich schneller aus den Startlöchern kommt als bei den Autos. Diese Entwicklung hat sich verlangsamt – zwar gibt es durchaus ein überschaubares Angebot, aber die Zulassungszahlen sind verhalten. Woran mag das liegen?

DI Dr. Klaus Woltron: Der Hauptanbieter sind stückzahlmäßig noch immer mit Abstand die Chinesen. Und die haben einigen Pfuscher gemacht. Da waren Fahrzeuge am Markt, die einfach nicht entsprochen haben. Das drückt natürlich das Image des gesamten Segments. Außerdem haben E-Mopeds und E-Bikes derzeit noch einen biederen Beigeschmack, besonders bei jungen Menschen. Und es ist auch eine Designfrage – da gibt es viel Spielraum nach oben. Praktisch gesehen, meine ich: Die guten Fahrzeuge sind noch zu teuer und die billigen sind nix wert. Doch das wird sich ändern. Und bei den Elektrofahrrädern, die bereits technisch ausgereift sind, haben wir ja jetzt schon enorme Zuwachsraten.

Wie werden die Player bei den E-Bikes heißen? Sind es die etablierten Marken – BMW, Honda, KTM, Suzuki, Yamaha –, oder sind da frische Start-ups dabei, die es von Portland/Oregon bis nach Neuseeland und Australien so viele gibt? Ich denke, dass die jungen Firmen, die „von scratch“ anfangen, besser dran sind – sofern sie genügend Atem haben. Und zwar deswegen, weil bei den Großen die Begeisterung fehlt. Es ist



sicher ähnlich wie bei den Automarken: Die sind an einer raschen Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht rasend interessiert, weil sie natürlich auf die Werksauslastung ihrer Getriebe- und Motorenwerke schauen müssen. Das Dilemma begünstigt junge Firmen, die dieses Problem nicht haben. Andererseits verfügen die Etablierten über funktionierende Vertriebs- und Service-Infrastruktur. Für Start-ups ist das nur äußerst kostspielig aufzubauen. Der Online-Verkauf von Elektromotorrädern, wie sich das manche E-Bike-Marke aus Amerika

gedacht hat, funktioniert nicht. Mag sein, dass es auch zu Übernahmen kommen wird. Wie bei jeder neuen Technologie gilt es, die Probleme der Startphase zu meistern. Die nächsten fünf Jahre werden sicher schmerzhaft sein.

Sie glauben also dennoch an die Zukunft der Elektrofahrzeuge?

Natürlich. Nur ein Vergleich: Ich hatte meinen ersten Internet-Anschluss im Jahr 1988. Damals konnte man damit überhaupt gar nichts anfangen.



Ich konnte nicht einmal ein E-Mail versenden, weil keiner da war, der's empfangen hat. Dann kommt aber ein iterativer Prozess in Gang, und plötzlich funktioniert es. So wird's auch bei der E-Mobilität sein: Da und dort eine Ladestation mehr, ein verbesserter Akku, etwas mehr Reichweite, dazu günstigere Anschaffungskosten und schon beschleunigt das System und die Post geht ab. Das meine ich sogar wörtlich – die Österreichische Post ist jetzt schon der größte E-Flottenbetreiber landesweit (Anm. der Red.: u. a. Piaggio Liberty E-Mail, Renault Kangoo). Hier hat die Zukunft bereits begonnen.



In welchen Bereichen der E-Mobilität sind Sie als Unternehmer tätig? Und wo sehen Sie das größte Entwicklungspotenzial?

Ich wage die Behauptung, dass sich in drei bis vier Jahren die Energiedichte von Lithium-Akkus verdoppelt haben wird und dass die Preise auf ein Drittel sinken werden. Also entweder

doppelte Reichweite oder halbes Gewicht, bei günstigeren Kosten. Unter anderem sind wir genau in diesem Bereich tätig: Über die Advengys AG (Advanced Energy Systems) sind wir an der oberösterreichischen LWE (Lightweight Energy GmbH) beteiligt, wo komplexe Batteriemanagementsysteme und Hochleistungsakkus entwickelt werden. Unsere Leute gehen bei den besten asiatischen Herstellern von Lithiumzellen ein und aus und sind direkt mit den extrem raschen Entwicklungen vertraut. Die LWE bietet auch Telematiksysteme für Akku-Fernüberwachung an, dafür entwickeln wir gerade tolle Apps für Mobiltelefone. Und bei der SME (Smart E-Mobility GmbH) produzieren wir „Intelligenz im Fahrzeug“, mit der Ladesysteme um mindestens 50 Prozent verbilligt werden können. Gewissermaßen leben unsere Firmen davon, dass die Elektromobilität Startprobleme hat und wir dafür Lösungen anbieten. Sie können in nächster Zeit noch weitere interessante österreichische Beiträge zur E-Mobility erwarten. Auch aus dem Zweiradbereich!

In London fährt im kommunalen Versuchsbetrieb der Suzuki-Brennstoffzellenroller, der die europäische Typgenehmigung besitzt, also produktions- und serienreif wäre. Was ist von der Wasserstofftechnologie zu erwarten?

Die Brennstoffzellenfahrzeuge sehe ich langfristig als Sieger. Aber das wird noch relativ lang dauern, denn das ist systemisch weit komplexer.



ZUR PERSON
DI Dr. Klaus Woltron ist passionierter Moped- und Motorradfahrer seit frühester Jugend. Nach dem Studium an der Montanuniversität Leoben und Managementfunktionen in der österreichischen und internationalen Industrie ist er seit 1994 selbstständiger Unternehmer. Über seine Unternehmensbeteiligungsgesellschaften ist er mit der Elektromobilität direkt verbunden und verfügt über hohen Wissensstand über die neuesten Entwicklungen

Zum Strom muss man den Wasserstoffkreislauf in den Griff bekommen, da gibt es viele einzelne Engstellen.

Was halten Sie von kursierenden Verschwörungstheorien? Wie zum Beispiel, dass die zahlreichen „frühen Elektroautos“, die im Kalifornien der 1990er-Jahre gefahren sind, von US-Ölmultis aufgekauft und verschrottet wurden?

Davon halte ich gar nichts, an der Esoterik beteilige ich mich nicht. Da gibt es bombastische Homepages, sogar einen Film, „Who Killed the Electric Car“. Ist Unfug. Wenn das damals gut funktioniert hätte, dann wäre es gebaut worden. ☺

www.advengys.com
www.lightweight-energy.com
www.smartemobility.com