

Ein Auto namens Piëch

Von Harald Kaiser, cen

Die Stimme kam zwar aus dem Off, aber dennoch hatten die Worte Gewicht. Und sie ließen aufhorchen. Ferdinand Piëch hatte gesprochen – und sich natürlich Gehör verschafft. Es ging um seinen Sohn Anton, Toni genannt, der offenbar in die übergroßen Fußstapfen seines Vaters treten will. Er beabsichtigt, nämlich ein Auto mit dem Schriftzug „Piëch“ zu bauen.

Die Sportwagenflunder, die ein wenig dem gleichermaßen alten wie schnittigen Datsun 260/280 Z ähnelt, hat bisher keine euphorischen Reaktionen in der Öffentlichkeit erzeugt. Was nichts heißen muss, denn solch ein Projekt kann allein schon deshalb leicht unterschätzt werden, weil angesichts des Namens die finanzielle Potenz dahinter kein Außenstehender wirklich abschätzen kann. Oder umgekehrt, genauso gut kann sie auch überschätzt werden. Denn der Name Piëch auf der langen Motorhaube allein dürfte nicht reichen, um damit irgendwann erfolgreich werden zu können. Denn neben dem soliden finanziellen Background kommt es vor allem auf eines an: auf eine Marktnische.

Kein Wunder, dass sich der 81-jährige Patriarch entsprechend geäußert hat. Er sagte jüngst in der „Bild am Sonntag“ an die Adresse seines Filius: „Ich war nie dabei, ich bin nicht dabei und werde nicht bei dem Projekt beteiligt sein.“ Ob diese klare Aussage Bestand haben wird, ist allerdings genau so fraglich wie die Annahme, dass dies für den 41jährigen Anton Piëch neu gewesen sein dürfte. Neu ist lediglich, dass der Alte sich dazu öffentlich geäußert hat.

Um was genau handelt es sich bei dem Projekt „Mark Zero“? Um dies: Es ist ein Elektroauto, das auch als Hybrid ausgelegt werden kann, mit einer offenbar neuartigen Zelltechnik in den Akkus. Die Rede ist von einer geradezu revolutionären Ladezeit: in unter fünf Minuten zu 80 Prozent Akku-Kapazität. Wenn das stimmt, was heute keiner ermessem kann, wäre das eine Sensation. Und übertragen auf das Elektroauto generell würde das bedeuten, dass das Ende der Schnelltanker mit Benzin und Diesel viel rascher kommen könnte als bisher angenommen. Denn derzeit geht man davon aus, dass Elektroautos noch Stunden an der Stromtankstelle verbringen müssen, um wieder ein paar hundert Kilometer abspulen zu können.

Um welche angebliche revolutionäre Zelltechnik es sich handelt, wird natürlich nicht verraten. Nur soviel: Sie soll aus China stammen. Auch die Angabe der Reichweite liest sich gut. Es ist von 500 Kilometern mit einer Akkuladung die Rede. Nicht zuletzt auch dank einer effizienten Rekuperation. Damit ist gemeint, dass der oder die Elektromotoren des 1,8-Tonnners beim Gaswegnehmen automatisch zu einer Art Dynamo werden und in der Phase Strom erzeugen und diesen in die Akkus einspeisen.

Auf der Website der Piëch Automobil AG (<https://piech.com>) heißt es dazu ergänzend: „Beim Laden oder Entladen entwickeln diese Zellen außerdem kaum Temperatur. Das heißt, es können deutlich stärkere Ströme fließen, ohne dass sich die Batterietemperatur um mehr als 15 Grad erhöht. Die Akkus können dadurch mit Luft gekühlt werden – das spart Gewicht und macht das Fahrzeug sicherer. Die Batterien sind im Mittelunnel und an der Hinterachse positioniert. Dadurch wird eine fahrdynamisch optimale Gewichtsverteilung erreicht.“

Die Piëch Automotive AG ist ein deutsch-schweizerischer Automobilhersteller mit Sitz in Zürich (Brandschenkestraße 50) und einem weiteren Standort in München. Vor dreieinhalb Jahren hatten Toni Piëch und Rea Stark Rajcic die Idee, eine neue, flexible

Fahrzeug-Architektur zu entwickeln. Co-CEO Rajcic betont: „Unser Ziel ist es, das emotionale Fahrerlebnis mit modernster Technologie zu unterstützen. Die Technik soll dem Fahrer helfen, ihn aber nicht ablenken. Und es geht um das richtige Sportwagen-Feeling – fahren, nicht gefahren werden! Die Architektur des Fahrzeugs ist natürlich auch für autonomes Fahren ausgelegt, aber das heben wir uns für spätere Modelle auf.“

Das fest angestellte Kernteam aus 20 Spezialisten, die mehrjährige Erfahrungen aus den verschiedensten Bereichen der Industrie mitbringen und für namhafte Automobilhersteller auf der ganzen Welt tätig waren, konzipierte mit weiteren rund 200 externen Mitarbeitern eine modulare Fahrzeugplattform. Auf deren Basis lassen sich verschiedene Karosserie- und Antriebsvarianten entwickeln. Nach einer Firmenmitteilung „sind drei Fahrzeugvarianten geplant – neben einem Zwei- auch ein Viersitzer sowie ein sportlicher SUV. Andere Ausführungen sind ebenso denkbar“. Die Produktion soll in Zusammenarbeit mit renommierten Partnern erfolgen, „die langjährige Erfahrung in der Auftrags-Fertigung besitzen“.

Ganz soweit ist es aber noch nicht, denn derzeit werde noch nach Investoren gesucht. Wer sich das Elektroauto zulegen möchte (612 PS/450 kW und Spitze 250), muss jedoch tief in die Tasche greifen. Das Auto werde sich in der Preisklasse eines gut ausgestatteten klassischen Sportwagens befinden. Die Rede ist von etwa 170 000 Euro.

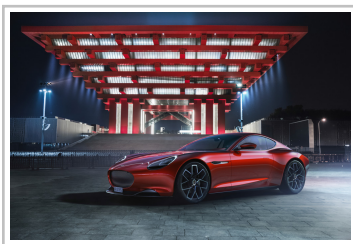
Porsche dürfte sich freuen, es demnächst womöglich mit einem Konkurrenten aus der eigenen Familie zu tun zu haben. Denn Anton Piëch ging aus der Verbindung des Vaters mit Marlene Porsche hervor, die der Chef der Piëch-Dynastie später für seine heutige Frau Ursula verlassen hat. (ampnet/hk)

Bilder zum Artikel



Piech Mark Zero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Piech



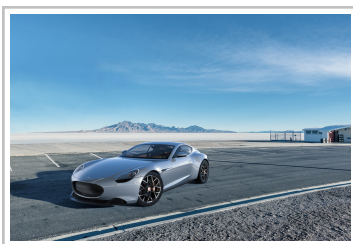
Piech Mark Zero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Piech



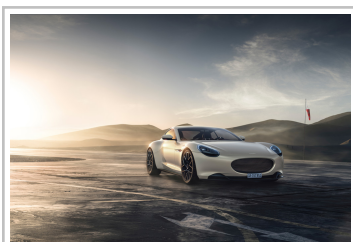
Piech Mark Zero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Piech



Piech Mark Zero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Piech



Piech Mark Zero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Piech



Piech Mark Zero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Piech