

»Die wollen sich von einem kleinen Besserwisser nicht vorführen lassen«

Roland Gumpert brachte Audi einst den Quattro-Antrieb. Jetzt plant er die nächste Revolution – im Alleingang



Gumperts Idee: Ein Sportwagen mit Methanol-Brennstoffzelle

DIE ZEIT: Herr Gumpert, Sie sind einer der Wegbereiter des Audi quattro und seiner Rallye-Erfolge. Trauern Sie um das Ende der Verbrenner-Ära?

Roland Gumpert: Ich bin Fahrzeugingenieur durch und durch. Meine Aufgabe bei Audi war es immer, Prototypen zu entwickeln. Im Herzen war Benzin. Aber in den Jahren nach 2010 habe natürlich auch ich gemerkt, dass Mobilität grüner werden muss und wir beim Fahrzeugbau nicht einfach wie gewohnt weitermachen können.

ZEIT: Was waren Sie denn gewohnt?

Gumpert: 500 PS sind schlechter als 1000 PS ...

ZEIT: ... die Sie mit dem von Ihnen konstruierten Supersportwagen Apollo Anfang der 2000er-Jahre fast erreichten.

Gumpert: Ja, es war ein Vergnügen, ein Auto ohne die üblichen Scheuklappen zu bauen. Aber die Branche hat sich dann für uns in die falsche Richtung entwickelt.

ZEIT: VW-Chef Herbert Diess predigt die große Elektrowende. Sie glauben nicht daran?

Gumpert: In 100 oder 200 Jahren mag das vernünftig sein, aber doch nicht heute. Wie soll ich mir denn vorstellen, dass in Afrika oder auf Bali Autos elektrisch bewegt werden können? Das funktioniert nicht. Selbst in Italien habe ich Schwierigkeiten, mein Batterieauto zu laden. Wenn ein Haushalt eine 18-Ampere-Sicherung hat, bin ich doch schon froh, wenn die Waschmaschine und der Fernseher gleichzeitig laufen. Wenn ich dann noch den Staubsauger anschließe, fliegt die Sicherung raus. Wie soll ich da ganz Italien mit Elektroautos versorgen? Und auch hierzulande: Ich muss doch von Ingolstadt nach Hamburg fahren können, ohne zu überlegen, wo ich unterwegs tanke und zu Zwangsaufenthalten genötigt werde.

ZEIT: Ferrari baut einen Plug-in-Hybrid, Lamborghini den Sián, Porsches Taycan wird schon ausgeliefert. Sind die alle auf dem Holzweg?

Gumpert: Das ist schon auch eine Folge der ehemaligen chinesischen Politik. Noch vor drei Jahren setzte die chinesische Regierung voll auf Elektroauto und wollte keine Lizenzen mehr für Verbrenner ausstellen. Heute ist man dort freier. Man ist nicht mehr auf eine bestimmte Technik festgelegt, nur emissionsfrei muss es sein. Doch dafür gibt es eine viel bessere Lösung als die gängigen E-Autos: Ich muss die Elektrizität im Auto selbst herstellen.

ZEIT: Sie sind seit 20 Jahren Unternehmer und bauen jetzt einen neuen Supersportwagen. Der arbeitet mit Brennstoffzellen, aber anders als bisher. Wie kamen Sie auf die Idee?

Gumpert: Bei der Bundeswehr wird mit Schnaps über eine chemische Reaktion Elektrizität für Funkgeräte erzeugt. Darauf wollte ich aufbauen.

ZEIT: Mit Alkohol?

Gumpert: Ja, ich habe mich für eine Brennstoffzelle mit Methanol entschieden. Sie brauchen mit dieser Methode nur Methanol tanken. Erst im Wagen wird das Methanol mit Wasser gemischt und in Wasserstoff umgewandelt. Aus dem Wasserstoff wird dann mithilfe einer klassischen Brennstoffzelle Strom produziert.

ZEIT: Warum sollte sich gerade Ihr Verfahren durchsetzen?

Gumpert: Weil es so einfach ist und in jedem Fahrzeug funktioniert, vom Fiat 500 bis zum 40-Tonner-Lkw. Es werden sowieso Jahr für Jahr Hunderte Millionen Tonnen Methanol von der Industrie produziert, vor allem für die Chemiein-

dustrie. Mit unserer Technik namens Gumpert-Power-Zelle, fahren Sie wie mit einem reinen Wasserstofffahrzeug ohne irgendwelche Abgase. Unser Methanol entsteht durch das Zusammenmischen von Wasserstoff mit dem CO₂ aus der Luft. Das heißt mit anderen Worten, dass wir das CO₂, das wir für die Herstellung des Methanols aus der Luft entnommen haben, jetzt wieder an die Luft abgeben, also einen Kreislauf haben. Man kann auch das CO₂ aus den Schornsteinen von Stahlwerken filtern und dann mit Wasserstoff mischen, um Methanol zu gewinnen. Derzeit muss man Strafe zahlen für den CO₂-Ausstoß. Wir sorgen dafür, dass man damit Geld verdienen kann.

ZEIT: Warum tankt Ihr Auto nicht Wasserstoff? Auf diese Technik setzen jetzt Lastwagenhersteller.

Gumpert: Da gibt es nur Nachteile. Wasserstoff ist flüchtig bei einer Temperatur von minus 260 Grad. Diese Temperatur in einem Pkw-Tank zu haben ist praktisch nicht durchführbar. Bei Raumtemperatur wird aus der Flüssigkeit Gas, und ein Liter Wasserstoff wird dann vom Volumen so groß wie eine Sporthalle. Also muss man das Gas komprimieren. Die üblichen Tanks haben den Inhalt von drei bis vier Liter Wasserstoff bei einem Druck von 700 oder 800 Bar. Man sitzt dann auf einer Bombe. Eine Wasserstofftankstelle kostet zwischen einer und drei Millionen Euro, und der Abstand zum nächsten Gebäude muss in Deutschland aus Sicherheitsgründen 100 Meter betragen. Der Abstand zur nächsten Tankstelle 300 Meter. Ein Pipeline-Netz für Wasserstoff ist aus technischer Sicht nahezu nicht durchführbar. Die Drucktanks der Fahrzeug-

ge sind zwar ziemlich sicher, aber irgendwann wird es doch mal einen Unfall mit einer Explosion eines Wasserstofftanks geben. Das wäre dann wirklich der Wahnsinn.

ZEIT: Der »Wahnsinn«, wie Sie sagen, wird vom Staat gerade mit neun Milliarden Euro gefördert.

Gumpert: Ja, die Regierung hat Deutschland zum ersten Wasserstoffland der Welt auserkoren. Das ist richtig und gut so! Allerdings wird auch viel Geld in sinnlose Projekte investiert. Die Entwicklung eines Wasserstofftanks für Pkw ist eben rausgeschmissenes Geld. Mit Methanol hingegen schaut das schon ganz anders aus. Auch in dieser Fahrzeuggröße kann man eine kleine Methanol-Wasserstoff-Brennstoffzelle mit einem normalen Tank verwenden. Man hat einen Riesenvorteil. Man kann die Tankstellennetz-Infrastruktur auf der ganzen Welt benutzen. Man kann jede Dieseltankstelle für 2500 Euro für die Methanolnutzung umbauen. Wir haben 14.400 Tankstellen in Deutschland, und mit einem Fingerschnippen und nicht mal 40 Millionen Euro Einsatz haben wir ein komplettes Methanolnetz. Mit meiner Brennstoffzelle können wir Lastwagen bauen, die rein elektrisch ohne irgendwelche Abgase fahren und mit einer Tankfüllung 1000 Kilometer weit kommen.

ZEIT: Dann stehen die großen Autohersteller wohl schon Schlange.

Gumpert: Nein, die wollen sich von so einem kleinen Besserwisser wie mir nicht vorführen lassen. Sowohl die Erdöllobby als auch die Wasserstofflobby stehen dagegen. Kein Wunder, die werden mit Millionen gefördert, und Methanol ist der Spielverderber. Unsere Argumente werden weggeschwemmt, und wir werden boykottiert.

ZEIT: Hat die Industrie nicht noch bessere Gründe für ihre Zurückhaltung?

Gumpert: Ich glaube nicht. Es ist so wie im täglichen Leben. Geld regiert die Welt! Wenn ich in meinem Garten eine Quelle hätte, aus der jeden Tag Tausende von Euros sprudeln, wäre ich wahrscheinlich auch nicht begeistert, wenn man mir diese Quelle wegnehmen würde. Diese Quelle kann natürlich das reine Erdöl sein oder auch die Fördermittel für die Wasserstofflobby. Nicht nur in Asien verliert man nicht gerne das Gesicht, auch im Westen ist das so! Wer lässt sich schon sagen, nachdem er 20 Jahre und länger mit reinen Wasserstoff-Brennstoffzellen rumexperimentiert hat, dieser Weg sei total falsch – und die Gumpert-Power-Zelle sei die Lösung für eine komplette abgas- und fossilfreie Zukunft der Menschheit?

ZEIT: Ist es möglich, dass Sie als Erfinder Erfolg haben werden, aber als Unternehmer scheitern?

Gumpert: Die Wahrscheinlichkeit zu scheitern ist größer als 90 Prozent. Dessen bin ich mir bewusst. Ich bin ein ganz guter Ingenieur, aber sicher kein Finanzgenie. Wir bemühen uns seit vielen Monaten, Interessenten anzusprechen und irgendwelche Unterstützungen oder Fördergelder zu erhalten. Alles mehr oder weniger ergebnislos. Eigentlich ist mir als Techniker all dieses Gerangel um Verträge und Fördergelder zutiefst zuwider.

Nach 35 Jahren bei Audi gründete Roland Gumpert 2004 eine Sportwagenmanufaktur, die zehn Jahre später Insolvenz anmelden musste. Seit 2017 leitet er das Unternehmen Roland Gumpert Automobile GmbH, das auf die Methanol-Brennstoffzellen-Technologie setzt.

Das Gespräch führten Uwe Jean Heuser und Claas Tatje

ANZEIGE

DAS HAUS DER WOCHE



Smart geplantes Zuhause mit Weitblick

EIN BEITRAG DER FERTIGHAUS WEISS GMBH

Beim Hausbau gilt es, zahlreiche Wünsche auszuführen: zu Hause arbeiten und gleichzeitig die Freizeit und das Familienleben genießen; aktiv sein und den Raum für Entspannung schaffen; das eigene Heim nachhaltig planen und gleichzeitig kosteneffizient bauen. Das Musterhaus Balance von Fertighaus WEISS wurde entwickelt, um diese Anforderungen ins Gleichgewicht zu bringen.

Der moderne und flexible Grundriss mit rund 180 m² Fläche begleitet junge Familien bis in das hohe Alter. Für das spätere Wohnen auf einer Ebene können ein Duschbad

und ein zusätzliches Zimmer im Erdgeschoss genutzt werden. Highlights der Innenraumgestaltung sind eine als Möbelschrank gestaltete Treppe aus der WEISS-Manufaktur, die an den Außenseiten als Regalfläche genutzt werden kann, sowie der Flur im Dachgeschoss, der dank Galerie und Sitzfenster von der reinen Verkehrsfläche zum Lieblingsplatz wird.

Das Musterhaus Balance verfügt über eine nachhaltige Holztafelkonstruktion, eine Photovoltaikanlage mit Batteriespeicher und eine E-Tankstelle. Für besonderen Komfort und hohe Effizienz sorgen Luft-Wasser-Wärmepumpe, Wohnraumlüftung und Fußbodenheizung sowie ein funkbasiertes, individuell erweiterbares Smart-Home-System.

Kontakt
Fertighaus WEISS GmbH
Sturzbergstraße 40-42
74420 Oberrot-Scheuerhalden
Tel. (07977) 97 77 0
info@fertighaus-weiss.de
www.fertighaus-weiss.de

Das WEISS-Musterhaus Balance kann nach Anmeldung im Bauzentrum Poing bei München besichtigt werden (Di-So, 10-17 Uhr).



Bundesverband Deutscher Fertigbau e.V. BDF

IMMOBILIEN

GELD UND ANLAGE

Kapital ab € 50.000,-
Investitions-/Mezzanine-Kapital, stimmrechtsloses Beteil.-Kapital von 50 T € – 200 Mio. €.
Tel.: 0551/20549-215, Fax: -217
dr.werner@finanzierung-ohne-bank.de
www.finanzierung-ohne-bank.de

Kontakt für Anzeigenkunden
☎ 040/3280 454

Ihr Ansprechpartner für Beratung und Verkauf von Immobilien.

Malte.Geers@zeit.de

DIE ZEIT

Eine gute Lage für Ihre Immobilie – das neue Immobilien-Portal der ZEIT

immobilien.zeit.de

Neu!

DIE ZEIT

Der neue ZEIT MARKTPLATZ ist online!

Hier finden Sie ausgewählte und qualitativ hochwertige Produkte, Dienstleistungen und Auktionen. Entdecken Sie das Besondere.

kauflust.zeit.de

Jetzt entdecken!

