



VW-Studie „EcoRacer“
„Zeigen, was machbar ist“

Liter-Version, angetrieben vom gleichen Dreizylinder-Diesel wie der Spar-Lupo, leistete er spärliche 61 PS und kostete zuletzt 19 000 Euro. Vier Jahre lang war der Wagen im Angebot. Es fanden sich nur 6417 Käufer. Audi-Chef Martin Winterkorn bezeichnet sich inzwischen freimütig als „Drei-Liter-Auto-geschädigt“.

Konzernlenker Bernd Pischetsrieder führt das Malheur auf einen sehr simplen Konstruktionsfehler zurück. Lupo und A2 seien schlicht zu langweilig gewesen.

„Ohne Spaß sparen funktioniert offensichtlich nicht“, verkündete er „Auto, Motor und Sport“.

Sparen mit Spaß ist besser, das leuchtet ein. Doch so einfach geht das nicht. Den bisher glaubwürdigsten Versuch unternahm Smart: Als Derivat ihres kugeligen Minimalmobils stellte die Mercedes-Tochtermarke 2003 den 790 Kilogramm leichten und 15 000 Euro teuren Roadster vor. Mit drei Zylindern und 82 PS schaffte der Mini-Sportwagen 175 km/h und schluckte im Normzyklus 5,1 Liter Benzin.

35 000 Exemplare verkaufte Smart in gut zweieinhalb Jahren, am Ende mit enormen Rabatten. Dann, vor einem Monat, wurde die Produktion gestoppt. Das letzte Exemplar fand einen traurigen Ehrenplatz im Stuttgarter Firmenmuseum.

Smart, als Umdenk-Division des Auto-Erfinders mit großer Geste gestartet, wurde zum ökonomischen Irrläufer. Rentable Stückzahlen hat die Marke bis heute nicht erreicht. Nach aktueller Beschlusslage der Konzernleitung soll sie spätestens in zwei Jahren keine Verluste mehr machen. Sonst droht das Aus.

Es wäre ein Bankrott der guten Vorsätze zu einem politisch delikaten Moment: Im Jahr 2008, so das Gelöbnis der europäischen Autoindustrie zum Klimaschutzprotokoll von Kyoto, sollen Pkw im Durchschnitt nur noch 5,8 Liter Benzin oder 5,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer schlucken.

An Autos, die das erfüllen, mangelt es nicht – wohl aber an deren Käufern. Im Durchschnitt liegt der Verbrauch der Pkw mit Ottomotor hierzulande noch weit über acht, mit Diesel knapp unter sieben Litern.

Einzig die existenzbedrohte Marke Smart baut bereits heute ausschließlich Fahrzeuge, die die Kyoto-Hürde nehmen. Deutschlands profitabelste Automarken hingegen heißen Porsche und BMW. Sie bieten nur Modelle an, die das nicht schaffen.

AUTOMOBILE

Bankrott der guten Vorsätze

Autos, die über 200 km/h fahren und nur dreieinhalb Liter schlucken, sind möglich. Nur kauft sie keiner. Das Jahr 2005 dokumentiert den Exitus des Sparmobils.

Das Fahrzeug trägt den Motor hinter den Sitzen wie ein Ferrari und das Wort „Renner“ im Namen. Sein Klang erinnert an eine Baumaschine.

Ein derber Dieselmotor mit vier Zylindern treibt den VW „EcoRacer“ an. Er hat 136 PS, genug, um den Zweisitzer wie einen Porsche zu beschleunigen. In nur 6,3 Sekunden spurtet der Wagen auf 100 km/h. Mit etwas Anlauf schafft er sogar 230 – und das, obwohl er im Normtest nur 3,4 Liter auf 100 Kilometer schluckt. VW verkündet „Fahrspaß ohne Reue“.

All das klingt zu schön, um auch noch in Kundenhand zu gelangen. Der „EcoRacer“ wird ein Einzelstück bleiben. Eine Serienfertigung sei derzeit nicht geplant, sagt Forschungschef Matthias Rabe. Als Resultat eines „Leuchtturmprojekts“ (Rabe) wird der Öko-Renner das Ausstellungsgelände der Autostadt in Wolfsburg schmücken.

Viel zu teuer wäre die Herstellung eines solchen Autos. Denn der Sparerfolg rührt vor allem aus dem Leichtbau, und der treibt die Kosten hoch. Der EcoRacer verdankt sein extrem niedriges Leergewicht von 850 Kilogramm einer Karosserie aus Kohlefaserwerkstoff. Das exotische Material kommt bisher nur in Rennautos und Sportwagen extremer Preisklassen zum Einsatz. Marktchancen hätte der Sparflitzer nicht,

meint Rabe: Er solle nur „zeigen, was machbar ist“.

Wie kein anderer Hersteller berauschte sich Volkswagen schon vor Jahren an Öko-Ambitionen – und ist heute entsprechend verkatert. Als erste und bislang einzige Produzenten brachten erst VW, dann auch die Tochtermarke Audi Autos in den Handel, die im Normzyklus nur noch drei Liter Kraftstoff schluckten. Beide Modelle wurden in diesem Jahr ersatzlos vom Markt genommen.

Klänglich war die Nachfrage nach den Sparmeistern und bitter die Lektion: Öko-Akrobatik ist sehr kostspielig, und kaum ein Autokäufer zahlt den Preis dafür.

Der hocheffiziente Dieselmotor, das automatisierte Schaltgetriebe und Leichtbauteile aus Aluminium und Magnesium machten den VW Lupo 3L zu einer Preitose unter den Kleinwagen. 15 100 Euro verlangte VW dafür, knapp 4000 mehr als für das gleiche Modell mit ähnlich starkem Benzinmotor und doppeltem Verbrauch. In fünf Jahren Bauzeit setzte VW knapp 30 000 Exemplare des Drei-Liter-Lupo ab, nur etwa sechs Prozent der gesamten Baureihe.

Noch ernüchternder ist die Bilanz des Sparmeisters von Audi. Mit seiner enorm windschlüpfigen Vollaluminium-Karosserie war der Kleinwagen A2 ein Muster an Fortschrittlichkeit – dabei aber so teuer wie manches Mittelklasseauto. In der Drei-



Öko-Sportwagen Smart Roadster: Ehrenplatz im Museum

MICHEL DE VRIES

AUTO MOTOR UND SPORT / MPI

CHRISTIAN WÜST