

Unverfroren: Autohersteller auf der IAA wollten die Wasserstoffträume von Lesch & Co. nicht verwirklichen



Die noch anwesenden Produzenten, vor allem unsere deutschen, nervten die immer noch halbwegs zahlreich gekommenen Autoliebhaber und Technikfans mit ihren [Vorzeige-Lithium-Karosserien](#), die sich wohl kein Freund der urdeutschen Erfindung Automobil freiwillig in die Garage stellen würde, wenn er nicht gerade intellektueller Akademiker ist. Viel zu teuer bei viel zu geringer Leistung, ewige Ladezeiten, zusätzliche Starkstromanschlüsse, geringe Reichweite, seltsame Akustik, und so weiter. Manch christlich gesinnter Autofahrer mag zudem noch beim Kauf an die [Bauern in der rekord-trockenen Atacama](#) denken (Grün*e tun so etwas eher nicht).

[Der Spiegel](#) monierte gerade, daß neben den [Umwelt-Ferkel-Akkuautos](#) kein „[klimaschonendes](#)“ [H₂-Brennzellen-Modell](#) präsentiert wurde. Es gab nur einige Pendel-Autos mit Wasserstoffantrieb, mit denen die Besucher zwischen den Ausstellungen hin- und herfahren konnten.

In den 1990er Jahren sah die Wasserstofftechnik-Begeisterung der deutschen Hersteller noch anders aus; da wurden auf den IAA mehrere Studien präsentiert. Heute wenden sich einige Firmenvertreter wie VW-Chef Herbert Diess sogar ausdrücklich ab. Na, warum wohl? Ganz einfach: Die Ingenieure haben alles durchdacht und durchgeforscht und kamen wohl zu dem Ergebnis, daß die Brennzelle im Auto zu unpraktisch, zu unsicher, zu teuer, zu aufwändig und in summa zu ineffizient ist. Es verhält sich mit der H₂-Technologie wie mit der Gasturbine: Prima Kraftmaschine für große Fahrzeuge wie Schiffe, Hubschrauber und Flugzeuge, die längere Zeit konstante Leistung brauchen. Aber nichts für kleine Fahrzeuge wie Autos, die häufig bremsen und beschleunigen. Außerdem werden die Großen von Profis wie Ingenieuren und Technikern bedient und gewartet; das kleine Auto auch vom Freizeitschrauber.

Hinzu kommt, wie der [Spiegel](#)-Artikel erstaunlich offen zugibt, daß der Wirkungsgrad einer Brennstoffzelle sogar noch unter der von Akkumulator-Emotor-Antrieben liegt. Und nicht vergessen: Für die Elektrolyse von Wasser braucht man elektrischen Strom, der in sehr großen Mengen von Windrädern und Solarpaneelen geliefert werden müßte, um „[klimafreundlich](#)“ zu sein. Da der Anteil von erneuerbaren Energien real bei unter 20% liegt, und Wind und Sonne auch nur unbrauchbaren Zappelstrom liefern, wird das auch nie etwas.

Auch wenn Harald Lesch und andere in ihrer Not uns (noch) etwas anderes erzählen. Lesch und die anderen Klimapropheten sind keine Ingenieure, die ihre Leistung an wirtschaftlichen und physikalischen Standards messen müssen, sondern hochbezahlte PR-Theoretiker, die die irrationalen Bedürfnisse einer großen Akademikerschicht bedienen. Und natürlich die pekuniären Interessen von Klima-Aktionären.