

Streetscooter gibt sich optimistisch

Zwei Batterielieferanten beteiligen sich an der Manufaktur

clu. FRANKFURT, 28. August. Die erst Anfang 2010 von einigen jungen Professoren gegründete Elektroauto-Manufaktur Streetscooter GmbH bekommt zwei neue Miteigentümer. Der Lithium-Batteriezellenhersteller O.M.T. aus Lübeck und der Schweizer Batteriegehäuseproduzent Rehau beteiligen sich als zehnter und elfter Gesellschafter an dem Aachener Unternehmen, das einem Konsortium mittelständischer Industriebetriebe gehört. Statt großer Geldsummen bringen die beiden neuen Miteigentümer vor allem ihre Expertise ein.

„Wir freuen uns sehr, dass wir mit diesen beiden Gesellschaftern einen enor-

Tatsächlich sind die teuren Batterien das größte Hindernis für Elektroautos: Sie kosten bisher 10 000 Euro.

men Zuwachs an technischer Innovationskraft gewinnen“, sagte Streetscooter-Chef Achim Kampker dieser Zeitung. Der 34 Jahre alte Fachmann für Produktionsmanagement zählt zu den Gründern von Streetscooter und arbeitet als Professor an der Universität RWTH. Auf der Automesse IAA in Frankfurt, die in zwei Wochen beginnt, präsentiert Kampker einen fertig entwickelten Prototypen des batteriebetriebenen Kleinwagens. Das Unternehmen zeigt sich zuversichtlich, in der neuen Entwicklung hin zu Elektroautos eine wichtige Rolle spielen zu können. An dem jetzigen „Showcar“ wird auf Hochtouren gearbeitet; der erste Streetscooter wird in einer ehemaligen Reifenfabrik in Aachen montiert. Das Industriekonsortium der elf Anteilseigner reicht von kleinen Unternehmen mit weniger als zehn Beschäftigten bis hin zu Konzernen mit mehr als 20 000 Mitarbeitern. Neben O.M.T. und

Rehau sind dies unter anderen der ostwestfälische Elektromotorenspezialist Aumann, der Autzulieferer Kirchhoff aus dem Sauerland und der niederbayerische Autoinnenausstatter Dräxlmaier. Streetscooter will 2012 mit einem dreisitzigen Elektroauto in die Serienproduktion gehen, das wegen einer neuartigen Produktionsweise und strenger Kostendisziplin bei der Ausstattung nur 5000 Euro kosten soll – zuzüglich der zu leasenden Batterie.

Erreicht wird dies, indem die Zulieferer bei der Entwicklung jeder einzelnen Komponente schon von Anfang an auf eine kostengünstige Produzierbarkeit achten. Bis der Streetscooter Audi, BMW oder Daimler Konkurrenz machen kann, muss das Unternehmen allerdings noch einen weiten Weg zurücklegen: Inklusive der Helfer von den Mitgesellschaftern und rund 50 kooperierenden Zulieferunternehmen treiben insgesamt nicht einmal hundert Personen das Projekt voran.

Zu den Kooperationspartner zählt etwa die im Leichtbau mit Kunststoff erfahrene Röchling Gruppe aus Mannheim. Für die geplante Produktion wird mit dem holländischen Autohersteller Nedcar zusammengearbeitet, einer Tochtergesellschaft des japanischen Autokonzerns Mitsubishi, die dessen Modell Colt für den europäischen Markt produziert. Zur Finanzierung der Produktion erhält Kampker Subventionen des Landes Nordrhein-Westfalen für eine Anlauffabrik in Aachen.

„Wir freuen uns, dass in der öffentlichen Diskussion mittlerweile klageworden ist, dass der Preis das wichtigste Hindernis auf dem Weg zur Einführung von Elektroautos ist. Das bestätigt unser Konzept eines Wagens, der auf alles unnötige Zubehör verzichtet, um den Preis niedrig zu halten“, sagt Kampker. Tatsächlich sind die teuren Batterien das größte Hindernis für Elektroautos: Sie kosten bisher rund 10 000 Euro und sorgen dafür, dass Elektroautos erst ab 30 000 Euro aufwärts zu haben sind.