

Fährt James Bond bald elektrisch?

Von Hans-Robert Richarz

Beim Thema Elektroauto für die Reichen und Schönen scheiden sich die Geister. Ein Lamborghini mit Elektromotor? Fehlanzeige. Den gibt es nur im Miniformat für Sprösslinge besserverdienender Eltern oder als Kettensäge aus dem Unternehmen für Luxusgüter des Designers Tonino Lamborghini, Sohn des Gründers Ferruccio der zum VW-Konzern gehörenden Autofirma Lamborghini. Für Ferrari hat die Bezeichnung „E-Motor“ gar einen unanständigen Beigeschmack. Fiat-Boss Sergio Marchionne („Sowas geht nur über meine Leiche“), gleichzeitig Chef der Manufaktur in Maranello, ist allein „der Gedanke an einen Ferrari mit Elektromotor obszön“, wie er auf dem Genfer Automobilsalon verlauten ließ. Ganz anders zwei renommierte Sportwagenschmieden der Luxusklasse in Großbritannien. Dort wird emsig an der Motorisierung der Zukunft gearbeitet.

Tesla hat es vorgemacht: Das Spitzenmodell Model S bringt mit zwei abgasfreien Elektroaggregaten vorne 193 kW / 262 PS und hinten 375 kW / 510 PS auf die Straße, beschleunigt in drei Sekunden von 0 auf 100 km/h und schafft ein Spitzentempo von 250 km/h. Und das alles bei einer Reichweite laut Werksangabe von 505 Kilometern. Bei umweltbewussten Amerikanern genießt das Auto besonders in Kalifornien Kultstatus, seine Verkaufszahlen liegen knapp unter denen der S-Klasse von Mercedes und noch über denen von Porsche, BMW und Audi, obwohl der Preis weit jenseits der 100 000-Euro-Grenze rangiert.

Von diesem Kuchen möchten die britischen Sportwagenschmieden McLaren und Aston Martin verständlicherweise ein Stück abbekommen. Bei McLaren Automotive im britischen Woking, eine halbe Autostunde südwestlich von London, gehören Investitionen in ein E-Fahrzeug zum soeben gestarteten Sechsjahresplan. Als Nachfolger des McLaren-Flaggschiffs P1 soll ein vollelektrischer Supersportwagen auf den Markt kommen, „aber nur dann“, schränkt Generaldirektor Mike Flewitt ein, „wenn das Auto so spannend, überzeugend und aufregend wird wie man es von einem McLaren erwartet“.

Entwicklungsarbeiten an einem Prototyp sind mit Vollgas im Gange. Bis 2022 soll die Hälfte aller McLaren-Modelle – darunter 15 neue und Fortentwicklungen bestehender – laut Flewitt einen Hybrid-Antrieb besitzen.

Noch konkreter sind die Elektrifizierungs-Vorhaben bei Aston Martin, Partner von AMG und Kunde für Motoren der Tuning-Sparte von Aston-Martin-Aktionär Mercedes-Benz. Feierlich stellte das Unternehmen im vergangenen Oktober das Konzept eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs namens Rapid-E in London seinen Ehrengästen Prinz William und Herzogin Kate sowie dem chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping vor. Grund für den hohen Besuch war das Interesse von China Equity, Chinas führender privater Investitionsbank, die Entwicklung des Rapid-E bis zur Serienreife zu unterstützen.

Jetzt mündete das gegenseitige Beschnuppern in ein sogenanntes „Memorandum of Understanding“. Darin bekräftigen Aston Martin sowie der chinesische Partner Le Eco, Gemischtwarenkonzern für elektronische Konsumartikel, innerhalb von zwei Jahren eine elektrische Version des Aston Martin Rapide S namens Rapid-E auf den Markt zu bringen. Auch über Aston Martins weitere elektrische Zukunft soll nachgedacht werden. Le Eco will dazu seine amerikanische Neugründung Faraday Future mit ins Boot holen, eine Marke für Elektroautos, die erstmals auf der Elektronikmesse CES in Las Vegas im Januar in Erscheinung trat und von der Konkurrenz durchaus ernst genommen wird. Hinter dem Unternehmen steckt unter anderem der chinesische Internetmilliardär Jia Yueting, mit einem geschätzten Vermögen von 7,8 Milliarden Dollar einer der reichsten Chinesen.

Nach Überzeugung von Aston-Martin-Chef Andy Palmer sind „luxuriöse Elektrofahrzeuge wesentlicher Teil unseres zukünftigen Produktportfolios“. Tesla, so glaubt er, wird ihm nicht ins Gehege kommen: „Die spielen in einer anderen Liga.“ Während sich die Preise des teuersten Tesla-Modells ein Stück oberhalb der 100 000-Euro-Marke bewegen, denkt Palmer an mehr als das Doppelte: „In diesem Segment sehe ich keine Konkurrenz.“ Zurzeit kostet ein benzinverbrauchender Rapide S um die 200 000 Euro, und bei den Briten hieß es traditionell schon immer: Wer nach dem Preis fragt, kann ihn sich nicht leisten.

Weit mehr liebt es Andy Palmer, die außergewöhnlichen Leistungen zu nennen, mit denen der Rapid-E in zwei Jahren aufwarten soll. Auf der Shanghai Auto Show in April vergangenen Jahres verkündete er, dass der viertürige Wagen über eine Leistung von 590 kW / 800 PS und eine Reichweite von um die 320 Kilometer verfügen werde. „Natürlich mit Allradantrieb“, so Palmer, „damit er die vielen Pferde auf die Straße bringen kann.“ Mit ähnlichen Daten will er auch das Elektro-SUV ausstatten, das sich bei Aston Martin in der Planungsphase befindet.

Von der Kooperation mit dem Unternehmen aus dem Reich der Mitte verspricht sich Aston Martin nicht zuletzt auch einen besseren Zugang zum chinesischen Markt. Dort sind Elektroautos aufgrund des häufig lebensbedrohenden Smogs wichtiger denn je. Davon abgesehen gewinnt für jeden Autoproduzenten wegen der ständig strenger werdenden staatlichen Auflagen in puncto Verbrauch und Abgasen die Elektrizität als Antrieb immer größere Bedeutung. Das weiß auch Andy Palmer: „Wer wie wir auch weiterhin Zwölf-Zylinder-Motoren herstellen will, muss am anderen Ende des Spektrums auch etwas tun.“ Das könnte auch bedeuten, dass Filmagent James Bond demnächst elektrisch auf Jagd nach Bösewichtern gehen wird. Benutzt er doch bei seiner Arbeit traditionell einen Aston Martin. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Aston Martin Rapid-E.



Aston Martin Rapid-E: Firmenchef Andy Palmer (l.) und Ding Lei von Le Eco.



Aston Martin Rapide S.



Aston Martin Rapide S.



McLaren-Boss Mike Flewitt.



McLaren P1.



Kettensäge von Tonino Lamborghini.
