



STÄDTE-RANKING RUHR	10/11
BO	31
DO	30
DU	16
E	92

Anzahl Elektro-Fahrzeuge
Quelle: Kraftfahrtbundesamt u. lokale Ämter

Noch ohne Oberteil – doch das Elektro-„BO-Mobil“ der Hochschule Bochum mit Prof. Wolf Ritschel am Steuer ist bereits fahrfertig, Foto: Tom Jost

„Wir machen mal ein Auto ganz neu“

Drei Hochschulen, drei E-Mobile: Zukunfts-Fahrzeuge reifen ganz woanders heran als bisher

In Offenburg taufen sie ihr Mobil ironisch „Schluckspecht“ und fahren damit den neuen Weltrekord heraus: 1.631 Kilometer mit einer Batterieladung. Bei der RWTH Aachen konstruieren Profs, Studenten und Mittelstand ein urbanes E-Mobil, das für 5.000 Euro plus Batterieleasing unschlagbar günstig in die Serienfertigung gehen soll. Und an der Hochschule Bochum reift ein Elektro-Kleintransporter heran, der zum Grundstein eines neuen Automobilwerks werden könnte. Wissenschaftler arbeiten inzwischen praxisnäher als die etablierten Hersteller, die höchstens Verbrenner durch Strom-Motoren ersetzen.

Hochsicherheitstrakte sehen anders aus. Aber auch in der Opel-Halle, in der die Entwickler des „BO-Mobil“ zum Tüfteln und Montieren untergeschlüpft sind, sorgt man dafür, dass nicht Hinz, Kunz und Cheng Einblick in den Stand der Dinge nehmen können. Ein Bauzaun grenzt die kleine Enklave ab, mit weißen Plänen verhängt. Dabei scheint das, was hier kurz vor der Internationalen Automobil-Ausstellung zu sehen ist, auf den ersten Blick nicht so spektakulär: ein „Skateboard“, bestehend aus Fahrwerk, Bodengruppe, Sitz und Euro-Palette auf der Ladefläche. So sahen vor vierzig Jahren unsere Konstruktionen aus Fischer-Technik oder Stabilo aus.

„Wir machen mal ein Auto ganz neu“ korrigiert Stefan Spychalski als Sprecher des Hochschulprojektes (das freilich auch vom Land und anderen Geldgebern unterstützt wird). Vorn stand das Antriebskonzept mit den Radnaben-Motoren,

natürlich selbst entwickelt. Dann die Suche nach weiterem Nutzen: „Daraus kann eine Familienkutsche, ein Pick-up und eben ein Lieferwagen werden.“ Dem fahrfertigen Prototypen fehle nur noch „der Regenschirm“, die Karosserie. Hierzu hängen mehrere Design-Zeichnungen an einem weißen Spind, Eingeweihte wollen schon ein Ton-Modell gesehen haben. Aber Spychalski wehrt routiniert ab: „Da sind noch einige Fragen offen. Und wenn die Designer was zeichnen, heißt das ja nicht, dass die Ingenieure einverstanden sind.“

Ein Kleintransporter für die Ruhrgebietsstädte soll das BO-Mobil in erster Linie werden. „Für Handwerker etwa, die wissen, was sie brauchen, wird dieses Fahrzeug hochinteressant sein“, gibt sich Prof. Wolf Ritschel vom Bochumer Hochschulinstitut für Elektromobilität erfolgssicher. Die Stadtwerke werden es beispielsweise fahren – als Service- und Reparaturfahrzeug. Apotheken-Logistiker könnten in den Innenstädten leiser, womöglich auch früher oder länger die Medikamente ausfahren. Aber auch für schwerere Lasten hält Ritschel sein „Baby“ durchaus für geeignet: „Zwei Euro-Paletten oder Gitterboxen gehen der Größe nach rein. An Gewicht etwa 500 Kilo.“ Das sind 26 Kästen Bier. Ein Verkaufspreis wird in der Größenordnung der klassengleichen Benziner angepeilt.

Mit seinen Fahrleistungen muss sich das BO-Mobil nicht verstecken. Rund 50 kW Power seien vorhanden, würden aber selten voll gebraucht, meint Stefan Spychalski. Die kalkulierte Reichweite soll 150 Kilometer pro Batterieladung betragen, das Höchsttempo etwa 130 km/h. Wirt-

schaftliches Plus: Der Energieverbrauch betrage etwa die Hälfte des Benzin-Äquivalents, rechnet Ritschel vor. Und holt genüsslich einen weiteren Trumpf aus der Tasche: „Auf Dauer werden in allen hoch belasteten Innenstädten die grünen Plaketten nicht mehr reichen. Da braucht man andere Antriebe. Und wenn Fahrzeuge wie unser BO-Mobil nicht zuerst hier fahren, dann fahren sie eben in Stockholm.“

Zuerst in einer Miniserie kommt die Bochumer Entwicklung tatsächlich auf die Revier-Straßen. Dafür sorgen bereits die ersten Bestellungen. „Ende 2012 wird die Nullserie mit 20 Mobilen montiert sein“, sagt Ritschel, „da wissen wir schon, wo die fahren werden.“ Freilich soll die Geschichte eine Fortsetzung bekommen – und da wird's auf einmal ziemlich spannend. Nicht mehr unter dem Opel-Dach, aber wohl doch in einer anderen Bochumer Halle soll ab 2013 eine Kleinserie noch größtenteils von Hand gefertigt werden. „Wir gehen im ersten Jahr bescheiden von 200 Fahrzeugen aus, das ist locker mit einem Dutzend Leuten zu schaffen“, blickt der E-Mobilitäts-Professor in die Zukunft. „Und das kann man auch auf gut 1.000 Exemplare ausbauen.“

Eine Unternehmensadresse für die Automobilfertigung ist bereits gefunden: die „WAW“. Hinter dem Kürzel steht die „Westfälische Ausbildungs-Werkstatt“, ein Hochschul-Spin-Off, das gegenwärtig sein Geld damit verdient, Kfz-Mechatroniker mit den Ansprüchen und Tücken der Hochvolt-Technik in Elektromobilen bekannt zu machen. Die Gewinne werden für die Zeit zurückgelegt, wenn die WAW nicht mehr bloß unterrichten, sondern auch tatsächlich Mobile fertigen soll – dann freilich als „Westfälisches Automobilwerk“. Wolf Ritschel hält einen Moment inne, grinst dann breit: „Ich gebe zu, das ist ein sehr schelmischer Gedanke.“

Und so könnte sich am Ende ein Wunschtraum und Ziel des Netzwerks „Ruhrmobil-E“ verwirklichen, indem Bochum zum beachteten Produktionsstandort von Elektromobilen wird. Bloß, dass man dabei vor zwei Jahren an Opel und den Ampera gedacht hatte ...

TOM JOST



BO-Mobil: Die aktuelle Design-Studie, Foto: Hochschule Bochum

www.institut-elektromobilitaet.de