Porsche forscht an synthetischen Kraftstoffen

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

02/09/2020 Synthetische Kraftstoffe gelten als realistische Alternative, um den Autoverkehr klimafreundlicher zu machen. Nur gibt es sie bisher kaum. Porsche will das jetzt ändern. Mit Elektro allein komme man nicht schnell genug voran, sagt Entwicklungschef Steiner.

Porsche will die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe - sogenannter eFuels - künftig selbst maßgeblich vorantreiben. Die Technologie sei vor allem deshalb so wichtig, weil der Verbrennungsmotor die Autowelt noch viele Jahre dominieren werde, sagt Entwicklungsvorstand Michael Steiner. „Wenn man die Bestandsflotte perspektivisch nachhaltig betreiben will, dann sind eFuels ein elementarer Bestandteil“, betont er.

„Wir haben ein Team, das nach geeigneten Partnern sucht, die mit uns Pilotanlagen bauen und den Nachweis führen wollen, dass die gesamte Prozesskette funktioniert und industrialisierbar ist“, so

Steiner. Man wolle diese Kette mitgestalten, sie aber auch nicht bis ins kleinste Detail allein definieren.

eFuels werden mit Hilfe von regenerativer Energie aus CO_2 und Wasserstoff hergestellt. Sie unterscheiden sich in ihren Grundeigenschaften nicht von Kerosin, Diesel oder Benzin aus Erdöl. Sie sind im Idealfall aber ein klimaneutraler Treibstoff.

Mit dem Taycan hat Porsche bereits ein rein elektrisch angetriebenes Modell im Programm, zudem gibt es viele Fahrzeuge inzwischen als Hybrid-Variante. Allerdings reiche das nicht. „Die Elektromobilität ist eine absolut begeisternde und überzeugende Technologie. Aber für sich allein genommen, bringt sie uns in Richtung Nachhaltigkeit weniger schnell voran, als wir vorankommen wollen", erklärt Steiner. „Deshalb engagieren wir uns zusätzlich beim Thema eFuels - auch im Hinblick auf etwaige Einsatzmöglichkeiten im Motorsport."

Bedarf an eFuels trotz zunehmender Elektrifizierung

Zwar will Porsche bis 2025 die Hälfte aller Fahrzeuge mit E-Antrieb verkaufen, die Bestandsflotte ist aber groß. „Unsere Autos werden sehr, sehr lange gefahren", betont Steiner. Und auch die Hybrid-Fahrzeuge würden zwar auf kurzen Strecken elektrisch, auf langen aber eben auch von einem Verbrenner angetrieben.

Daran, den reinen Verbrennungsmotor aus dem Programm zu nehmen und nur noch auf Hybride und Elektroautos zu setzen, denkt Porsche allerdings nicht. „Wir sind überzeugt, dass diese drei Antriebstechnologien mittelfristig am Markt bestehen", bekräftigt Steiner. Die Brennstoffzelle ist dagegen kein Thema für den Sportwagenhersteller.

Auf die Spezifikationen eines neuen synthetischen Kraftstoffs möchte Steiner Einfluss nehmen können: „Wir wollen unbedingt mit spezifizieren, damit dieser Kraftstoff so tauglich ist, dass er auch für Hochleistungsmotoren funktioniert." Probleme wie bei der Einführung von E10 dürften sich nicht wiederholen. „Als E10 auf den Markt kam, hat die Beimischung auch Nachteile mit sich gebracht. Das muss diesmal anders sein. Sie muss Vorteile haben."

Dass es weitaus effizienter ist, mit regenerativer Energie einfach direkt an Ort und Stelle ein E-Auto zu laden, als damit in einem aufwendigen Verfahren einen synthetischen Kraftstoff herzustellen, räumt Steiner ein. Für immer und ewig gelten lassen will er das Argument allerdings auch nicht. „Wenn es uns gelingt, als Menschheit die weltweit betrachtet im Überschuss vorhandene regenerative Energie zu nutzen, können wir die Nachhaltigkeit höher priorisieren als die Effizienz."

Für die CO_2-Flottenwerte würde die Nutzung von eFuels aktuell allerdings nichts bringen. „Für uns wäre es hier und heute tatsächlich in der Fahrzeugflotte nicht anrechenbar", sagt Steiner. „Es gibt aber Länder wie die Schweiz, die in diese Richtung agieren." Erst einmal auf neue rechtliche Vorgaben zu warten, hält Steiner für falsch. „Wenn wir alle immer warten, bis alle regulatorischen Themen erledigt sind, und dann erst anfangen zu entwickeln, ist es zu spät."

Info

Text erstmalig veröffentlicht von der Nachrichtenagentur dpa.

MEDIA ENQUIRIES

Antonella Kontio

Team Lead Product and International Communications
+49 (0) 1523 / 911 1824
antonella.kontio@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 Targa 4S (Vorgängermodell)

911 Targa 4 (Vorgängermodell)

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Bildunterschriften

Pfad: Porsche forscht an synthetischen Kraftstoffen/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: 356, 911 Targa 4S Heritage Design Edition, 911 Targa, 2020, Porsche AG
Bildunterschrift: Zukünftig sollen von eFuels sowohl aktuelle als auch historische Modelle der Bestandflotte profitieren können.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/unternehmen/porsche-forschung-synthetische-kraftstoffe-efuels-entwicklung-22014.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/cbff464b-c20c-47ac-abc4-241bcaa15ddf.zip