
Porsche zu E-Fuels: „Das Beste, was man tanken kann“

Von Peter Schwerdtmann

Michael Steinert, der Vorstand für Forschung und Entwicklung bei Porsche, hat sich heute weit aus dem Fenster gelehnt, als er dem künstlichen Kraftstoff (E-Fuel) eine große Zukunft zusprach. In einem virtuellen Workshop des Zuffenhausener Sportwagenbauers erklärte Steiner angesichts des rein elektrischen Porsche Taycan, künstliche Kraftstoffe seien „eine ideale Ergänzung“, aber hierzulande keine Konkurrenz für die Batterie. Strom direkt zu laden sei effizienter.

Als Strategie für Antriebe bei Porsche nannte Steiner den Verbrenner – bei Porsche wieder nur Benziner –, den Plug-in-Hybrid- und den batterieelektrischen Antrieb. Auch Verbrenner? Steiner erklärt, mit regenerativer Energie aus Wind, Sonne und Wasser wird elektrochemisch „grüner Wasserstoff“ hergestellt, der mit dem Kohlendioxid der Luft (CO₂) zu Methanol und schließlich zu Benzin wird. Es entsteht also kein zusätzliches CO₂, wie bei der Verbrennung von Kraftstoffen aus Erdöl; das Klima würde durch motorische Verbrennung nicht belastet.

Motorsport kann mit E-Fuels überleben

Recht rasch ließen sich Effekte fürs Klima erzielen, wenn der neue Kraftstoff den heutigen beigemischt würde. Entsprechend größer wäre der Effekt bei reinem E-Fuel aus, zumal der ohne Beimischungen und damit sauberer verbrenne. Außerdem sieht Steiner Designer-Kraftstoffe, die mehr Leistung, bessere Verbrauchswerte und geringere Emissionen bringen. Das spricht auch für den Einsatz im Sportwagen. Der heutige Motorsport – so Steiner – könne überleben mit E-Fuels.

E-Fuels lassen sich ebenso transportieren wie heute Benzin oder Diesel. Auch das Tanken wird sich nicht ändern. Heutige Motoren werden kein Problem mit der neuen flüssigen Energie haben. Steiner verspricht sogar, man könne die Spezifikation des künstlichen Kraftstoffs so wählen, dass er auch von Oldtimern verdaut werden könne.

Kein Mangel an regenerativer Energie

Wind, Sonne und Wasser liefern in Deutschland nicht genug Strom, um auch den gesamten Verkehr zu versorgen. Aber „im weltweiten Maßstab gibt es ganz sicher keinen Mangel an regenerativer Energie“, stellt Steiner fest und nennt einen Zeithorizont, der bis ins nächste Jahrzehnt hineinreicht.

Und die Brennstoffzelle? Steiner legt sich fest: „Generell ist für uns die Brennstoffzelle nicht die erste Wahl.“ Sie sei zu voluminös, zu schwer und nicht dynamisch genug bei der Kraftentfaltung, um in einem Porsche eine Chance zu bekommen. Er sieht eine reizvollere Alternative für das Klima und den Porsche der Zukunft: Verbrenner ohne schlechtes Gewissen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Michael Steiner.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
