

# Iaa 2007 Frankfurt Bilder und Berichte

**Beitrag von „Thanandon“ vom 14. September 2007 um 13:44**

Wasserstoff, Brennstoffzellen, Hybridantrieb - das Auto wird neu erfunden. Doch die Deutschen, früher Technologie-Führer, hinken der Konkurrenz hinterher. Mercedes, VW und Konsorten geben auf ihrer Hausmesse IAA ein klägliches Bild ab - und sperren sich gegen den Wandel.

Zwei Tage lang war die Internationale Automobilausstellung (IAA) die grünste Messe der Welt. Bei Mercedes tanzten Waldgeister um die Karossen, General Motors servierte Ökohäppchen, die Spritsparmodelle standen überall im Mittelpunkt. Doch nun, da die Pressemeute sowie die Grünen-Politiker abgereist sind und das normale Publikum vor den Toren steht, wird in Frankfurt hastig umgebaut.

War die Öko-Offensive der deutschen Hersteller auf der IAA also größtenteils Show? Leider ja. Nachdem sich der Trockeneisnebel verzogen hat, wird noch deutlicher, wie blank Mercedes-Benz und andere bei Themen wie Hybridantrieb, CO2-Emissionen oder Gewichtsreduktion tatsächlich sind. Die deutschen Konzerne werden etliche Jahre brauchen, um bei Öko-Autos wieder die Führung zu übernehmen. Wenn sie es überhaupt schaffen.

Die meisten in Frankfurt vorgestellten Saubermänner sind Konzepte und Studien. Keines der bei Mercedes (F700), Volkswagen (Up) oder Opel (E-Flex) gezeigten Modelle dürfte auf der nächsten IAA als Serienwagen zu sehen sein - vielleicht auf der übernächsten, 2011. Eine halbwegs passable Figur machen lediglich die Bayerischen Motorenwerke (BMW), deren Baukasten aus spritsparenden Technologien bereits in Hunderttausenden realen Autos Verwendung findet.

Und selbst für die paar umweltfreundlichen IAA-Premieren, die demnächst zum Händler kommen, muss sich die Autonation Deutschland eigentlich schämen. In VWs Bluemotion-Modelle beispielsweise ist wenig Revolutionäres zu finden. Die Wolfsburger Techniker haben einfach den Unterboden geglättet, um den Luftwiderstand zu verbessern. Und leicht laufende Reifen aufgezogen. Von der technologisch weltweit einst führenden deutschen Autoindustrie hätte man mehr erwartet.

Stattdessen zeigen weiterhin Japaner oder Franzosen, wie Innovation aussehen kann. Citroën etwa hat für seine überzeugende Studie Cactus ein völlig neues Autodesign entwickelt, mit ungewöhnlicher Ästhetik und drastisch niedrigerem Gewicht. Bei Hybridantrieben, die Verbrennungs- und Elektromotor kombinieren, bleibt weiterhin Toyota führend. Von deren Ökoauto Prius wurde bereits eine Million verkauft, während die Deutschen noch nicht einmal ein konkretes Startdatum nennen können.

Offenbarungseid der Lobbyisten

Wie wenig Verve die Vorstandschefs der europäischen Hersteller beim Thema Klimaerwärmung und Ökologie tatsächlich an den Tag legen, ließ sich am Mittwoch auf der vielleicht bestbesetzten Pressekonferenz der IAA beobachten. Im Saal "Illusion" hatten sich unter anderem Dieter Zetsche (DaimlerChrysler), Carlos Ghosn (Renault/Nissan), Christian Streiff (PSA Peugeot Citroën), Norbert Reithofer (BMW) und Sergio Marchionne (Fiat) versammelt, um ihre Position zur CO2-Reduktion zu erläutern. Sie lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: Wieso denn wir? Und warum schon jetzt?

Diese Position ist insofern verständlich, als die Autohersteller bei einem Scheitern der Klimaziele ansonsten als die alleinigen Schuldigen dastünden. So wie beim letzten Mal: 1998 hatte der Hersteller-Branchenverband ACEA der EU-Kommission versprochen, die Emissionen bis 2008 auf 140g/km zu senken. Dieses Versprechen hat die Autoindustrie gebrochen. ACEA verweigert der Öffentlichkeit wohl auch deshalb aktuelle Zahlen zur Kohlendioxid-Bilanz ihrer Mitglieder. "Die Autoindustrie verhüllt ihre tatsächliche Situation wie einst Christo den Reichstag", höhnt Jürgen Resch, Chef der Deutschen Umwelthilfe.

Boom ohne die Deutschen

Renitente Lobbyisten, ein paar kleine Fahrzeugmodifikationen und millionenschwere PR-Kampagnen werden diesmal allerdings nicht ausreichen, das Ökoprobem zu lösen. Die jüngsten Zahlen belegen, dass die Nachfrage nach umweltfreundlichen Autos stetig steigt: Bis Ende Juli wurden in Deutschland 27 Prozent mehr Autos abgesetzt, die weniger als 130 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen. Öko sells - das Geschäft machen jedoch vornehmlich ausländische Hersteller.

Weil nichts Unternehmen so effektiv Beine macht wie Veränderungen bei der Nachfrage, besteht die Chance, dass die deutschen Hersteller doch noch in die Gänge kommen. Das Potential ist vorhanden: So ist etwa Mercedes bei Brennstoffzellen der unumstrittene Technologieführer. Und weil Hybridmotoren nach Ansicht vieler Experten ohnehin nur eine Übergangstechnologie sind, haben die Deutschen eine realistische Chance, in einigen Jahren mit Elektromotoren und Wasserstoff-Fahrzeugen wieder weltweit in Führung zu gehen.

Das Auto wird neu erfunden - hoffentlich in Deutschland.

[Quelle](#)