

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN



67

SAMMLERAUSGABE
NOVEMBER 2023

Lieber Berthold,

hier sitze ich, versunken in den traumhaften bayerischen Bergen und Seen, Zeit und Raum vergessend und denke daran, dass es nächste Woche wieder losgeht. Nach Goodwood, dem Traum eines jeden Motormaniacs, höchste Ehre für einen 911er-Besitzer, oberster Neidstufenplatz aller Autobesitzer. Aber rate was: Ich habe kein bisschen Bammel. Ohne die vielen Jahre Le Mans Classic wäre ich völlig aus der Fassung geraten wegen der überwältigenden Größe des Events. Hoffnung auf eine Trophäe habe ich vernünftigerweise nicht – wie beschreibt man Freude gemischt mit Befürchtung? Dort werden die frühen 911er mit E-Fuels im Rennen fahren und das bringt mich zu einem Thema, mit dem wir uns hier noch nicht auseinandergesetzt haben: synthetische Kraftstoffe.

E-Fuels könnten die beste Lösung zum Betreiben unserer Lieblinge werden. Zwar glaube ich nicht, dass Tankstellen und Benzin in den nächsten Jahren so schnell von der Bildfläche verschwinden werden, aber es ist doch unserem Gewissen und dem Ansehen unseres Hobbies geschuldet, dass gerade Leute wie wir darüber nachdenken, wie das Image unserer Motorwelt verbessert werden könnte. Wie denkst Du über E-Fuels? Hast Du Dich mit ihnen auseinandergesetzt? E-Fuels werden auf der Basis von Wasser, Kohlendioxid und Sonnenenergie hergestellt. Ihre Eigenschaften entsprechen denen von Benzin und Diesel, weswegen sie diese relativ problemlos ersetzen könnten. Die Vorteile liegen auf der Hand: Wasser, Kohlendioxid und Sonnenenergie sind in nahezu unbegrenzten Mengen vorhanden. Ressourcenengpässe, wie sie früher oder später vermutlich beim Erdöl auftreten werden, sind nicht zu erwarten.

Außerdem geben E-Fuels, wenn sie verbrannt werden, nur so viel CO₂ an die Atmosphäre ab, wie zuvor für ihre Herstellung aufgenommen wurde. Ein Nachteil ist die Effizienz, denn es braucht viel Solarstrom für die Produktion – damit könnte man auch direkt elektrisch fahren. Aber in der Wüste ist Sonne im Überfluss vorhanden, also kein Thema. Dafür die Kosten: E-Fuels kosten noch ungefähr dreimal so viel wie herkömmliches Benzin. Jedoch glaube ich, dass diese Kosten mit fortschreitender Entwicklung geringer werden, und dass sie bei uns Klassikerfahrern nicht so stark ins Gewicht fallen, da unsere alten Autos ungleich geringere Kilometer abspulen. Trotzdem könnten erhöhte Betriebskosten einige Liebhaber davon abhalten, ihre Klassiker ausreichend auf die Straße zu bringen. Das wäre sicher nicht das, was wir beide oder unsere Leser wollen!

Dennoch: Mit gutem Beispiel vorangehen lautet die Devise auch für die, die nicht im historischen Motorsport, sondern im Straßenverkehr unterwegs sind. Wie tragen wir es in die Welt hinaus, um zu überzeugen, dass unsere Klassiker erhaltenswertes Kulturgut sind, die die Umwelt nicht zerstören und unseren Kindern nicht die Luft zum Atmen rauben? Ich bin mir sicher, als Chef einer Werbeagentur bist Du der bessere Ideenentwickler - ich freue mich drauf, was Du Dir für uns alle einfallen lässt. Aber jetzt muss ich packen und mir überlegen, wie ich mich in Goodwood verkleide ...

Liebe Gabriele,

mein Neid begleitet Dich nach Goodwood! Im Gegensatz zu einem echten Rennen auf dem Motor Circuit verblasst meine eigene Erfahrung im klassischen 911 am Hügel des Festival of Speed zu einem Nichts, bei dem wir noch völlig gedankenlos echte Benzin- und Abgasschwaden hinten rausbliesen. Nicht, dass Du jetzt meinst, mir wären der Zustand unseres Planeten und die Zukunft unserer Kinder egal. Natürlich ist es toll, wenn ihr eure Runden mit E-Fuels zieht und euch zum Aushängeschild von Sponsoren machen lasst. Die brauchen wir, damit solche Veranstaltungen stattfinden können. Aber E-Fuels werden das Problem unseres Planeten nicht lösen.

Ein wenig erinnert mich die Diskussion aber an den Versuch, mit großem Aufwand ein Problem zu lösen, das es aufgrund des technischen Fortschritts bald schon gar nicht mehr geben wird. Oder an die Geschichte des Pferds. Nur wenige Träumer – oder von der Mineralölindustrie gesponserte Experten – verbreiten heute noch die Mär, dass der Verbrennungsmotor für den Massverkehr kein Auslaufmodell sei – verbunden mit der Idee, dass E-Fuels die Lösung aller Probleme seien. So, wie Kaisers Wilhelm das Auto für eine kurzfristige Erscheinung und das Pferd für das Fortbewegungsmittel der Zukunft gehalten haben soll. Auch damals gab es nicht wenige, die statt grundlegender technischer Veränderungen darauf setzten, die Probleme eines altbewährten Systems durch abenteuerliche Lösungen in den Griff zu bekommen. Ende des 19. Jahrhunderts trabten 50.000 Pferde durch London. Jedes soll täglich 15 Kilo Pferdeäpfel in den Straßen hinterlassen haben. Die Times sagte 1894 voraus, dass sich der Pferdemit im Jahre 1950 drei Meter hoch in den Straßen türmen würde. Experten gebaren abenteuerliche Konzepte, zum Beispiel

das Spiel dass sich das Problem durch bessere Straßen in den Griff bekommen ließe, weil die Pferde ihren Weg durch die Stadt dann schneller zurücklegen könnten – ergo weniger Zeit dafür hätten, sich in den Straßen zu entleeren.

Rein wissenschaftlich betrachtet stimmte das sicher, genauso wie die Studien der E-Fuel-Protagonisten heute. Leider hatten diese Experten aber nur in ihren eigenen Kategorien gedacht. Irgendwie liegt das in der Natur von Experten: Da sie sich in einer Sache besonders gut auskennen, denken sie nur in den Grenzen ihres Wissensfeldes. Außerhalb würde ihnen der Experten-Nimbus fehlen und sie wären nur noch ganz normale Menschen. Die schalten allerdings hin und wieder ihren gesunden Menschenverstand ein. Oder lassen sich von neuen Ideen begeistern, die Experten schnell alt aussehen lassen.

Kaufen plötzlich millionenhaft neumodisches Zeugs wie zum Beispiel Kraftwagen mit Verbrennungsmotor. Obwohl es weder genügend Tankstellen gab, die Dinger anfälliger waren als jeder störrische Gaul und lebensgefährlich sowieso. Unsere Klassiker werden sehr bald den Status des Pferdes einnehmen: liebgewordene Freizeitobjekte. Gepflegt als erhaltenswerte Botschafter einer großen kulturellen Epoche, aber für die Probleme des täglichen Verkehrs völlig irrelevant. Wann bist Du über den letzten Pferdeäpfel in Köln gestolpert? Und deshalb wird es völlig egal sein, ob wir weiter mit klassischem Benzin oder mit E-Fuels fahren

»MAGT
GOODWOOD DIE
WELT WIRKLICH
BESSER?«

Gabriele Spangenberg

GABRIELE SPANGENBERG
PRESENTING EDITOR



Berthold Dörrich

BERTHOLD DÖRRICH
HERAUSGEBER



PERFORMANCE
MADE IN GERMANY



BELISAR

130
JAHRE

UNION
GLASHÜTTE/SA.

WWW.UNION-GLASHUETTE.COM