



Der Revolutionär

ERFINDER Roland Gumpert hat für Audi Autos entwickelt, er war Teamchef bei Paris-Dakar, baute in Altenburg einen Supersportwagen und will mit dem Edel-Flitzer „Nathalie“ zeigen, wie die Menschheit ihr Klimaproblem löst.



Roland Gumpert mit seiner „Nathalie“, dem Supersportwagen, den der frühere Audi-Ingenieur und Entwickler des in Altenburg gebauten „Apollo“ als Schaufenster für den Einsatz der Brennstoffzelle sieht.

FOTOS: GUMPERT AUTOMOBILE

VON STEFFEN KÖNAU

Diese Kurven. Diese Linien. Die schmale Taille. Das breite Becken. Schlank und sportlich steht „Nathalie“ da, eine Schönheit in königlichem Violett, gegen die die sportlichen Modelle der Konkurrenz wie ungeschlachte Lieferwagen wirken. 1,30 Meter flach ist das Auto, 4,30 lang und 2,10 Meter breit, die Karosserie besteht aus Karbon, der Rahmen ist gebaut wie einer aus dem Rennsport. Das muss so, denn „Nathalie“ schafft es in 2,5 Sekunden von Null auf Hundert, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 300 km/h. Einen „Supersportwagen“ nennt Roland Gumpert seine Schöpfung, die nicht nur atemberaubend aussieht, sondern auch atemberaubende 400.000 Euro kostet.

Mehr als ein Auto

Viel Geld für ein Auto. Ein überschaubarer Betrag aber für ein Fahrzeug, das viel mehr sein soll. Denn Gumpert, 76 Jahre alt, früher Ingenieur beim Autoriesen Audi und jahrelang Chef in dessen Rennabteilung, ist zwar ein Mann, der Autos liebt, schnelle Autos vor allem. Doch mit „Nathalie“, dem Coupé, das er nach seiner ältesten Tochter benannt hat, geht es ihm nicht um das im Luxussegment der Bugatti, Lamborghini und Ferrari übliche Höher, Schneller, Teurer. Sondern um nicht weniger als die Zukunft der Mobilität.

„Nathalie ist das Schaufenster der Art, wie wir künftig unterwegs sein werden“, ist Gumpert überzeugt. Ohne Abgase. Ohne CO₂. Klimaneutral. Sein Flitzer braucht kein Benzin, ja, er braucht im Grunde nicht mal Strom. „Den macht er sich selbst“, sagt Roland Gumpert über seinen Traumwagen. „Nathalie“ tankt Methanol, das im laufenden Betrieb über einen sogenannten Reformer in Kohlendioxid und Wasserstoff gespalten wird. Den Wasserstoff nutzt eine Brennstoffzelle dann, um Strom zu erzeugen. „Wasser ist alles, was Nathalie an Abfall produziert.“

Es war ein langer Weg bis hierher für Roland Gumpert, der schon als kleiner Junge ein Bastler und Tüftler war. Das rote Feuerwehrauto etwa, das ihm seine Eltern zu Weihnachten geschenkt hatten, fuhr nur ein paar Tage lang Rettungseinsätze im Kinderzimmer. Dann interessierte den

achtjährigen Roland viel mehr, wie das im Inneren funktioniert. Warum fährt die Leiter aus? Und wie bewegt der Lenker die Räder? Mit dem Werkzeug seines Vaters geht Gumpert der Sache auf den Grund. „Das Zusammenbauen erwies sich allerdings als ungleich schwieriger.“

Die Faszination, die Technik ausübt, hat Roland Gumpert seither nie mehr losgelassen. Er studiert, wird Ingenieur, entwickelt den Audi quattro und den VW „Iltis“, düst mit dem damaligen VW-Boss Ferdinand Piëch bei Fahrzeugtests durch Wüsten in Afrika und wird später Chef des Audi-Rallye-Teams, das das legendäre Rennen Paris-Dakar gewinnt. Als Leitwolf eines Rudels außergewöhnlicher Rennfahrer wie Walter Röhrl und Stig Blomquist, seiner „großen Familie“, wie er sie nennt, macht Gumpert Audi zum Marken-Weltmeister.

Es sind Zeiten reinen Rennwahnsinns, voller Experimentierfreude und ohne Denkverbote. Der Druck ist gewaltig, das Leben des Roland Gumpert ist eines zwischen Jetlag, Wüstenstaub, improvisierten Werkstätten, öligen Händen und euphorischen Siegesfeiern. Dem Wesen des begeisterten Bastlers kommt das entgegen. Er sei nie ein Theoretiker gewesen, sagt Gumpert über sich. „Ich habe immer lieber ausprobiert als vorausberechnet.“

Seine Erfolge geben ihm recht. Geht nicht, gibt es nicht. Auch später, als er in China den Vertrieb für Audi ausbaut, ist das das Motto des Sohnes schlesischer Vertrieber. Für Gumpert zählen das Ergebnis und der Spaß, den er auf der Reise dorthin hat. Als ihn Piëch nach seiner Rückkehr in den Volkswagen-Vorstand holen will, lehnt er ab. „Ich bin Techniker, kein Technokrat“, sagt er und beschließt, mit Mitte 50 in ein neues Abenteuer zu starten: Der „Apollo“ soll ein echter Gumpert werden, ein reinrassiger Rennwagen für die Straße, aerodynamisch so perfekt, dass er quasi auch an einer Tunneldecke fahren könnte.

In Altenburg in Thüringen baut Gumpert eine alte Nähmaschinenfabrik zur Sportwagen-Manufaktur um, 40 Leute arbeiten dort an einem Geschoss von Auto, neben dem Porsche und Ferrari aussehen wie fahrende Bügeleisen. Ein Erfolg, nur finanziell nicht. „Mein Geschäftspartner hat eines Tages einfach alle Bürgschaften



In Roland Gumperts Supersportwagen „Nathalie“ erzeugt eine Brennstoffzelle Strom.

zurückgezogen, so dass wir Insolvenz anmelden mussten.“

Gerichtsverfahren laufen bis heute, die Mühlen der Justiz mahlen langsam. Gumperts Autoträume haben es eilig. Kaum hingefallen, stand der leidenschaftliche Autobauer schon wieder auf, diesmal als Konstrukteur eines Sportwagens, wie es ihn noch nie gegeben hat: Einen Brennstoffzellen-Rennwagen mit überlegener Reichweite, der Elektromobilität bietet, ohne dass es Millionen neuer Ladestationen, neue Wasserstoffpipelines und eine teure Aufrüstung der Stromnetze braucht.

Für Roland Gumpert ist die schöne „Nathalie“ kein Selbstzweck, sondern ein

„Brennstoffzellen sind die Zukunft, nicht nur auf der Straße.“

Roland Gumpert
Ingenieur, Gründer und Auto-Visionär

Schaufenster. „Wenn die Brennstoffzelle in diesem Wagen funktioniert“, sagt er, „dann funktioniert sie überall.“ Die Vorteile, findet der Chef der Gumpert Automobile GmbH, seien einfach bestechend. „E-Autos fehlt es an Reichweite, die Ladezeiten sind zu lang“, erklärt er, „bei Wasserstoff aber haben wir ein Speicherproblem, das Zeug ist aggressiv, es muss unter Druck gehalten und gekühlt werden, das frisst Energie.“ Methanol als Träger ist für Roland Gumpert der ideale Ausweg. „Wir können das Tankstellennetz weiterbetreiben, es gibt keine Sicherheitsprobleme und selbst in Weltgegenden, in denen E-Autos noch in Jahrzehnten keine Chance haben, liefert die Brennstoffzelle Strom.“

Gumpert denkt an ganz normale Pkw, die so angetrieben werden können. Einen kleinen „Smart“ hat er schon umgerüstet. Vor allem aber sollen Transporter und Lkw künftig mit der Gumpert Methanol Fuel Cell laufen. „Das Problem ist doch, dass ein Elektro-Truck mit einer tonnen schweren Batterie weniger Fracht laden kann und elend lange Ladezeiten hat.“

Der Methanol-Tank der „Nathalie“ dagegen ist in drei Minuten gefüllt, und er reicht für 800 Kilometer Fahrt. Auch in der Praxis: Anfang des Jahres ist Gumpert mit einem umgebauten Lkw von Ingolstadt nach Graz gefahren, ein Wettrennen mit einem Batterie-Auto desselben Modells. „Wir sind das in einem Ritt gefahren,

die Konkurrenz brauchte acht Ladestops und kam sieben Stunden später an.“

Doch so stolz der Tüftler ist, so schwer fällt es ihm, die Idee vom mobilen Strom dort zu vermitteln, wo über künftige Energiestrategien und Fördergelder entschieden wird. „Die Politik, die Versorgerlobby und die großen Autohersteller haben sich auf reine Elektroantriebe festgelegt“, klagt Gumpert über die Missachtung einer Alternative, die auf eine Entwicklung des deutschen Chemikers Christian Friedrich Schönbein aus dem Jahr 1838 zurückgeht.

Roland Gumpert würde gern wie Tesla-Gründer Elon Musk arbeiten, dessen ursprüngliche Idee, „20.000 Handyakkus zu nehmen und damit ein Auto anzutreiben“ anfangs auch belächelt worden sei. „Aber Musk hatte eben das Geld, einfach zu machen.“ Als freier Konstrukteur mit einer kleinen Firma dagegen müsse er Klinken putzen und um Fördermittel betteln. „Da gibt es dann eine Million, wenn man selbst zehn Millionen beisteuern kann.“

Bremsen an der Ökowende

Der Fortschritt rast auf diese deutsche Art wie eine Schnecke. Und Roland Gumpert ist doch so ungeduldig! Für ihn sind die Vorteile des Brennstoffzellen-Antriebs so offensichtlich, dass er gar keine Zweifel hat. „Das ist die Zukunft, nicht nur auf der Straße.“ Brennstoffzellen könnten Häuser beheizen, Warmwasser machen und nebenher noch Strom erzeugen.

Der Clou daran sei, dass zur Produktion des notwendigen Methanol Kohlendioxid benötigt werde. „Was wir zur Zeit als Abfall betrachten, verwandelt sich in einen Rohstoff, aus dem wir grünes Methanol herstellen.“ Gumpert hat ausgerechnet, welche Folgen eine weltweite Umstellung hätte: „Würde in allen Erdölspeichern Methanol zwischengespeichert, wäre die ganze Welt schlagartig kohlendioxidnegativ.“

Von der „Nathalie“ bis dahin wird es noch ein weiter Weg werden. Zu viele Widerstände, zu wenig Mut zu wirklich neuen technologischen Lösungen im Kampf gegen die Klimakrise, sagt Roland Gumpert, der dennoch Optimist ist. „In der Geschichte war es stets so, dass sich die bessere Lösung am Ende durchgesetzt hat.“

» Roland Gumpert, Ohne Limit - Vom Rallye-Weltmeister zum Umweltvisionär, Mitteldeutscher Verlag, 298 Seiten, 26 Euro