Solar Impulse 2

Seit Monaten verbreiten die Medien ständig die Botschaft von den „Solarpionieren“ Piccard und Borschberg, die mit ihrem „Super-Hightech-Flugzeug“ Solar Impulse 2 dabei seien, den Durchbruch zum Fliegen ohne fossile Treibstoffe und nur mit Sonnenenergie zu schaffen. Von Anfang an hat Piccard keinen Zweifel daran gelassen, dass es ihm nicht nur um eine technische Leistung geht, sondern um eine politische Botschaft: Solar Impulse soll dazu beitragen, die „große Transformation“ im Sinne Prof. Schellnhubers zu propagieren. Bei seinen ständigen Auftritten mit Prominenten und vor den Kameras aller möglichen Medien betont Bertrand Piccard nämlich immer wieder die visionären Ambitionen, die er mit dem Projekt verfolgt: Die Neuorientierung des Lebensstils der industrialisierten Gesellschaft, die seiner Meinung nach unverantwortlich mit den natürlichen fossilen Ressourcen des Planeten umgeht.

Um dieses noble Ziel zu erreichen, hat er selbst jedoch keine Hemmungen, Ressourcen in fast unglaublicher Höhe zu verschwenden. Die Berechnungen, die Simulationen, der Bau und die Tests für die Realisierung des Projekts dauerten zwölf Jahre. Die Kosten für dieses nach seinen Worten „revolutionärste Flugzeug“ sowie seinen Vorgänger „Solar Impulse 1“ nebst dem Aufwand für die Weltumrundung haben mittlerweile insgesamt 140 Mio. CHF bzw. ca. 135 Mio. € verschlungen.

Und was ist der Gegenwert?

Der Gegenwert ist ein reiner Schönwetterflieger mit 72 m Spannweite, der für seinen Flug um die Welt bei einer geplanten Strecke von 35.000 km fünf Monate benötigen soll. Das sind rund 230 km am Tag bzw. knapp 10 km/h. Inzwischen musste die Maschine bereits zum zweiten Mal wegen erheblicher technischer Probleme stillgelegt werden.

Wenn dieser Flug und dieses Projekt eines beweisen, dann lediglich folgendes: Selbst mit modernster Technik und modernsten Materialien – den Konstrukteuren standen alle Spitzenprodukte nach neuestem Stand der Wissenschaft zur Verfügung – ist Solarflug bestenfalls Spielerei und keinesfalls alltagstauglich. Bereits die Teeklipper des 19. Jahrhunderts waren schneller. So erreichte schon die „Cutty Sark“ ein sogenanntes „Etmal“ – das ist die in 24 Stunden zurückgelegte Strecke – von 670 km (363 sm) und schaffte die Strecke von Shanghai nach Europa in 102 Tagen. Und im Unterschied zum zerbrechlichen Solar Impulse war sie

allwettertauglich, wie sie bei Umrundung von Kap Hoorn mit seiner berüchtigten Hexenküche etliche Male bewies.

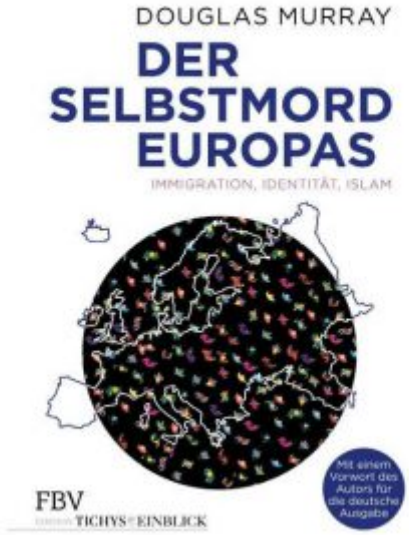
Foto: Ed Mullin

Ein besonders teures Stück Edelschrott

Besonders blamabel ist die Tatsache, dass es diesmal die ultramodernen Li-Ionen-Batterien mit einem speziell in Richtung höherer Energiedichte entwickelten Elektrolyten sind, die nach wenigen Wochen Einsatz bereits den Geist aufgegeben haben. Meldungen zufolge sind diese Batterien zum Teil irreversibel beschädigt und müssen entsprechend ersetzt werden, was mehrere Wochen dauern dürfte. Ein genauer Starttermin lässt sich derzeit noch nicht angeben, und schon Mitte August schließt sich das Zeitfenster für eine Atlantiküberquerung. Anderenfalls könnte sich das Projekt bis 2016 verschieben. Realistisch betrachtet ist Solar Impulse 2 somit nicht viel mehr als ein besonders teures Stück Edelschrott.

Dennoch werden die Medien nicht müde, weiterhin das hohe Lied der waghalsigen Flugpioniere zu singen, beispielsweise in einem kürzlichen Interview mit A. Borschberg im Spiegel. Dabei ist dieses Versagen in Wirklichkeit doch eine schallende Ohrfeige für alle, die der Öffentlichkeit weismachen wollen, mit Batterien könne man die tödliche Erbkrankheit der „Erneuerbaren“, nämlich die fehlenden Speichermöglichkeiten, kurieren.

Fred F. Mueller



Titelfoto: Anthony Quintano

Werbung


André D. Thess
Sieben Energiewende-märchen?
Eine Vorlesungsreihe für Unzufriedene
SACHBUCH
Springer