

# Die geheime Ideenfabrik

Autor(en): **Schwander, Andreas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **45 (2018)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909634>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Die geheime Ideenfabrik

Bei Esoro entstehen die Autos von übermorgen – und ein Wasserstoff-Lastwagen.

ANDREAS SCHWANDER

Fast alles, was Esoro in Fällanden macht, ist geheim – und das Jahrzehnte lang. Deshalb ist auch fast alles unsichtbar. Sichtbar wird die Firma nur selten, etwa wenn ein von Esoro gebauter Anhängerzug in der Region Aargau Filialen des Grossverteilers Coop mit Frischwaren beliefert. Der Lastwagen ist der erste seiner Art in der Schweiz. Er fährt mit Wasserstoff aus einem Aargauer Wasserkraftwerk. Eine Brennstoffzelle als bordeigenes Kraftwerk erzeugt kontinuierlich Strom und lädt eine Batterie. Die Energie zum Beschleunigen kommt aus der Batterie, die aber viel kleiner ist als in einem Elektroauto. Der Lastwagen fährt abgasfrei und benötigt keine langen Ladezeiten. Dies ist eine der Grundvoraussetzungen dafür, dass alternative Antriebe für Lastwagenflotten in Betracht gezogen werden. Letzten Sommer erhielt der Anhängerzug die Zulassung des Zürcher Strassenverkehrsamts.

## Jahrzehntelange Tüftelei

«Wir sind dabei, wenn es anspruchsvoll, komplex und bereichsübergreifend wird», erzählt der CEO von Esoro, Diego Jaggi. Er ist schon sehr lange im Geschäft mit Utopien auf Rädern. Angefangen hat es mit der «Tour-de-Sol», dem legendären Solarmobil-Rennen durch die Schweiz in den 1980er-Jahren, ab 1990 wurde eine Firma draus. Esoro ist damit Teil der grossen, aber weitgehend unbekannt Schweizer Automobilindustrie, die mit 34 000 Mitarbeitern einen Umsatz von 16 Milliarden Franken jährlich macht. «Wir müssen uns in dieser Branche behaupten», sagt Diego Jaggi, «trotz unserer massiven Nachteile in der Schweiz.» Das sind der hohe Frankenkurs und der Zoll, beides Faktoren, welche alles verteuern und verkomplizieren. Und es sei eine Kunst, für ein neues Fahrzeug die nötigen Papiere zu erhalten. Jaggi rechnet, dass allein der administrative Aufwand für die Strassenzulassung rund 20 Prozent der Kosten für Bau und Entwicklung des Brennstoffzellen-Lastwagens verschlingt, vorausgesetzt, man hat das alles schon einmal gemacht. Sonst sind es 200 Prozent.

Um schliesslich mit der begehrten weissen Nummer fahren zu können, ist Esoro auch auf den Goodwill der Strassenverkehrsämter angewiesen. Denn der Aufwand für ein einziges Fahrzeug ist auch für sie gross. Für die Behörde wäre es deshalb viel einfacher, irgendein kleines Detail zu finden, das nicht konform ist und die Zulassung zu verwei-



gern. Im Zürcher Strassenverkehrsamt machte man sich aber diese Mühe. Die Experten lasen sich in die Thematik ein und arbeiteten konstruktiv mit.

## 19 Tonnen erlaubt

Der Esoro-Lastwagen ist der erste in der Schweiz, der nach den Vorgaben für abgasfreie Nutzfahrzeuge zertifiziert wurde. In der Schweiz dürfen Lastwagen 18 Tonnen schwer sein, in der EU 19 Tonnen. Die Schweiz erlaubt nun Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ebenfalls ein Gesamtgewicht von 19 Tonnen. Für eine Serienfertigung müsste allerdings noch vieles an die Bedürfnisse der Massenproduktion angepasst werden.

Esoro ist es dabei wichtig, dass diese Einzelstücke äusserlich perfekt daherkommen. Schon bei der Präsentation eines ersten Wasserstoffautos vor vielen Jahren am Genfer Automobilsalon soll ein hoher VW-Manager Diego Jaggi gesagt haben: «Der Lack steht.» Im deutschen Autojargon heisst das so viel wie «perfekt». Der Lack steht unterdessen auch bei den Rinspeed-Prototypen, die Esoro regelmässig für den Zürcher Unternehmer Frank Rinderknecht baut. Ob schwimmend, schwebend oder tauchend, sie kommen immer aus den geheimen Hallen in Fällanden. Diese Rinspeed-Fahrzeuge mögen abwegig aussehen, viele der Ideen tauchen aber später in Serienautos wieder auf. Denn Esoro arbeitet immer an der übernächsten oder überübernächsten Automobilgeneration, in der sogenannten Vorentwicklung. Da sind Ideen und Gedanken noch frei.

**Der abgasfreie Lastwagen des Schweizer Herstellers Esoro beliefert Coop-Filialen mit Frischprodukten.**

Foto Keystone

ANDREAS SCHWANDER IST FREIER JOURNALIST UND CONSULTANT IN BASEL