

IAA: EIN LANGSAMER WEG IN DIE ZUKUNFT

DER DEUTSCHE RÜCKSTAND BEI DER ELEKTROMOBILITÄT



Bild 1: Viel Andrang bei der IAA in Frankfurt

Zukunft erleben lautete das Motto der diesjährigen IAA PKW, eine der weltgrößten Automessen, die Mitte September in Frankfurt/Main stattfand. Wir waren neugierig und wollten schauen, wieviel Zukunft hinter der Ankündigung steckt.

Welche Zukunft ist gemeint?

Seit dem Abgasskandal und drohenden Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in manchen Städten ist die Branche verunsichert und hat ein Glaubwürdigkeitsproblem. Vielleicht deshalb hat nicht nur die IAA selbst, sondern auch zahlreiche Aussteller die Zukunft deutlich in ihrer Werbung verankert: So überschreibt Volkswagen seinen Messeauftritt mit „We make the future real“ – das heißt umgekehrt aber: in Zukunft, heute noch nicht.

Digitalisierung, Urbanisierung und E-Mobilität wurden im Vorfeld als Schwerpunkte kommuniziert, über 350 Innovationen wurden vom Veranstalter genannt. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt verkündigte kurz vorher noch den 2. Aufruf zum Förderprogramm für rund 13.000 Ladesäulen, für das rund 100 Mio. Euro bereitgestellt werden. Als kleiner Erfolg ist bemerkenswert, dass die Förderung an die Bedingung der Versorgung der Ladepunkte mit Erneuerbaren

Energien geknüpft ist. Zukünftig tanken dann die Nutzer dieser Ladestellen 100% regenerativ und in der Diskussion um die Umweltfreundlichkeit der E-Autos muss nicht mehr der bundesdeutsche Strommix herhalten. Das Bundesverkehrsministerium bestätigte gegenüber der DGS diese Vorgabe.

Der visuelle Eindruck der Messestände hat sich jedoch gegenüber den letzten Jahren kaum verändert. Die motorstarken Boliden und SUV's stehen in der ersten Reihe, dahinter findet man auch mal einige Plug-in-Hybride (mit Benzin- und E-Motor) und in seltenen Fällen reine E-Fahrzeuge. Um die Aufmerksamkeit zu

erhalten müssen Extreme wie das „Project One“ von Mercedes bedient werden. Das Fahrzeug soll zum Jahreswechsel 2018/2019 mit einer Gesamtleistung von 883 kW auf die Straße kommen. Als Konvertierung der Formel-1-Technik in ein Straßenfahrzeug beworben, sind Spritverbrauch und Klimawandel hier natürlich nicht gefragt.

Kurswechsel zur Elektromobilität?

Bis zum Jahr 2030 sollen bei VW 20 Mrd. Euro in die E-Mobilität investiert werden, VW möchte bis dahin jedes Modell auch in einer elektrischen Variante anbieten können. „Wir werden die Revolution in unserer Industrie anführen“, versprach Volkswagen-Chef Müller bei einer Präsentation auf der IAA. Bis 2025 soll ein Viertel der Neuwagen elektrisch betrieben sein – im Umkehrschluss heißt das aber: Drei Viertel bleiben Benziner und Dieselantriebe.

Auch bei anderen sind die Ankündigungen großspurig: Daimler wird gleich die gesamte Smartflotte bis 2020 auf reine E-Antriebe umstellen. Und der Vorstandsvorsitzende Zetsche betont: „Bis 2022 werden wir das gesamte Mercedes-Portfolio elektrifizieren. Das bedeutet, dass wir unseren Kunden in jeder Mercedes-Baureihe mindestens eine elektrifizierte Alternative anbieten werden.“ Doch warum „Alternative“? Und warum steht heute auf dem Messestand dann nicht der e-Smart vorne, sondern ein getunter smart Brabus?



Bild 2: Die Huldigung der PS: Das Concept One von Mercedes AMG



Bild 3: Die elektrische Zukunft bei BMW

Da folgt das Standdesign der Überzeugung der Branche, wie es auch VDA-Präsident Wissmann in seinem Statement zur Eröffnungspressekonferenz betonte: „Der moderne Diesel ist für die Erreichung der ambitionierten CO₂-Ziele in Europa unverzichtbar.“ Also: Große SUV werden ausgestellt, in den technischen Kurzinfos zu den Wagen wird am besten (wie bei Daimler) gleich auf die Angabe von Spritdurst und CO₂-Verbrauch verzichtet. Dann werden futuristische Zukunftsfahrzeuge präsentiert und eine große Elektrostrategie verkündet. Ob dieser Weg hilft, der Branche aus dem Glaubwürdigkeitsproblem herauszuhelfen, sei dahingestellt.

Am überzeugendsten wirkt von den deutschen Anbietern immer noch BMW: Neben dem rein elektrischen i3, der zu einem verbesserten i3s weiterentwickelt wurde, ist nun nahezu die ganze Flotte auch als Plug-in-Hybrid verfügbar. Trotzdem stehen in der Präsentation leider die großen Boliden der 7er-Reihe und die X-SUV's im Vordergrund.

Es geht auch anders

Bei den knapp 1.000 Ausstellern aus 39 Ländern finden sich durchaus einige Innovationen und Ideen, die die Verkehrswende unterstützen werden.

So zeigen Anbieter kabellose, induktive Ladeplatten für den Garagenboden. Es gibt Produkte, die insbesondere für elektrische Leichtfahrzeuge im asiatischen Markt nützlich sind – denn z.B. Bosch geht davon aus, dass dieser Markt explodieren wird und dort viele Fahrräder zukünftig durch E-Roller ersetzt werden. Auch bei der Ladetechnik gibt es immer mehr Angebote, von der Wallbox bis zur Schnellladesäule. Siemens ist hier beispielhaft zu nennen oder als Neueinsteiger auch Webasto, die aus dem Bereich Auto-Schiebe- und Glasdächer bekannt sind. Webasto bietet nun auch Batteriesysteme und Ladetechnik für E-Fahrzeuge an.

Interessant: Viele Zulieferer zeigen bereits die notwendigen Komponenten von E-Motoren bis hin zu Thermosystemen für die Batteriekühlung und Wärme-

pumpen für die Beheizung von E-Autos: Bosch, Continental und ZF stehen bereits in den Startlöchern für den großen Sprung von elektrischen Fahren, so der Eindruck.

Die IAA präsentiert Stagnation

Alternative Antriebskonzepte neben dem E-Antrieb sind nur sporadisch vertreten: Neben einigen Experimentierfahrzeugen mit verschiedenen Techniken hat Audi seine gasbetriebene „g-tron“-Modellreihe erweitert. Diese sind jedoch auch Hybrid, also Erdgas und Benzin, damit beim A5-g-tron eine Gesamt-Reichweite von rund 900 km erreicht wird. Opel bietet nun auch den Astra mit Gasantrieb an. Wasserstoff- oder Biodiesel-Antriebe oder -konzepte? Bis auf vereinzelte Demonstrationsfahrzeuge Fehlanzeige. Das macht deutlich, wie sehr sich die ganze Branche auf Strom als zukünftigen Energieträger eingestellt hat. Der Star-Hersteller der E-Mobilität war leider nicht in Frankfurt vertreten: Tesla sieht sich nicht als klassischen Fahrzeugbauer und hat daher auf einen Auftritt verzichtet. Schade, das Interesse am Model 3 wäre sicher groß gewesen.

Die Ausstellerfläche zu E-Mobilität in der Zukunftshalle „New Mobility World“ ist gefühlt nicht größer als allein die Benziner-Motorenpräsentation auf dem Stand von Daimler, trotzdem gibt es dort und im Umfeld einige Neuigkeiten zu bestaunen: Ein elektrisches Taxi für den Stadtverkehr, das an die London Caps erinnert, sowie neue Lade- und Infrastrukturdienstleistungen. Segway zeigte elektrisch betriebene Fortbewegungsmittel und auch elektrisch unterstützte Tretroller wurden zur Probefahrt angeboten.

Ein größeres Innovationsfeld als die Elektromobilität ist die Digitalisierung. Hier präsentieren sämtliche Hersteller und Zulieferer Produkte und Visionen vom angenehmen Fahren in der Zukunft. Das



Bild 4: Kabelloses Laden soll ab 2018 möglich sein

Auto soll autonom werden und künstliche Intelligenz dem Fahrer Aufgaben abnehmen, auf die er noch gar nicht selbst bekommen ist. So schwärmt Audi davon, dass das autonome Auto selbständig in die Waschanlage fahren wird. Viel Elektronik soll entlasten, aber auch überwachen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ob eine Emotionsanalyse durch das Auto, die wir am Stand eines Zulieferers ausprobieren durften, von der heutigen Kundengeneration akzeptiert wird, kann jedoch bezweifelt werden.

Interessanterweise ist für Matthias Wissmann die Digitalisierung auch ein Beitrag zum Umweltschutz: Durch weitere Digitalisierung soll es zu weniger Schadstoffen und einem geringeren Kraftstoffverbrauch kommen. Die bessere Vernetzung soll zudem Staus und Parksuchverkehr vermeiden. Gleichzeitig erhofft man sich auch eine Senkung der Unfallzahlen.

Nicht auf der Messe waren Anbieter wie Volvo, der ebenso einen Schwenk zu E-Antrieben in den kommenden Jahren angekündigt hat. Peugeot und Fiat fehlten ebenfalls. Zum Teil ist zu beobachten, dass die Marketing-Aktivitäten auf den Genfer Autosalon verlagert werden, etliche Hersteller bevorzugen inzwischen Elektronikmessen wie der CES in Las Vegas. Autonomes Fahren und Digitalisierung passen dort besser ins Konzept.

Das nächste Problem vor Augen

Doch die Zukunftsfrage bleibt offen: Kommt der Schwenk zur E-Mobilität für die deutschen und europäischen Hersteller noch rechtzeitig? Im Jahr 2021 sollen nach dem Willen der EU alle Neufahrzeuge nur noch 95 g CO₂/km ausstoßen. Hier wird sichtbar, dass die Autohersteller in diesem Bereich in den nächsten Skandal laufen werden, denn eine größere Zahl an E-Autos wird bis dahin wohl nicht von deutschen Herstellern ausgeliefert. Und die Deutsche Umwelthilfe hat im vergangenen Jahr aktuelle Fahrzeuge nachgemessen und deutlich gemacht: Mit dieser Technik sind auch die kommenden CO₂-Grenzwerte nicht einzuhalten.

Laut der chinesischen Nachrichtenagentur Xinhua wird bereits geprüft, wann auch in China ein Verbot für neue Verbrenner möglich sein könnte. Und eines ist klar: Das wird nicht erst 2050 sein. Schon die Ankündigung des konkreten Datums wird die Autobranche erbeben lassen. Und das sicherlich schon vor der nächsten IAA in zwei Jahren.

ZUM AUTOR:

► Jörg Sutter

sutter@dgs.de