

Shanghai 2013: China macht Druck

Von Peter Schwerdtmann

Die chinesische Regierung baut mächtig Druck auf für Fahrzeuge mit alternativen, emissionsfreien Antrieben. Bis 2015 sollen 500 000 energieeffiziente Elektrofahrzeuge verkauft werden, bis 2020 gleich fünf Millionen. Doch die Wirklichkeit unterscheidet sich nicht wesentlich von der in Deutschland: Es läuft langsam an. 2012 wurden nur 12 791 Einheiten an den Mann gebracht, 2011 waren es 11 375.

Doch die Vorgaben stehen, und die Regierung hat einen ambitionierten Plan aufgelegt, um von der Energieeinfuhr für Automobile unabhängiger zu werden und das Smog-Problem in den Riesenstädten zu verringern. Da werden auch die deutschen Hersteller nicht umhin kommen, diesen Vorgaben zu folgen. Deswegen sah man in diesem Jahr bei der Auto Shanghai auch bei deutschen Marken eine Vielzahl ernstzunehmender Hybrid-Fahrzeuge und auch einige rein aus der Batterie versorgten Fahrzeuge zeigten Präsenz.

Daimler hat sich bereits 2010 für den Weg eines Joint Ventures für die Entwicklung von batterieelektrischen Fahrzeugen für den chinesischen Markt entschieden. Mit dem Partner BYD gründeten die Stuttgarter die Shenzhen BYD Daimler New Technologie Co Ltd (BDNT). Im vergangenen Jahr in Peking konnte man das Ergebnis zu ersten Mal sehen. In der Mitte 2014 soll der Denza in China auf den Markt kommen.

Zurzeit laufen die Erprobungen in China. Viele tausend Stunden Simulation und eine Million Testkilometer hat sich das Entwicklungsteam vorgenommen. Man will auf keinen Fall das Ziel verfehlen, ein sicheres und zuverlässiges Fahrzeug auf die Straßen in China zu schicken.

Dabei gilt der Lithiumionen-Batterie besondere Aufmerksamkeit, das nun umso mehr, als Boeing bei seinem Dreamliner mit solchen Batterien Probleme hatte und nun bald wieder fliegen darf, obwohl die Ursachen für die Probleme nicht beseitigt sind, die Batterien nur besser verpackt werden.

Im Denza steckt die Batterie in einem Trog, wie er aus batterieelektrischen Fahrzeugen von Daimler bekannt ist. Der schützt die Batterie vor den Folgen eines Unfalls, weil er sie aus den Crashzonen heraushält. Wesentlich für die elektrische Sicherheit von Lithiumionen-Batterien ist aber die zuverlässige Überwachung jeder einzelnen Zelle. Es muss Zelle für Zelle vermieden werden, dass eine von Ihnen überladen und damit zu heiß wird. Das gewährleistet Daimler-Technik im Denza. Vielleicht sollte Boeing mal in Stuttgart anfragen.

Der Denza soll aber ganz und gar ein Chinese werden. Das gilt für das Design außen und innen ebenso wie für die Ausstattungsmerkmale. Soviel Zuwendung auf den einen Markt sollte sich bewähren. Die letzten Jahre mit Elektroautos und Hybridfahrzeugen haben uns gelehrt, dass das Design von entscheidender Bedeutung sein kann, wenn man mehr als die kleine Zielgruppe der Elektro-Fans erreichen will. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Prototyp des Denza.