
Auch Daimler setzt sich unter Strom

Von Walther Wuttke

Die Automobilindustrie hat es nicht leicht in diesen Tagen. Eingeklemmt zwischen selbsternannten und reichlich realitätsfremden Rettern der Umwelt, die das Auto am liebsten ganz abschaffen wollen, und sich ständig verschärfenden gesetzlichen Abgasvorschriften, suchen die Verantwortlichen in den Chefetagen der Industrie nach Wegen, wie sich die Automobilität zukunftsfest machen lässt. Dabei spielt die Elektromobilität mit all ihren Möglichkeiten eine entscheidende Rolle.

Auf dem Weg in eine lokal emissionsfreie Mobilität lässt sich Daimler von zwei Buchstaben leiten. „Mit EQ wollen wir die Akzeptanz der Elektromobilität beim Kunden und in der Gesellschaft insgesamt steigern“, erklärt Torsten Eder, bei Daimler für die Produktgruppe Antriebsstrang zuständig. Die EQ-Strategie setzt auf drei Elemente. An der Basis steht mit „EQ Boost“ die Einführung der 48-Volt-Technik als Einstiegselektrifizierung für Hybridfahrzeuge, die bis 2022 in allen Segmenten angeboten werden soll.

„Damit allein“, so Eder, „erreichen wir eine CO₂-Reduzierung von bis zu 15 Prozent.“ Diese Technik ermöglicht Hybridfunktionen wie das Rekuperieren der beim Verzögern entstehenden Energie und die Unterstützung des Verbrennungsmotors beim Beschleunigen. Die Batterien für die 48-Volt-Technik stammen aus dem sächsischen Batteriewerk in Kamenz, „weil wir auf dem Markt keine passenden Akkus für unsere Anforderungen gefunden haben“, erklärt Eder.

Der zweite Ansatz für eine elektrifizierte Mobilität nennt sich bei Daimler EQ Power und umfasst die Entwicklung von Plug-in-Hybriden, „bei denen wir die elektrische Reichweite in Zukunft deutlich steigern wollen, so dass man lokal komplett emissionsfrei fahren kann“, blickt Eder in die Zukunft. In diesem Jahr werden die PHEV-Versionen der nächsten Modellgeneration des GLC und eine entsprechend elektrifizierte Variante des GLE auf den Markt rollen. Im kommenden Jahr wird sich die Zahl der „Teilzeitstromer“ auf 20 Modellvarianten verdoppeln. Dann werden auch die kompakten Modelle der Marke von dieser Technologie profitieren. Liegt die maximale Reichweite aktuell noch bei rund 50 Kilometern, werden die kommenden Versionen elektrisch deutlich weitere Strecken zurücklegen können, verspricht Daimler. Das Entwicklungsziel ist eine Reichweite von rund 100 Kilometern. Als bislang einziger Hersteller bietet Daimler außerdem eine Plug-in-Lösung in Verbindung mit einem neu entwickelten Dieselmotor an.

Plug-in-Modelle können, gemessen über den gesamten Lebenszyklus bis zu 55 Prozent CO₂ im Vergleich zu den Varianten mit Verbrennungsmotoren einsparen. Bei vollelektrischen Modellen liegt dieser Wert sogar bei 70 Prozent gegenüber konventionell angetriebenen Modellen. Allerdings gelten diese Werte nur, wenn gleichzeitig auch regenerative Energiequellen eingesetzt werden, und davon ist der westeuropäische Energiemix noch weit entfernt. Um den CO₂-Abdruck der E-Modelle weiter zu reduzieren, plant Daimler außerdem, „den Einsatz primärer Ressourcen im Bereich des Antriebsstrangs um 40 Prozent zu reduzieren“ und setzt dabei vor allem auf Fortschritte in der Lithiumionen-Batterietechnik. Und wenn die Batterien im Auto ihr Laufzeitende erreicht haben, setzt Mercedes-Benz-Energy die Akkus in stationären Energiespeichern ein.

Bis zum Jahr 2025 rechnet Daimler mit einem Anteil von bis zu 40 Prozent elektrifizierter Modelle am Gesamtabsatz. Dabei dient der Plug-in-Antrieb als Brücke zum vollelektrischen Fahren. Aktuell besteht die E-Modellpalette bei Daimler noch aus durchaus überschaubaren fünf Modellen, einschließlich der „Smart-Stromer“.

Der dritte Ansatz zur umweltverträglichen Mobilität heißt kurz und bündig „EQ“ und umfasst die kommenden Elektromodelle. „Wir werden in Zukunft in allen klassischen Segmenten vollelektrische Fahrzeuge anbieten“, sagt Torsten Eder. Dabei setzt Daimler auf batterieelektrische Lösungen. Zwar steht mit dem GLC F-Cell inzwischen auch ein Brennstoffzellen-Fahrzeug bereit, doch werden von diesem Modell „nur einige hundert Exemplare“ gebaut und an ausgewählte Kunden vermietet. „Die Brennstoffzelle sehen wir eher in Nutzfahrzeugen und Bussen. Wir haben das Thema bei den Pkw allerdings nicht zur Seite gelegt“, so Eder.

Neben der Elektrifizierung arbeitet Daimler gleichzeitig daran, den CO₂-Abdruck weiter zu reduzieren. Dazu gehört auch eine weitgehend CO₂-freie Produktion der Batterien, die im polnischen Akku-Werk bereits erreicht wurde. „Wir werden auch Kamenz und alle künftigen Produktionsstätten ebenfalls CO₂-frei ausbauen“, beschreibt Eder die künftige Produktionspolitik. Bis zum Jahr 2022 schließlich werden alle deutschen Werke der Marke über eine CO₂-neutrale Energieversorgung verfügen und „grünen Strom“ einsetzen.

Neben der Einführung der Elektromobilität spielen die klassischen Verbrennungsmotoren allerdings noch immer eine tragende Rolle, und daran wird sich auch kurzfristig nichts ändern. Denn selbst, wenn bis zum Jahr 2025 ein Viertel der Modelle vollelektrisch über die Straßen rollt, nimmt der klassische Antrieb mit Verbrennungsmotoren noch immer 75 Prozent ein. Und dabei spielt auch der Diesel eine wichtige Rolle. Der neue Dieselmotor OM654 gehört inzwischen zu den saubersten seiner Art und erreicht beim Stickoxidausstoß einstellige Werte, die durch die neue Messmethode RDE (Real Driving Emissions) auf der Straße bestätigt werden. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



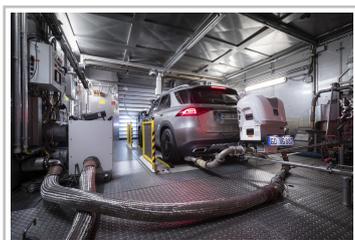
Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Abgasmessung bei Daimler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



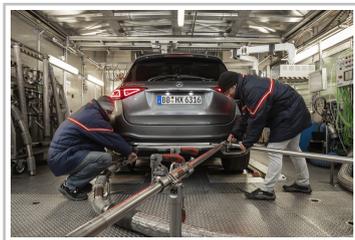
Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Abgasmessung bei Daimler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Abgasmessung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler