
Analyse: Warum BMW und Toyota auf Wasserstoff setzen

Von Jens Meiners

Ein Wasserstoff-Projekt? Da winkt so mancher Beobachter müde ab. Am Wasserstoff-Auto wird seit 50 Jahren entwickelt und es hob immer dann ab, wenn Fördergelder flossen. Doch die technischen Herausforderungen blieben groß. Aber es gibt Marken, die beharrlich daran weitergearbeitet haben.

Die zwei wichtigsten unter ihnen, BMW und Toyota, haben sich bereits 2011 zusammengetan, um ihre Aktivitäten zusammenzulegen. Jetzt wird es konkret: Die Kooperation soll marktrelevante Früchte tragen, und zwar in Form eines BMW-Modells, das schon in vier Jahren eingeführt wird.

Dabei geht es den Marken darum, die Antriebstechnologie anzugleichen und damit die Kosten zu senken. Und das ergibt Sinn, denn die Technik ist teuer, die Marktchancen sind noch unklar. Für den Fahrzeugcharakter ist die konkrete Ausprägung von Tank, Brennstoffzelle und Elektromotor eher untergeordnet.

Das war beim weiland von BMW favorisierten Wasserstoff-Verbrennungsmotor anders, doch den haben die Bayern im Rahmen der Zusammenarbeit mit Toyota längst zugunsten der Brennstoffzelle gekippt. Erklärtes Ziel beider Entwicklungspartner: Das Wasserstoff-Auto soll erschwinglicher werden.

BMW hält sich bezüglich konkreter Details noch bedeckt, gibt aber bekannt, dass es sich um eine Variante eines Fahrzeugs handeln wird, das auch mit anderen Antrieben zu haben sein wird. So wie der iX5 Hydrogen, von dem aktuell eine kleine Flotte läuft und von dessen herausragenden Qualitäten wir uns dieses Jahr bei Testfahrten bereits überzeugen konnten. Das Auto läuft problemlos im Kurz- und Langstreckenbetrieb, wirkt ausgereift – und lässt sich, im Gegensatz zu Elektroautos, binnen weniger Minuten wieder auftanken. Bei hoher Last emittiert es feine Wassertropfen.

Momentan gibt es in Deutschland nur zwei Wasserstoff-Autos zu kaufen: Den Toyota Mirai und den mittlerweile etwas betagten Hyundai Nexö. Die größte Hürde für diese emissionsfreien Modelle ist das Tankstellennetz. Zwar geht das Tanken viel schneller als das Laden von Elektroautos, doch die Zapfsäulen sind rar. BMW und Toyota wollen sich deshalb auch um die Wasserstoff-Infrastruktur kümmern.

Die Partner heben die Kooperation mit Bedacht auf das nächste Level. Beide Marken haben stets auf Technologieoffenheit gesetzt, sich nie vollständig der politisch erwünschten E-Mobilität verschrieben. Angesichts des zusammenbrechenden Marktes für Elektroautos ist es wohl ein guter Zeitpunkt, eine echte Alternative aufzuzeigen – und die Diskussion von der politischen wieder auf die technische und wissenschaftliche Ebene zu befördern. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



Koji Sato und Oliver Zipse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Koji Sato und Oliver Zipse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Im Pilotprojekt „H2 moves Berlin“ sind 80 Toyota Mirai im Einsatz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



BMW iX5 Hydrogen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW-Technologieträger mit Wasserstoff-Brennstoffzelle von 2015.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
