H₂ LEBT!

Liebe Leserin, lieber Leser,

es gibt wohl kaum ein Thema, das in unserer Branche häufiger kontrovers diskutiert wird, als jenes der alternativen Antriebe und Fahrzeugkonzepte. Und es ist dabei nicht von der Hand zu weisen, dass die Reduktion von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen vor dem Hintergrund der zunehmenden Belastung unseres Planeten durch Treibhausgase von ebenso zentraler Bedeutung ist. Genauso wichtig ist es dabei auch, neue Antriebs- und Fahrzeugkonzepte zu entwickeln – und diese vor allem auf die Straße zu bringen.

Das E-Auto ist hierbei sicherlich eine denkbare Lösung, wenn auch dessen Einsatz durch den geringen Radius noch für einige Zeit arg beschränkt sein dürfte. Downsizing und Hybridkonzepte unterschiedlicher Art haben – wie auch alternative Kraftstoffe – sicherlich noch in der kommenden Dekade ein deutlich höheres Potenzial.

Bei all dieser Diskussion ist ein Konzept in letzter Zeit in der öffentlichen Wahrnehmung eher in den Hintergrund geraten, das ein durchaus vielversprechendes Zukunftspotenzial bietet: die Brennstoffzelle. Anfang des Jahrtausends war sie in aller Munde. Zwischenzeitlich wurde das Konzept schon für tot erklärt – zu kompliziert, zu teuer hieß es. Nun erfährt sie eine Art Renaissance, da eben klar wird, dass dieses Konzept dem reinen E-Automobil an Reichweite deutlich überlegen ist. Sicher bleibt noch die Kostenproblematik, die es in den Griff zu bringen gilt, will man tatsächlich Brennstoffzellenfahrzeuge in mehr als homöopathischen Dosen und nicht nur zu Testzwecken an den Kunden bringen. Aber das Konzept an und für sich macht Sinn und ist zukunftsweisend.

Daher widmet sich auch das Titelthema der ATZ 12 diesem Thema. Ausführlich beschäftigt sich diese Ausgabe ab Seite 940 beispielsweise mit dem LOHC-Projekt von

BMW, bei dem es um flüssige Wasserstoffträger als Pkw-Kraftstoff der Zukunft geht. Da beim Wasserstoffantrieb auch die Infrastruktur noch eine große Rolle spielt, beleuchten wir diesen Aspekt aus dem Blickwinkel des Clean Energy Partnership, in dem sich Hersteller, Distributoren und Wasserstoffproduzenten zusammengeschlossen haben. Last but not least darf bei einer Betrachtung alternativer Antriebe auch das Zweirad nicht fehlen. Beim Zweirad – hier ab Seite 952 speziell beim Roller von Suzuki – lassen sich alternative Konzepte kostengünstiger und reichweitenstärker umsetzen als beim Auto.

Das Problem der Wasserstoffproduktion aus regenerativen Energien ist prinzipiell gelöst. Betrachtet man zusätzlich, welche relevanten Mengen an Wasserstoff allein bei der Chlorproduktion als „Abfallprodukt“ anfallen, dann hat der Wasserstoffantrieb sehr wohl eine Zukunft.

Herzlichst Ihr

DR. ALEXANDER HEINTZEL, Chefredakteur
Wiesbaden, 29. Oktober 2012

Mit Simulation FreiZeit gewinnen

Ihre Zeit-Vorteile

- Umfangreiche Variantenvergleiche durchführen
- Schnell zu ersten Einschätzungen gelangen
- Komplexe Fragestellungen transparent analysieren

Für die Bereiche

- Fahrleistung und Verbrauch
- Fahrerassistenzsysteme
- Fahrdynamik
- Motordynamik
- Elektro- und Hybridfahrzeuge

**Mehr erfahren und
am FreiZeit-Gewinnspiel
teilnehmen**

www.thesis-dynaware.com/izb2012

Pushing
Innovation