Tesla fights back

Liebe Leserin, lieber Leser,

Tesla hat einen neuen Gegner. Er heißt Donald Trump. Der künftige Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika gilt als Leugner des Klimawandels. Allerdings will er einem Bericht im „Fokus“ zufolge einen Hochwasserschutzwall um seinen Golfplatz bauen lassen. Eine wirksamere Waffe will der Clinton-Bezwinger bei Verbrennungsmotoren zünden. Er kündigte im US-Wahlkampf an, die strengen Pkw-Emissionsstandards auf ihre Eignung hin zu überprüfen und vermutlich zugunsten der Ottomotoren zu lockern, wie das „Wall Street Journal“ in Betracht zog.

Der streitbare Milliardär wird die Elektromobilität nicht aufhalten. Und Tesla wird seinen Weg unbeirrt weiter gehen. Ungeachtet der immer wieder in der Öffentlichkeit kontrovers diskutierten realen Zukunftschancen des E-Auto-Pioniers, der schon seit Langem einer Art Eroberungstaktik folgt. Der neue Schachzug des Firmengründers Elon Musk: Sein US-amerikanisches Unternehmen hat den deutschen Maschinenbauer Grohmann Engineering gekauft. Das mittelständische Unternehmen aus Prüm in Rheinland-Pfalz ist auf hochautomatisierte Produktion spezialisiert.

Der Hintergrund: Tesla kündigte größere Stückzahlen für seine bis 2018 um den Faktor 100 wachsende Fahrzeugpalette an und muss deswegen effizienter fertigen. Nicht nur in den USA und in Europa, sondern auch in China, wo Grohmann ebenfalls präsent ist. Für den Ausbau der Produktion hatte sich Musk bereits die Dienste des deutschen Audi-Managers Peter Hochholdinger als Produktions-Spezialisten gesichert.

Eine Schachzug zieht bekanntlich weitere nach sich. Noch lässt sich nur mutmaßen: Grohmann entwickelte und lieferte vollautomatisierte Fertigungsanlagen für die Batteriezellfabrik von Litec in Kamen. Somit könnte sich Tesla wichtiges Know-

how für das von allen deutschen OEMs favorisierten Zelldesign eingekauft haben. Bisher setzt das amerikanische Unternehmen auf schwerere und voluminösere Rundzellen, die im Zuge der zu steigenden Energiedichten an die thermischen Grenzen stoßen werden. Die Pouchzellen des ehemaligen deutschen Vorzeigeunternehmens Litec haben, ebenso wie die konkurrierenden prismatischen Batteriezellen, klare Vorteile.

Derweil kämpft die deutsche Industrie mit sich selbst. Nach Aussagen des Vorsitzenden der Nationalen Plattform Elektromobilität, Henning Kagermann, wird man sich trotz einer mittlerweile eskalierenden Diskussion über den Neuanfang einer heimischen Zellfertigung in den kommenden zwei Jahren nicht einigen können, weder in Bezug auf die Art und Weise noch auf die Zelltypen. Bis dahin baut Tesla vermutlich bereits Batterien in Deutschland, auch wenn es – dem Start-up-Pragmatismus folgend – die Akkus mit den weniger perfekten Zellen sind, die es langfristig auszutauschen gilt. Die oft zitierten Tesla Fighter werden somit allein von deutschen Premiumherstellern rekrutiert, ein Bataillon heimischer Zellhersteller wird wohl nicht in Stellung gehen.

Markus Schöttle
 Stellvertretender Chefredakteur

Zentrales Plattform-Steuergerät für Fahrerassistenz

TTA Drive

- Ethernet-basierte On-board-Vernetzung sicherheitsrelevanter Fahrfunktionen
- Hochintegration verschiedener Assistenzsysteme auf einer Plattform
- Bestmögliche Objekterkennung dank sensorübergreifender Datenfusion
- Skalierbare Architektur
- Zentrale Diagnose aller Systeme

TTA Drive

products@tttech-automotive.com

www.tttech.com/ADAS-TTTech