Herkules und H₂

Liebe Leserin, lieber Leser,

wer hat's erfunden? Die Schweizer haben's erfunden! Dieser Spruch bestätigt sich einmal mehr, wenn man im britischen Wasserstoff-Blog „H₂-View“ liest, dass demnächst 1600 Brennstoffzellen-Lkw durch die Schweiz fahren werden, die mit grünem Wasserstoff arbeiten. Diese Meldung machte sogar bis zur Asia-Pacific Hydrogen Association in Singapur die Runde, die sie für so wichtig erachtete, dass sie in den Newsletter aufgenommen wurde. Statt vieler Worte lassen die Schweizer also mit dem Joint Venture namens Hyundai Hydrogen Mobility (HHM) Taten folgen. Sie haben mit H₂ Energy ein schlüssiges Gesamtkonzept erarbeitet, das sie konsequent mit Partnern umsetzen.

Bis 2025 wird der HHM-Partner Faurecia die 1600 Schwerlast-Lkw vom Typ Hyundai H₂ Xcient mit 190-kW-Brennstoffzellen ausrüsten. Faurecia wird den Speicher für 35 kg Wasserstoff pro Lkw in seinem Kompetenzzentrum in Bavans (Frankreich) herstellen. 1600 Lastwagen in fünf Jahren: Das ist mit 27 Einheiten pro Monat noch eine recht kleine Produktionsrate. Faurecia schätzt aber, dass global bis 2030 rund 350.000 neue Nutzfahrzeuge mit der Brennstoffzellentechnik ausgestattet sein werden. Ein prosperierender Markt.

Hier möchte auch ein deutsch-schwedisches Bündnis mitspielen, denn Daimler Truck und Volvo Group kooperieren bei der Entwicklung von Brennstoffzellen. Nur große und starke Firmen, die sich auch noch zu einem Joint Venture vereinigen, können diese H₂-Herkulesaufgabe stemmen. Ziel sei die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen. Daimler hat dafür all seine Brennstoffzellenaktivitäten in dem Gemeinschaftsunternehmen Daimler Truck

Fuel Cell zusammengeführt. Stattdessen wird die Forschung und Entwicklung von Brennstoffzellen für Pkw eingestellt. Der Brennstoffzellen-„Papst“ Christian Mohrdieck wechselt von der Mercedes-Benz Fuel Cell in Nabern dann in das neue Joint Venture als Co-Geschäftsführer.

Dies bedeutet also das Aus der Brennstoffzellen-Pkw-Sparte bei Daimler. Sie startete 1994 bei den Stuttgartern mit dem ersten Brennstoffzellenauto der Welt, dem Necar 1 auf Basis des Mercedes-Benz Transporters MB 100. Nach 25 Jahren wird diese Sparte nun mit dem 3000-mal gebauten Mercedes-Benz GLC F-Cell aufgelöst. Immerhin ist Deutschland noch die Nummer 1 bei H₂-Tankstellen für Pkw in Europa. Mit derzeit 87 Stationen verfügt kein anderes europäisches Land über ein ähnliches Netz (Europa als Ganzes hat insgesamt nur 177). Hoffentlich lassen sich für Daimler Truck und Volvo die Pkw- schnell auf die Lkw-Anschlüsse umrüsten, was aber wegen der verschiedenen Rüssel und Druckniveaus fast unmöglich wird.

Dipl.-Ing. Michael Reichenbach
Stellvertretender Chefredakteur

Käffchen nötig?

Vitaldatenanalyse für sicheres Platooning.

Müde Fahrer sind auch beim teilautonomen Fahren ein Risiko. Denn bei unvorhergesehenen Ereignissen ist schnelle Reaktion gefragt. Unsere Erfahrung aus der Medizintechnik bringen wir in die Fahrerkabine und entwickeln selbstlernende Lösungen zum Erkennen und Bestimmen des Aufmerksamkeitslevels. Maßnahmen, die den Kreislauf des Fahrers wieder in Schwung bringen, bis hin zum Stillstand des Trucks auf den Seitenstreifen gehören dabei zu unserem Sicherheitskonzept.

ITK Engineering – Ihr Technologiepartner für aufgeweckte Technologien.

www.itk-engineering.de