



Bei der Messe Mobili-Tec in Hannover fanden die Mess-Systeme zum Überprüfen von Batterien für E-Autos sowie zur Dauerlaufanalyse von Verbrennungsmotoren der Böblinger CTC Cartech Company GmbH großes Interesse (von links): CTC-Chef Heiner Schmeck mit Ministerpräsident Winfried Kretschmann und E-Mobil-BW-Geschäftsführer Franz Loogen, rechts mit Besuchern aus Asien. Bilder: Busch

Böblingen: Heiner Schmeck von der CTC Cartech Company GmbH setzt auf das E-Auto, mahnt aber zur Besonnenheit

„Den Diesel nicht vorzeitig an die Wand nageln“

Heiner Schmeck ist überzeugt davon, dass dem Elektroantrieb die Zukunft gehört. Dennoch mahnt der geschäftsführende Gesellschafter der Böblinger CTC Cartech Company GmbH, einem mittelständischen Entwicklungs- und Testunternehmen, zur Besonnenheit: „Mit der Diskussion um die Diesel-Fahrverbote wird eine Stimmung erzeugt, die kontraproduktiv ist. Es macht doch keinen Sinn, unsere Brot-und-Butter-Themen vorzeitig an die Wand zu nageln.“

Einerseits, sagt Heiner Schmeck, könne der baden-württembergische Mittelstand, der im Wesentlichen an der Automobilindustrie und am Verbrennungsmotor hänge, innerhalb kurzer Zeit verlorene Wertschöpfung nicht alleine durch den Elektroantrieb auffangen. Andererseits gäbe es einen ganz sachlichen Grund dafür, den Diesel nicht zu vernachlässigen: „Ohne den Diesel sind die CO₂-Ziele nicht zu erreichen.“

Schmeck verweist auch darauf, dass das Elektroauto noch nicht so stubenrein ist, wie es des Öfteren dargestellt wird: „Das liegt am Energiemix in den Netzen.“ Da sei ein Anteil von 30 Prozent Strom aus regenerativen Quellen zu wenig: „Erst bei über 60 Prozent ist das Elektroauto im Vorteil.“

Berücksichtigen müsse man auch, dass die Herstellung von Batterien energieintensiv und damit schadstoffintensiv ist.

Die Automobilbranche, ist Schmeck überzeugt, befindet sich mit ihrer Doppelstrategie – den Verbrennungsmotor weiter zu verbessern und gleichzeitig den Elektroantrieb voran zu bringen – auf einem guten Weg. Die Feinstaubdiskussion in Stuttgart werde dagegen zu Unrecht auf dem Auto abgeladen: „Das ist seit den 90er Jahren ein Ärgernis. An jeder innerstädtischen S-Bahn-Station gibt es wahrscheinlich eine höhere Feinstaubbelastung als am Neckartor.“

Grundsätzlich ist die flächendeckende Einführung elektrischer Antriebe eine systemische Aufga-

be. Würde in Deutschland in jedem Haushalt ein Auto geladen, wäre das bei gleichzeitiger Stromentnahme zu viel für die Leitungen in den Siedlungen. Experten zerbrechen sich den Kopf, wie die Strommengen verteilt werden können, ohne dass die Versorgung zusammenbricht. Für Heiner Schmeck gibt es eine einfache Lösung: „So dezentral wie die Energie verbraucht wird, muss man sie gewinnen. Ein eigener Speicher im Haus für den Strom, der auf dem Dach erzeugt wird, hat Zukunft.“

Chancen für den Mittelstand

Batterien und Ladetechnik, hat Heiner Schmeck analysiert, bieten Chancen für den Mittelstand: „Deshalb kümmern wir uns darum. Der Zustand der Energiespeicher, die Batteriediagnose, ist eines unserer Spezialgebiete.“

Der Lebenszyklus beginnt mit der Zellentstehung und damit meist in Ostasien, also in China und Japan. Dort kaufen die deutschen Unternehmen mehrheitlich die Zellen ein. Heiner Schmeck: „Bei sich weiter entwickelnder Zellchemie könnten die deutschen Unternehmen aber möglicherweise wieder Wertschöpfung im Land etablieren.“

Die Leistungsfähigkeit eines Energiespeichers hängt von seinem Gesundheitszustand ab. Derzeit

wird eine zuverlässige und präzise Diagnosetechnik entwickelt. „Wir arbeiten momentan daran“, so Schmeck. In einer Cloud werden die Messdaten zusammenlaufen. Selbstlernende Algorithmen sind die Grundlage für die richtige Betriebsstrategie der Batterien und für die bestmögliche Diagnose.

Was taugt die Batterie noch?

Der Gesundheitszustand einer Batterie hängt stark vom Einsatzgebiet ab. „Je nachdem, ob sie in einem Traktor, in einem Taxi oder in einem Verteilerfahrzeug zum Einsatz kommt, ist die Belastung sehr unterschiedlich“, sagt Schmeck, „während des Betriebes sind Leistungsentnahme und Rekuperation sehr unterschiedlich.“ Auch die Jahreszeit spiele eine große Rolle: „In der Wintersaison kann sich die Reichweite der E-Autos halbieren.“

Heiner Schmeck sieht für seine Batteriediagnosegeräte einen großen Markt vor sich. Nicht nur weil Autowerkstätten über den Gesundheitszustand der Stromspeicher Bescheid wissen müssten. Leasingfirmen würden heute kaum den Batteriezustand ihrer Rückläufer kennen. Wenn man deren Wert aber nur aus dem Alter und der Kilometerleistung herleite, könne man weit daneben liegen.

Fahrzeugherstellern und Zulieferern bietet CTC Batteriemessungen auch als Dienstleistung an.

Interesse aus der Politik

Gebrauchte Batterien, die für Autos nicht mehr leistungsfähig genug sind, müssen nicht am Ende sein. Heiner Schmeck: „Mit einer Messung kann man klären, ob sich eine zweite Verwendung noch lohnt.“ Er weiß auch schon, wofür man ausgemusterte Batterien von E-Autos noch gebrauchen könnte: für sogenannte Home-Speicher, also für Akkus, um sich den Strom vom eigenen Dach zu sichern. Schmeck: „Die müssten damit wesentlich günstiger werden.“

Das Batterie-Life-Cycle-Management der Cartech Company stieß zuletzt auf starke Resonanz. Auf der Leitmesse Mobili-Tec, die jährlich im Rahmen der Hannover-Messe stattfindet, interessierten sich dafür nicht nur Gäste aus Asien. Auch Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) und Wirtschaftsministerin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut (CDU) ließen sich das System ausführlich erläutern.

Karlheinz Reichert



www.porsche.de/PanameraSportTurismo

**Jeder Weg braucht einen Mutigen,
der ihn zum ersten Mal beschreitet.**

Der neue Panamera Sport Turismo.



PORSCHE