
Toyota setzt bei klimafreundlichen Antrieben auf Vielfalt

Von Walther Wuttke, cen

Mag sein, dass viele Wege zu einem Ziel führen, doch wenn es darum geht, die automobilen Welt klimaneutral zu gestalten, haben sich die meisten Hersteller in ihren Planungen offensichtlich nur für einen Weg entschieden und entwickeln ausschließlich batterieelektrische Fahrzeuge. Bei Toyota, seit Jahren Weltmarktführer bei Hybridmodellen, sieht die Strategie hingegen deutlich anders aus. Statt auf eine Technologie zu setzen, planen die Japaner, wenigstens für die nahe Zukunft, mehrgleisig, um die Klimaziele zu erreichen.

Offensichtlich mit Erfolg, denn auf einem um zwölf Prozent rückläufigen europäischen Markt hat Toyota einen leichten Zuwachs verzeichnen können und einen um 0,9 Prozent verbesserten Marktanteil von 7,3 Prozent erreicht. „Das ist für uns ein Rekord und ein Anteil, den wir erst für 2025 geplant hatten“, erklärt Toyota-Europachef Matt Harrison in Brüssel. Ebenfalls früher als geplant wird Toyota in Europa die CO₂-Neutralität erreichen. Für den Konzern ist 2050 als Datum eingeplant. In Europa soll dieses Ziel, so Harrison, bereits zehn Jahre früher erreicht werden.

Auf dem Kenshiki-Forum in Brüssel stellte der Konzern jetzt seine Strategie vor, wie sich die Modellpalette in den kommenden Jahren entwickeln wird, und dabei kommt, kaum überraschend, dem Hybridantrieb immer noch eine große Bedeutung zu. „Zweifellos werden im Jahr 2035 die batterieelektrischen Modelle beim Übergang zu Nullemissions-Fahrzeugen eine bedeutende Rolle spielen. Wir glauben aber, dass es jetzt noch zu früh und vielleicht zu risikoreich für die Umwelt und unsere Kunden ist, bei allen Nullemissionstechniken allein auf batterieelektrische Fahrzeuge zu setzen“, erklärt Harrison. Zwar wird die Palette der vollelektrischen bZ-Modelle bis zum Jahr 2026 auf sechs Fahrzeuge ausgebaut, doch gleichzeitig bleibt der klassische, vor 25 Jahren erstmals präsentierte Hybridantrieb, weiter im Programm.

Als zweite Ergänzung der bZ-Baureihe wird im kommenden Jahr ein SUV auf Basis des bZ4X auf den Markt rollen. Parallel kommt der C-HR als Vollhybrid und einer Plugin Hybridvariante zu den Händlern. Das in Brüssel gezeigte Konzept wurde im Toyota-Designzentrum in Nizza entworfen und ist bereits sehr nahe an der Serie. Gleichzeitig trägt der nächste C-HR das neugestaltete Markengesicht, das in Zukunft bei allen Toyota-Modellen eingesetzt werden soll. „Mit der Hammerhead-Front“, so Designer Lamce Scott, „schaffen wir eine neue Markenidentität“. Die beiden Fahrzeuge treten, so Harrison, „im C-SUV-Segment an, der bedeutendsten und am meisten umkämpften Klasse in Europa.“

Der C-HR wird eine elektrische Reichweite von mehr als 60 Kilometer besitzen, und der vollelektrische bZ-SUV soll mehr als 400 Kilometer mit einer Batterieladung schaffen. Die Batterien für den C-HR werden in einer der beiden neuen Toyota-Batteriefabriken in Europa hergestellt. In der Hybrid-Palette spielt nach wie vor der Prius als Pionier eine tragende Rolle. Die neue Version des Klassikers kommt als Plug-in-Hybrid auf den Markt und zeigt sich nun in einem schnittigen Design, das viele Beobachter dem Modell schon früher gewünscht hätten. Auch hier dürfte die elektrische Reichweite gut 60 Kilometern erreichen.

Neben Elektro- und Teilzeitelektromodellen setzt Toyota auch auf Wasserstoff als Antriebsenergie und hat dabei neben Personenwagen und Pick-ups vor allem den Schwerlastverkehr im Blick. So wird demnächst eine erste Kleinserie des Hilux-Pick-ups mit Brennstoffzellenantrieb im englischen Burnaston gestartet. Daneben entwickelt Toyota zusammen mit seinem portugiesischen Partner Salvador Caetano einen City Bus mit Brennstoffzellenantrieb und liefert die zweite Generation seiner Brennstoffzelle an Mercedes für den E-Citaro Bus. Daneben arbeiten die Entwickler an Lösungen für Boots-

und stationäre Wasserstoffantriebe.

Vor allem im Nutzfahrzeugbereich sehen die Japaner die Brennstoffzelle im Vorteil gegenüber batterieelektrischen Lösungen. „Das aktuelle Netz ist nicht dafür ausgelegt, ausreichende Strommengen zu liefern. Wasserstoff kann hingegen so schnell wie Diesel getankt werden“, erklärt Gill Pratt, Chef-Wissenschaftler bei Toyota Europa. Zudem haben die Preise für Lithium in den vergangenen Jahren Rekordhöhen erreicht. „Eine Tonne Lithium“, so Pratt, „kostet heute mehr als 50.000 Dollar. Das ist zehn Mal so viel wie vor gerade zwei Jahren.“

Und dann stört noch ein Faktor die heile batterieelektrische Welt. „Es dauert vier bis sieben Jahre, um eine Lithium-Mine aufzubauen. Eine Batteriefabrik ist aber bereits nach 24 Monaten einsatzbereit. Diese beiden Welten der Lieferkette leben schlicht nicht in der gleichen Zeitzone“, beschreibt Simon Moores von Benchmark Mineral Intelligence das Problem im „Wall Street Journal“.

Während Toyota in Europa erfolgreich unterwegs ist, erlebt Lexus schwierige Zeiten. Durch den Krieg in der Ukraine verlor die Marke mit dem Rückzug aus Russland ihren wichtigsten Markt. Während im nächsten Jahr das neue SUV-Flaggschiff RX auf den Markt rollt, zeigt der Electrified Sport einen Blick in die Zukunft elektrischer Supersportwagen. Der Zweisitzer soll in gerade zwei Sekunden aus dem Stand 100 km/h erreichen und zeigt, dass E-Mobilität durchaus dynamisch sein kann. (Walther Wuttke, cen)

Bilder zum Artikel



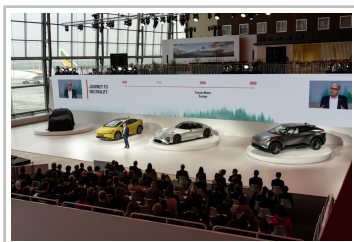
Auf dem Kenshiki-Forum präsentiert Toyota seine künftige Elektromodell-Palette.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Auf dem Kenshiki-Forum präsentiert Toyota seine künftige Elektromodell-Palette.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



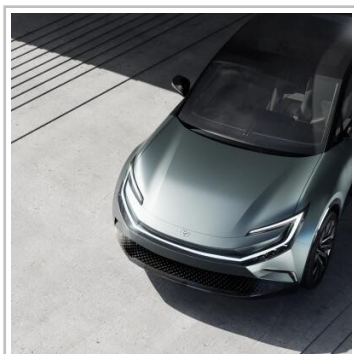
Auf dem Kenshiki-Forum präsentiert Toyota seine künftige Elektromodell-Palette.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ-SUV, Konzeptstudie.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ-SUV, Konzeptstudie.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ-SUV, Konzeptstudie.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ-SUV, Konzeptstudie.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota C-HR, seriennahe Studie.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota C-HR, seriennahe Studie.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Prius Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Prius Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Prius Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Lexus Electrified Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Lexus Electrified Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Lexus Electrified.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus Electrified.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus Electrified.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus Electrified.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus
