



18.01.2012

Frankreich startet durch in der Elektromobilität

Entwicklung läuft auf Hochtouren / Kooperation mit Mercedes und BMW / Von Waldemar Duscha

Paris (gtai) - Frankreich setzt seine Entwicklungsstrategie in der Elektromobilität konsequent mit langfristig ehrgeizigen Zielen fort. 2011 war das Startjahr für eine Reihe von Elektromodellen, die überwiegend von öffentlich-privaten Großunternehmen gekauft wurden. Während Renault-Nissan voll auf die Elektrotechnologie setzt, fährt PSA weiter zweigleisig mit der Priorität beim Hybridantrieb. Neben den Elektrofahrzeugen liegt die Herausforderung in der Entwicklung von Motoren und Batterien - was auch der deutsch-französischen Kooperation neue Flügel verleiht.

Das Jahr 2011 könnte als die eigentliche Geburtsstunde des Elektroautos in Frankreich in die Geschichte eingehen, insofern in diesem Jahr die ersten Modelle in größerem Umfang kommerzialisiert wurden. In den ersten zehn Monaten wurden insgesamt rund 1.500 Autos verkauft - zum Großteil handelte es sich um die fünf neuen Elektromodelle Renault Cango ZE, Peugeot iOn, Citroën C-Zero, Fluence ZE und Nissan Leaf. Die Auftragsbücher sind für die kommenden Jahre prall gefüllt und die Ingenieure arbeiten schon an den nächsten Generationen.

Aber nicht Privatkunden sind bisher die großen Abnehmer, sondern die Gemeinden, nationale Versorger oder öffentlich-private Großunternehmen. Deren gemeinsames Merkmal ist, dass alle größere Fahrzeugflotten betreiben und gern "en gros" einkaufen mit ordentlichen Mengenrabatten, ganz abgesehen vom staatlichen Öko-Bonus. Die Beschaffung erfolgt über ein im April 2010 gegründetes Gremium, das von der zentralen öffentlichen Einkaufsorganisation UGAP (Union des Groupements d'Achats Publics) koordiniert wird und sich aus 18 großen öffentlichen und privaten Unternehmen zusammensetzt - darunter GDF-Suez, France Télécom, Aéroports de Paris, Air France, Areva, Bouygues, SNCF und Orange.

Die ersten beiden großen Posten wurden in diesem Rahmen und ganz nach den Kriterien der UGAP kurz vor Jahresende vergeben. So werden die Unternehmen und Gemeinden von 2012 bis 2015 mit fast 15.637 Renault Kangoo ZE und 3.074 Peugeot iOn ausgerüstet. Insgesamt möchte die Beschaffungsgruppe rund 23.000 Elektrofahrzeuge einkaufen und beziffert das Gesamtpotential sogar mit 50.000 Einheiten.

Renault-Nissan steuert in der Elektromobilität weltweit die Pole Position an. 2011 wurden der Kombiwagen Kangoo und die Limousine Fluence lanciert, 2012 folgt der Kleinwagen Twizy und das von den Entwicklungskosten bisher teuerste Modell ZOE. Von den Modellen Kangoo, Fluence und Twizy sollen jährlich jeweils 30.000 produziert werden, während die Kapazität von ZOE sogar mit 150.000 Einheiten eingeplant ist. Gefertigt wird in Frankreich (Mauberge, Flins), Spanien (Valladolid) und der Türkei (Bursa) und spätestens im Jahr 2015 soll die angestrebte Gesamtkapazität von 250.000 Fahrzeugen erreicht sein. Bis 2017 möchte Renault-Chef Carlos Ghosn zusammen mit Nissan insgesamt rund 1,5 Mio. Elektrofahrzeuge auf den Markt bringen - in diesem Zeitrahmen

sollen die beiden Partner ihre Produktpalette noch mit jeweils vier neuen Modellen aufstocken.

PSA Peugeot Citroën setzt demgegenüber stärker auf den Hybridantrieb und lancierte den Peugeot 3008 Hybrid4. Diese Technologie wird mit den zwei weiteren Hybrid4-

Versionen Citroën DS5 und Peugeot 508 RXH ausgeweitet. PSA sucht sich aber auch der zunehmenden Nachfrage nach Kleinfahrzeugen zu stellen und bediente sich hierzu seiner Partnerschaft mit Mitsubishi: Der von Mitsubishi bereits in Japan vermarktete i-Miev stand so Pate für den Citroën C-Zero und den Peugeot iOn, von welchen bislang in Frankreich 800 respektive 600 Exemplare verkauft wurden.

In der Popularität beim breiten Publikum rangiert wohl das Hybrid- vor dem Elektrokonzept und dies relativ eindeutig. Laut einer aktuellen Studie der französischen Beratungsgesellschaft Accenture in 13 Ländern erklärte sich die Mehrheit der über 7.000 Befragten grundsätzlich zum Kauf eines Elektro- oder Hybridmodells bereit - aber nur 29% würden sich für ein Elektroauto entscheiden, während 71% ein Hybridmodell präferierten.

Parallel zur Entwicklung von neuen Elektromodellen liegt die große Herausforderung der kommenden Jahren in der Entwicklung leistungsfähiger Fahrzeugbatterien, die in großen Stückzahlen für diverse Modelle zu produzieren wären. Die größte Kapazität mit insgesamt 375.000 Lithium-Ion-Batterien pro Jahr besitzt oder entwickelt Renault-Nissan - verteilt auf vier Werke im japanischen Zuma (90.000) sowie den zukünftigen Anlagen in Smyrna in den USA (200.000), im britischen Sunderland (60.000) und dem französischen Flins (25.000). Dagegen wurde die geplante Fertigung im portugiesischen Cacia mit einer Kapazität von 50.000 Einheiten und Investitionskosten über 156 Mio. Euro kurz vor Jahreswechsel kurzerhand aufgehoben. Aktuell kauft Renault seine eigenen Batterien in Japan oder von der südkoreanischen LG Chemical.

Der Austausch zwischen den großen Autobauern wurde durch die Elektromobilität sichtbar beflügelt und lässt auch für die Zukunft eine intensive Kooperation erwarten - bietet dies doch bedeutende Chancen zur Einsparung von F&E-Kosten oder gar gemeinsamen Produktionen. So beschlossen Renault-Nissan und Daimler vor zwei Jahren eine Allianz, die durch eine Überkreuzbeteiligung von etwas über 3% abgestützt wurde. Die Zusammenarbeit erstreckt sich auf Kleinwagen, Kleintransporter, kleine Motoren und Batterien. Neben einer gemeinsamen Plattform für die zweite Generation von Smart und Twingo wird auch ein Elektroauto entwickelt, das den Motor von Renault und die Batterie von Daimler erhält. Als erstes Projekt, das eine konkrete Umsetzung erfährt, wurde der Bau der City Vans von Mercedes Benz im Renault-Werk Mauberge vereinbart. In einer ähnlichen Allianz kooperieren BMW und PSA in der Hybridtechnik und der Entwicklung kleiner Motoren.

Der Startschuss für das Autoleihsystem Autolib' in der Ile-de-France fiel im Oktober 2011. Den Zuschlag hatte sich Ende 2010 der bretonische Großindustrielle Vincent Bolloré mit seinem Elektrofahrzeug Bluecar gesichert. Für die Modellentwicklung samt Batterie hatte der visionäre Unternehmer in mehr als einem Jahrzehnt gemeinsam mit der italienischen Pininfarina satte 1,5 Mrd. Euro investiert. Das System Autolib' kostet in der Anfangsinvestition 100 Mio. Euro und fordert jährlich nochmals 100 Mio. Euro an Betriebskosten. Bis zum Sommer 2012 sollen 1.100 Stationen und 2.000 Bluecar verfügbar sein, das Endziel liegt bei 3.000 Fahrzeugen und 6.600 Ladestationen.

Die Batteriesparte ist für die Bolloré-Gruppe allein schon deshalb genauso wichtig, weil sie auf lange Sicht einen weitaus größeren Abnehmerkreis eröffnet. Die erste Fabrik für 60 Mio. Euro wurde im September 2009 eröffnet mit einer Jahreskapazität von 2.500 Batterien, die zweite im Standort Ergué-Gabéric kostet 250 Mio. Euro und soll ab dem Frühjahr 2012 jährlich rund 20.000 Einheiten produzieren. Anders als Renault favorisierte die Gruppe die Entwicklung von Lithium-Metallpolymer-Batterien, für die bereits 9.000 Vorbestellungen bestehen sollen. Ob die Technologie leistungsfähiger ist, wird sich noch erweisen müssen - und der Bluecar leistet hierfür quasi den Stresstest, insofern beim Autolib' pro Tag rund 15 Kunden erwartet werden.


(W.D.)

Dieser Artikel ist relevant für:

Frankreich
Elektromobilität

KONTAKT

Karl-Heinz Dahm

 0228/24993-274

 **Ihre Frage an uns**

VERWANDTE ARTIKEL

-  **Busse aus Polen kommen verstärkt zum Einsatz**
-  **Britische Regierung will Elektrofahrzeuge stärker fördern**
-  **VR China will bei alternativen Antrieben an die Weltspitze**
-  **Absatz von Elektroautos im Vereinigten Königreich legt stark zu**
-  **In Israel kommen Elektro-Pkw unerwartet langsam voran**

<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=433476.html>

© 2012 Germany Trade & Invest