China hält bis 2060 an Verbrennungsmotoren fest

"Die chinesische Regierung macht damit klar, dass sie ein Interesse an der Weiterentwicklung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor hat", erläutert Jochen Siebert, Geschäftsführer von JSC Automotive, einer Unternehmensberatungsagentur für den chinesischen Automobilmarkt. Weil China die Energieimporte reduzieren möchte, setzt das Land auf selbst hergestellte synthetische Kraftstoffe aus Wasserstoff und Kohlenstoff, der beispielsweise ein Abfallprodukt von Zementwerken und Kohlekraftwerken ist. Die Verbrenner, die Benzin oder Diesel als Treibstoff benötigen, sterben somit perspektivisch aus.
Viele europäische Automobilhersteller haben bereits angekündigt, dass sie die Entwicklung von Verbrennungsmotoren auslaufen lassen wollen. Bei chinesischen Herstellern sieht die Lage anders aus. "BYD setzt insbesondere vorrangig auf die Ausweitung des Marktanteils in China, sowohl mit EVs als auch mit sogenannten DHT-PHEVs",

China hält bis 2060 am Verbrennungsmotor fest

Forscher machen in Minuten Treibstoff aus CO2; Umwandlung statt **24 Stunden nur noch 15 Minuten**. auch weitere Hürden bei der Umwandlung von CO2 in CO überwunden.
Denn **die bisher eingesetzten Materialien waren kostspielig, instabil, wenig selektiv und aufwändig in der Herstellung.** "Es wäre einfach nicht machbar, sie in einem industriellen Umfeld zu verwenden", sagt Liu Tengyi von der Tohoku-Universität Japan.

Weiterlesen

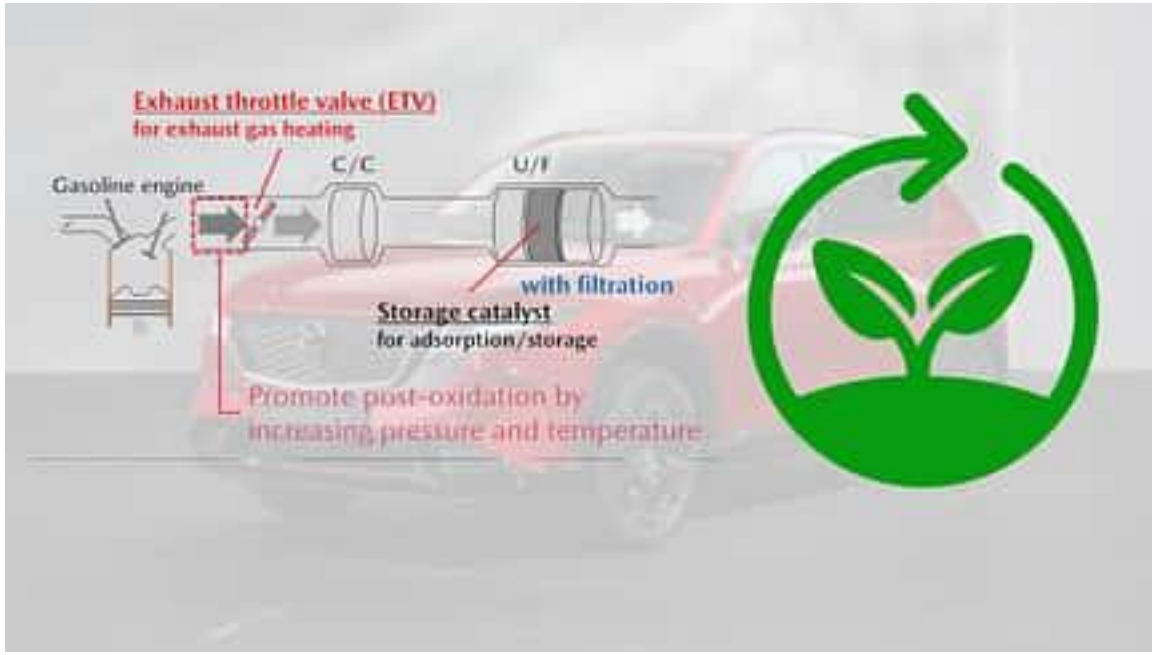
China rückt von reiner Elektromobilität In seiner aufgefrischten Roadmap 3.0 entfernt sich China von der reinen Lehre der Elektromobilität. Vor allem der Hybridantrieb rückt in den Fokus. Auch der klassische Verbrenner erhält eine neue Chance

Zulieferer Mahle ringt mit der Elektrowende, warnt vor EU-Sonderweg „Battery only" und sieht Jobs sowie Märkte durch Regulierung bedroht. **mehr »** Zugleich übt Mahle-Chef Franz scharfe Kritik an der europäischen Klimapolitik. Er warnt vor einem industriepolitischen „Sonderweg" der EU, die einseitig auf batterieelektrische Fahrzeuge setzt. Aus seiner Sicht braucht es auch künftig technologieoffene Lösungen, insbesondere mit synthetischen Kraftstoffen angetriebene Hybride. Nur so könne man rasch und effektiv CO_2-Emissionen senken, ohne die industrielle Basis Europas zu gefährden.„Europa muss seinen Sonderweg ‚Battery only' verlassen. Er führt in eine industriepolitische Sackgasse, denn am Ende entscheidet der Kunde", so Franz. wir die Kohlendioxidemissionen schnell reduzieren wollen, brauchen wir alle Hebel."

ThinkTankRheinland

NEUES KONZEPT VON MAZDA

Dieser Verbrenner frisst mehr CO_2, als er ausstößt



auto motor und sport
https://www.auto-motor-und-sport.de› tech-zukunft › alternative-antriebe › ...

Mazdas Verbrenner frisst mehr CO_2 als er ausstößt – und so …

Mazda hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Der japanische Hersteller möchte einen Antrieb mit Verbrennungsmotor entwickeln, der …

BMW-Chef Oliver Zipse: „Verbrenner-Verbot ist keine Lösung!“
BMW-Chef Oliver Zipse 14.05.2024
BMW kam 2013 mit dem ersten seriengefertigten Batteriefahrzeug auf den Markt, dem BMW i3. Der gelernte Maschinenbauingenieur Oliver Zipse ist heute Vorstandsvorsitzender der Bayerischen Motorenwerke (Umsatz: 142,6 Milliarden Euro, 154 950 Mitarbeiter weltweit).
In der FAZ fand er kritische Worte zum E-Auto-Konzept der Bundesregierung. Oliver Zipse über:
Verbrennerfahrverbot
„Aus unserer Sicht war schon die Einführung dieses Verbots naiv. Einen solchen Markt regulieren zu wollen, macht am Ende alles schlechter. Wir erleben aktuell nur ein Vorspiel. Wenn das Regelwerk so bliebe, würde das eklatante Folgen für die industrielle Basis in Europa haben. Nach unserer Schätzung würde sich die Wertschöpfung der Automobilindustrie in etwa halbieren – mit entsprechender Auswirkung auf die Beschäftigung.“
Industrie ist erpressbar geworden
„Wer sich die Fakten anschaut, der sieht, dass eine Anpassung unumgänglich ist. Mit dem Aus des Verbrenners im Jahr 2035 ist eine gesamte Industrie erpressbar geworden. Denn jeder internationale Wettbewerber, jeder Lieferant weiß: Die sind abhängig von einer einzigen Technologie.“
Hohe globale Abhängigkeit
„Verbrennungsmotoren können Sie heute komplett in Europa fertigen, aber ein Hochvoltspeicher hat eine hohe globale Abhängigkeit. Die meisten Batterierohstoffe finden Sie hierzulande nicht. Ganz anders in China, das sich in diesem wichtigen Zweig global strategisch positioniert hat. Das wird sich selbst in zehn oder 15 Jahren nicht mehr signifikant verändern.“
Was wir von der Politik erwarten
„Wir brauchen ein generelles Bewusstsein für Widersprüche und deren Konsequenzen. Als Dax-Konzern tragen wir Verantwortung und sehen bei uns daher auch die Aufgabe, unbequeme Themen anzusprechen, die weitreichende gesellschaftliche Folgen haben können.“
Werden die Chinesen den Markt überschwemmen?
„Früher war es die Sorge vor den Japanern, dann den Koreanern. Und jetzt sind es die Chinesen. Aber deren Marktanteil in Deutschland liegt aktuell bei 0,8 Prozent. Da kann man doch nicht ernsthaft von überschwemmen sprechen.“

Wirtschaft **Ifo-Studie**
Elektromobilität gefährdet schon bis 2025 rund 178.000 Jobs
Das ifo-Institut hat im Auftrag der Autoindustrie errechnet, wie viele Arbeitsplätze in der Herstellung von Verbrennungsmotoren wegfallen werden. Das Ergebnis: Allein mit Mitarbeitern, die in Rente gehen, werden sich die Jobverluste nicht auffangen lassen.

Mercedes-Mitarbeiter: Tatsächlich denke ich, **dass mittlerweile 99 Prozent sagen, dass diese Vorgehensweise mit der Batterie ein Fehler war** und dass es auch jetzt nach hinten losgeht und noch viel, viel mehr nach hinten losgehen wird. **Mercedes-Insider packt aus: „Die schweren Zeiten stehen wohl erst noch bevor“**

Die Audi-Arbeitnehmer fordern eine Wende in der Unternehmenspolitik. Konkret **plädieren sie dafür, länger Autos mit Benzin- und Dieselantrieb zu bauen.** „Die Nachfrage nach Verbrennern und Hybridmotoren ist weiterhin hoch“, sagt **Betriebsratschef** Jörg Schlagbauer im Gespräch mit dem Handelsblatt. „Wir müssen deshalb auch bei Verbrennungsmotoren handlungsfähig bleiben. Wir sollten über unseren augenblicklichen Kurs nachdenken und **technologieoffen bleiben**.“ **Audi-Arbeitnehmer wollen mehr Verbrenner handelsblatt.com**

Toyota-Manager: „Es gibt kein Enddatum für den Verbrenner“ Toyota will bei der Antriebsform den Kunden die Wahl lassen. Deshalb ist man auch gegen staatliche Vorgaben für die Art der Antriebsart. mehr » „Es kann nicht sein, dass Antriebsformen staatlich vorgeschrieben werden“, sagte André Schmidt, Head of Revenue Management Toyota Europe und bis vor Kurzem Deutschlandchef des Unternehmens, bei einer Veranstaltung der *Automobilwoche*. Er stellte klar, dass Toyota natürlich die EU-Regeln befolgen werde. Bei Innovationen gebe es aber keine Abkürzung. „Der Kunde entscheidet über den Erfolg“, so Schmidt. Deshalb gelte auch für Toyota: „Es gibt kein Enddatum für den Verbrenner.“

ThinkTankRheinland