

Mögliche Konzepte für eine nachhaltigere individuelle Mobilität

Autor(en): **Dietrich, Philipp**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft Dossier (40/03): **Alternative Fahrzeugtechnologie**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108860>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Mögliche Konzepte für eine nachhaltigere individuelle Mobilität

Der Verkehr ist derjenige Energiebereich mit dem höchsten Wachstum. Global gesehen wird die individuelle Mobilität in den nächsten 30 Jahren wohl zu einer Verdoppelung der Anzahl Personenwagen auf unserem Planeten führen. Unter diesen Voraussetzungen kommt der Verbrauchsreduktion der Fahrzeuge eine zentrale Bedeutung zu. Ausgehend von Personenwagen – und unter der Annahme, dass die Sport-Utility-Vehicles eine vorübergehende Erscheinung bleiben werden – liegen in der Massenreduktion des Fahrzeugs und der Effizienzsteigerung des Antriebes die grössten Verbesserungspotenziale.

Drei Ansätze für effizientere Antriebe

Im Folgenden werden drei Konzepte zur Effizienzsteigerung des Antriebs betrachtet und ihre Potenziale kurz dargestellt. Dabei kann zum einen der Verbrennungsmotor zusammen mit dem Getriebe verbessert werden. Als weiterer Ansatz ist die Kombination eines Verbrennungsmotors mit einem Elektromotor zu einem Hybridantrieb zu nennen. Mit der Integration eines Elektromotors kann die Bremsenergie genutzt und so die erforderliche Primärenergie reduziert werden. Als dritter Ansatz kann der Verbrennungsmotor durch eine Brennstoffzelle ersetzt werden.

Beim Verbrennungsmotor können die Schadstoffemissionen mit Einsatz von Erdgas so tief gesenkt werden, dass die strengsten Emissionsvorschriften (SULEV) erfüllbar werden. Zudem besteht in einem für reinen Erdgasbetrieb ausgelegten Fahrzeug die Möglichkeit, die Kompression zu erhöhen und die Drosselverluste zu reduzieren, so dass die Energieeffizienz gegenüber dem saugrohreingespritzten Benzinbetrieb um 5 bis 10 % verbessert werden kann. Der Dieselmotor behält im städtischen Betriebsbereich einen Verbrauchsvorteil von ca. 15–20 % gegenüber dem Benzinmotor.

Ein Hybridantrieb besteht aus einem Elektromotor und einem Verbrennungsmotor. Gegenüber den ersten Hybridantrieben verfügen heutige Konzepte nicht mehr über die spezifische Eigenschaft, eine gewisse Strecke nur rein elektrisch angetrieben zurücklegen zu müssen. Vielmehr steht der Wirkungsgrad des Antriebes im Mittelpunkt. Mit dem Elektromotor wird gefahren, falls die benötigte Energie dadurch kleiner wird als beim Betrieb mit dem Verbrennungsmotor. Die elektrische Leistung bei diesen «Mild-Hybrid»-Konzepten ist

meist kleiner als 25 % der Leistung des Verbrennungsmotors.

Die Hauptvorteile liegen in einem möglichen Start-Stop-Betrieb, der kurzfristigen Unterstützung des Verbrennungsmotors in dynamischen Betriebsphasen (Beschleunigung) und der Nutzung der Bremsenergie sowie einer effizienteren Bereitstellung der elektrischen Bordnetzleistung. Weiter kann die Elektromaschine auch zur Schwingungsdämpfung eingesetzt werden.

Die Leistungsfähigkeit des Antriebes wird massgeblich durch die Kapazität der Batterie bestimmt, wobei die Tendenz Richtung 42-V-Batterie geht. Meist steht eine Bleibatterie zur Diskussion, die allenfalls mit Supercaps kombiniert für höhere Kurzzeitleistungen genutzt wird. Durch die Integration der Elektromaschine in den Antrieb kann der Verbrauch gegenüber dem konventionellen Antrieb (Verbrennungsmotor mit Getriebe) nochmals um ca. 15 % reduziert werden.

Kalte Energie aus der Zelle

Mit dem Einsatz einer Brennstoffzelle wird die Energie nicht mehr über Wärme in mechanische Leistung umgesetzt, sondern es wird direkt durch einen elektrochemischen Prozess elektrischer Strom erzeugt. Dabei besteht die thermodynamische Wirkungsgrad einschränkung von Carnot nicht mehr. In der automobilen Anwendung steht die Niedertemperaturbrennstoffzelle – die Polymer-Elektrolyt-Membran-Brennstoffzelle (PEM-BZ) – im Vordergrund. Sie setzt Wasserstoff mit Luftsauerstoff in Wasser um und erzeugt elektrische Energie. Das Herzstück ist eine protonenleitende Membran, die für Elektronen nichtleitend ist, so dass diese über einen externen Pfad auf die Gegenseite der Membran geführt werden müssen und auf diesem Weg als elektrischer Strom genutzt werden können. Der Wirkungsgrad dieser elektrochemischen Umwandlung nimmt mit zunehmender Leistung monoton ab und erreicht bei Nennleistung einen minimalen Wert von ca. 50 %. Pro Zelle wird eine Nutzspannung von 0,6 bis 1 Volt erzeugt. Zur Erzielung einer technisch sinnvoll nutzbaren Spannung werden viele Zellen in Serie geschaltet, wobei Spannungen von einigen 100 Volt keine Seltenheit sind. Diese Zellenstapel sind passive Komponenten, die keine bewegten Teile aufweisen. Sie müssen mit den benötigten Medien (Wasserstoff als Treibstoff, Luftsauerstoff als Oxidationsmittel und



1

HY.Power unterwegs vor dem Paul Scherrer Institut

2

Angetrieben mit Wasserstoff ist das Brennstoffzellenfahrzeug HY.Power unterwegs auf den Simplonpass

(Bilder: Paul Scherrer Institut PSI)

Kühlwasser) versorgt werden. Die dazu notwendigen Hilfsaggregate verbrauchen einen Teil der erzeugten Elektrizität, so dass für den Nutzer eine reduzierte Leistung zur Verfügung steht. Gleichzeitig wird dadurch der Umsetzungswirkungsgrad des Brennstoffzellensystems reduziert.

Beim Brennstoffzellenantrieb erfolgt der gesamte Antrieb des Fahrzeugs über einen Elektromotor. Dies hat zwei Vorteile. Zum einen kann die Nennleistung des Motors gegenüber einem vergleichbaren Verbrennungsmotor deutlich reduziert werden, da im Fahrbetrieb meist nicht die Nennleistung, sondern der Verlauf des Drehmoments entscheidend ist. Beim Elektromotor steht das maximale Drehmoment meist schon ab Stillstand zur Verfügung, so dass sehr gute Beschleunigungswerte erzielt werden können. Zudem kann ein Elektromotor kurzfristig bis zur doppelten Leistung überlastet werden, was das Leistungsgewicht zusätzlich verbessert. Der zweite Vorteil ist der deutlich breitere

nutzbare Drehzahlbereich der Elektromaschine. Als Konsequenz kann das Getriebe meist einfacher gestaltet werden, teilweise kann ein Schaltgetriebe sogar ganz entfallen, was zu Gewichts- und Kosteneinsparungen führt.

Ganzheitliche Bilanz

In einem weiten Lastbereich kann das Brennstoffzellensystem mit einem Wirkungsgrad oberhalb von 40 % betrieben werden. Zusammen mit dem Elektromotor kann ein Wirkungsgrad im durchschnittlichen Verkehr von rund 35 % erzielt werden. Dies stellt für das Brennstoffzellenfahrzeug eine Halbierung des Energieverbrauchs im Stadtverkehr gegenüber dem saugrohreingespritzten Benzinfahrzeug dar.

Zur Beurteilung des Verbrauchsvorteils im Fahrzeug (Tank zum Rad) muss auch der Energieaufwand zur Erzeugung des Treibstoffes berücksichtigt werden. Dabei stellt der Wasserstoff einen Energieträger dar, er ist aber keine Primärenergiequelle. Wird der Wasserstoff aus fossilen Energiequellen hergestellt (in diesem Falle meist Erdgas), bleibt der Brennstoffzellenantrieb zwar immer noch die energetisch sinnvollste Lösung, der Vorsprung gegenüber einem Hybridkonzept mit Verbrennungsmotor schmilzt aber auf wenige Prozentpunkte. Bei der Verwendung von Strom aus dem europäischen Strommix mit seinem erheblichen Anteil an durch Kohleverbrennung erzeugtem Strom muss sogar mehr Energie aufgewendet werden als bei einem Benzinmotor.

Zieht man aber in Betracht, dass die Energieträger für den Verkehr dereinst mehrheitlich auf regenerativen Energieträgern (beispielsweise Solarenergie) basieren sollen, käme der Effizienzvorteil der Brennstoffzelle wieder voll zum Tragen.

Bis dahin sind jedoch noch verschiedene technische Lösungen zu suchen, die Brennstoffzellen zu einer kostengünstigen, zuverlässigen und effizienten Technologie der Energieumwandlung im Auto werden lassen.

Dr. sc. techn. Philipp Dietrich
Koordinator Technologietransfer
Paul Scherrer Institut PSI
CH-5232 Villigen
philipp.dietrich@psi.ch