

04.04.2019



Toyota gibt Hybrid-Patente frei

Die Japaner wollen 20 000 Patente zur Verfügung stellen, um den Kombiantrieb aus Elektro- und Verbrennungsmotoren zu fördern - und ihre Vormacht zu sichern.

MARTIN KÖLLING, MARKUS FASSETOKIO, MÜNCHEN

Im Kampf um die Antriebstechnik der Zukunft wagt Toyota einen großen Schritt. Der Weltmarktführer in der Hybridtechnik wird einen Großteil seiner rund 20 000 Patente für die Kombination von Elektro- und Verbrennungsmotoren veröffentlichen.

Toyota will die meisten der neuesten Patente, die sich auf Motoren, Kontrollsysteme und Brennstoffzelle beziehen, kostenfrei für die Rivalen zugänglich machen. Dies gab das Unternehmen am Mittwoch bekannt. Außerdem plant es, gegen eine Gebühr anderen Herstellern bei Entwicklung und Verkauf elektrifizierter Antriebe zu helfen.

Für Toyota ist die Freigabe seiner Schlüsselkompetenz eine strategische Wende. Bis vor Kurzem hütete der Konzern die Hybridtechnik wie ein Staatsgeheimnis. Kein anderer Autohersteller hat den Kombiantrieb aus Elektro- und Verbrennungsmotor so konsequent ausgebaut wie Toyota. Während die deutschen Hersteller Anfang des Jahrzehnts noch glaubten, mit dem Dieselantrieb die Weltmärkte erobern zu können, holten die Japaner ihren Antriebszwitter aus der Nische in den Massenmarkt. Allein 2017 verkaufte Toyota 1,5 Millionen Hybride - mehr als zehn Prozent des Absatzes.

Doch nun will Toyota offenbar mit allen Mitteln die Verbreitung der Technik erhöhen und damit die Kosten für die Komponenten senken. Einen ersten Schritt hatte der Konzern bereits gemacht und angekündigt, seine Hybridtechnik an andere Hersteller zu verkaufen. Mazda plant schon Hybride mit Toyotas Technik, Suzuki kündigte den Einsatz von Toyotas Technik erst vorigen Monat in einer Technik-Allianz an. Experten rechnen zudem mit großem Interesse aus China. Denn dort drängt die Regierung auf eine rasche Elektrifizierung der Antriebe. Mit dem Volvo-Eigner Geely verhandelt Toyota bereits über eine Kooperation.

Doch hinter Toyotas Schritt stecke keineswegs die rein altruistische Sorge um die Umwelt, meint Chris Richter, Autoanalyst der CLSA in Tokio. "In einer Zeit, in der die Industrie zu reinen Elektroautos rennt, versucht Toyota damit, die Hybridtechnik relevant und die Produktion von Komponenten hochzuhalten." Und der Grund ist ironischerweise eine unbeabsichtigte Nebenwirkung des eigenen Erfolgs, die den Konzern kalt erwischt hat.

"Die meisten Hersteller haben Hybride wegen Toyotas großer Patent-Mauer gemieden und stattdessen zu batterieelektrischen oder Plug-in-Hybriden tendiert", erklärt Richter. Dies

könne allerdings früher zu einer Verbreitung von Null-Emissionsautos führen, als Toyota eingeplant habe, und damit den Wert seiner Hybridtechnologie mindern. Wie schmerzhaft die Abschreibung hoher Investitionen in eine lieb gewonnene Antriebstechnik ist, erfahren gerade die deutschen Hersteller bei Dieselmotoren. Toyota könnte nun Gleiches drohen, allerdings mit weit geringeren Folgen. "Dies ist eine stillschweigende Anerkennung, dass die Zeit für die Hybridtechnik abläuft", meint Richter.

Volkswagen und General Motors setzen auf reine Stromer

Dass Toyota mit seiner Paradedisziplin ins Abseits zu fahren droht, liegt auch am radikalen Strategieschwenk der größten Konkurrenten. So hat Volkswagen-Chef Herbert Diess den Konzern auf einen konsequenten Elektrokurs eingeschworen. In den kommenden Jahren will VW 44 Milliarden Euro in die Batterietechnik investieren und bis 2028 rund 70 Modelle auf dem Markt haben. Bis Ende des kommenden Jahrzehnts dürfte dann fast jedes zweite neu verkaufte Auto aus dem VW-Konzern einen reinen Elektroantrieb haben. Hybride spielen in der neuen VW-Strategie kaum eine Rolle. Der Antriebszwitter ist aus Sicht der Wolfsburger nur eine teure Übergangstechnik, für die sich keine großen Investitionen mehr lohnen. Das sieht auch General Motors so: Der größte amerikanische Autokonzern hat Ende 2018 die Produktion des Plug-in-Hybriden "Chevy Volt" eingestellt. Auch GM setzt nun nur noch auf reine Stromautos.

Damit haben zwei der drei größten Autohersteller der Welt den Hybrid praktisch abgeschrieben. Das wiederum ist ein Problem für BMW und Daimler, die Hybridmotoren noch lange einsetzen wollen. Mitte März rasselte Diess mit BMW-Chef Harald Krüger aneinander, weil der VW-Boss mit einem Konzeptpapier in Berlin dafür warb, künftig ausschließlich reine Elektroautos zu fördern. Nun suchen die Kontrahenten einen Kompromiss, den sie der Politik unterbreiten wollen.

Denn welcher Antrieb sich am Ende durchsetzt, hängt auch davon ab, was der Staat bereit ist zu subventionieren. Zurzeit ist trotz des Abgasskandals und trotz drohender Fahrverbote der Diesel in Europa immer noch die beliebteste Antriebsart, auch weil er steuerlich üppig protegiert wird. Hybridantriebe sind in der Anschaffung drei- bis viertausend Euro teurer, reine Stromer bis zu zehntausend. Schon Diess' Vorgänger Matthias Müller forderte, die Dieselsubventionen zu kürzen und die Elektroförderung hochzufahren.

Für die Autokonzerne ist die Antriebsfrage eine Wette auf die Zukunft, da niemand genau weiß, in welcher Weltregion sich welcher Antrieb durchsetzen wird. So geht BMW davon aus, dass in den USA noch lange Verbrennungsmotoren dominieren werden. In China hingegen werde sich relativ schnell die Elektromobilität durchsetzen. Auch in Europa zwingt die Klimagesetzgebung die Hersteller zu einer schnellen Einführung von Stromautos.

"Klar ist: Keiner kann sich alle Optionen mehr alleine leisten", sagt ein deutscher Automanager. "Jeder sucht Plattformen und Partner, auf denen man sich Kosten und Risiken teilt." Bis Ende 2020 werden sich die großen Allianzen gefunden haben, bis dahin loten die Beteiligten ihre Chancen und Möglichkeiten aus. Selbst die größten Rivalen finden so zusammen: Seit Monaten loten BMW und Daimler intensiv Möglichkeiten zur Kooperation aus. Eine Allianz für die Entwicklung des autonomen Fahrens steht bereits, über die Entwicklung einer gemeinsamen Elektroplattform wird heiß diskutiert.

Toyota gilt in diesem Spiel als ein potenzieller Partner, der sich noch nicht festgelegt hat. Bislang fehlt Toyota ein Elektroauto für den Massenmarkt. Doch tatsächlich hat der Konzern vollelektrische Autos nie ignoriert. Bereits in den 1980er-Jahren begannen die Japaner eine eigene Entwicklung. 2012 brachte der Autobauer sogar einen kleinen Zweisitzer namens eQ auf den Markt, der seine Kraft nur aus Akkus schöpfte.

Zudem ist Toyota einer der Pioniere bei der nächsten Akkugeneration, den Feststoffbatterien. Die sollen eine weit höhere Energiedichte als die bisherigen Lithium-Ionen-Akkus haben und sich weit schneller laden lassen. Toyota plant, die Akkutechnik in den ersten Jahren der kommenden Dekade einsetzen zu können. Zudem sind die Japaner weltweit führend in der Brennstoffzellentechnik, bei der Strom aus der Fusion von Wasser- und Sauerstoff gewonnen wird. Toyotas Ingenieure hielten die Reichweite von Elektroautos lange Zeit für zu miserabel.

Toyotas Hybride erfüllen die EU-Klimavorgaben

Lange lagen die Japaner mit ihrer Einschätzung richtig. 1997 startete der erste Prius im Markt. Seither hat Toyota 13 Millionen Hybride verkauft und die Kosten fast auf das Niveau von Benzinern gesenkt. Zudem ist Toyota einer Analyse des Beratungsunternehmens PA Consulting zufolge dank seiner Hybride einer der wenigen Autohersteller, der die kommenden europäischen Abgasnormen unterschreiten kann.

Bis zum Jahr 2020 müssen die Hersteller die Kohlendioxidemissionen ihrer Flotten auf unter 95 Gramm pro Kilometer senken oder mit Strafzahlungen rechnen. Für Toyota sagen die Berater allerdings voraus, dass die Emissionen bis 2021 von derzeit 103 auf 87,1 Gramm fallen könnten. Dahinter steht die Annahme, dass Hybride fast drei Viertel von Toyotas Europa-Absatz ausmachen werden.

Ob Toyotas Plan aufgehen wird, die Hybridtechnik zu verbreiten und durch Zulieferungen noch einmal abzukassieren, ist offen. Der Konzern hat 2015 bereits mehr als 5 000 Patente für seine Brennstoffzellentechnik veröffentlicht, um die Entwicklung zu beschleunigen. Doch der Erfolg dieser Aktion war eher bescheiden. Toyota hat nach eigener Aussage Verträge für die kostenlose Abgabe von zehn Patenten unterzeichnet.

[Zurück zur Presse-Übersicht](#)

Absatz

13 Millionen Hybridautos hat Toyota seit 1997 verkauft.

Quelle: Unternehmen

Toyota versucht, die Hybridtechnik relevant und die Produktion von Komponenten hochzuhalten.

Chris Richter, Analyst

Jeder sucht Plattformen und Partner, auf denen man sich Kosten und Risiken teilt.

Deutscher Automanager