



Mehr Wert.
Mehr Vertrauen.

Rede zur Eröffnung des neuen TÜV SÜD Mobilitäts- und Antriebszentrums Heimsheim

Pascal Mast

Leiter Operations Automotive in Deutschland bei TÜV SÜD

Sehr geehrte Vertreter der Presse, verehrte Gäste und Kollegen,

auch ich möchte Sie hier in unserer erweiterten Prüfeinrichtung MAZ begrüßen. Und als Hausherr zusammen mit Romeo Ciubotaru will ich Ihnen zusätzlich ein paar Details zum neuen Mobilitäts- und Antriebszentrum erläutern und auch einen Ausblick auf die weiteren Entwicklungen im Bereich der Emissionsmessungen bieten.

Aus technologischer Sicht ist das MAZ ein echtes Zukunftsprojekt!

Mit den technischen Einrichtungen decken wir nicht nur Prüfungen für die Zulassungen von Fahrzeugen heute weltweit ab. Sondern wir blicken hier weit nach vorne in die Zukunft des Autos insgesamt. Inklusiv neuer Antriebstechnologien, wie etwa Plug-in-Hybrid und Elektrofahrzeuge, oder immer strenger werdenden Emissionsvorgaben.

Verehrte Gäste, Herr Fruth hat es bereits gesagt: Die Mobilität steht insgesamt vor enormen Veränderungen. Und das auch nicht erst seit heute. Klimawandel, Emissionen, verändertes Mobilitätverhalten, aber auch zunehmend infrastrukturelle Herausforderungen sind die Gründe dafür. Die Antworten: Alternative Antriebe für weniger Emissionen und automatisiertes Fahren für noch mehr Sicherheit.

Unsere gewohnte Mobilität steht vor einem ganz grundsätzlichen Wandel. Das gesamte automobilen Ökosystem verändert sich. Damit erzähle ich Ihnen sicher nichts Neues – das ist mir schon klar.

Aber was heißt das für TÜV SÜD? Was bedeutet das für Homologation, Testing, Hauptuntersuchungen oder Zertifizierungen?

Insgesamt gehen wir immer mehr weg von der Betrachtung einzelner Fahrzeuge. Fahrzeugsicherheit – das bedeutet heute vielmehr auch Funktionale Sicherheit, Software und Cyber Security. Bei den Emissionsuntersuchungen arbeiten wir heute zusätzlich mit dem Auslesen der Fahrzeugdaten – für eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse und für den Plausibilitätscheck zu unseren Messergebnissen.

Und auch für Felduntersuchungen eröffnet uns diese digitale Entwicklung Möglichkeiten, das Thema Mobilität ganz allgemein neu zu denken und zu formulieren. Stichworte dazu sind beispielsweise Over-the-air Inspection oder auch Software-Updates.

Was bedeutet das für das MAZ ganz konkret?
Welche Tests führen wir hier durch?

Ganz grundsätzlich bieten wir die gesamte Palette von Testszenarien für die Typzulassungen von Fahrzeugen auf der ganzen Welt an.

Diese Tests, verehrte Damen und Herren, beginnen schon sehr früh in der Entwicklungsphase eines neuen Automobils. Entwicklungsbegleitend wird in jeder Phase sichergestellt, dass das Fahrzeug auch die Zulassungsvoraussetzungen für die angestrebten Märkte von vornherein erfüllt. Bis hin zu den Prüfungen für die Typzulassung insgesamt.

Eine besondere Anforderung an die Entwicklungspartnerschaft mit OEM und Zulieferern besteht in der Vertraulichkeit. Das betrifft nicht nur die Prototypen selbst, die wir ja schließlich bereits in einer sehr frühen Phase testen – dafür haben wir speziell abgesicherte Bereiche.

Das gilt noch viel mehr für die vertraulichen Daten und deren Weiterleitung und Verwendung. Hier setzen wir von Beginn an auf den neuen Standard: TISAX.

Trusted Information Security Assessment Exchange

TISAX stellt unternehmensübergreifend und auf einer einheitlichen Basis den Austausch von vertraulichen Prüfergebnissen im Automotive-Sektor sicher.

Verehrte Gäste, Partner sind wir aber nicht nur in der Entwicklung und in der Zulassung. Selbst wenn die Autos einmal zugelassen sind, wird die Produktion weiter stichprobenartig überprüft. Die sogenannten „Conformity of Production“-Tests machen einen weiteren großen Anteil unseres Testalltags aus. Dazu kommen Entwicklungstests an Katalysatoren, Benchmark-Tests, Applikationsuntersuchungen sowie ein Zulassungs- und Genehmigungsservice.

Diesel, Benzin, Hybrid oder reines Elektrofahrzeug – das spielt dabei keine Rolle. Auf unseren 6 Rollenprüfständen werden die Emissionen aller Antriebsarten geprüft und auf ihre Umweltverträglichkeit getestet.

Dabei können die Energieträger Tank (Benzin, Diesel, Gas), Netzenergie und Rekuperation miteinander betrachtet werden. Für den Hybrid-Antrieb heißt das beispielsweise: Der Stromverbrauch fließt in die Bilanz mit ein. Der Energieverbrauch setzt sich also aus mehreren Energieträgern zusammen, die man auf Basis der Messungen am Prüfstand bewerten kann.

Alles in allem – und das glaube ich, zeigt dieser kurze Überblick ganz gut – ist das MAZ DIE zentrale Anlaufstelle für alle OEM und Engineering Dienstleister.

Mit einer Kapazität von jetzt 25.000 Einheiten pro Jahr sind wir dafür auch sehr gut ausgestattet.

Verehrte Gäste, alle Prüfungen, die wir hier durchführen, finden nach fest vorgeschriebenen Vorgaben statt. Basis dafür in Europa ist der seit 2017 schrittweise eingeführte WLTP.

Das steht für Worldwide harmonized Light Vehicle Test Procedure und ist heute in weiten Teilen die Grundlage für Emissionstests auf der ganzen Welt.

Mit dem neuen Standard wird einerseits dafür gesorgt, dass die Zulassungsvorgaben für Fahrzeuge für viele zentrale Märkte harmonisiert und Marktzugänge damit insgesamt erleichtert werden.

Andererseits werden Fahrzeuge näher am realen Fahrbetrieb getestet als beim Vorgänger NEFZ.

Stichworte dazu sind:

- Fahrzeugeinteilung nach Gewichts-/Leistungsklassen
- höhere Geschwindigkeiten
- längere Prüfzeiten
- dynamische Fahrprofile
- fahrzeugspezifische Schaltpunkte
- und ergänzend: Prüfung im realen Fahrbetrieb, RDE

Bevor die Fahrzeuge für die Fahrzyklen auf den Rollenprüfstand kommen, werden sie nach den WLTP-Vorgaben vorkonditioniert. Dazu gehört unter anderem eine vorgegebene Abstellphase bei konstant 23 Grad oder 14 Grad Celsius. Deshalb brauchen wir hier in diesen Bereichen stabile klimatische Bedingungen und auch so viel Platz. Auf vier Ebenen können wir die Fahrzeuge hier auf die Prüfungen vorbereiten.

Dass wir hier nach allen weltweit gültigen Standards und nicht nur nach WLTP messen – das haben Herr Fruth und ich ja bereits erwähnt.

Verehrte Gäste, Journalistinnen und Journalisten, die Zukunft des Autos ist immer mehr elektrisch.

Wie wir Plug-in-Hybride und reine Elektrofahrzeuge prüfen, möchte ich Ihnen deswegen auch zeigen.

Bei den Plug-in-Hybriden kommt es natürlich hauptsächlich darauf an, aus dem Mix der beiden Motoren auf realistische Verbrauchs- und Emissionsvorgaben sowie Reichweiten zu kommen.

Eine große Rolle dabei spielt das Thema Nutzungsverhalten. Denn wie das Auto gefahren wird, wie groß etwa die elektrischen Anteile sind oder wie oft die Batterie geladen wird, das hängt in der Realität letztendlich vom Fahrer ab.

Deswegen haben wir ja auch aktuell eine breite Diskussion über den Sinn von Förderungen solcher Autos.

Auf der Zulassungsseite liefern wir zur Diskussion belastbare Messergebnisse auf der Rolle.

Durch diese Ergebnisse inkl. der Bewertung von Verbrenner und Elektroanteil sind wir in der Lage, Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge miteinander zu vergleichen. Und wir haben damit auch eine Grundlage für den Abgleich mit den reinen Verbrennern.

Zu den reinen Elektrofahrzeugen: Hier stehen Stromverbrauch und Reichweite im Fokus.

Für die Reproduzierbarkeit und Vergleichbarkeit der Daten sind auch hier Faktoren wie die Temperatur, der Ladezustand der Batterie oder der Rollwiderstand wichtig.

Das Procedere für die Fahrzeugzulassung folgt bekannten Schemata. Die Prüfung beinhaltet WLTP-Fahrzyklen und Konstant-Fahrten zur Entladung sowie ein neuerliches Laden der Batterie.

Ergebnisse sind dann die elektrische Reichweite und ein berechneter Energieverbrauch, bezogen auf die Fahrstrecke.

Soweit ein paar detaillierte Einblicke in die Arbeitsweise des MAZ. Lassen Sie mich zum Schluss noch auf die weiteren Entwicklungen im Bereich der Emissionsregularien schauen.

Und da haben wir ganz aktuell die Umsetzung der EU-Richtlinie 2018/858 zur behördlichen Marktüberwachung, die seit dem ersten September umgesetzt werden soll. Demnach müssen die Mitgliedstaaten eine Behörde benennen, die die ISC (In Service Compliance)-Tests kontrolliert.

Bei 40.000 zugelassenen Fahrzeugen muss eines entnommen und gesondert geprüft werden.

Hier wird deutlich, wie hoch die Anforderungen insgesamt sind.

Einen regelrechten Sprung bedeutet die neue Abgasnorm Euro 7 oder "post Euro 6" Zukünftig – dessen Einsatzdatum wir noch nicht kennen – sollen beispielsweise Diesel und Benzinler weitestgehend gleichgestellt werden. Und bei den Stickoxiden sollen die Grenzwerte noch einmal sehr deutlich gesenkt werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich gleich auf unseren Presse-Workshop zu Euro 7 hinweisen, der Anfang 2021 auch hier in Heimsheim stattfinden wird.

Verehrte Gäste, lassen Sie mich zum Schluss noch einmal auf die Zahlen des MAZ eingehen und auf ein paar Highlights aus den technischen Daten hinweisen.

Sie sehen: Die Technische Ausstattung ist hier nicht nur auf dem allerneuesten technologischen Stand. Hier spiegeln sich auch internationale Anforderungen wider. Die Technik trägt auch zukünftigen Entwicklungen Rechnung.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Jetzt darf ich Sie zu einem Rundgang durch das neue MAZ und Get Together einladen. Sie bekommen noch einmal einen ganz praktischen und persönlichen Eindruck davon, wie unsere Experten die Emissionen von Fahrzeugen unter die Lupe nehmen.

Wir - meine Kollegen und ich - stehen gerne für Fragen zur Verfügung. Am besten vor Ort an den Prüfständen.