

Kampf gegen die Müllflut in der Batteriefabrik

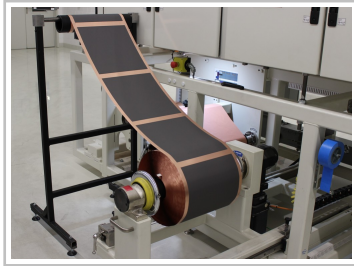
Von Guido Reinking

Eine Fabrik für Batteriezellen produziert zunächst vor allem eines: Müll. „80 Prozent Ausschuss sind im ersten Jahr nicht ungewöhnlich“, sagt Tal Sholklapper, Mitgründer von Voltaiq. Das 2012 gegründete Unternehmen aus dem Silicon Valley hat sich auf die Qualitätssicherung in der Batterieherstellung mittels Daten spezialisiert. Das Problem: Erst nach drei Jahren haben viele Batteriewerke ein akzeptables Qualitätsniveau erreicht und laufen stabil mit einer Fehlerquote von zehn Prozent – was immer noch viel ist.

In der Automobilherstellung werden Fehler im tausendstel Prozentbereich gemessen. Nicht so bei der Zellfertigung für batterieelektrische Autos. Damit sich der Ausschuss in Grenzen hält und die Qualität neuer Batteriewerke schneller steigt, hat Voltaiq eine Software entwickelt, die den großen Datenstrom aus der Fertigung verarbeiten kann. „Zehn Prozent Ausschuss sind das Ziel. Manche Werke brauchen drei Jahre, um dorthin zu kommen“, so Sholklapper. Viel zu lange. Denn damit gehen hohe Kosten einher, die letztlich in den Preis einer Antriebsbatterie für Elektroautos einfließen. Sollen die Fahrzeuge preiswerter werden, muss die Fehlerquote eingedämmt werden.

„Die chinesischen Hersteller schaffen es mit ihrer jahrelangen Erfahrung viel schneller, die Fehlerquote zu senken“, sagt Sholklapper. So fertigt BYD seit 20 Jahren Batterien für Telefone, Computer und nun auch für die eigenen Autos. Eine hohe Ausschussquote verzögert das Erreichen der Gewinnschwelle – was bei einem Investment von 5 Mrd. Euro besonders schmerzlich ist. (aum/gr)

Bilder zum Artikel



VW Center of Excellence „Batteriezelle“: Anoden-Coil beschichtet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW
