

# Steckdose statt Zapfsäule?



**Das Elektroauto ist in aller Munde. Wird die Steckdose die Zapfsäule demnächst verdrängen? Wird es auf den Straßen bald nur mehr summen statt brummen? Experten winken ab, die immer effizienteren Verbrennungsmotoren werden noch gut 20 Jahre dominieren. Welch große Bedeutung die E-Mobilität im Volkswagen-Konzern dennoch hat, zeigte sich zuletzt beim Pariser Autosalon.**

Batterie statt Benzintank ist trendy. Als die Treibstoffpreise vor drei Jahren in lichte Höhen ausschlugen, wurde das Thema zum medialen Dauerbrenner. Nicht das erste Mal übrigens. Das war auch nach der sogenannten Benzin-krise anfangs der 70er-Jahre so und wiederholte sich zur Zeit des ersten Irak-Kriegs, als in Kuwait die Ölquellen brannten. Strom – sauber, erneuerbar und auch im eigenen Land erzeugbar – wurde als Retter der Mobilität gepriesen. Abgesehen von den frühen Jahren des Automobils, als wirklich der Großteil der Wagen elektrisch unterwegs war, spielte sich die elektrische Revolution auf den Straßen bisher aber nur auf dem Papier ab. Was nicht heißen soll, dass dieses Thema in den Entwicklungslabors nicht schon lange eines ist.

1992 ließ Volkswagen etwa mit dem Golf CitySTROMer aufhorchen, der 20 kW auf die Straße brachte und 40 bis 70 Kilometer schaffte. Es blieb bei der veranschlagten Kleinserie, die Nachteile in Sachen Reichweite und Leistung waren noch zu dominant; zumal die damals einsetzenden TDI neue Verbrauchsrekorde aufstellten. Dennoch wurde das Thema E-Mobilität im Volkswagen-Konzern aktiv

weitergedacht und so viel steht heute fest: Reine Elektroautos werden in wenigen Jahren eine neue Nische im weitgefächerten Autoangebot eröffnen und für gewisse Einsatzbereiche eine praktikable Alternative zu den Modellen mit Verbrennungs- und Hybridmotoren darstellen.

Im Volkswagen-Konzern besteht jedenfalls der Ehrgeiz und ist es zugleich Chefsache, die technische Kompetenz anhand des Elektroautos zu beweisen. Die Ziele dazu sind klar gesteckt. Dazu Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der VW AG: „Unser Ziel ist die Marktführerschaft in der E-Mobilität bis 2018. Wir wollen einen Anteil von drei Prozent Elektrofahrzeugen innerhalb unserer gesamten Angebotspalette erreichen“. Obwohl diese Volumenseinschätzung die mittelfristigen Grenzen des Elektroautos erkennen lässt, sind die Voraussetzungen zum Erreichen dieses Marktanteils schon gut absehbar. Für die Kurzstrecke bis 150 Kilometer ist das Elektroauto bereits heute technisch geeignet. Eine Strecke, die das Pendeln zum Arbeitsplatz und die restlichen täglichen Fahrten in der Freizeit in den meisten Fällen abdeckt.

## E-Zukunft bei Volkswagen

Volkswagen wird 2011 eine Testflotte von 500 Golf mit Elektroantrieb in verschiedenen Ländern vom Stapel lassen. Das erste rein elektrisch betriebene Serienauto von VW wird 2013 der E-UP sein. Das Modell wird auf der nächsten Jahr einsetzenden VW „New Small Family“ basieren und wurde in Form einer Studie bereits vorangekündigt. Als Konzeptfahrzeug erbringt der Kleinwagen eine Dauerleistung von 40 kW, beschleunigt in 11,3 Sekunden auf 100 km/h, erreicht 135 km/h und hat mit seinen Lithium-Ionen-Batterien maximal 135 Kilometer Reichweite. Anschließend an den E-UP wird der E-Golf und der E-Jetta erscheinen. Auch vom Elektro-Golf wurde bereits eine Studie präsentiert, die ähnlich ausgelegt ist, wie sein kleinerer Markenbruder.



## Audi unter Strom

Bei Audi laufen die Aussichten auf das Elektroauto unter dem Namen „e-tron“ zusammen. Der dritte Spross dieser Conceptcar-Reihe, der e-tron Spyder, wurde soeben auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt. Diesmal zeigte sich der Supersportwagen in offener Version, angetrieben von einer weiteren Spielart eines neuen Aggregates: nämlich als Plug-In-Hybride mit Verbrennungs- und E-Motor (die Batterien werden mit Netzstrom aufgeladen). Der Biturbo-V6 TDI (extrem sparsam mit 2,2 l auf 100 km!) des Zweisitzers leitet 300 PS an die Hinterräder, dazu kommen zwei insgesamt 64 kW starke E-Motoren als Vorderradantrieb. Die Aggregate können gemeinsam zum Beschleunigen genutzt werden oder alleine zum Einsatz kommen. Elektrisch geht das bis zu 50 Kilometer und 60 km/h. Zuvor hatte Audi bereits zwei anders konzipierte, rein elektrisch angetriebene Versionen des e-tron vorgestellt. Einmal mit 313 PS aus vier E-Motoren auf Hochleistung getrimmt (4,8 Sekunden auf 100 km/h, 250 km Reichweite) und einmal als gemilderte Version mit zwei E-Motoren und 204 PS. Welches Konzept sich auch durchset-

zen wird, der e-tron wird als erstes E-Auto von Audi Ende 2012 in einer Kleinserie erscheinen. Mit einem hoch interessanten Antriebskonzept wartet eine weitere, ebenfalls in Paris gezeigte Modellstudie von Audi auf. Der A1 e-tron hat zusätzlich zu seinem 102 PS E-Motor einen kleinen Wankelmotor (1,9 l/100 km), der als sogenannter „Range-Extender“ einzig die Aufgabe hat, die Batterie bei Bedarf nachzuladen. 250 Kilometer Reichweite sind somit drinnen.

## Spannung bei Seat

Elektrifizierend im Sinne von aufregend gestylt zeigte sich in Paris der neue Entwurf von Seat in Sachen E-Auto. Das 2+2-Sportcoupé IBE wird als Beitrag für die städtische Mobilität von morgen verstanden. Bei diesem reinen Elektrofahrzeug wurde besonders darauf Bedacht genommen, die Batterie platzsparend unterzubringen. Durch eine neu entwickelte, besonders kompakte Einzelradaufhängung konnte diese komplett unter dem Laderaumboden platziert werden. Mit 102 PS ist der leichte Flitzer (20 cm kürzer als der Ibiza) gerüstet für eine Beschleunigung auf 100 km/h in unter 10 Sekunden und für 160 km/h Spitze. Die

Reichweite beträgt 130 km. Wie es sich für eine Studie gehört, sind im Seat IBE auch zahlreiche neue Detail-Ideen (hier insbesondere aus dem Multimedia-Bereich) angedacht.

## Škoda elektrisch

Ebenfalls ganz auf Strom setzt Škoda mit der Paris-Studie Octavia Green E Line. Schon nächstes Jahr wird eine Testflotte von diesem Modell starten. Auch hier wurde eine sehr platzsparende Unterbringung der Lithium-Ionen-Akkus (315 kg) im Modulboden des Combi zuwege gebracht (490 l Ladevolumen bleiben). Mit seinem auf 82 PS Dauerleistung eingestellten E-Motor erreicht dieser Octavia 135 km/h und passiert nach 12 Sekunden die 100 km/h-Schwelle. Seine Reichweite von 140 Kilometern liegt im Bereich des überwiegenden täglichen Bedarfs. Die Batterie kann alternativ zur Aufladung in der Nacht mit Starkstrom auch in vier Stunden aufgewertet werden.

Zusammenfassend gilt: Elektroautos werden vorerst einmal nicht wie der Blitz einschlagen. Aber man darf gespannt sein. <