
VW will E-Mobilität aus der Nische in den Mainstream führen

Von Frank Wald

VW treibt seinen Umstieg in die Elektromobilität voran. Doch um dem E-Auto zum weltweiten Durchbruch zu verhelfen, braucht es bezahlbare Fahrzeuge und eine praxistaugliche Lade-Infrastruktur. Ende nächsten Jahres soll das erste „Elektroauto für alle“ vom Band laufen. Und schon 2020 wollen die Wolfsburger 150 000 E-Autos verkaufen, bis 2025 sollen es sogar mehr als eine Million jährlich sein. „Wir können das“, gibt sich E-Mobilitäts-Vorstand Thomas Ulbrich kämpferisch, „als Volumenmarke führen wir die E-Mobilität aus der Nische in den Mainstream“.

Was auf den ersten Blick wie mutwillige Selbstüberschätzung klingt, könnte jedoch durchaus gelingen. Nicht zuletzt zeigen die Beispiele Touran und Tiguan, dass die entsprechenden Fahrzeugsegmente erst dann durch die Decke gingen, als VW mit seinen Modellen auf der Bildfläche erschien und nach kurzer Zeit die Position des Marktführers eingenommen hatte.

Technologisches Rückgrat der E-Auto-Offensive ist dabei der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB), auf dessen Basis der ID als erstes eigenständiges VW-Elektrofahrzeug ab Ende 2019 in Serie gehen soll.

„Der MEB ist eines der wichtigsten Projekte der VW-Geschichte“, sagt Ulbrich, „ein Technologiesprung wie vom Käfer zum Golf.“ Es ist keine modifizierte Verbrenner-Plattform, wie etwa noch im E-Golf, sondern ein von Anfang an auf reine Elektroautos ausgelegter Baukasten. Damit ermöglicht er nicht nur eine komplett neue Fahrzeugarchitektur, sondern auch vielfältige Gestaltungskonzepte auf ein und derselben Plattform. Das Spektrum reicht hier vom Kompaktwagen über SUV und Van bis zur großen Luxuslimousine. Los gehen soll es 2020 mit dem kompakten ID im Golf-Format. Noch im selben Jahr folgt die SUV-Version im Stil der Studie ID Crozz. 2022 darf mit einem Van nach dem Vorbild des Concept Car ID Buzz und das Serienpendant der letzten Limousinen-Studie ID Vizzion gerechnet werden.

„Wir sind voll im Zeitplan“, sagt Ulbrich. „Die Hardware ist fertig, die Verträge mit den Batterielieferanten sind unterschrieben und in Zwickau haben die Vorbereitungen auf den Produktionsstart begonnen.“ Der sächsische VW-Standort, in dem bislang Passat und Golf produziert werden, soll mit 1,2 Milliarden Euro Investition zum „größten Kompetenzzentrum für Elektromobilität in Europa“ umgebaut werden.

Der MEB stellt aber nicht nur die technische Matrix für alle Modelle der ID-Familie, sondern auch für viele E-Autos der Konzernmarken Audi, Seat, Skoda und VW Nutzfahrzeuge dar. „Er ist die Basis für konzernweit mehr als zehn Millionen E-Autos innerhalb der ersten Welle“, sagt Thomas Ulbrich. Bis Ende 2022 sind mit allen Konzerntöchtern weltweit 27 MEB-Modelle geplant. Das wiederum schafft enorme Skaleneffekte. Soll heißen, durch einheitliche Konstruktion und die hohen Stückzahlen wird die Produktion günstiger und die Autos werden erschwinglicher. Wie viel genau es kosten soll, verraten die Wolfsburger natürlich noch nicht, doch rechnen sie im Moment mit Preisen ähnlich denen eines Dieselmotors. Immerhin hat VW sich auf die Werbefahnen geschrieben, E-Autos „für Millionen, nicht für Millionäre“ zu produzieren. Für Thomas Ulbrich ist das „der Kern der Marke Volkswagen. Innovative Technologien für breite Schichten erreichbar zu machen. Das war so mit dem Käfer, das ist heute so mit dem Golf und das wird in Zukunft auch der

ID leisten“.

Neben einem bezahlbaren Preis steht und fällt die Elektromobilität mit der Reichweite und der Lade-Infrastruktur. Auch an diesen Stellschrauben will VW drehen. Wesentlicher Bestandteil des MEB ist ein neues Hochleistungs-Batteriesystem, das flach und platzsparend im Fahrzeugboden platziert ist. Dank seines modularen Aufbaus und Multi-Zellen-Formats lässt es sich in verschiedenen Leistungsstufen in kleinere und größere ID-Modelle integrieren, mit je unterschiedlichen Reichweiten von 330 bis 550 Kilometer (nach WLTP). Eingesetzt werden kann die Batterie für den Antrieb an einer oder beiden Achsen. Darüber hinaus ist das System schnell-ladefähig und kann über spezielle Ladesäulen mit bis zu 125 kW in 30 Minuten bis zu 80 Prozent aufgeladen werden.

Apropos, auch in Sachen Lade-Infrastruktur geht Volkswagen in die Offensive und präsentiert die erste „Volks-Wallbox“ für das Laden zu Hause oder auf Firmenparkplätzen, das nach VW-Meinung zu 70 Prozent aller Ladevorgänge ausmachen wird. Das einfach zu bedienende Gerät wird ab rund 300 Euro plus Installation mit unterschiedlichen Ladeleistungen ab 11 kW (AC) angeboten. Geplant ist auch eine Gleichstromvariante mit bis zu 22 kW und bi-direktionaler Funktion, die also den Strom wieder ins Netz einspeisen kann und so das angeschlossene ID-Elektrofahrzeug zum Stromspeicher macht.

Die übrigen 30 Prozent aller Ladevorgänge werden nach VW-Analysen unterwegs an öffentlichen Schnell-Ladesäulen und entlang der Schnellstraßen erfolgen. Dafür beteiligt sich VW an dem Joint Venture „Ionity“, das zusammen mit Daimler, BMW und Ford ein Netz von starken Schnell-Ladestationen entlang der europäischen Fernstraßen aufbaut. Bis 2020 sollen 400 solcher „Tankstellen der Zukunft“ mit bis zu 125 kW Leistung in Betrieb sein. Darüber hinaus werden alle 4000 europäischen VW-Händler mit Ladesäulen ausgestattet. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Volkswagen ID.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID Crozz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID Crozz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID Crozz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagens ID-Familie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



ID-Modelle von Volkswagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



MEB-Chassis von Volkswagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



MEB-Plattform von Volkswagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Batteriesystem des MEB von Volkswagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Thomas Ulbrich.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Ionity-Ladesäulen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen