
Seat stellt auf Elektromobilität um

Von Walther Wuttke

Wenn Manager in diesen Tagen die Bilanz des vergangenen Jahres ziehen, beginnen sie ihren Vortrag zumeist mit der Feststellung, „wir waren gut unterwegs, doch dann kam die Pandemie“. Seat-Chef Wayne Griffith macht da keine Ausnahme. „Bis Februar waren wir eine der am schnellsten wachsenden Marken in Europa, doch dann kam Corona und das Jahr verlief ganz anders als geplant“.

Nur noch 427.000 Modelle konnte die spanische Marke des Volkswagen-Konzern im vergangenen Jahr absetzen, was sich in ein Minus von 26 Prozent übersetzt. Am Ende des Jahres stand deshalb auch ein Verlust von 194 Millionen Euro nach Steuern. Während in vielen Ländern der Seat-Marktanteil zurückging, konnte er in Deutschland auf vier Prozent gesteigert werden.

Nun blickt Griffith nach vorne, und die Zukunft der Marke steht dabei unter Strom. Bis zum Jahr 2025 plant Seat Investitionen von fünf Milliarden Euro, die vor allem in die elektrische Mobilität fließen sollen. Das Stammwerk Martorell soll danach in den kommenden Jahren zu einem Elektrostandort mit einer Kapazität von 500.000 E-Mobilen ausgebaut werden und neben den eigenen Modellen auch Fahrzeuge der anderen Volkswagen-Marken Skoda, VW und Audi produzieren. Allerdings hängt die Verwirklichung des ehrgeizigen Vorhabens mit dem Namen „Future Fast Forward“ von der Unterstützung der spanischen Regierung und der Europäischen Union ab. Die Entscheidung über die Hilfen muss, so Griffith, noch in diesem Jahr fallen. Gleichzeitig hofft er, dass eine der von Volkswagen geplanten Batteriefabriken in der Nähe des Seat-Werks entstehen wird.

Seat plant zudem, die Entwicklung der Elektromodelle des Volkswagen-Konzerns in Katalonien zu konzentrieren. Griffith: „Wir planen dafür die Neuausrichtung unseres technischen Zentrums.“ Und: „Wir wollen Spanien elektrifizieren.“ Aktuell rollen vor allem Modelle mit Plug-in-Antrieb in der Seat-Modellpalette. Das erste vollelektrische Auto der Marke wird im Jahr 2025 als E-Mobil für das städtische Umfeld auf den Markt rollen. „Wir wollen mit diesem Fahrzeug in der Größe des Arona die E-Mobilität für ein Massenpublikum attraktiv machen.“ Das Modell zwischen 20.000 und 25.000 Euro kosten.

Ein Jahr vor dem elektrischen Stadtfahrzeug kommt der Cupra Tavascan auf den Markt, der vor zwei Jahren auf der IAA in Frankfurt als Studie gezeigt wurde. Als Basis dient die Volkswagen-Plattform MEB. Noch vor dem elektrischen SUV kommt bereits Ende des Jahres der Cupra Born als kompaktes Elektromodell auf den Markt und liefert einen Beitrag, um die CO₂-Bilanz der Marke zu verbessern. „Mit dem Born wollen wir zeigen, dass Elektromobilität Spaß machen kann“, blickt Griffith nach vorne.

Cupra, vor drei Jahren als eigenständige, sportlich ausgerichtete Marke gegründet, spielt in der Seat-Zukunft eine wichtige Rolle. Seit der Markteinführung wurden insgesamt 70.000 Modelle (im vergangenen Jahr 27.400 Stück) weltweit verkauft, und im kommenden Jahr wird Cupra mit Australien in einem weiteren Kontinent antreten. In diesem Jahr soll sich der Anteil der Performance-Marke am Seat-Absatz auf zehn Prozent verbessern und damit gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Optimierung der CO₂-Bilanz liefern. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Skizze eines für 2025 geplanten Elektroautos von Seat.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Cupra Tavascan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cupra



Cupra Born.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cupra
