
Skoda-Elektroflotte: Strammer Marsch Richtung Zukunft

Von Michael Kirchberger, cen

Vor zwei Jahren brach Skoda in Richtung Elektromobilität auf. Damals präsentierte die tschechische VW-Tochtermarke auf der IAA den Kleinwagen Citigo als rein batterieelektrisches Fahrzeug und den Superb mit einem Plug-in-Hybrid-Antriebsstrang. Heute gibt es zusätzlich den Octavia als Limousine und Kombi mit einem teilzeitelektrischen Antrieb, ganz neu erschienen ist die SUV-Baureihe Enyaq, die ausschließlich von Strom vorangetrieben wird. Leicht war dieser Weg nicht, bekennt Deutschland-Geschäftsführer Steffen Spiess. Denn Skoda sei seit je her dafür bekannt, bezahlbare Mobilität anzubieten, dies müsse auch bei E-Autos so bleiben.

Mit ein wenig Hilfe des großen Bruders aus Wolfsburg und den zahllosen Elektrospezialisten aus allen anderen Teilen des Autokonzerns haben die Elektroingenieure am Stammsitz Mlada Boleslav dieses Ziel realisieren können, den Enyaq gibt es ab 33.800 Euro, die iV genannten Plug-in-Modelle kosten als Octavia 36.940 Euro und als Superb 44.340 Euro. Davon noch abgezogen wird die staatliche Umweltprämie, auch die elektrische Mobilität scheint so bezahlbar zu bleiben.

Der Meinung ist auch der Aufzug- und Fahrtreppen-Hersteller Schindler. Er hat gerade eben 200 Enyaq für seinen Fuhrpark übernommen, naturgemäß ist ein Elektromotor für diese Branche und ihre Produkte eher die Regel als eine Ausnahme. Aber auch andere Unternehmen haben die Vorteile der Elektromobilität erkannt, 22 Prozent der E- und Plug-in-Autos aus dem Portfolio der Tschechien-Marke gehen an gewerbliche Kunden. Insgesamt hat Skoda in diesem Jahr bereits 17.000 Enyaq verkauft, die Erfolgskurve des Stromers zeigt nach oben. Im gleichen Zeitraum fanden 12.000 elektrifizierte Octavia und 4000 Superb einen Kunden.

Dass sich die technischen Parameter allmählich einpendeln, glaubt der in der tschechischen Zentrale beschäftigte E-Auto-Spezialist und Leiter des Produktmanagements, Björn Kroll, zu erkennen. „Reichweite ist nicht mehr das Thema. Die Akkukapazitäten werden sich vielleicht noch auf 90 kWh steigern, aber das war es dann auch“, sagt er. Damit wären je nach Fahrzeugtyp Distanzen von rund 500 Kilometer ohne eine Nachladung zu bewältigen. Viel stärker in den Fokus geraten nach seiner Ansicht stattdessen die Ladezeiten. „Früher waren öffentliche Stationen mit 50 kW schon sensationell, heute geht der Trend Richtung 200 kW.“ Je kürzer das Auftanken der Stromer gelingt, umso mehr steigt ihre Akzeptanz.

Die bei vielen Modellen begrenzte Höchstgeschwindigkeit ist für viele E-Auto-Fahrer kein Nachteil. Auch die Diskussion um die Haltbarkeit der Batterien gehen mittlerweile in andere Richtungen. „Die Batterien sind deutlich langlebiger als ursprünglich erwartet“, so Bernd Kroll. Außerdem seien zwei bis drei Viertel der E-Autos geleast, das Restwertrisiko geht nach drei Jahren an den Hersteller oder dessen Finanzdienstleister zurück. „Außerdem geben wir acht Jahre Garantie auf die Akkus, das sorgt für Planungssicherheit.“ Nach dieser Zeit kann die Batterie für weniger belastende Aufgaben genutzt werden, in Prag etwa werden sie bereits aus ersten Elektrofahrzeugen ausgebaut und als Puffer im Energienetz eingesetzt. Gerade private Nutzer, die eine Photovoltaikanlage an ihrer Immobilie betreiben, könnten deren Effizienz so deutlich steigern.

Bei Skoda jedenfalls wird die E-Mobilität weiter vorangetrieben, die Enyaq-Baureihe bekommt im nächsten Frühjahr Zuwachs von einer Coupé-Version im SUV-Format. Die, so erwartet man, werde einen Anteil von 30 Prozent erobern. Angeboten wird sie wie das

bisherige Modell mit vier unterschiedlich starken Antrieben und drei Batteriegrößen von 50 über 60 bis 80 kWh. Die Systemleistungen liegen bei 109 kW (148 PS), 132 kW (180 PS), 150 kW (205 PS) und 195 kW (265 PS). Zumindest wird das Enyaq Coupé helfen, die gesteckten Ziele beim E-Auto-Volumen bis 2030 zu erreichen. Dann sollen mindestens 50 Prozent aller neuen Skoda elektrisch angetrieben werden. Je nach Entwicklung des Marktes seien sogar 70 Prozent nicht auszuschließen. (aum/Michael Kirchberger)

Bilder zum Artikel



Skoda Enyaq iV Sportline.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq iV Sportline.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



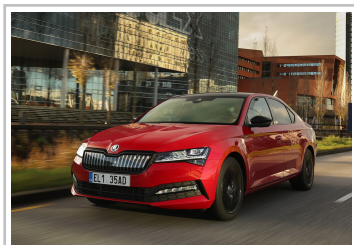
Skoda Octavia Combi RS Plus iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Superb iV Sportline.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Superb iV Sportline.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda
