

VW Studie E-Bugster

Beitrag von „Sittingbull“ vom 9. Januar 2012 um 19:25

Wolfsburg / Detroit, Januar 2012. Für viele Menschen ist er das sympathischste Auto der Neuzeit: The Beetle! Nachfolger einer automobilen Ikone. Weltpremiere im April 2011 in New York, Markteinführung im Oktober. Seitdem ist der sportlichste Beetle aller Zeiten am Start – bis zu 147 kW / 200 PS stark. Und weil die Abstimmung aller Beetle-Versionen auf Agilität setzt, machen auch die Varianten mit weniger PS (in Amerika ab 125 kW / 170 PS, in Europa ab 77 kW / 105 PS) Meile für Meile, Kilometer für Kilometer, einfach nur Spaß. Jetzt zeigt Volkswagen auf der North American International Auto Show in Detroit, dass sich diese Sportlichkeit auch auf einen Beetle mit reinem Elektroantrieb übertragen lässt. Eigens dafür wurde der E-Bugster entwickelt. Ein zweisitziger Beetle-Speedster, 85 kW stark, in 10,9 Sekunden 60 Meilen schnell, ohne jegliche Emissionen, aber mit schärfsten Proportionen.

Das elektrische Herz des E-Bugster schlägt vorn; es wiegt lediglich 80 kg. Gespeichert wird die Energie zum Antrieb des Elektromotors in einer Lithium-Ionen-Batterie, deren Module sich platzsparend hinter den Vordersitzen befinden. Ihr Energiegehalt von 28,3 KWh ermöglicht in der urbanen Welt eine Reichweite von mindestens 110 Meilen (180 Kilometer). Und diese Distanz ist selbst in einem riesigen Land wie den USA ausreichend, um das Gros der Pendler zu ihrem Arbeitsplatz und zurück zu bringen. Da der Volkswagen eine Schnellladefunktion besitzt, kann die Batterie an entsprechenden Ladestationen binnen 35 Minuten wieder „aufgetankt“ werden. Zuhause lässt sich der Akku des E-Bugster zudem über die in Amerika üblichen 120-Volt-Steckdosen laden (230-Volt-Netz in Europa). Die Schnittstelle für das Ladekabel befindet sich im Bereich der C-Säule unter der normalen Tankklappe.

Dank eines neuen Combined Charging Systems – das in Kooperation der deutschen Automobilhersteller Audi, BMW, Daimler, Porsche und Volkswagen sowie der amerikanischen Partner Ford und General Motors / Opel entwickelt wurde – lässt sich der E-Bugster über die eine Schnittstelle mittels allen verfügbaren Ladearten „auftanken“. Möglich sind dabei das einphasige Laden mit Wechselstrom und das ultraschnelle Gleichstromladen an Stromtankstellen.

Damit entsteht ein neuer, einheitlicher Industriestandard für die Stecker künftiger Elektrofahrzeuge, der allen Herstellern zur Verfügung steht. Und diese Vereinheitlichung geht über den eigentlichen Stecker sogar hinaus: Im Combined Charging System sind die Ladesteuerung und die elektrische Architektur ebenfalls für alle Ladearten implementiert. Das senkt die Kosten und erleichtert die weltweite Verbreitung der Elektromobilität.

Wie viel Energie der Fahrer des E-Bugster gerade mit dem „Strompedal“ abrufen, erkennt er über eine Leistungsanzeige. Darüber hinaus gibt es eine Reichenweitenanzeige sowie ein Display mit dem Ladestatus der Batterie. Neu an Bord des Beetle ist zudem ein Instrument, über das der Fahrer die Rekuperationsintensität ablesen kann. Rekuperation steht für

Bremsenergierückgewinnung: Sobald der Fahrer vom Gas geht und / oder bremst, wird kinetische Energie in Strom umgewandelt und via Batterie zwischengespeichert. Das vergrößert die Reichweite des E-Bugster. Die gesamte elektrische Antriebseinheit nennt Volkswagen übrigens Blue-e-Motion. Bereits 2013 wird unter dieser Bezeichnung unter anderem ein Golf in Serie gehen.

Bugster? Da klingelt was. Klar: Ragster! Das war im Januar 2005. Auch in Detroit. Da präsentierte Volkswagen einen New Beetle als Speedster mit flachem Ragtop (Faltschiebedach) – den Ragster. Eine Design- Vision für den Beetle von morgen. Breiter, flacher, sportlicher. 2005 hieß es zur Machbarkeit der Studie: „Alles ist denkbar!“. 2012 heißt es dagegen: „Alles ist machbar!“ Denn die Idee des Ragster – breiter, flacher, sportlicher – wurde mit dem aktuellen Beetle im Oktober 2011 (bis auf das Ragtop) Realität. Steht noch ein Fragezeichen hinter dem Namen – E-Bugster? Das ist schnell geklärt: Eine Kombination aus der Zusatzbezeichnung „E“ für Elektromodelle, dem amerikanischen Beetle-Spitznamen „Bug“ und dem Gattungsbegriff „Speedster“ für offene Zweisitzer.

Der E-Bugster ist ein Beetle, wie er dynamischer wohl kaum aussehen könnte. Eigentlich bereits ein Sportwagen. Weniger als 1.400 mm hoch; das sind rund 90 Millimeter weniger als beim permanent geschlossenen Beetle. Und schon der wirkt mit seinen scharf geschnittenen Proportionen verdammt kraftvoll. Die Breite (1.838 mm) wuchs um 30 mm; die Länge indes (4.278 mm) ist identisch. Der E-Bugster zeigt aus jedem Betrachtungswinkel eine ganz eigene Dynamik. Details der Serienversion wurden dabei um neue Design-Elemente ergänzt. Die Tatsache, dass die Studie dennoch wie aus einem Guss geformt auf der Straße steht, liegt an einer ganz einfachen Tatsache: Das Design- Team des Beetle hatte sämtliche Derivate der Zukunft schon während der Entwicklung des im Oktober 2011 eingeführten Serienmodells auf dem Radar der Möglichkeiten. Und so entstand unter anderem ein Speedster mit E-Motor, der E-Bugster.

Vorn fällt sofort die ebenso flache wie breite Frontscheibe auf, deren Glas sich seitlich bis über die A-Säulen erstreckt. Darüber hinaus differenziert sich der mit LED-Scheinwerfern ausgestattete E-Bugster über den komplett individualisierten Stoßfänger vom Serien-Beetle: Links und rechts von der zentralen Lüftungsöffnung integrierten die Designer in C-Form (rechts natürlich gespiegelt) LED- Bänder als Tagfahrlichter – seit des in Europa präsentierten e-up! (Concept Car) ist diese Form des Tagfahrlichtes eine Art Signet der Volkswagen Elektrofahrzeug-Studien. Im ebenfalls neu gestalteten Heckstoßfänger tauchen diese Design-Elemente in modifizierter Form als Rückstrahler auf. Dass Speedster-Heckscheiben keineswegs die Rundumsicht von Schießscharten bieten müssen, zeigt das Heckfenster des E-Bugster: Es ist extrem breit.

Ein Speedster braucht flache Scheiben und ein tiefes Dach. Der E-Bugster hat flache Scheiben und ein tiefes Dach! Scannen wir zuerst die Silhouette: Unter den typisch ausgestellten Radhäusern befinden sich auf 20-Zoll vergrößerte Derivate der 18-Zoll-Beetle-Felge „Twister“; die sind mit Reifen der Dimension 235/35 R 20 bestückt. Zwischen den Kotflügeln: das für die Beetle aller Zeiten typische „V“ der Flanke. Vom Schweller aus wandert der Blick hoch über die

große, glatte, homogene Fläche der Tür und die wie mit dem Messer gezogene Sicke oberhalb des Türgriffes. Wenige Zentimeter oberhalb dieser Stelle wird der Beetle zum Speedster: Die Designer verlängerten die Chromlinie der Fensterunterkante nach hinten; sie verläuft jetzt (wie einst beim New Beetle Cabriolet) von A-Säule zu A-Säule. Über diese Chromlinie spannt sich in einem flachen Bogen das Hardtop des „Bug“. Dem Dachradius folgt – im klassischen Speedster-Stil – die obere Begrenzung der Seitenscheiben. Die Höhe zwischen verchromter Fensterunterkante und oberster Dachlinie beträgt flache 400 Millimeter. Und so gehört es sich für einen Speedster!

Die Kombination aus Hightech und Dynamik spiegelt sich auch im Interieur wider. Sportsitze und ein in Wagenfarbe lackierter, durchgehender Mitteltunnel unterstreichen die Sportlichkeit des E-Bugster. Die Verwendung von Aluminium als Material für die Türöffner und Gurtführungen sowie das Design des Lenkrades im Leichtbaucharakter schaffen zudem eine direkte Verbindung zwischen Ex- und Interieur. Zum besonderen Erlebnis wird das Starten des E-Bugster. Hintergrund: Der Start-Stopp-Knopf setzt nicht nur den Wagen, sondern auch eine Lichtinszenierung in Gang, die das Interieur zunächst in ein weißes, dann in ein blaues Licht taucht. Von einem Impuls im Kombiinstrument ausgehend, öffnet sich dabei ein Lichtvorhang sowie eine nur einen Millimeter dünne Lichtlinie in den Türbrüstungen und rund um die Luftausströmer – eine Art optisches Erwachen des E-Bugster.