

---

## Shanghai 2017: Skoda startet Elektro-Zukunft mit Vision E

Von Peter Schwerdtmann

Mit einem deutlich sichtbaren Zeichen beginnt Skoda auf der Auto Shanghai nun die eigene elektrische Zukunft. An den Publikumstagen (Freitag, 21. April bis Freitag, 28. April 2017) die Studie eines rein batterieelektrischen Fahrzeugs den Messeauftritt der tschechischen Volkswagen-Tochter dominieren. Die Studie Vision E soll zeigen, wie der erste Batterie-Skoda im Jahr 2020 aussehen könnte.

Skoda-Vorstandsvorsitzender Bernhard Maier kündigte gestern bei einer Vorabveranstaltung für die Presse an, bis 2025 werde Skoda fünf Elektroautos anbieten. Der erste davon soll 2019 zu kaufen sein – ein Skoda Superb als Plugin-Hybrid. Maier geht davon aus, dass 2025, also in nur sieben Jahren, zumindest einer von fünf Skodas ein elektrischer sein werde. Auch einen Anteil von 25 Prozent hält der Skoda-Chef für möglich. Diese Prognosen decken sich mit den meisten, die andere Hersteller für ihre Elektroauto-Auslieferungen in sieben Jahren nennen.

Dass Skoda sich erst vergleichsweise spät auf den Weg zur Elektromobilität begibt, hat auch viel mit den Geschichte und der Positionierung der Marke im Konzern zu tun. Die technischen Pioniertaten überlassen die Tschechen gern den anderen Marken im Konzern. Maier hat dazu eine klare Position: Bevor Skoda eine Technologie übernimmt, muss sie ausgereift sein und dem Kunden zu akzeptablen Preisen einen Vorteil bringen. Bei den Elektroautos sieht er technische Fortschritte bei gleichzeitig sinkenden Preisen.

Die Studie Vision E haben die Entwickler und Designer als ein SUV mit der allseits beliebten Silhouette eines Coupés. Die fast 4,70 Meter lange Karosserie ruht auf einer Plattform aus dem Modularen Elektrifizierungs-Baukasten (MEB) des Konzerns. Das ermöglicht einen Radstand von 2,85 Metern und damit viel Innenraum. Der bietet vier Passagieren viel Raum und ein helles, transparentes Ambiente zum Beispiel mit um 20 Grad schwenkbaren für ein leichteres Ein- oder Aussteigen. Die B-Säule fehlt, die Türen öffnen gegenläufig, sodass sie den kompletten Innenraum freilegen.

Die Frontpartie wird durch von der markant gestalteten Haube geprägt. Darunter läuft ein breites LED Lichtband über die gesamte Fahrzeugbreite und mündet an den jeweiligen Enden in schmale, dreiecksförmige Scheinwerfer. Einen klassischen Kühlergrill gibt es nicht. Stattdessen zieht sich die Fronthaube unterhalb des breiten Lichtbands bis in die unteren Lufteinlässe. Die Scheinwerfer verfügen über Matrix-LED-Technologie. Um die jeweilige Verkehrssituation zu analysieren, ist die Lichtsteuerung mit einer Frontkamera vernetzt. Auf Basis der so erfassten Daten wird die Lichtverteilung jederzeit exakt definiert. Unterhalb der über die gesamte Fahrzeugbreite reichenden Lufteintrittsöffnungen verläuft ein weiteres schmales LED-Lichtband.

Die nach hinten ansteigende Tornadolinie zieht sich von den vorderen Scheinwerfern bis zu den Heckleuchten. Die unteren Seitenschweller sind kräftig modelliert. An den Kotflügeln befinden sich auf Höhe der A-Säule große Luftaustrittsöffnungen. Groß dimensionierte Räder und futuristisch gestaltete Leichtmetallfelgen unterstreichen den Charakter der Studie. Der unverkennbar lange Radstand weist auf den großzügigen Innenraum hin. Die seitliche Tornadolinie mündet übergangslos in einen bündigen Heckspoiler. Die Heckleuchten werden zum äußeren Ende hin breiter und reichen bis weit in die hintere Seitenpartie. Wie bei jedem rein elektrisch angetriebenen Fahrzeug entfallen Abgasanlage und Endrohre.

Dank der großen Glasflächen präsentiert sich der Innenraum hell und transparent. Die

---

Fortsetzung der horizontalen Linienführung unterstreicht Strukturen und Großzügigkeit des Innenraums. Vier schalenförmige Einzelsitze mit neuartigen Rückenlehnen betonen die Modernität. Die Sitze sind leicht erhöht positioniert und garantieren so eine große Übersichtlichkeit. Darüber hinaus sind die Sitze bis zu 20 Grad drehbar. Beim Öffnen der Türen schwenken sie nach außen und erleichtern damit den Einstieg. Nach dem Schließen der Tür fahren sie in ihre Ausgangsposition zurück.

Neben dem Cockpit Bildschirm, auf dem die klassischen Fahrzeugdaten angezeigt werden, befinden sich weitere Displays für die Insassen. In der Mitte des Armaturenbretts sitzt das zentrale Touch-Screen-Display, über das Fahrer und Beifahrer alle wichtigen Funktionen und Dienste bedienen und ablesen können. Darüber hinaus stehen für den Beifahrer und die Fond-Passagiere eigene Bildschirme zur Verfügung, über die sie zahlreiche Komfortfunktionen wie Information und Entertainment bedienen können. In jeder Türinnenseite ist eine Phonebox integriert, mit der sich die Smartphones der Mitfahrer induktiv aufladen lassen. Persönliche Einstellungen, Daten und Informationen des Smartphones können über das jeweils eigene Display abgerufen werden.

Dank der Systemleistung von 225 kW / 306 PS beschleunigt die Vision E verzögerungsfrei und dynamisch. Dank des intelligenten Managements kooperieren die beiden Elektromotoren mit maximaler Effizienz und treiben permanent alle vier Räder an. Der Antrieb der Vorder- und Hinterräder erfolgt jeweils bedarfsgerecht, um jederzeit ein Höchstmaß an Stabilität, Sicherheit und Dynamik zu gewährleisten.

Der Ladevorgang der flüssigkeitsgekühlten Lithiumionenbatterie kann induktiv erfolgen, zum Beispiel über eine Bodenplatte in der eigenen Garage. Es gibt aber auch die Möglichkeit für eine Schnellladung, bei der nach nur 30 Minuten 80 Prozent der Batteriekapazität wieder aufgeladen ist.

Mit der Studie Vision E werden die Voraussetzungen für Level 3 des autonomen Fahrens erreicht. Die Vision E kann selbsttätig im Stau agieren, per Autopilot Strecken auf Autobahnen zurücklegen, die Spur halten oder ausweichen, Überholvorgänge durchführen, selbständig freie Parkplätze suchen und allein ein- und ausparken sowie das ‚Educated Parking‘, das sich vom Fahrer bevorzugte Parkpositionen merkt und aufsucht. Zu den weiteren Neuerungen, die in der Konzeptstudie zum Einsatz kommen, gehört auch das Eye Tracking, das permanent die Augenbewegungen des Fahrers überwacht. Das System ist in der Lage, die vom Fahrer benötigten Informationen stets zum richtigen Zeitpunkt und in der ergonomisch idealen Position auf einem der zahlreichen Displays im Innenraum darzustellen. Das Eye Tracking kann zusätzlich dazu genutzt werden, den Grad der Aufmerksamkeit des Fahrers zu analysieren.

Ergänzt wird das Infotainment-Angebot durch die Mobilien Online-Dienste von ŠKODA. Sie bieten Navigation, Information, Unterhaltung und Assistenz. Über das Skoda Connect Portal können bereits am heimischen Computer Services konfiguriert sowie Ziele, Routen und Sonderziele ins Fahrzeug übertragen werden. Die Care-Connect-Dienste unterstützen die Passagiere in vielen Situationen. Der Datentransfer läuft über eine im Fahrzeug integrierte SIM-Karte. Zahlreiche Online-Dienste lassen sich mit Hilfe der Skoda Connect App auf dem Smartphone nutzen.

All die Dienstleistungen, Komfort- und Sicherheitstechnologie werden uns weiterbringen. Doch was das Elektroauto am meisten für seinen Erfolg braucht, ist die Reichweite. Selbst, wenn am Ende beim Elektro-Skoda in der Praxis nicht die angekündigten 500 km Reichweite nicht erreicht werden, sondern nur Werte um die 400 km – es reicht für die weitaus meisten Anwendungsfälle und sogar für Reisen. Reichweitenangaben bei Elektroautos sind Vertrauenssache. Vielleicht schafft es der Skoda Vision E in seiner späteren Produktionsversion ja tatsächlich einen akzeptablen Aktionsradius zu demonstrieren und so Vertrauen fürs Elektroauto zu schaffen. (ampnet/Sm)

---

## Skoda Vision E-Studie

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,69 x 1.92 x 1,59

Radstand (m): 2,85

Motor: 225 kW / 306 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Höchstgeschwindigkeit im autonomen Betrieb (Level 3): 130 km/h

Reichweite: max. 500 km

Induktives Laden mit 11 kW

Schnellladung möglich: 80 % in weniger als 30 Minuten

---

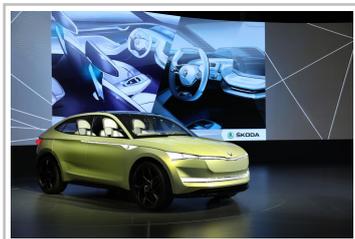
## Bilder zum Artikel



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda

---



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda

---



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda

---



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda

---



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Vision E und Bernhard Maier,

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



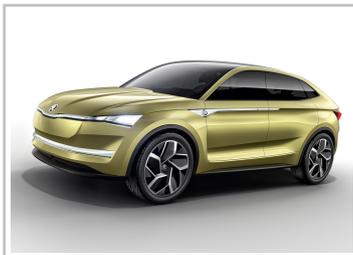
Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



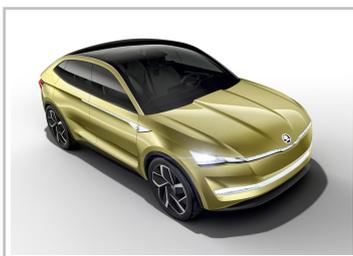
Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



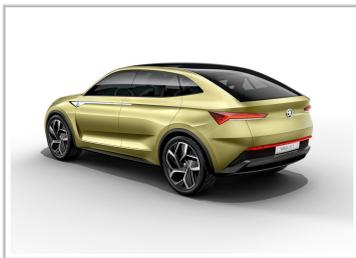
Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



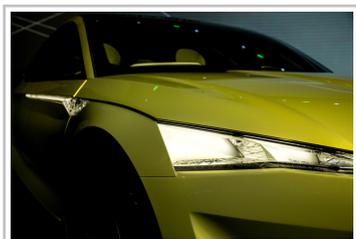
Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Vision E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda

---