

Glosse: Fragen Sie Dr. N.!

Von Peter Schwerdtmann

Wie erklärt man Analysten und Wirtschaftsredakteuren die Produktphilosophie in Sachen Elektromobilität? Wie sagt man ihnen, dass man sich dazu entschieden hat, keine Extrakarossen für die elektrifizierten Modelle des Konzerns zu planen? Volkswagen hatte dazu am Vorabend der Analysten- und Bilanz-Presskonferenz auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof einen Vorschlag: Fragen Sie Dr. N.!

Dr. Heinz-Jacob Neußer, Entwicklungschef bei Volkswagen, brauchte keine halbe Stunde für einen Parforceritt durch die Technologien und das Modellprogramm der Elektromobile der Wolfsburger. Die Kernbotschaft lautet: Wir sind für alles bereit, was der Markt von uns erwartet. Das könne man nur erreichen – so Neußer – wenn die Konstruktion alle Technologien an Bord erlaube und die Werke in der Lage seien, Stoßstange an Stoßstange alle Modelle mit den unterschiedlichsten Antriebsvarianten vom Band rollen zu lassen.

Klassische Verbrennungsmotoren bilden heute noch das Butter-und-Brot-Geschäft bei allen Herstellern. Und niemand kann sagen, wie rasch sich der Markt für die Alternativen entwickelt. Deswegen – so Neußer – sei die Konstruktion zum Beispiel für den Up und für den Golf so angelegt, das alles hineinpasste, ohne Einbußen für Passagiere und Gepäck: Otto- und Diesel-Motoren, alternative Kraftstoffe wie Alkohol oder Erdgas, ein batterieelektrischer Antriebsstrang, Hybridantriebe bis zum Plug in und auch die Brennstoffzelle.

Der Zauberkasten dafür trägt den inzwischen geläufigen, aber sperrigen Namen Modularer Querbaukasten (MQB). Aber auch der Modulare Längsbaukasten (MLB) zum Beispiel für die Audi-Modelle mit längs eingebauten Motoren und der Modulare Standardbaukasten (MSB) für die Hecktriebler im Konzern sei auf alles vorbereitet, sagt Neußer.

Mit diesem Konzept beantwortet sich so ganz nebenbei auch die Frage nach dem

speziellen Elektro-Außendesign. Der Baukasten hält Platz für alle Antriebsinnereien vor. Das gibt die notwendige Flexibilität her, wenn der Markt sie verlangt. Man würde aber die Kostenvorteile verlieren, die eine Großserie bietet, folgt man dem Weg zum speziellen Design, wie ihn etwa Toyota und andere verfolgen. Dem BMW-Ansatz mit den BMW i3 und i8 auch noch zu neuen Materialien und neuen Fertigungsverfahren zu kommen, erteilt Volkswagen damit eine Absage.

Die Strategie des Volkswagen Konzerns in Sachen alternativer Antriebe ist damit festgeschrieben. Noch etwas unklar? Fragen Sie Dr. N.! (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Dr. Heinz-Jakob Neußer.
