

KLEINSERIE

Volkswagen bringt 2013 das Ein-Liter-Auto

Seit Jahren ist das Ein-Liter-Auto Thema bei VW, doch mehr als Studien kamen nicht. Nun wird der Autobauer konkret – und lässt schon Fahrzeuge testen.

VON Christoph M. Schwarzer | 28. März 2012 - 07:21 Uhr



Die Studie XL1 von Volkswagen

Prokrastination bezeichnet ein Verhalten, bei dem Notwendiges oder Versprochenes immer wieder aufgeschoben wird. Als der heutige Aufsichtsratsvorsitzende von Volkswagen, Ferdinand Piëch, vor zehn Jahren mit der zigarrenförmigen ersten Version des Ein-Liter-Autos 1L zur Jahreshauptversammlung nach Hamburg fuhr, weckte das ungeduldige Erwartungen: Wann würde ein so sparsames Fahrzeug zu kaufen sein?

Die Antwort ließ lange auf sich warten, steht nach mehreren Ankündigungen jetzt aber fest. Für 2013 plant VW definitiv eine Kleinserie. Die Erledigungsblockade ist gelöst, Präsentationstermin könnte die Internationale Automobilausstellung (IAA) im September in Frankfurt am Main sein.

Fotos von Wintertests zeigen ein Erprobungsfahrzeug, das sich optisch eng am XL1 orientiert. Das ist eine Autostudie, die Volkswagen Anfang 2011 in Doha auf der Qatar Motor Show vorstellte. Ein paar wenige Änderungen deuten darauf hin, dass das Auto der Lebensrealität näher kommt: andere Türausschnitte und zwei Außenspiegel statt Rückfahrkamera.

Im Vergleich zum 1L und dem 2009 präsentierten L1 hat sich dagegen viel getan. Der XL1 ist praxistauglicher. Die zwei Passagiere sitzen nicht mehr hinter-, sondern nebeneinander. Das ganze Auto ist erwachsener und erinnert mit seinen klaren Linien, der nach hinten

abfallenden Dachlinie und dem Abrissheck an den Audi A7 oder das Fahrzeugkonzept Loremo .

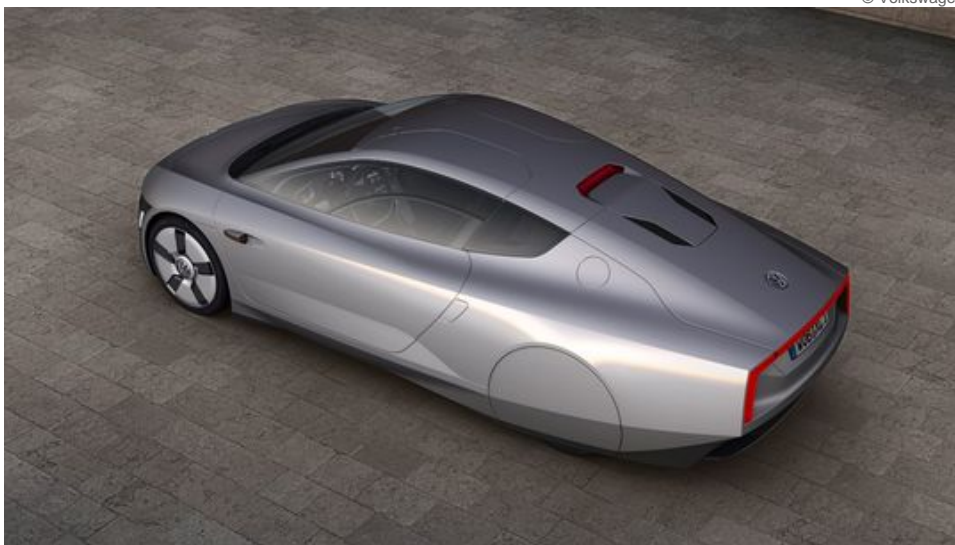
Leicht und aerodynamisch

Volkswagen verrät noch nicht, welchen Antrieb die Kleinserienversion des Ein-Liter-Autos genau bekommt. Denkbar sind mehrere technische Varianten. Am wahrscheinlichsten ist wohl ein Plug-In-Hybrid wie in der Doha-Studie XL1. In ihr sind ein Zweizylinder-Dieselmotor mit 0,8 Litern Hubraum und 35 kW (48 PS) Leistung und ein Elektromotor mit 20 kW (27 PS) kombiniert. Die rein elektrische Reichweite liegt laut VW bei 35 Kilometern, im Normzyklus verbraucht der XL1 je 100 Kilometer 8,2 Kilowattstunden Strom.

Gemäß der offiziellen Regelung ECE R101 , welche die Rechenformel für den Gesamtverbrauch von Plug-In-Hybridfahrzeugen definiert, beträgt dieser für den XL1 0,9 Liter. Das entspricht dem Ausstoß von 24 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Eine schnelle Rechnung legt aber offen, wie viel Diesel der Wagen verbraucht, sobald die Kapazität der Batterie erschöpft ist. Treibt allein der Selbstzünder den XL1 an, benötigt er pro 100 Kilometer gut zwei Liter Kraftstoff.

Gleichfalls umsetzbar ist eine vollelektrische Version. Für akzeptable Reichweiten würde eine relativ kleine Batterie ausreichen, denn das Auto ist wegen seiner Karosserie aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) sehr leicht und hat außerdem eine exzellente Aerodynamik. Das Gewicht der Doha-Studie gibt Volkswagen mit 795 Kilogramm an. Noch beeindruckender sind die Zahlen für den Luftwiderstand. Der cw-Wert liegt bei 0,186, unter Berücksichtigung der geringen Stirnfläche ergibt sich ein CA-Wert von 0,277. Zum Vergleich: Der VW Golf hat einen cw-Wert von 0,312 und einen CA-Wert von 0,693. Der XL1 ist also zweieinhalb Mal windschlüpfiger als der Wolfsburger Verkaufsschlager. Kurzum: Der Wagen ist klein, leicht, aerodynamisch und im Ergebnis extrem effizient.

© Volkswagen



Der Volkswagen XL1 von oben

Damit erfüllt Volkswagen die Forderungen vieler Autokritiker. Sie haben zu Recht moniert, dass der Autokonzern sich viel Zeit für die verkaufsreife Umsetzung des Konzepts gelassen hat. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass kein anderer Autohersteller sich so klar wie VW zum Bau eines solchen Niedrigenergieautos bekennt. Zwar gibt es etliche Studien, die in eine ähnliche Richtung gehen. Was zählt, ist der alte Bibelspruch "An ihren Taten sollt ihr sie erkennen" – und da sind die Wolfsburger die Ersten, die ein solches Projekt anbieten.

An einem in Kleinserie produzierten Auto wird Volkswagen wenig oder kein Geld verdienen, womöglich sogar etwas draufzahlen. Das wäre angesichts der aktuellen Gewinne des Konzerns verschmerzbar. Besonders die CFK-Karosserie wird teuer. Der Preis des Ein-Liter-Autos wird also sicher ein Symbolpreis sein, der zwischen geschätzten 30.000 und 50.000 Euro liegen dürfte.

Entscheidend ist für die breite Masse der Autofahrer letztlich weniger der tatsächliche Verkaufspreis dieses Ein-Liter-Autos, sondern seine Rolle als Technikträger. Hauptprofiteur des Antriebsstrangs etwa könnte der Kleinwagen up! sein. Während das Ein-Liter-Auto zu Beginn ein Spaß für Wenige sein wird, ist der up! bereits das meistverkaufte Auto seiner Klasse. In das Modell lässt sich der hybridisierte Zweizylinder-Dieselmotor problemlos integrieren. Die 2009 auf der Los Angeles Motor Show gezeigte Studie up! lite kam als Vollhybrid – also ohne Ladestecker und die größere Batterie des XL1 – mit dieser Maschine bereits auf einen Verbrauchswert von 2,44 Litern. Das entspricht 65 Gramm CO₂-Emissionen pro Kilometer.

Der up! könnte sich bald zum umweltfreundlichsten Angebot bei Volkswagen entwickeln, das zugleich die meisten alltäglichen Transportbedürfnisse erfüllt und optisch unauffällig bleibt. Die Erdgasversion eco up! mit einem CO₂-Ausstoß von 79 Gramm je Kilometer startet im Herbst, und der vollelektrische up! blue-e-motion ist für 2013 fest angekündigt. Der Zweizylinder-Diesel als Voll- oder Plug-In-Hybrid könnte noch mehr zur ökologischen Artenvielfalt beitragen.

Und was das Ein-Liter-Auto betrifft: Bei einem Flop wird es in den Garagen von gut verdienenden Autofans und Umweltbewegten verschwinden. Bei einem Erfolg wäre es die Wiederholung des GTI-Effekts. Als der Sport-Golf 1976 erschien, sollte er eigentlich nur 5.000 Mal gebaut werden. Die Kunden haben entschieden, dass es anders kommt.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/auto/2012-03/volkswagen-ein-liter-auto>