



Asien-Premiere des E-Bugster – ein Beetle unter Strom

- **Beetle-Studie wird von einem 85 kW starken E-Motor angetrieben**
- **Zero-Emission-Vehicle wurde als zweisitziger Speedster konzipiert**

The Beetle – das ist der Nachfolger einer automobilen Ikone. Der Neue gilt als sportlichster Beetle aller Zeiten. Jetzt zeigt Volkswagen als Asien-Premiere auf der Auto China 2012 in Beijing, 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 10,8 Sekunden 100 km/h schnell, ohne jegliche Emissionen, aber mit schärfsten Proportionen.

Das elektrische Herz des E-Bugster schlägt vorn; es wiegt lediglich 80 Kilogramm. 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 180 Kilometern. Und diese Distanz ist selbst in einem riesigen Land wie China 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. Zu Hause lässt sich der Akku des E-Bugster dann über eine konventionelle Steckdose laden. Der Anschluss für das Ladekabel befindet sich im Bereich der C-Säule unter der «normalen» Tankklappe.

Dank eines neuen Combined Charging Systems kann der E-Bugster über nur eine Schnittstelle flexibel unterschiedliche Aufladetechniken nutzen. Möglich sind dabei das einphasige Laden mit Wechselstrom und das ultraschnelle Gleichstromladen an Stromtankstellen (Quick charge). 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.

Batterie aufladen beim Bremsen

Wie viel Energie der Fahrer des E-Bugster gerade mit dem «Strompedal» abrufen, erkennt er über eine Leistungsanzeige. Darüber hinaus gibt es eine Reichweitenanzeige 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

Bremsenergieerückgewinnung: Sobald der Fahrer vom Gas geht und / oder bremst, wird kinetische Energie in Strom umgewandelt und in der Batterie zwischengespeichert. Das vergrößert die Reichweite des E-Bugster. Die gesamte elektrische Antriebseinheit nennt Volkswagen übrigens Blue-e-Motion.

Visionen werden Versionen

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.

Proportionen eines Sportwagens

Der E-Bugster ist ein Beetle, wie er dynamischer wohl kaum aussehen könnte. Eigentlich bereits ein Sportwagen. Weniger als 1,4 m hoch; das sind rund 9 cm weniger als beim permanent geschlossenen Beetle. Und schon der wirkt mit seinen scharf geschnittenen Proportionen kraftvoll. Die Breite (1,838 m) wuchs um 3 cm; die Länge indes (4,278 m) 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, hat einen ganz einfachen Grund: 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.

Bugster-Front und -Heck

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 dem in Europa präsentierten e-up! (Concept Car) ist diese Form des Tagfahrlichtes ein 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 übrigens das Heckfenster des E-Bugster: Es ist extrem breit.

Speedster-Silhouette

Ein Speedster braucht flache Scheiben und ein tiefes Dach. Der E-Bugster hat sie! 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 über 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) einmal rund um das Auto, 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 40 cm. Wie es sich für einen Speedster gehört!

Progressives Interieur

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 und eine nur einen Millimeter dünne Lichtlinie in den Türbrüstungen und rund um die Luftausströmer – eine Art optisches Erwachen des E-Bugster.

23. April 2012, Volkswagen Kommunikation

Hinweis:

Fotos des offenen E-Bugster finden Sie digitalisiert in unserer Pressedatenbank: www.vwpress.ch

Benutzer: pressegast_04
Passwort: presse_1254

AMAG Automobil- und Motoren AG Volkswagen Kommunikation

Livio Piatti
PR-Manager
Aarauerstrasse 20
5116 Schinznach-Bad
Telefon 056-463 94 61
Telefax 056-463 93 52
E-Mail: vw.pr@amag.ch
Internet: www.volkswagen.ch