

Volkswagens Zukunft in China

Wolfsburg/Stadthagen/Gifhorn. Volkswagen hat auf der Auto China 2024 die Studie ID Code enthüllt, das eine weltweit neue SUV-Designsprache der Wolfsburger zeigen soll. Zugleich gibt das Konzeptfahrzeug aber auch einen Hinweis auf die zukünftige Ausrichtung der Marke im größten Automarkt der Welt, in dem sie mit den Verbrennern zwar immer noch Marktführer sind, aber bei den E-Autos der erstarkten heimischen Konkurrenz, allen voran BYD, hinterherfahren. Der ID Code ist das erste E-Modell, das gezielt für die Kunden in China entwickelt wurde. Um hier nicht weitere Einbußen zu erleiden, entwickelt Volkswagen eine eigene Fahrzeugplattform für den chinesischen Markt.



Damit folgt VW seiner „In China, für China“-Strategie. Diese umfasst ein eigenes Produktportfolio mit beschleunigter Elektrifizierung der Modelle, eine speziell für den chinesischen Markt entwickelte Marken- und Designsprache sowie eine lokale technische Entwicklung mit Partnern vor Ort, um die Innovationsgeschwindigkeit zu erhöhen. Insofern ist das Showcar ein erster „Ausblick auf die Zukunft von VW in China“, sagt Markenchef Thomas Schäfer, „mit neuer Designsprache, neuem Technologie-Standard und einem ganzheitlichen Markenerlebnis – speziell ausgerichtet auf die Bedürfnisse und Wünsche unserer chinesischen Kunden.“



Und die stehen auf digitalem Komfort und technische Spielereien. Deshalb versteht sich der elektrisch angetriebene ID Code, der mit seinen fließenden Formen und der coupéähnlichen Gestalt eher an einen Gran Turismo als an einen SUV der Fünf-Meter-Klasse erinnert und sowohl konventionell als auch vollautomatisiert nach Level 4 fahren kann, nicht nur als Auto, sondern ebenso als digitaler Avatar, der auf andere Verkehrsteilnehmer reagiert und seine Besitzer mit zahlreichen Informationen und Feedbacks versorgt.



Etwa über eine interaktive Lichtquerspanne unterhalb der Haube, den so genannten „3DEyes“, und einem LED-Screen in der teiltransparenten Frontpartie. Nähert sich der Fahrer oder ein berechtigter User, werden die Systeme aktiv. Der Wagen startet dann ein optisches und akustisches Welcome-Szenario, abhängig von der Jahreszeit und versorgt Fahrer und Gäste mit aktuellen Wettervorhersagen für die nächsten zwei Stunden. Im autonomen Fahrmodus interagieren die Lichtsysteme der Frontpartie sowie die ebenfalls mit „3D-Eyes“ ausgestattete Rückleuchten-Querspanne mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Begeistern werden die chinesische Kundschaft ganz sicher auch die „Smart Windows“ mit teiltransparenten Displays. Sobald sich der Fahrer nähert, erscheint auf der Seitenscheibe ein KI-gestützter Avatar, der proaktiv ein Gespräch starte und seine Dienste anbietet. Er versorgt den Fahrer direkt mit wichtigen Hinweisen und erinnert zum Beispiel daran, einen Schirm mitzunehmen, falls Regen vorausgesagt wird oder Sonnencreme, wenn es sonnig wird. Derselbe Avatar kommt auch im Innenraum zum Einsatz, wo er als Teil des Infotainment-Systems für Informatio-

nen jeglicher Art die Fensterflächen als digitale Displays nutzt.

Der ID Code ist aber nur ein Vorgeschmack. Bis 2030 soll die ID-Familie auf insgesamt 16 Modelle anwachsen. Darunter fünf E-Autos der neuen Submarke ID UX, die auf die junge Kundschaft zielt, und bis 2027 ihr Marktdebüt feiern. Darüber hinaus will VW seine Verbrenner-Modelle schrittweise elektrifizieren und sein China-Portfolio um neue Plug-in-Hybride mit mehr als 100 Kilometern elektrischer Reichweite erweitern. So sollen bis 2030 zwölf neue Verbrenner- und sechs Hybridmodelle an den Start gehen. Dazu werden die bekannten Fahrzeug-Architekturen MQB und MEB um lokale Plattformen in China – auch durch Partnerschaften, wie etwa mit Xpeng, ergänzt. Darüber hinaus entwickelt die in Hefei ansässige Volkswagen China Technology Company (VCTC) die erste Chinaspezifische Elektro-Plattform des Konzerns. Auf dieser China Main Plattform (CMP) sollen ab 2026 mindestens vier zusätzliche Modelle für das elektrische Einstiegssegment entstehen.

Text: Autoren-Union Mobilität/Horst-Dieter Scholz, Fotos: Volkswagen

Anmerkung:

Volkswagen richtet sich in vielen Bereichen und insbesondere bei der E-Mobilität auf den chinesischen Markt aus. Wie aus den Führungskreisen von Volkswagen zu hören ist, werden Entwicklungsbereiche für den speziellen asiatischen Markt aufgebaut. Zwar soll Wolfsburg auch weiterhin die Konzernzentrale bleiben, doch was den Produktionsstandort und die Produktivität angeht, sind durchaus auch Alternativen im Spiel. Der nicht durchschlagende Erfolg des ID3 und das fehlende Kleinwagensegment dürfte Volkswagen auch weiterhin im europäischen Markt Kopfschmerzen machen. Ein geplanter Personalabbau wird durch die Ablösesummen von Beträgen, man spricht von über 50.000 € pro Mitarbeiter, in die Diskussion gebracht. Spekulationen zur Umorientierung des Konzerns von Standorten und Modellstrategien sollen Volkswagen in die Zukunft führen. Man kann nur hoffen, die Konzernspitze hat aus den Erfahrungen mit Russland gelernt, denn gerade in autokratischen Staaten kann von sicheren Produktions- und Entwicklungsstandorten nicht gesprochen werden. Der Spionagevorfall durch chinesische Hackerattacken sowie Kooperationen mit Geschäftspartnern und den Problemen dieser mit den Menschenrechten, wie im April 2024 bekannt geworden ist, unterstreicht dieses. Volkswagen wird von Negativentwicklung, Technik und Transferkopie von Innovation im asiatischen Bereich nicht verschont werden.

Schnell kann sich der Traum vom schnellen Geld in den schnellen Absturz entwickeln.

Text: Horst-Dieter Scholz

