

BMW startet mit seiner neuen Submarke BMW i ins Zeitalter der E-Autos

Das erste rein elektrisch angetriebene Serienautomobil

Die neue Submarke von BMW für nachhaltige Mobilitätslösungen heißt BMW i. „BMW i steht für eine neue Art von Premiummobilität. Mit der Einführung der neuen Submarke stärkt die BMW Group ihre Position als innovativster und nachhaltigster Auto-

im Rahmen von project i, einem Think Tank der BMW Group für nachhaltige Mobilitätslösungen, entwickelt werden. Die BMW Group reagiert damit auf

die Vorteile verschiedener Mobilitätsformen intelligent kombinieren.

„Wir bauen bei BMW i auf den Erfolg und die Stärke unserer

trisch angetriebene Serienautomobil der BMW Group für das urbane Umfeld. Der

BMW i8 basiert auf der Konzeptstudie BMW Vision EfficientDynamics und vereint mit

Beide Fahrzeuge basieren auf einem revolutionären Konstruktionsprinzip, der LifeDrive Architektur. Ein Chassis aus Aluminium beherbergt jeweils den Antriebsstrang, die aufgesetzte Fahrgastzelle besteht in beiden Autos aus hochfestem, aber extrem leichtem kohlen-

stehendes Engagement bei fahrer- und dienstleistungsorientierten Dienstleistungen, die wir unter BMW ConnectedDrive anbieten, mit BMW i deutlich erweitern. Ein echtes Novum werden fahrer- und dienstleistungsorientierte Mobilitätsdienstleistungen sein, die wir zukünftig anbieten werden. Wir möchten maßgeschneiderte Mobilitätslösungen anbieten, eine perfekte



Kombination aus Premiumfahrzeugen und Premiumdienstleistungen.“

Im Fokus stehen dabei Lösungen zur besseren Nutzung vorhandener Parkräume, intelligente Navigationssysteme mit ortsabhängigem Informationsangebot, intermodale Routenplanung sowie Premium Carsharing.

Neben selbst entwickelten Serviceangeboten setzt die BMW Group auf Kooperationen mit Partnerunternehmen sowie auf strategische Kapitalbeteiligungen bei Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen. Zu diesem Zweck wurde die BMW i Ventures gegründet. Ziel der Gesellschaft ist es, das Produktportfolio von BMW i mit Beteiligungen an hoch innovativen Dienstleistungsanbietern langfristig zu erweitern.

My City Way ist eine Mobile App

Das New Yorker Unternehmen My City Way ist das erste Unternehmen an dem sich BMW i Ventures beteiligt. Dazu Ian Robertson: „Ich freue mich dass wir vor kurzem unsere erste strategische Partnerschaft mit My City Way besiegelt haben. My City Way ist eine Mobile App, die für mehr als 40 Städte in den USA Informationen zu öffentlichen Verkehrsmitteln, verfügbaren Parkplätzen und lokalen Unterhaltungsangeboten anbietet. Weitere 40 Städte, darunter auch München, werden im Zuge einer globalen Markteinführung folgen.“ > B52

mobilitätsteller.

Die Fahrzeuge und Dienstleistungen von BMW i verfolgen einen revolutionären Ansatz: sie sind maßgeschneidert für nachhaltige Mobilität mit Premiumanspruch. Damit bricht für die Automobilindustrie eine neue Ära der individuellen Mobilität an. Dafür steht BMW i – born electric.“ sagte Ian Robertson, Mitglied des Vorstands der BMW AG für Marketing und Vertrieb in München.

Zunächst werden zwei Fahrzeuge, der BMW i3 und der BMW i8, ab 2013 unter der neuen Submarke an den Start gehen. Darüber hinaus wird die BMW Group zu künftig ihr Angebot an Mobilitätsdienstleistungen deutlich ausbauen. Zu diesem Zweck wurde die Beteiligungsgesellschaft BMW i Ventures gegründet. Sie wird mit bis zu 100 Millionen US-Dollar ausgestattet.

Visionäre Automobile und Dienstleistungen

„BMW i steht für visionäre Automobile und Dienstleistungen, für inspirierendes Design und ein neues Verständnis von Premiummobilität – mit einer konsequenten Ausrichtung auf Nachhaltigkeit“, erklärt Robertson. Die Markenwelt von BMW i umfasst Fahrzeuge und Services, die seit 2007

neue Kundenbedürfnisse: Die Nachfrage nach alternativen Antriebsformen, wie Elektroantrieb oder Hybriden, nimmt zu. In Megastädten suchen viele Menschen nach Angeboten,

Kernmarke auf“, betonte Robertson. Der BMW i3, bisher als Megacity Vehicle bekannt, wird das erste rein elek-

trisch angetriebene Serienautomobil der BMW Group für das urbane Umfeld. Der BMW i8 basiert auf der Konzeptstudie BMW Vision EfficientDynamics und vereint mit

stofffaserverstärktem Kunststoff (CFK). „Beide Fahrzeuge sind maßgeschneidert für ihre alternativen Antriebe. Durch ihre innovative Architektur und die Verwendung von CFK kompensieren wir das Mehrgewicht der Batterie praktisch vollständig. Für unsere Kunden bedeutet das: überlegene Fahrdynamik bei gleichzeitig deutlich erhöhter elektrischer Reichweite“, erläutert Entwicklungsvorstand Klaus Draeger.

Ebenso wie der BMW i3 wird auch der BMW i8 im BMW Werk Leipzig produziert werden. Dazu werden bis 2013 rund 400 Mio. Euro in neue Gebäude und Anlagen investiert und rund 800 Arbeitsplätze geschaffen. Synergien ergeben sich jedoch nicht nur bei der Produktion. So nutzen die Entwickler für beide Fahrzeuge denselben Komponentenbaukasten für E-Maschinen, Leistungselektroniken und die Lithium-Ionen Hochvolt-Speicher.

Integraler Bestandteil von BMW i wird ein zusätzliches Angebot von Mobilitätsdienstleistungen sein, die auch unabhängig vom Fahrzeug selbst genutzt werden können. Damit soll langfristig ein neues, profitables Geschäftsfeld entstehen und neue Kunden an die Marken des Unternehmens herangeführt werden.

Dazu Ian Robertson: „Die Mobilitätsbedürfnisse in den schnell wachsenden Megacities verändern sich. Wir werden unser be-

INFO BMW hat Elektro-Knowhow seit 1969

Schon 1969 begann der Traum von elektrischer Mobilität: mit dem elektrifizierten BMW 1602, der während der Olympischen Spiele 1972 in München eingesetzt wurde. In den folgenden 40 Jahren hat die BMW Group kontinuierlich Möglichkeiten erforscht, diesen Traum auch in größerem Rahmen Wirklichkeit werden zu lassen. Dabei haben eine Vielzahl von Prototypen und Testscenarien Erfahrungswerte von unschätzbarem Wert hervorgebracht.

Ein gutes Beispiel: Der BMW E1. Ein Versuchsfahrzeug, das schon 1991 viele der Merkmale aufwies, die Elektrofahrzeuge heute haben. Am BMW E1 ließen sich Vor- und Nachteile von Elektroantrieben im Praxisinsatz untersuchen. Wirklich praxistauglich ist der Elektroantrieb jedoch erst heute: dank Lithium-Ionen-Batterien. Diese neuen Batterien hatten sich zuvor in Laptops und ähnlichen Geräten für Endverbraucher bewährt und lösten die Problemfelder der Zyklenfestigkeit und des Lastwiderstands. Schaltet man 100 dieser Batterien zusammen, erreichen sie die elektrischen Ströme, die Elektroan-

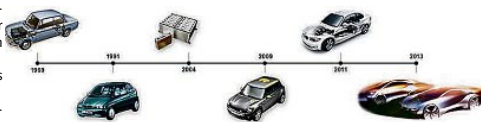
triebe benötigen – nämlich rund 400 Ampere, ungefähr 25-mal so viel, wie von Haushaltsnetzen bereitgestellt wird. Diese neue Technologie macht sich auch project i zu Nutze – eine kleine, dynamische Denkfabrik, in der nachhaltige Mobilitätslösungen für die Autofahrer von morgen entwickelt werden. Einer dieser Entwicklungsinitiativen wird seit Mitte 2009 von ausgewählten Kunden getestet: der MINI E.

2011 wird BMW einen weiteren, größeren Markttest starten, um noch mehr Autofahrern Einblicke in nachhaltige Mobilität zu gewähren: mit dem BMW ActiveE.

Hierbei werden nicht nur weitere Erfahrungen aus der Praxis gesammelt, sondern auch eine frühe Version des BMW i3 Antriebsstrangs erprobt. Alle diese Erkenntnisse fließen in die Entwicklung des BMW i3 und des BMW i8 Plug-in Hybriden ein, die im Herbst 2013 unter der Submarke BMW i auf den Markt kommen werden.

Der Aufbruch in die nachhaltige Mobilität startet im High-Tech Werk in Leipzig, wo der BMW i3 produziert werden wird.

GRAFIKEN BMW



Flottengroßversuch in München und Umgebung wird dieses Jahr starten

Weltweit erster E-Zweitürer mit vollwertigem Kofferraum

Bei Audi heißt die elektromobile Zukunft „e-tron“. „So wie der Name quattro zum Synonym für den Allradantrieb geworden ist, soll e-tron der Audi Markenname für Elektromobilität werden“, erklärt Audi Vorstandschef Rupert Stadler. In spätestens zehn bis 15 Jahren, so die Erwartung, werden E-Autos keine Nischenprodukte mehr sein, sondern selbstverständlicher Teil der Produktpalette. „An der Elektromobilität führt kein Weg vorbei“, sagt Franciscus van Meel, Leiter der Elektromobilitätsstrategie bei Audi.

Neben dem Audi e-tron, dem Supersportwagen (vier Motoren erzeugen 230 kW bzw. 313 PS), der 2009 Highlight bei der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main war, dem Detroit-Showcar Audi e-tron (zwei Elektromotoren erzeugen an der Hinterachse 150 kW bzw. 204 PS; Reichweite bis zu 250 Kilometer) und dem e-tron Spyder (Studie eines offenen Sportwagens wird der A1 e-tron dieses Jahr in einem Flottversuch getestet werden. Audi wird mit dem Projektpartnern Eon, den Münch-

ner Stadtwerken (SWM) und der TU München in Bayerns Landeshauptstadt den Großversuch starten. Eon wird im Umland und die SWM in München die notwendige Infrastruktur zum Laden der Fahrzeuge installieren. Insgesamt sollen 200 Ladestationen zur Verfügung gestellt werden.

Die TU München wird das Mobilitätsverhalten während der Projektlaufzeit analysieren. Audi will mit dem Flottversuch mehr über das Verhalten, aber auch über die Erwartungen der Kunden im Umgang mit Elektroautos lernen. Wie intensiv und in welchen Situationen wird ein Elektroauto eingesetzt? Welche anderen Verkehrsmittel werden in der alltäglichen Praxis genutzt?

Insgesamt wird es um die Frage gehen, wie angesichts der weltweit zunehmenden Urbanisierung die Mobilitätskonzepte der Zukunft aussehen.

Der zweitürige A1 e-tron ist der weltweit erste Allrounder mit vier Sitzen und vollwertigem Kofferraum, der sich nur mit Strom bewegt. Sein Elektromotor gibt 75 kW (102 PS) Spitzenleistung ab.



Der A1 e-tron gibt 75 kW (102 PS) Spitzenleistung ab.

FOTO AUDI

Im Dauerbetrieb stehen 45 kW (61 PS) zur Verfügung. Ein Paket Lithium-Ionen-Akkus stellt die Energie für den elektrischen Antrieb bereit. Eine volle Batterieladung reicht für 50 Kilometer. Das genügt für den täglichen Berufsverkehr. Sollte der Fahrer einmal längere Strecken zurücklegen wollen, hat der A1 e-tron einen Wankelmotor an Bord, der die Batterie bei Bedarf nachlädt. Wenn er im Einsatz ist, beträgt die Reichweite etwa 250 Kilometer.

Bei Audi arbeiten derzeit mehr als 400 Spezialisten an der Elektromobilität. Denn laut Dietrich Engelhardt, dem strategischen Leiter für die Elektrifizierung der Fahrzeuge bei Audi, sind noch gewichtige Herausforderungen, insbesondere bei der Batterieleistung, zu bewältigen. Zwar sei man bei der Leistungsdichte mit Riesenschritten vorangekommen, doch 250 Kilometer Reichweite würden immer noch zehn Stunden Ladezeit bedeuten. Das Tanken an der Zapfsäule dauert demgegenüber nur wenige Minuten. Es gibt also noch viel zu tun für die Ingenieure. > B52