
Fabrikeröffnung in Aachen: Der Ego kommt in Fahrt

Von Walther Wuttke

Wer an einem Freitag den 13. eine neue Fabrik eröffnet, ist wahrscheinlich extrem optimistisch und so stark von seinem Vorhaben überzeugt, dass er alle Unkenrufe beiseiteschiebt. Beides trifft auf Professor Günther Schuh zu, der an der Technischen Hochschule Aachen Produktionssystematik lehrt und nebenbei inzwischen bereits zwei Elektrofahrzeuge zur Serienreife gebracht hat. Nach dem elektrisch angetriebenen Zustellfahrzeug Streetscooter, das die Post seit einiger Zeit selbst produziert, kommt Ende des Jahres das Citymobil Ego Life auf den Markt. Die Produktionsstätte des Stadtwagens wurde jetzt (an einem Freitag, den 13.) offiziell eingeweiht.

In der Fabrik, die auf dem Gelände einer ehemaligen Bildröhrenproduktion von Philips entstand, sollen zunächst 10 000 Modelle pro Jahr gebaut werden. Diese Zahl soll sich bis zum Jahr 2021 auf 30 000 Einheiten verdreifachen. „Es ist nicht schwer, ein Elektroauto zu entwickeln, die Kunst besteht darin, ein preiswertes E-Mobil zu bauen“, erklärte Schuh selbstbewusst bei der Fabrikeröffnung. Das ist ihm in der Tat gelungen. In der Basisversion mit 14,9 kWh starken Akku kostet der Cityflitzer 15 900 Euro. Die Topversion (23,9 kWh) steht mit 19 900 Euro in der Preisliste. Dazwischen fährt die Variante mit 17,9 kWh und 17 400 Euro. Der Preis reduziert sich noch um die Elektroprämie von Herstellern und Staat (4000 Euro).

Die Reichweiten liegen zwischen 120 und 180 Kilometer.

Die Fabrikationsanlage, die in rekordverdächtigen 15 Monaten hochgezogen wurde, ist – das verwundert kaum – vermutlich die modernste Automobilproduktion in Deutschland. Die Abläufe sind so ausgelegt, dass die Herstellung eines Ego gerade 17 Stunden in Anspruch nimmt. Um die Entwicklungskosten so niedrig wie möglich zu halten, verließ sich die Mannschaft um Professor Schuh stark auf die Lager der Zulieferer. Statt zum Beispiel Millionen in die Entwicklung der Lichtanlage zu entwickeln, „greifen wir ins Regal der Zulieferer. Wir können das wie kein anderer“, so Schuh.

So stammt der Antriebsstrang in großen Zügen von Bosch, die Sitze kommen aus dem Haus Isringhaus, und auch PSA (Peugeot Citroen) steuern Teile bei, die in Aachen in der 16 000 Quadratmeter großen Anlage zum Ego Life komponiert werden. Auf dem Dach sorgen Solarpaneele für Zusatz-Energieversorgung. Die starke Rolle der Zulieferer hat aber auch eine Schattenseite. Nach der Dieselkrise „will die Industrie jetzt genau wissen, wie wir ihre Teile verbauen und verlangt entsprechende Kontrollen“, erklärt Schuh.

Mit 3,35 Meter Länge ist der Ego Life zwar durchaus überschaubar, „bietet aber mit vorderem Verformungsweg von 47 Zentimetern so viel Sicherheit wie die S-Klasse von Mercedes“, erklärt Schuh. Verantwortlich dafür ist unter anderem eine solide Aluminium Rohkarosserie, die in einer benachbarten Halle hergestellt wird. Die Batterie wiederum ist im Wagenboden in einem, so Schuh, „Panzer untergebracht“. Statt einer konventionellen Lackierung kommt für die Verkleidung der Rohkarosserie eine Thermoplast-Verkleidung zum Einsatz, was wiederum Produktionskosten spart. Diese Technik wird aktuell ausschließlich für Stoßfänger angewendet.

Im November wird die Produktion starten. Aktuell läuft noch die Homologation des Kleinwagens. Die Fabrikation ist so ausgelegt, dass „wir schneller als andere auf neue Entwicklungen reagieren und sie entsprechend integrieren können“, erklärt Schuh in der noch weitgehend leeren Halle. Um zu vermeiden, dass Kunden vom Gefühl „ich habe zu früh gekauft“ frustriert werden, lassen sich die im Laufe der Produktion einfließenden

Neuerungen nachträglich aktualisieren.

Unterwegs mit einem Vorserienmodell zeigt der Ego Life vom Start an sein Temperament und marschiert zügig Tempo 50 entgegen. Richtungsänderungen absolviert der erstaunlich geräumige Kleinwagen souverän, was sich wahrscheinlich noch weiter verbessern wird, wenn die Serienmodelle mit Servolenkung auf den Markt rollen. Die Instrumentierung ist sehr sparsam ausgefallen, informiert aber über alle wichtigen Details – und mehr benötigt ein Stadtwagen auch nicht. Die Sitze bieten ausreichend Seitenhalt und für kurze Strecken mutiert Ego Life zum Viersitzer.

Mit dem Ego Life ist Professor Schuh noch nicht am Ende seiner Kreativität angelangt. Eine Halle weiter soll demnächst der Elektro-Kleinbus Ego Mover produziert werden, der sich auch für autonomes Fahren eignet, und daneben sind Anlagen für ein größeres Elektromodell mit dem Arbeitstitel Booster geplant. Bis zum Jahr 2022 sind insgesamt vier Werke mit einer Kapazität von 100 000 Fahrzeugen vorgesehen. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Ego Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/e.Go



Ego Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/e.Go



Ego Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/e.Go



Ego Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/e.Go
