

Führungsrolle bei alternativen Antrieben

Luca de Meo: „SEAT wird die CNG-Technologie für den Volkswagen Konzern entwickeln“

- / CNG-Antrieb ist nachhaltige Alternative zu Elektro-Fahrzeugen
- / SEAT wird konzernweiter Technologieführer bei CNG-Fahrzeugen
- / Kunden und Umwelt profitieren langfristig
- / SEAT setzt europaweite Benchmark bei CNG-Fahrzeugen

Madrid/Weiterstadt, 16.04.2018 – SEAT Vorstandsvorsitzender Luca de Meo hat die Bedeutung von komprimiertem Erdgas (CNG) als nachhaltiger Antriebsalternative unterstrichen. In seiner Rede zur Eröffnung des 6. GASNAM-Kongresses in Madrid hob de Meo die Innovationskraft von SEAT im Hinblick auf diese besonders umweltschonende Antriebstechnologie hervor. Zugleich bekräftigte er, dass der spanische Automobilhersteller bei der Entwicklung CNG-betriebener Fahrzeuge innerhalb des Volkswagen Konzerns eine Vorreiterrolle spielen soll.

Enormes Potenzial für Autoindustrie und Gasbranche

Besonders mit Blick auf die urbane Mobilität und die zunehmende Nutzung erneuerbarer Energien unterstrich de Meo, „dass mit Erdgas betriebene Fahrzeuge sowohl für die Automobilindustrie als auch für die Gaswirtschaft enorme Geschäftspotenziale bieten“.

Hohes Maß an Flexibilität und Unabhängigkeit

In diesem Zusammenhang wies er auch darauf hin, dass Kunden ein hohes Maß an Flexibilität und Unabhängigkeit verlangen. „Kurz gesagt, wünschen sich die Kunden einen einfachen und ökonomischen Prozess“, sagte Luca de Meo, der CNG als „eine nachhaltige und rentable Alternative zu herkömmlichen Treibstoffen und Elektrofahrzeugen“ charakterisierte. „Der größte Pluspunkt der CNG-Technologie ist, dass sie bereits existiert. Das bedeutet: Es sind keine größeren Investitionen erforderlich, um sie auf breiter Basis den Kunden zugänglich zu machen“, fügte er hinzu.

SEAT ist Technologieführer

Innerhalb des Volkswagen Konzerns positioniert sich SEAT als führende Marke für die CNG-Strategie. So kündigte der Vorstandsvorsitzende an, dass das Technologiezentrum von SEAT, in dem über 1.000 Ingenieure tätig sind, für den Volkswagen Konzern die CNG-Technologie noch weiter vorantreiben wird. Erklärtes Ziel sei es, sich als Technologiezentrum von internationalem Rang zu etablieren: „Wir möchten dieser Technologie unbedingt den Stempel „Made in

Spain“ aufdrücken und sind davon überzeugt, dass unsere Pionierleistung von Erfolg gekrönt sein wird.“

Kunden und Umwelt profitieren gleichermaßen

Vom technischen und wirtschaftlichen Vorteil von CNG als alternativem Kraftstoff ist Luca de Meo überzeugt: „CNG ist nicht nur eine Brückentechnologie, sondern langfristig eine echte Alternative, da die weltweiten Gasvorkommen den Bedarf für mindestens die nächsten 100 Jahre abdecken.“

Enormes CO₂-Einsparpotenzial

Außerdem machte er deutlich, dass – ausgehend von einer Million effizienter CNG-Fahrzeuge auf den Straßen – der jährliche CO₂-Ausstoß allein in Spanien um 1,2 Millionen Tonnen gesenkt werden könne. Dies entspreche einer Komplettbepflanzung Madrids mit Bäumen. Außerdem könne jeder Besitzer eines CNG-Fahrzeugs von Einsparungen zwischen 700 und 1.000 Euro pro Jahr profitieren.

„Kostengünstig und praktisch“

„Für mit Erdgas angetriebene Fahrzeuge, Transporter oder Lkw ist keine technologische Modifikation erforderlich, sie sind bereits zuverlässig, sicher, extrem kostengünstig, bequem und sehr praktisch. Sie haben eine größere Reichweite als andere Antriebe. Ihre Nutzung lässt sich besser an die jeweiligen Bedingungen anpassen. Sie eignen sich sowohl für den Stadtverkehr als auch für Mittel- oder Langstrecken“, unterstrich der SEAT Vorstandsvorsitzende.

Einsparungen bis 55 Prozent möglich

Luca de Meo führte noch weitere Vorteile auf: So sind CNG-Fahrzeuge beispielsweise nicht von Fahrverboten betroffen, die bei der Überschreitung bestimmter Schadstoffwerte erlassen werden können. Sie punkten außerdem durch eine kurze Tankzeit von schätzungsweise drei Minuten. Im Unterhalt sind sie eine sehr kostengünstige Option, da sie im Vergleich zu Benzinfahrzeugen 55 Prozent und im Vergleich zu Dieselfahrzeugen 30 Prozent Einsparungen erzielen.

CNG fordert Kooperation verschiedener Wirtschaftszweige

In Bezug auf die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Unternehmen bei der Entwicklung dieser Technologie wies der SEAT Vorstandsvorsitzende darauf hin, dass die Zukunft von CNG „die Kooperation von Wettbewerbern, Institutionen und anderen Unternehmen erfordert“.

Ziel sei es, „ein Ökosystem zu schaffen, in dem sich Erdgas als echte Alternative zur Elektromobilität und konventionellen Benzin- und Dieselfahrzeugen etablieren kann. Dafür ist es unerlässlich, dass wir in großem Stil in den Ausbau des Tankstellennetzes investieren, weil es keinen Sinn macht, die Technologie und

den Markt zu haben, aber keine Infrastruktur, die auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet ist“, so de Meo.

In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, dass SEAT mit verschiedenen Partnern zusammenarbeite und sich zum Ziel gesetzt habe, bis 2020 allein in Spanien 300 neue Gastankstellen zu errichten.

SEAT ist Benchmark für CNG

SEAT begann sein Engagement für CNG mit der Einführung des SEAT Mii* 1.0 MPI ECOFUEL (Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 4,5 m³ CNG/100 km bzw. 2,9 kg CNG/100 km; CO₂-Emission, kombiniert: 83 g/km im Gasbetrieb; CO₂-Effizienzklasse: A), des SEAT Leon* 1.4 TGI (Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 5,4–5,3 l/100 km im Benzinbetrieb und 5,4 m³ CNG/100 km im Gasbetrieb; CO₂-Emission, kombiniert: 124–123 g/km im Benzinbetrieb und 96 g/km im Gasbetrieb; CO₂-Effizienzklasse: B im Benzinbetrieb und A+ im Gasbetrieb) und des SEAT Ibiza* 1.0 TGI (Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 5,0 l/100 km im Benzinbetrieb und 4,9 m³ CNG/100 km bzw. 3,3 kg CNG/100 km im Gasbetrieb; CO₂-Emission, kombiniert: 114 g/km im Benzinbetrieb und 88 g/km im Gasbetrieb; CO₂-Effizienzklasse: B im Benzinbetrieb und A+ im Gasbetrieb).

Branchenweit größtes Portfolio an CNG-Fahrzeugen

Bereits zu diesem frühen Zeitpunkt trat SEAT mit dem erklärten Ziel an, Marktführer für die Mobilität mit Erdgas, Biogas und künftigen synthetischen Treibstoffen zu werden. Tatsächlich kann SEAT heute europaweit und innerhalb des Volkswagen Konzerns das größte Portfolio an CNG-Fahrzeugen vorweisen.

Enormes Wachstumspotenzial

Bis Ende 2018 wird SEAT außerdem eine CNG-Version des Arona* auf den Markt bringen und damit aller Voraussicht nach den ersten SUV mit Erdgasantrieb anbieten. In Spanien konnte im bisherigen Jahresverlauf die Zahl der Zulassungen von CNG-Fahrzeugen um das Zehnfache gesteigert werden.

Bis zu einer Million Gasfahrzeuge bis 2030

Bis 2030 werden voraussichtlich eine Million gasbetriebener Fahrzeuge auf Spaniens Straßen unterwegs sein. Für SEAT ist der spanische Markt in puncto CNG-Technologie der zweitgrößte nach Italien. Dies wird auch anhand der Tatsache deutlich, dass SEAT bereits im ersten Quartal 2018 mehr als 900 gasbetriebene Fahrzeuge in Spanien verkauft hat und damit fast so viele wie im Gesamtjahr 2017.

Weitere Informationen:

Melanie Stöckl

Leiterin Kommunikation

Telefon: 0 61 50/1855 450

E-Mail: melanie.stoeckl@seat.de

*Verbrauch und Emissionen: Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT) unentgeltlich erhältlich ist.

SEAT Arona Motorisierung	Getriebe	Leistung kW (PS)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ Emissionen kombiniert (g/km)	CO ₂ Effizienzklasse
Benzinmotoren					
1.0 EcoTSI Start&Stop	5-Gang	70 (95)	4,9	112	B
1.0 EcoTSI Start&Stop	6-Gang	85 (115)	5,0	114	B
1.0 EcoTSI Start&Stop	7-Gang DSG	85 (115)	5,0	114	B
1.5 TSI EVO Start&Stop	6-Gang	110 (150)	5,1	115	B
Dieselmotoren					
1.6 TDI Start&Stop	5-Gang	70 (95)	4,1	106	A
1.6 TDI Start&Stop	7-Gang DSG	70 (95)	4,2	109	A
1.6 TDI Start&Stop	6-Gang	85 (115)	4,1	107	A

SEAT Ibiza Motorisierung	Getriebe	Leistung kW (PS)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ Emissionen kombiniert (g/km)	CO ₂ Effizienzklasse
Benzinmotoren					
1.0 MPI Start&Stop	5-Gang	48 (65)	4,9	112	C
1.0 MPI Start&Stop	5-Gang	55 (75)	4,9	112	C
1.0 EcoTSI Start&Stop	5-Gang	70 (95)	4,7	106	B
1.0 EcoTSI Start&Stop	6-Gang	85 (115)	4,7	108	B
1.0 EcoTSI Start&Stop	7-Gang DSG	85 (115)	4,7	108	B
1.0 TGI Start&Stop Im Benzinbetrieb	5-Gang	66 (90)	5,0	114	B

1.0 TGI Start&Stop Im Gasbetrieb	5-Gang	66 (90)	4,9 (m ³ CNG) / 3,3 (kg CNG)	88	A+
1.5 TSI EVO Start&Stop	6-Gang	110 (150)	4,9	112	B
Dieselmotoren					
1.6 TDI Start&Stop	5-Gang	59 (80)	3,8	99	A
1.6 TDI Start&Stop	5-Gang	70 (95)	3,8	99	A
1.6 TDI Start&Stop	7-Gang DSG	70 (95)	4,0	103	A
1.6 TDI Start&Stop	6-Gang	85 (115)	3,9	102	A

<u>SEAT Leon SC</u> Motorisierung	Getriebe	Leistung kW (PS)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ Emissionen kombiniert (g/km)	CO ₂ Effizienzklasse
Benzinmotoren					
1.2 TSI	5-Gang	63 (86)	5,1	119	C
1.2 TSI Start&Stop	6-Gang	81 (110)	5,0	116	B
1.0 TSI ECOMOTIVE Start&Stop	6-Gang	85 (115)	4,4	102	A
1.0 TSI ECOMOTIVE Start&Stop	7-Gang DSG	85 (115)	4,4	102	A
1.4 TSI Start&Stop	6-Gang	92 (125)	5,2	120	C
1.4 TSI ACT Start&Stop	6-Gang	110 (150)	4,9	114	B
1.4 TSI ACT Start&Stop	7-Gang DSG	110 (150)	4,9	115	B
1.8 TSI Start&Stop	6-Gang	132 (180)	6,0	138	D
1.8 TSI Start&Stop	7-Gang DSG	132 (180)	5,8	134	C
Dieselmotoren					
1.6 TDI Start&Stop	5-Gang	85 (115)	4,0	106	A
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang	110 (150)	4,4	112	B
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang DSG	110 (150)	4,5	117	B
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang	135 (184)	4,5	118	B
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang DSG	135 (184)	4,6	120	B

SEAT Leon Motorisierung	Getriebe	Leistung kW (PS)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ Emissionen kombiniert (g/km)	CO ₂ Effizienzklasse
Benzinmotoren					
1.2 TSI	5-Gang	63 (86)	5,1	119	C
1.2 TSI Start&Stop	6-Gang	81 (110)	5,0	116	B
1.4 TGI Start&Stop Im Benzinbetrieb	6-Gang	81 (110)	5,5	126	B
1.4 TGI Start&Stop Im Gasbetrieb	6-Gang	81 (110)	5,5 (m ³ CNG) / 3,7 (kg CNG)	97	A+
1.4 TGI Start&Stop Im Benzinbetrieb	7-Gang DSG	81 (110)	5,4	123	B
1.4 TGI Start&Stop Im Gasbetrieb	7-Gang DSG	81 (110)	5,4 (m ³ CNG) / 3,6 (kg CNG)	96	A+
1.0 TSI ECOMOTIVE Start&Stop	6-Gang	85 (115)	4,4	102	A
1.0 TSI ECOMOTIVE Start&Stop	7-Gang DSG	85 (115)	4,4	102	A
1.4 TSI Start&Stop	6-Gang	92 (125)	5,2	120	C
1.4 TSI ACT Start&Stop	6-Gang	110 (150)	4,9	114	B
1.4 TSI ACT Start&Stop	7-Gang DSG	110 (150)	4,9	115	B
1.5 TSI EVO Start&Stop	6-Gang	110 (150)	5,0	113	B
1.8 TSI Start&Stop	6-Gang	132 (180)	6,0	138	C
1.8 TSI Start&Stop	7-Gang DSG	132 (180)	5,8	134	C
Dieselmotoren					
1.6 TDI Start&Stop	5-Gang	85 (115)	4,0	106	A
1.6 TDI Start&Stop	7-Gang DSG	85 (115)	4,1	109	A
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang	110 (150)	4,5	115	B
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang DSG	110 (150)	4,6	120	B
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang	135 (184)	4,5	118	B

2.0 TDI Start&Stop	6-Gang DSG	135 (184)	4,6	120	B
-----------------------	------------	-----------	-----	-----	---

SEAT Leon ST Motorisierung	Getriebe	Leistung kW (PS)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ Emissionen kombiniert (g/km)	CO ₂ Effizienzklasse
Benzinmotoren					
1.2 TSI	5-Gang	63 (86)	5,1	119	B
1.2 TSI Start&Stop	6-Gang	81 (110)	5,0	116	B
1.4 TGI Start&Stop Im Benzinbetrieb	6-Gang	81 (110)	5,4	126	B
1.4 TGI Start&Stop Im Gasbetrieb	6-Gang	81 (110)	5,5 (m ³ CNG) / 3,7 (kg CNG)	97	A+
1.4 TGI Start&Stop Im Benzinbetrieb	7-Gang DSG	81 (110)	5,5	125	B
1.4 TGI Start&Stop Im Gasbetrieb	7-Gang DSG	81 (110)	5,5 (m ³ CNG) / 3,7 (kg CNG)	97	A+
1.0 TSI ECOMOTIVE Start&Stop	6-Gang	85 (115)	4,4	102	A
1.0 TSI ECOMOTIVE Start&Stop	7-Gang DSG	85 (115)	4,4	102	A
1.4 TSI Start&Stop	6-Gang	92 (125)	5,2	120	B
1.4 TSI ACT Start&Stop	6-Gang	110 (150)	4,9	114	B
1.4 TSI ACT Start&Stop	7-Gang DSG	110 (150)	5,0	117	B
1.8 TSI Start&Stop	6-Gang	132 (180)	6,0	138	C
1.8 TSI Start&Stop	7-Gang DSG	132 (180)	5,8	134	C
Dieselmotoren					
1.6 TDI Start&Stop	5-Gang	85 (115)	4,1	109	A
1.6 TDI Start&Stop	7-Gang DSG	85 (115)	4,2	112	A
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang	110 (150)	4,4	112	A
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang DSG	110 (150)	4,5	117	B
2.0 TDI Start&Stop	7-Gang DSG	110 (150)	5,0	132	B

4Drive					
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang	135 (184)	4,6	121	B
2.0 TDI Start&Stop	6-Gang DSG	135 (184)	4,8	125	B

SEAT Mii Motorisierung	Getriebe	Leistung kW (PS)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ Emissionen kombiniert (g/km)	CO ₂ Effizienzklasse
Benzinmotoren					
1.0 MPI	5-Gang	44 (60)	4,4	102	C
1.0 MPI ECOMOTIVE	5-Gang	44 (60)	4,1	97	B
1.0 MPI	5-Gang Automatik	44 (60)	4,3	101	C
1.0 MPI ECOFUEL	5-Gang	50 (68)	4,5 (m ³ CNG) / 2,9 (kg CNG)	83	A
1.0 MPI	5-Gang	55 (75)	4,4	102	C
1.0 MPI Start&Stop	5-Gang	55 (75)	4,1	97	B
1.0 MPI	5-Gang Automatik	55 (75)	4,4	104	C

SEAT ist das einzige Unternehmen in Spanien, das Automobile designt, entwickelt, produziert und vertreibt. Der multinational agierende Hersteller gehört seit 1986 zum Volkswagen Konzern und hat seinen Unternehmenssitz in Martorell (Barcelona). Über ein Netz von rund 1.700 Händlerbetrieben exportiert SEAT etwa 80 Prozent der produzierten Fahrzeuge in mehr als 80 Länder. Im Jahr 2017 erzielte das Unternehmen einen Gewinn nach Steuern von 281 Millionen Euro und kam auf einen weltweiten Absatz von fast 470.000 Einheiten.

SEAT S.A. beschäftigt insgesamt annähernd 14.700 Mitarbeiter in ihren drei Produktionsstätten in Barcelona, El Prat de Llobregat und Martorell – dort werden die erfolgreichen Modelle Ibiza, Leon und Arona produziert. Darüber hinaus werden in der Tschechischen Republik der SEAT Ateca und der SEAT Toledo hergestellt, in Portugal der SEAT Alhambra und in der Slowakei der SEAT Mii.

Außerdem verfügt das Unternehmen über ein umfangreiches Technikzentrum, in dem 1.000 Ingenieure an der Entwicklung von Innovationen arbeiten. Diese „Wissenszentrale“ macht SEAT in Spanien zur Nummer eins der industriellen Investoren im Bereich Forschung und Entwicklung.

In seiner gesamten Produktpalette bietet SEAT die neuesten Technologien in der Vernetzung von Fahrzeugen. Um die Mobilität der Zukunft voranzutreiben, wird aktuell daran gearbeitet, das Unternehmen komplett zu digitalisieren.