

30.09.2019

Brett vorm Kopf oder Wer hat den Größten?

Ein neuer Fetisch

Nein, nicht was Sie denken! Sie denken (vielleicht) an die Größen von Motor und Kofferraum. Das ist hier nicht gemeint. Vielmehr geht es um die Größe der Bildschirme im Cockpit, vulgo Armaturenbrett.

Automobiljournalisten haben einen neuen Fetisch entdeckt. Es wurde aber auch höchste Zeit. Der Informationsgehalt von Bein- und Kopffreiheit auf den Rücksitzen und der Wohnlichkeit des Kofferraums hat im Laufe der Jahrzehnte als wichtigstes Entscheidungskriterium ein bisschen an Bedeutung verloren.



Kein Test ohne diese Bilder! Beinfreiheit und Kofferraum

Jetzt fallen die Tester und Fotografen mit rührendem Feuereifer über die Bildschirme her. Position und Größe - vor allem Größe - entwickelten sich zu den wichtigsten Beurteilungskriterien.

Einer fängt an

Der moderne Mensch kann kaum eine Sekunde ohne Bildschirmkontakt überleben. Zuhause nutzt er einen PC, bei unvermeidlichen Fußmärschen von und zum Auto das Smartphone, im Auto dann die Bildschirme, die sich sofort mit dem Smartphone abgleichen, damit man ohne Zeitverzug weitersurfen kann. Diesem Anspruch versuchen die Autohersteller gerecht zu werden. Begonnen hat die Ära der Superbildschirme mit Tesla.



Tesla Model S



Tesla Model M

Handelt es sich hierbei noch um Autos mit Bildschirmen, oder bereits um Bildschirme auf Rädern?

Me too! Wir können's auch!

So lautet die Devise der übrigen Autohersteller, die sich für fortschrittlich und modern halten. In diesem Fall korreliert der Fortschritt mit der Größe der Bildschirme. Vergleichen wir einfach mal ein paar „moderne“ Fabrikate hinsichtlich „Fortschrittlichkeit“.

Beginnen wir mit Fortschritt durch Technik:



Audi A3 Sportback 35 TDI Sport

4 Lüfterdüsen + 4 Audi-Ringe + 2 Instrumente + 1 Lenkrad = 11 x rund. Gegenüber den 11 runden Formen wirkt das eckige Display fehl am Platz. Einen Schlitz ins Armaturenbrett gefräst, bei einem Hersteller ein Tablet gekauft und hineingesteckt, so sieht es aus. Ist diese Bastellösung vereinbar mit den in den höchsten Tönen gelobten Qualitätsansprüchen? Zur Bedienung als Touchscreen braucht man Teleskoparme. Infos über das [virtuelle Cockpit](#) auf den Seiten von Audi.

Können es Opel und VW besser? Kommt darauf an, in welchem Jahrhundert das Modell entwickelt wurde. Die beiden Beispiele erwecken den Eindruck, als stammten sie noch aus der Zeit der Röhrenfernseher.



Opel Grandland



VW Tgvan

Volvo möchte beim Fortschritt an der Spitze mitmischen. So wird da nichts draus, so viel steht fest.



Volvo S60 T8

Hat wenigstens das derzeitige Paradestück bei VW, der voll elektrische ID.3 eine Ausstattung, die dem Anspruch des Fahrzeugs gerecht wird?



VW ID.3

Weit gefehlt. Der einsame Monitor gleicht demjenigen von Audi wie ein Tablet dem anderen.

Da strengt sich Mercedes deutlich mehr an.



Mercedes 300 de

Und Porsche? Der Taycan setzt doch bestimmt dem Ganzen die Krone auf?



Porsche Taycan

Mit drei Bildschirmen erweckt er den fortschrittlichsten Eindruck aller deutschen Hersteller. Purismus allerdings sieht anders aus. Wozu braucht ein Sportwagen das ganze Klimbim?

Den Vogel schießt aber ein chinesisches Produkt ab, der M-Byte von Byton.



Byton M-Byte

Da muss selbst Elon Musk vor Neid erblassen. Als Newcomer auf dem Automobilmarkt hält sich Byton nicht mit halben Sachen auf. Ein Bildschirm über die gesamte Fahrzeugbreite dürfte für einige Jahre das Alleinstellungsmerkmal bleiben. Beifahrer-Innen werden es zu schätzen wissen, können sie sich doch während der Fahrt sich über ihre neuesten Posts informieren. Autofahren mit vertauschten Rollen? Man kann sich lebhaft vorstellen, dass die Männerwelt lieber die Zeit im Auto sinnvoll nutzt und am Bildschirm daddelt und das Lenkrad den Frauen überlässt.

Surfen bis der Arzt kommt?

Der Notarzt, denn das Unfallrisiko steigt mit der Anzahl der möglichen Ablenkungen. Und das Ablenkungspotential der rollenden Bildschirme ist

grenzenlos. Kommt es zum unvermeidlichen Crash, setzt die bordeigene KI automatisch einen Notruf an Ambulanz und Polizei ab. Bis zum Eintreffen kann der Fahrer gemütlich weitersurfen, und sich beispielsweise auf den letzten Bildern der bordeigenen Kameras den Unfallhergang anschauen. Oder seinem Arbeitgeber mailen, dass es heute etwas später wird.

Schöne alte Welt

Waren das noch Zeiten, als man sich beim Autofahren auf selbiges konzentrieren musste. Ein UKW-Radio markierte den Gipfel der Ablenkungsmöglichkeiten. An diesem zeigt sich die Entwicklungstendenz vom Einfachen über das Komplizierte zum Komplexen. Autoradios hatten früher zwei Drehknöpfe, einen für Ein/Aus und Lautstärke, einen zweiten für den Sender. Mit viel Glück hatte man sogar mehrere Sender zur Auswahl. Dann ging es los mit der Hochrüstung der Jubelelektronik. Kassettenrecorder, CD-Player, i-Pod-Anschluss, usw. bis hin zur heutigen Situation mit der unüberschaubaren Vielfalt an Möglichkeiten.

Kein Wunder dass ältere Menschen keine Lust verspüren, sich in die Komplexität eines dieser futuristischen Erzeugnisse reinzufuchsen. Entweder sie besorgen sich ein möglichst einfach gehaltenes, preisgünstiges Gefährt, gerne auch etwas höher zwecks Übersicht, oder sie behalten einfach ihr gewohntes.

Dann brauchen Sie auch keine Angst zu haben vor unreparierbaren Elektronikfehlern, Stromausfällen und Cyberangriffen. Frei nach Murphy:

If something can be hacked, it will.

Jacob Jacobson