

## 10.01.2020 Elektroautos aus dem Mediamarkt: Sony Driveman

### **Sony Walkman:**

Vor 40 Jahren brachte Sony den Walkman auf den Markt, der im Nu Kultstatus erlangte. Eigentlich hätte man ihn Runningman taufen sollen, denn fast jeder Jogger hatte so ein Ding in der Tasche mit ein paar Kabeln zu den Ohren.

Auf diesen Supererfolg konnten andere Hersteller von Consumer-Elektronik nur neidisch sein. Aber die Verkaufskurve neigte sich irgendwann dem Ende zu. Die Digitalisierung der Musik erwies sich als Killerkriterium. Sony versuchte zwar noch, mit dem Discman und anderen Gimmicks das Ableben hinauszuzögern. Den absoluten Todesstoß versetzte ihm Steve Jobs 2004 mit dem iPod. Statt eines Tonträgermediums verwendete er einen sogenannten Flashspeicher, einen wiederbeschreibbaren Festspeicher.

### **Sony Driveman:**

Die Firma Sony ließ sich aber dadurch nicht unterkriegen. Gerade gibt sie ein heftiges Lebenszeichen von sich, indem sie auf der CES in Las Vegas den Prototyp eines Elektroautos vorstellten, den Sony Vision S. Auf den Walkman folgt also logisch konsequent der Driveman.



Er schlug ein wie eine Bombe. Schlagartig verblasste alles andere auf der größten Consumer-Electronic-Messe der Welt zur Nebensache. Alle fragen sich: Was will Sony damit erreichen?

### **Die Strategie:**

Um die Absichten von Sony besser zu durchschauen, sehen wir uns einfach mal an, aus welchen Baugruppen ein Auto besteht.

1. Chassis plus Fahrwerk
2. Karosserie bestehend aus Außenhülle, Sitzen, Bedienelementen
3. Antrieb bestehend aus Batterie und Motor
4. Elektronik für Sicherheitssysteme, Assistenzsysteme und Consumer-Elektronik

Sofort wird deutlich, auf welche der vier Baugruppen es die Sony Strategen abgesehen haben. Sicherlich weder auf das Chassis noch auf die Karosserie, schon eher auf den Antrieb, aber nur mit einem halben Auge. Der Fokus richtet sich auf die Elektronik. Die Elektronik avancierte im Laufe der letzten Jahre zur wichtigsten Baugruppe, noch vor dem Antrieb.

### **Verkehrte Welt:**

Bislang bauen die Autohersteller eine selbsttragende Karosserie mit Fahrwerk, und bestücken sie mit einem selbst gebauten Motor, und ergänzen das Ganze mit mehr oder weniger Elektronik. Dabei spielen die wichtigsten Zulieferer als Systemlieferanten eine wesentliche Rolle: Bosch, Conti, ZF usw.

Sony dreht den Spieß um. Sie bauen das Auto um die Elektronik herum.

### **Schritt 1: Das Chassis**

Sie suchen sich einen Hersteller für Chassis und Fahrwerk. Der könnte aus Fernost kommen. Japan, China, oder Südkorea würden sich anbieten.



So sieht das Chassis aus. Die Batterie ist praktischerweise gleich in den Boden integriert. Wo nur hat man diese Bauweise schon gesehen? Richtig beim BMW i3.



**Unten: BMW i3 Chassis mit Fahrwerk und Batterie. Oben: Karosserie aus Carbon**

Schade, dass BMW diesen Weg nicht weiter ausbaute. Er bietet größtmögliche Flexibilität hinsichtlich Varianten, auch als Hybrid mit einem Verbrennungsmotor an der Vorderachse. Vielleicht sollte Sony einmal bei BMW anknöpfen.

### **Schritt 2: Die Karosserie**

Blech biegen und verschweißen ist kein Hexenwerk, das können viele. Für die Fertigung einer Stahlblech-Karosserie finden sich bestimmt Interessenten bei den traditionellen Herstellern. Besonders die Kleineren sind bestimmt froh, wenn sie auf diese Weise ihre Fertigungsanlagen besser auslasten können. Ein zweites Standbein hat noch niemand geschadet.

### **Schritt 3: Antrieb**

Nichts einfacher als das. Bosch bietet z.B. eine Hinterachse mit fertig integriertem Elektroantrieb an. Batterie anstöpseln – fertig. Die gesamte Regelung einschließlich Rekupe-ration und ARS besorgt Bosch. Motorsteuerungen waren schließlich schon immer Kernkompetenz bei Bosch. ([Bosch eAxe](#))

### **Schritt 4: Fahrzeugelektronik**

Bleibt „nur“ noch die restliche Fahrzeugelektronik. Während die drei erstgenannten Baugruppen weitestgehend ausentwickelt sind, steckt in der Elektronik noch jede Menge Potential. Die Zukunft der Automobiltechnik steckt hinter Begriffen wie Autonomes Fahren, Vernetzung, Künstliche Intelligenz usw. Die Fahrzeiten zum Arbeitsplatz werden immer länger, die Durchschnittsgeschwindigkeiten immer niedriger, da liegt es nahe, das Auto bereits bei der Anfahrt als rollendes Büro zu nutzen. Autopilot, Internet und Bildschirme machen's möglich. Wen interessiert da noch, ob die Beschleunigung auf 100 km/h 8,3 statt 8,5 Sekunden beträgt? Oder die Endgeschwindigkeit 225 statt 220 km/h? Oder der Verbrauch 20,5 statt 20,7 kWh/100 km? Im Stau und bei Konstantfahrt auf der Autobahn kann der Autopilot heute schon dem Fahrer die anstrengende Arbeit des Kolonnenfahrens abnehmen. Pendler werden diese Möglichkeiten schätzen lernen.

### **Fazit:**

Fällt der Verbrennungsmotor weg, verschwindet die wichtigste Kernkompetenz der heutigen Automobilbauer. Wobei sich unverkennbar die Aggregate bereits jetzt immer ähnlicher werden und im Prinzip austauschbar sind. Unterschiede von Hersteller zu Hersteller kann der Normalkunde nicht mehr auflösen. Alles das wirkt sich in Zukunft signifikant auf das Käuferverhalten aus. Markentreue ist nicht länger gefragt. Mechanische Werkstätten, die mit Hammer und Schlagschrauber Autos reparieren treten in den Hintergrund gegenüber elektronisch perfekt ausgestatteten Servicestellen. Sie müssen in der Lage sein, Fehler im komplexen Bord-Netzwerk zu diagnostizieren und zu beseitigen.

So wie es in der PC-Technik zwei Welten gibt, die Microsoft- und die Apple-Welt, oder bei den Smartphones die Apple- und die Android-Welt, so wird sich die Fahrzeugelektronik auf ein paar wenige Systeme konzentrieren. Alles andere, wie z.B. Alleingänge der einzelnen Fahrzeughersteller, wird vom Markt verschwinden – über kurz oder lang.

**Ausblick:**

Ist Sony auf dem richtigen Weg? Auf jeden Fall. Sie zeigen das Potential als Lieferant für die gesamte Fahrzeugelektronik auf, und positionieren sich gleichzeitig als Konkurrent zu Apple, Google usw.

Angesichts dieser „neuen“ Bedrohung sollte den traditionellen Herstellern angst und bange werden. Vielleicht ist Sony nicht der Einzige mit dieser Strategie. Lauern vielleicht im Hintergrund noch mehr potentielle Elektronikriesen auf ihre Chance? Man denke nur an Samsung oder Huawei. Werden Audi, BMW, Mercedes und Co. zur verlängerten Werkbank der Elektronikkonzerne degradiert? Sieht ganz so aus. Dann wird auch der Wirtschaftsstandort Deutschland massiv an Bedeutung einbüßen.

Wie heißt es im Volksmund:

**Denn erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt.**

Jacob Jacobson

[www.der-autokritiker.de](http://www.der-autokritiker.de)