

18.07.2014

Der Elektrohype frisst seine Kinder.

Was wurden die deutschen Autobauer nicht gerügt und mit Häme übergossen? Warum haben sie den Elektroboom komplett verschlafen? Wie kann ein einzelner Mann, Elon Musk, die deutsche Autoindustrie an der Nase herumführen? Warum kommen die Schlafmützen und Nachtwächter der deutschen Autobauer nicht in die Gänge?

Auch die Politik kam nicht ungeschoren davon. Warum kommt die Verkehrswende (der Schwenk vom fossilen Kraftstoff auf Elektronen) nicht voran? Warum gibt es immer noch nicht genügend Ladestationen? Warum werden Verbrennerfahrzeuge nicht schon längst verboten oder der fossile Kraftstoff erheblich verteuert?

Warum, warum, warum?

Vielleicht darum: Am 23.03.2016 hieß es auf diesen Seiten:

„Der Elektroantrieb schmälert die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Autoindustrie, anstatt sie zu fördern. Die Kernkompetenz deutschen Automobilbaus liegt im Verbrennungsmotor. Die Elektro-Antriebskomponenten stammen mehrheitlich aus Fernost: Batterie, Motor, Elektronik. Aus dieser Richtung werden auch die meisten E-Mobile kommen. Deutschland wird auf dem Elektromarkt nur eine Nebenrolle spielen - als Ersteller von fahrbaren Untersätzen für die Elektrokomponenten.“

Bleibt noch zu ergänzen, auch die wichtigsten Rohstoffe für Elektromotoren stammen aus China. Dass wir uns mit dem Elektroantrieb in eine noch größere Abhängigkeit von China begeben als es bereits der Fall ist, das ist auch unseren Wirtschaftsexperten mittlerweile aufgefallen. Und dass der Elektroantrieb Arbeitsplätze kostet scheint sich allmählich herumsprechen. Fast alle deutschen Automobilhersteller können ein Liedchen davon singen.

Die Leidensgeschichte in alphabetischer Reihenfolge:

Audi horcht auf!

2020 trat er seinen Posten als Vorsitzender von Audi an. Er kam von BMW und hatte eine Menge Ideen im Gepäck. Die Rede ist von Markus Duesmann, dem Hoffnungsträger für das schwächelnde Geschäft von Audi. Seine wichtigste Botschaft: Alles auf Elektro! Und natürlich zuallererst auf hochpreisige Elektro-SUVs der Luxuskategorie. Alles andere wäre nicht standesgemäß.

Was haben sie ihn nicht beworben bei Audi und amts mit vereinten Kräften, den Audi Q8 Sportback e-tron? Er sollte das Audi Elektroimage in die Höhe treiben.



Das Gegenteil war der Fall. Image und Verkaufszahlen gingen in den Keller. Und zwar so weit, dass Audi die Fabrik in Belgien schließt, in der das Fahrzeug gebaut wird. Ein weiterer Imageschaden ist vorprogrammiert. Und der Visionär Duesmann musste die Firma verlassen. So ist das oft mit Hoffnungsträgern, ihre Halbwertszeit ist manchmal sehr, sehr kurz.

BMW: First in – first out?

Mit i3 und i8 war BMW Vorreiter beim Elektroantrieb. Und verbrannte sich erstmal gehörig die Finger. Schuld war allerdings weniger der Elektroantrieb, sondern die aufwändige Bauweise mit dem Carbon-Chassis.



Aber BMW zeigte sich lernfähig. Statt Hals über Kopf alles auf Elektro zu setzen, ließen sie sich mit Nachfolgemodellen Zeit. Im Moment sieht es aus, als kämen sie aus der Elektrofalle als einzige relativ glimpflich davon.

Mercedes: Alles Elektro oder was?

Ola Källenius scheint bei Mercedes fester im Sattel zu sitzen als Markus Duesmann bei Audi. Obwohl auch er sich in Sindelfingen weit aus dem Fenster lehnte, was den seiner Meinung nach kommenden Elektroboom anbetrifft. Auch bei Mercedes konnten die Entwicklungen gar nicht luxuriös genug sein. Das Flaggschiff dieses Elektrowahns: Der EQS SUV 580 4MATIK für schlappe 150.000 Euro.



Inzwischen rudert der smarte Ola kräftig zurück. Der Klimaschutzgedanke überzeugt vermögende Kunden offenbar nicht, meint er. Wie ein Fahrzeug mit über zwei Tonnen und einem Stromverbrauch wie eine Straßenbahn das Klima schützen soll, bleibt sein Geheimnis. Seine Kunden wissen es anscheinend besser. Ein typischer Fall von Selbstüberschätzung, wie es Deutschlands Autobauern häufig passiert. Sie wissen genau, wie ihre Kunden ticken. Und wenn die Kunden nicht tun, was man von ihnen erwartet, sind sie beleidigt und suchen die Schuld beim Kunden. Bei der empfindlichen Mercedes Klientel werden Schuldzuweisungen nicht gut ankommen.

Auch in einem anderen Punkt vollzieht Källenius eine 180°-Wende. Er prophezeit, Mercedes werde noch bis weit in die 30er-Jahre Verbrennungsmotoren bauen, trotz des geplanten Verbrennerverbots 2035. Alert Manager mit dieser Wendehalsqualität bräuchten wir mehr.

Ford mit Schaden!

Dass es eng wird im Elektrogeschäft, das haben auch schon andere bemerkt. Zum Beispiel Ford USA. Sie verfolgen die Strategie, unbeliebte und riskante Produktionen ins Ausland zu verlagern, in diesem Fall zu den Kölner Ford-Werken. Dort soll ein Modell gebaut werden, das in Deutschland bestimmt eine Menge Abnehmer findet: Ein Elektro-SUV namens Explorer. Weil es ja in Deutschland noch viele unbekannte Ecken zum Erforschen gibt, und ein Elektro-SUV mit zwei Tonnen eignet sich dafür bekanntlich am besten.



Warum soll es Ford besser ergehen als Opel? Die amerikanischen Manager von General Motors verstanden es blendend, den Opel bis zur Bedeutungslosigkeit abzuwirtschaften. Sie konnten und wollten das Potential von Opel nicht erkennen, bis sich die Franzosen (!) erbarmten und den Amis das Unternehmen abkaufte.

Weil es gerade so gut läuft auf dem Elektrosektor, wollen die US-Manager auch noch eine Ford-Ikone mit einem Elektromotor verschandeln – den Capri. Das hat der Capri nicht verdient! Schon gar nicht der abgebildete RS 2800.



Warum sollten die Amis den Capri verschonen, nachdem sie schon ihr eigene Ikone, den Mustang, zum Batterietransporter herabgewürdigt hatten. Übrigens ein toller Misserfolg.

Porsche – Sportwagen für die Kurzstrecke

Dass ein Elektroantrieb von Porsche alle anderen Elektro-Sportwägelchen an Sportlichkeit überbieten muss, ist selbstverständlich. Drei Motoren, Getriebe, Hochspannung, Allradantrieb – alles vom Feinsten. Warum musste er nach kurzer Laufzeit bereits leistungsgesteigert werden? Weil er nicht konkurrenzfähig war? Weil jede Klitsche ein Elektrofahrzeug mit hoher Leistung bauen kann? Weil beim Elektroantrieb mehr die technischen Daten eine Rolle spielen als die tatsächliche Performance auf der Straße? Weil bei Vollgas die Elektronen nach 50 Kilometern erschöpft sind?



Porsche Taycan Turbo GT für 250.000 Euro (Augen auf bei der Farbwahl!)

Die typische Porsche Klientel, der man bisher noch jedes Modell andrehen konnte, streikt plötzlich. Die Gründe sind die gleichen wie bei Mercedes. Dazu noch die Namensgebung Turbo! Für wie blöd halten uns diese Supermanager eigentlich? Man braucht nur das Etikett Turbo draufkleben, und schon kaufen es die dummen Porsche Kunden? Da haben sich die hohen Herren geschnitten.

VW – das Erbe von Diess

Diess hatte sich im Elektrowirrwarr verlaufen. Er wollte VW zur elektronischen High-Tech-Schmiede transformieren – mit der Brechstange. 100 Prozent Elektroantrieb und gleichzeitig elektronisches modernes Gesamtbetriebssystem mit neuem Anzeige- und Bedienkonzept, das ging gründlich schief. Bei den Fahrzeugen bleibt keine Nische unberücksichtigt: ID.3/4/5/7/Buzz – für jeden Geschmack etwas dabei. Für jeden Geldbeutel auch?



Hätte sich VW mal lieber um bezahlbare Autos gekümmert. Aber der UP! war ihnen zu sehr Unterschicht, deshalb musste er sterben. Und mit dem Bedienkonzept verprellten sie ihre Stammkundschaft. Es dauerte Jahre, bis es endlich funktionierte.

Tesla, eine Erfindung von Brandenburg

Das Geschäft der Amis ist das Geschäft. Davon verstehen etwas. Wenn es mal nicht so läuft, lassen sie sich die Defizite vergolden. Deutsche Politiker sind dafür besonders anfällig. Amerikanischen Firmen wird der Geldteppich ausgerollt, damit sie sich herablassen, in strukturschwachen Gebieten anzusiedeln. Ein paar Hektar Bäume fällen, die Wasserversorgung in einem Trockengebiet sicherzustellen – alles kein Problem. Man muss es nur wollen, und dem heiligen Elon freie Hand lassen. Er wird schon wissen, was er tut.

Um das Maß vollzumachen, darf er jetzt sein auf 500.000 Autos ausgelegtes Werk auf 1 Million erweitern. Chapeau, die Politiker von Brandenburg haben es drauf. Dass sie damit den Autobauern im eigenen Land massiv Konkurrenz machen – geschenkt. Dass die Elektrostückzahlen weltweit zurückgehen – was soll's. Hauptsache sie können den arroganten Kollegen aus Bayern und Baden Württemberg eine Nase drehen.

Wie geht es weiter?

Jeder, der auch nur die vier Grundrechenarten beherrscht, konnte schon vor Jahren erkennen, dass der Elektroabsatz in Sättigung geht. Das liegt nicht an zu wenigen Ladestationen, wie manche Umweltpostel glauben. Es liegt daran, dass sich nicht alle ein Zweitfahrzeug leisten können, dass viele Menschen in Wohnblocks wohnen, ohne Möglichkeit, den Stromer aufzuladen, dass die anfängliche Begeisterung, sich als Umwelt- und Klimaschützer aufzuplustern, verflogen ist.

Zu allem Überfluss drängen jetzt auch noch chinesische Autobauer mit Elektroautos auf den deutschen Markt. Mit Dumpingpreisen, angeblich gestützt von der chinesischen Regierung. Schon erschallt der Ruf nach Einfuhrzöllen. Das markiert das Ende der deutschen Automobilbaukunst. So kann man den Standort Deutschland an die Wand fahren, aber klimafreundlich.

Made in Germany – das war mal ein Gütesiegel. Lang ist's her.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de