

08.09.2024 Denk´ ich an VW in der Nacht, ...

... bin ich um den Schlaf gebracht.

Vorgestern erst hatten wir uns mit der Vergangenheit von VW beschäftigt, in dem Bemühen, das Straucheln des Konzerns besser zu verstehen. Heute wollen wir uns um 180° drehen, und einen Blick in die Zukunft riskieren. Was führen die maßgeblichen Leute im Schilde, um für die Herausforderungen der Zukunft gewappnet zu sein. Allen voran interessiert uns natürlich die Meinung des Entwicklungs- und Forschungsvorstands für den Gesamtkonzern Michael Steiner. In einem Interview im **ams-Heft 17/2025** gibt er uns Einblick in seine strategischen Überlegungen. Das Interview wurde geführt, als die wirtschaftliche Dramatik des Konzerns noch nicht öffentlich bekannt war. Lässt er bei dieser Gelegenheit erkennen, dass er auf Fehlentwicklungen der Vergangenheit reagiert und eine grundsätzliche Umkehr in einigen Punkten anstrebt? Man darf gespannt sein.

Schlagwort Elektromobilität:

„Wir beginnen mit der Auslieferung des elektrischen Macan im Laufe der zweiten Jahreshälfte. Gleiches gilt für den Audi Q6 e-Tron. Beide, der elektrische Macan und der Q6 e-Tron, werden spektakuläre Autos, unsere Kunden freuen sich zu Recht darauf.“

„Unser großer Entwicklungsaufwand gilt aber klar der Elektromobilität. Sie wird sich langfristig durchsetzen.“

„Wir sind überzeugt, dass die Zukunft der Mobilität elektrisch ist.“

Elektrischer Macan, Q6 e-Tron, der Cayman wurde schon amputiert. Wenn sich Herr Steiner nicht verspekuliert mit seiner unbedingten Elektro-Euphorie. Entweder kennt er das aktuelle Geschehen um die Elektromobilität nicht, oder er will es partout nicht wahrhaben. Eigentlich braucht er sich ja nur die Zahlen im eigenen Hause anzuschauen vom Taycan und dem Audi Q8 e-Tron. Audi wird sogar ein Werk in Brüssel schließen - schließen müssen. Aber vermutlich versucht er, die strategischen Fehlentscheidungen der letzten Jahre irgendwie zu rechtfertigen. Keine leichte Aufgabe!

Schlagwort „Software Defined Vehicle“

„Der Schwerpunkt (des Software Defined Vehicles) liegt ganz klar auf der Elektromobilität. ... Da geht es um Themen wie Vernetzung, automatisiertes Fahren und Infotainment, also Funktionen, die über Software im Fahrzeug gesteuert werden. Die dafür benötigten Module lassen wir über einen zentralen Rechner laufen. ... So nehmen wir massiv Komplexität raus. Dann kommt die Konnektivität dazu, also die Datenanbindung des Fahrzeugs an die Cloud.“

„Wir müssen den Stolz überwinden und akzeptieren, dass wir nicht mehr jede Technologie selbst beherrschen werden. Das ist der Kulturwandel.“

„Weil die VW-eigene Softwareentwicklungsabteilung Cariad die E3-1.2-Plattform nicht performant ans Laufen brachte, verzögerte sich der Marktstart des E-SUV Macan um zwei Jahre. Nach Analyse von McKinsey kostete dies die Zuffenhausener rund drei Milliarden Euro.“ (Zitat ams)

Bisher überzeugte die Softwareentwicklung bei VW durch ein unterirdisches Bedienkonzept. Jetzt will VW auf die ganzen Softwareprobleme noch eins draufsetzen. Noch dazu mit amerikanischen Start-Ups. Beim „Software Defined Vehicle ist zwischen Traum und Albtraum nur ein kleiner Schritt. Hört sich alles nicht

nach Kulturwandel an, sondern nach Blindflug. Hauptsache irgendwie weiter. By the way, am Thema Zentralrechner sind schon viele gescheitert. Auch kann sich der größte Optimist nicht vorstellen, dass dieses Konzept das Potential für die Kompaktklasse aufweist, geschweige denn für ein 20.000 Euro Fahrzeug.

Kundenrelevanz und Innovationen:

„Wir sind klar aufgestellt und geben Vollgas, denn unsere Kunden erwarten von uns zügig neue Innovationen.“ Deshalb kooperieren wir mit starken Technologie-Partnern, mit Mobileye hierzulande und mit Horizon Robotics in China. ... Wir wollen Technik mit hoher Kundenrelevanz zu einem akzeptablen Preis anbieten.“

„Um beispielsweise hoch automatisiertes Fahren bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn sicher abbilden zu können, sind nach unserer Auffassung drei verschiedene Sensoriken erforderlich, also Lidar, Radar und Kamera. ... Künstliche Intelligenz könnte hier einen breiteren Markteintritt beschleunigen.“

Unsere Kunden wollen ein tolles Fahrerlebnis und einen nahtlosen Übergang vom eigenen Smartphone ins Auto.

„Wir werden schneller, digitaler und effizienter und handeln damit im Sinne der Kundinnen und Kunden unserer Marken.“

Haben wir jetzt alle Schlagwörter beisammen – Elektrifizierung, Digitalisierung, Vernetzung, Infotainment, Kundenorientierung, automatisiertes Fahren, künstliche Intelligenz, Software basiert? Genau das erwartet man einfach von einem zukunftsorientierten Forscher und Entwickler, dass er diese Worthülsen perfekt beherrscht, wie ein Klaviervirtuose sein Instrument. Es sieht beinahe so aus, als glaube Herr Steiner selbst, was er da an die Presse weitergibt. Nebenbei bemerkt, das Durchschnittsalter von Neuwagenkäufern in Deutschland liegt bei über 50 Jahren. Ob diese Damen und Herren bereit sind, sich ständig mit neuen „Innovationen“ herumzuzürgern? Mit Bedienkonzepten und Fahrerassistenzsystemen ohne Wiedererkennungswert?

20.00 Euro Auto:

„Das (20.000 Euro Auto) hat Volkswagen gerade angekündigt. Wir sind optimistisch. Die Herausforderungen gerade in diesem Segment sind aber sehr groß.“

Und die Rendite sehr klein. Hat VW nicht erst den UP gestrichen? Warum? Weil er mit den gleichen, viel zu teuren elektronischen Komponenten ausgestattet ist, wie die größeren Fahrzeuge. Kostengünstig geht anders. Der nächste, der über die Klinge springt, ist der Polo. Er ist einfach nicht mehr zeitgemäß, im Sinne der Vorstände von VW. Zu bieder, zu wenig innovativ, zu viel Old School.

E-Fuels etc.:

„Wir treiben die Elektrifizierung voran, und bleiben gleichzeitig bei den Modellen mit Verbrennungsmotor wettbewerbsfähig.“

„Es gibt sinnvolle Ideen, E-Fuels in Regionen der Welt zu produzieren, in denen Wind- und Sonnenenergie im Überfluss vorhanden sind.“

Entsprechende Projekte sind schon krachend gescheitert und werden wieder scheitern. Wer soll denn die ganzen Windräder und Sonnenkollektoren bauen, wer die Elektrolyseure, wer die Pipelines? Volkswagen, träum weiter!

Fazit:

Da wartet noch eine Menge Arbeit auf Oliver Blume, alle seine Vorstandskollegen (und sich selbst) von ihren hohen Rössern herunterzuholen. Zu leichtsinnig gingen sie in der Vergangenheit mit den Geldern um, die ihnen der Golf und seine Derivate in die Kassen spülte. Jetzt erwischt es sie mit der vollen Breitseite. Nach dem, was der Entwicklungsvorstand des Konzerns zum Besten gibt, wird sich aber so schnell nichts ändern.

Viele halten es für einen großen Fehler, auf Teufel komm raus den Tesla zu kopieren und voll auf Elektroantrieb zu setzen. VW hat in der Vergangenheit durch den Dieselskandal und nicht akzeptable Bedienkonzepte viel Vertrauen verspielt. Die wichtigste Aufgabe wäre, dieses Vertrauen wieder zurückzugewinnen. Nicht mit überflüssigem Elektronik-Schnickschnack und „Innovationen“, die kein Mensch braucht, sondern mit Solidität, Werthaltigkeit, Zuverlässigkeit und perfekter Mechanik. Aber darauf können wir vermutlich lange warten. Dafür sorgen schon die viel zu vielen Doktoren, die heutzutage das Geschehen in den Entwicklungsabteilungen bestimmen. Sie kennen nur eine Richtung, immer noch mehr Elektronik, noch mehr Funktionen, noch mehr Komplexität, noch mehr High Tech, noch Higher Sophisticated, mehr, mehr, ...

Wer in die Fußstapfen anderer tritt, kann nicht überholen. Was VW entwickeln muss, ist nicht ein preiswertes Elektroauto, sondern ein preiswerter Plug-In-Hybrid für 25.000 Euro. Den man auch ohne Elektronikstudium bedienen kann. Ohne Touchscreen, Spracheingabe und digitales Cockpit. Und ohne Vernetzung. In den man sich reinsetzt und wohlfühlt, weil alles am rechten Platz ist. Ein Auto, das ALLE Anforderungen der Zukunft erfüllt. Mit so einem Fahrzeug könnte VW wieder zum echten Volkswagen werden. Der **autokritiker** gibt gerne Nachhilfeunterricht.

VW sollte sich den Ausspruch von Antoine de Saint-Exupéry zu Herzen zu nehmen:

„Perfektion ist nicht dann erreicht, wenn es nichts mehr hinzuzufügen gibt, sondern wenn man nichts mehr weglassen kann.“

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de