

18.01.2025

„Innovationen“ die kein Mensch braucht, höchstens durchgeknallte Amis

So sieht´s aus:

Ford und GM werfen das Handtuch. Nachdem sie bereits viele Milliarden in der Robotaxi-Entwicklung versenkten, bekamen sie plötzlich kalte Füße ob der unbeherrschbaren Risiken. Vor kurzem noch als **die** Zukunftstechnologie schlechthin gepriesen, findet das Abenteuer ein unrühmliches Ende.

Was für Robotaxis gilt, gilt genauso für das autonome Fahren allgemein: Nicht beherrschbare Komplexität. David Precht brachte es auf den Punkt mit seiner Behauptung: „Automobile bauen ist kompliziert, Automobile fahren ist komplex.“ Automobilfirmen sind es nicht gewohnt, zuzugeben, dass etwas nicht funktioniert. „Geht nicht gibt´s nicht!“ lautet der Spruch tatkräftiger, aber ahnungsloser Manager. Auf diese Weise verschleudern sie viele Milliarden in dubiose Entwicklungen, die am Ende keiner haben will. Und meistens aus Prestigegründen, um sich gegenüber den Kollegen von der Konkurrenz keine Blöße zu geben.

Auch Bosch zog unlängst die Notbremse. Der geplante Campus mit dem hochtrabenden Namen „Cross-Domain-Computing-Solutions“ wurde gestrichen. Es sollte um Automatisiertes Fahren und Parken, Assistenzsysteme, Vernetzung und sonst allerlei High-Tech-Spielereien gehen. Die Bosch Strategen mussten zugeben, zu hoch gepokert zu haben. Bestärkt wurde der Entschluss durch die Pleite bei den E-Autos, bei denen die viel zu hoch angesetzten Prognosen der Fahrzeughersteller nicht eintrafen. Das Ende vom Lied: Abbau von 3.800 Stellen in Deutschland.

Elektromobile:

Hartnäckig hält sich das Gerücht, Elektrofahrzeuge seien umweltfreundlich. Fleißig schreiben es die Journalisten voneinander ab, statt das eigene Gehirn zu gebrauchen. Wer sich für die negativen Seiten des Elektro-Wahnsinns interessiert, findet unter dem Schlagwort „Elektromobilität“ reichlich Material.

Bei genauer Betrachtung der Medienseiten über den Erfolg der Elektroautos, stolpert man über widersprüchliche Angaben. Einmal ist von einem Erfolg die Rede, ein anderes Mal von einem starken Einbruch. Was soll man davon halten? Wenn es um den Erfolg der Elektroautos geht, werden BEVs, PHEVs und 48-Volt-Hybride in einen Topf geworfen. Beim Hinweis auf den dramatischen Einbruch werden nur die BEVs betrachtet. So kann man natürlich bestens Verwirrung stiften.

Hybride ohne Lademöglichkeit über das Stromnetz sind keine echten Hybriden. Mit dem 48-Volt-Aggregat kann man zwar ein bisschen Rangieren, mehr aber nicht. Die fehlende Lademöglichkeit von außen degradiert dieses Arrangement zu einer reinen Verbrauchshilfe. Noch dazu ist die Wirksamkeit mehr als bescheiden, und den Aufwand nicht wert. Damit kann man Politiker und den TÜV aufs Glatteis führen, seriöse Medien sollten den Etikettenschwindel durchschauen.

Kommen wir zu den echten Elektrofahrzeugen, den BEVs. Immer wieder liest man, dem Elektroantrieb gehöre die Zukunft. Man muss nur für genügend Ladestationen sorgen, heißt es seit Jahren (oder Jahrzehnten?). Außerdem werden die Batterien immer billiger, sodass in naher Zukunft die Reichweite keine Rolle mehr spielt. Nichts davon ist eingetroffen und wird auch so schnell nicht Realität. Schließlich muss man sich noch das ewige Lamento nach bezahlbaren BEVs anhören. Man kann es nicht mehr hören. Bezahlbare BEVs haben kleine Batterien, mit denen schafft man

bestenfalls 200 Kilometer, im Winter 150. Kein Mensch kauft sie, zumindest kein vernünftiger. Die BEVs stecken in der Sackgasse, und hoch dotierte Entscheidungsträger tun gut daran, dieses Faktum in ihre Strategien zu übernehmen.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zum PHEV. Was wir wirklich brauchen, sind nicht bezahlbare BEVs, sondern **bezahlbare PHEVs**. Wie die aussehen könnten? Auch dazu gibt es unter dem Schlagwort „Hybridantrieb“ passende Vorschläge.

Quasi-Autonomes Fahren:

Was ist schlimmer, selber Auto zu fahren, oder einen Autopiloten permanent beim Fahren zu beaufsichtigen? Wer ein schlechter Beifahrer ist, und das trifft auf fast jeden zu, sollte von dieser Fahrhilfe Abstand nehmen. Sieht man dem Treiben dieser künstlichen Intelligenz eine Zeitlang zu, greift man liebend gerne selber wieder ins Lenkrad. Dieses Feature ist wirklich nur für US-Amerikaner attraktiv, und auch da nur für die Highways. Für Europäer ist es eher ein Kaufhinderungsgrund, eine teuer bezahlte Spielerei.

Im Prinzip fällt der Autopilot in die gleiche Kategorie wie so viele andere Assistenzsysteme. Für sie gilt: Wer sie bedienen kann, braucht sie nicht, wer sie brauchen könnte, kann sie nicht bedienen.

Digitales Cockpit:

Diese „Innovation“ verdanken wir dem infantilen Spieltrieb der Ingenieure, insbesondere den Promovierten. In Ermangelung echter Innovationen stürzen sie sich auf alles, was mit Rechenleistung aufgepimpt werden kann. Was kann der Kunde damit anstellen? Er kann es nach Belieben im Aussehen individualisieren. Hat er das ein paar Mal durchexerziert, lässt das Interesse rapide nach. In der Endstufe sieht das Ergebnis einem herkömmlichen Cockpit täuschend ähnlich.

„Innovative“ Bedienelemente:

Touch-Screens, Sprachsteuerung, Gestensteuerung – wie sag’ ich’s meinem Auto? Der Kunde, der damit problemlos zurechtkommt, muss erst noch geboren werden. BMW schafft sogar den zentralen Dreh-Drück- Steller ab, ein Element, das bei sämtlichen Tests hervorragend abschnitt. Generationen von Fahrern kamen damit problemlos zurecht. Jetzt müssen sie umlernen. Wie schwierig das ist, weiß jeder, der das Radfahren mit Rücktrittbremse erlernte, und dann auf ein modernes Rad mit zwei Handbremsen umstieg. Das geht nur solange gut, wie man nicht in eine Notsituation gerät. Dann übernehmen nämlich die eingeübten Reflexe, und man tritt auf dem Pedal so heftig ins Leere, dass man fast vom Rad fällt.

Die von den hochbegabten Ingenieuren ausgedachten Funktionen nennt man Verschlimmbesserung. Kein Wunder, dass die Autos nicht mehr bezahlbar sind, mit all dem überflüssigen Schnickschnack.

Cyber-Trucks:

Elon Musk, der Hochgelobte ist immer auf der Suche nach dem neuesten Kick. Den deutschen Ingenieuren wirft er Schlafmützigkeit und Behäbigkeit vor. Was haben wir ihm nicht alles zu verdanken! Mit Elektroantrieb, riesigen Bildschirmen und autonomem Fahren schreckte er die deutschen Automobilhersteller aus ihrem Wachkoma auf. In ihrem Eifer versuchten sie krampfhaft

den tollen High-Tech-Guru zu kopieren, nur um festzustellen, dass sie damit beinahe ihre Unternehmen ruinierten. Hoffentlich macht der Nachahmungstrieb vor dem letzten Streich aus Amerika eine Pause, dem Cybertruck. Obwohl – wer weiß das schon. So ein Ungetüm macht sich bestimmt gut auf den weitläufigen deutschen Straßen mit ihrem spärlichen Verkehr. Auf der Skala der Sozialverträglichkeit bekommt er bestimmt die Höchstpunktzahl.

Halten wir es nicht mit Elon Musk, sondern lieber mit Antoine de Saint-Exupéry, der behauptete:
„Perfektion ist nicht dann erreicht, wenn es nichts mehr hinzuzufügen gibt, sondern wenn man nichts mehr weglassen kann.“

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de