

04.04.2025 Horch – AUDI – Horch!!!

Audi steckt tief in der Krise. Wie konnte es dazu kommen? Vielleicht aus dem gleichen Grund, warum die gesamte deutsche Autoindustrie in der Krise steckt. Unbescheidenheit, arrogante Modellpolitik, Größenwahn, High-Tech Fixierung, Konkurrenzkampf um die Spitze der Premiumpyramide, Vernachlässigung bezahlbarer Einstiegsmodelle. Und Last not Least: Die Elektromobilität.

In der „Transformation“ (was immer das sein soll, vermutlich Elektromotoren statt Verbrenner) wollten VW, Audi und Porsche die Musterknaben sein. Angeführt von Herbert Diess richtete sich der VW-Konzern auf Gedeih und Verderb auf Elektroantrieb aus. Der von BMW kommende Audi-Chef Duesmann war ein gelehriger Schüler von Diess, und setzte die „Transformation“ bei Audi um, gegen interne Widerstände.

Manchmal muss man sich schon fragen, haben die Vorstandsvorsitzenden keine Berater, wenn sie schon nicht selbst logisch denken können. Die Merkmale des Elektroantriebs sind:

- Nicht viele können sich ein Elektromobil leisten.
- Im Vergleich zum Verbrenner zu teuer.
- Die Reichweite im Vergleich zum Diesel unterirdisch.
- Die Fertigung benötigt wesentlich weniger Personal.
- Die wichtigsten Komponenten kommen aus China.
- Chinesische Firmen produzieren Elektromobile **wesentlich** billiger.
- Es war nur eine Frage der Zeit, wann der wichtige Markt China einbricht.

Diese Liste konnte man schon vor 15 Jahren erstellen, aber die hohen Herren in ihrem High-Tech-Premium-Taumel missachteten sämtliche Signale. Das Ende vom Lied: Die „Transformatoren“ Diess und Duesmann sind schon lange weg vom Fenster. Als Reaktion machen die Nachfolger bei Audi genau das, was Manager immer machen, wenn es nicht läuft: Sie streichen Stellen, in diesem Fall 7.500 bis 2029. Dazu kommt ein kaum zu beziffernder Schaden bei der Zulieferindustrie. Getriggert von den utopischen Stückzahlprognosen der Fahrzeughersteller rüsteten sie massiv auf Elektro auf, mit der Konsequenz, dass es bei ihnen mindestens ebenso kriselt. Continental, Bosch, ZF, Brose – große Konzerne sind ebenso betroffen wie eigentlich gesunde Mittelständler. Auch sie sind gezwungen, Personal abzubauen, in Summe wesentlich mehr als die Fahrzeughersteller.

Wie geht es weiter? In der SZ gibt am 24.03.2025 der neue Audi-Chef Gernot Döllner ein Interview.

- Um die Überkapazitäten bei Personal zu verringern, sollen Leute aus der Verbrennermannschaft auf Batterien umgeschult werden.
- Software-Entwicklung wird forciert.
- Ein Schwerpunkt wird hochautomatisiertes Fahren!
- Als Elektromarke soll Audi jetzt **AUDI** heißen; weg mit den Ringen.
- Die Zukunft wird elektrisch sein, meint er.
- Audi steckt mitten in der Transformation (angeblich).

Merken Sie was? Mit denselben Strategien, mit denen Audi in die Krise taumelte, sollen die Probleme gelöst werden. Was die vielbeschworene elektrische Zukunft anbetrifft: Ob Audi dann noch existiert, wenn sie so weitermachen? In ams Heft 8/2025 brüsten sie sich mit 20 neuen Modellen in 2025. Frohbotschaft oder Drohung? Eine ausufernde Modellpolitik war noch nie die Rettung bei Absatzkrisen, im Gegenteil. Straffung des Modellprogramms ist das Gebot der Stunde. Aber nachdem sie sich bei Audi schon gründlich verrannt haben, können sie jetzt nicht mehr zurück.

Schon präsentieren sie den Q5 in drei Varianten, von 53.000 bis 83.000 Euro. Ob die verwöhnte Klientel aus China und den USA das zu schätzen weiß? In Deutschland wird sich die Begeisterung bei der derzeitigen wirtschaftlichen Lage in Grenzen halten. Zunächst gibt es nur Mildhybrid-Motoren, später sollen Plug-in Hybride die Palette ergänzen. Eine reine Elektrovariante darf natürlich auch nicht fehlen. Muss man da den Überblick behalten? Nein, muss man nicht. Hat Audi nicht vor, ein ganzes Werk zu schließen, weil niemand die teuren Elektro-SUVs kaufen will?

Was könnten wir Audi als Ratschlag mit auf den Weg geben?

- Das Verbrenner-Aus wird nicht so schnell kommen. Im Übrigen sind **PHEVS Verbrennerfahrzeuge mit elektrischem Hilfsmotor**.
- Entwickelt ein Einstiegsmodell ähnlich dem legendären A2 – als Diesel ohne Schnickschnack. Quadratisch, praktisch, gut.
- Entwickelt in Konkurrenz zum VW Every1 für 20.000 Euro einen Plug-in-Hybrid für 20.000 Euro. Utopie? Der [autokritiker](#) zeigt demnächst auf diesen Seiten, wie es geht.
- Lasst ab von dem übertriebenen High-Tech Overkill - unnütze Kostentreiber.
- Kein Mensch braucht das hochautomatisierte Fahren, weg damit.
- Nehmt euch ein Beispiel an Bosch, Siemens und Brose, die im High-Tech-Bereich massiv **abrüsten**.

„Die großen Probleme der Welt können nicht mit derselben Denkweise gelöst werden, mit der wir sie verursacht haben.“ (Albert Einstein)

Als wir das Ziel aus den Augen verloren, verdoppelten wir unsere Anstrengungen.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de