Authentizität

Liebe Leserin, lieber Leser,

hat es die etablierte deutsche Automobilindustrie nötig, sich von Branchenneulingen oder gar branchenfremden Firmen die Innovationen diktieren zu lassen? Muss sie bei Superlativen wie den elektrisch erfahrbaren Reichweiten eines Tesla Model S oder automatisiert fahren den Google-Autos immer wieder nachziehen? Meiner Ansicht nach nicht.

Im Interview ab Seite 24 bescheinigt Professor Andre Seeck, Leiter der Abteilung Fahrzeugtechnik bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, der hiesigen Autoindustrie eine strukturiertere, schrittweise und damit seriösere Strategie, um automatisches Fahren in fünfzehn Jahren Realität werden zu lassen. Das heute technisch Machbare stellt er nicht in Frage. Er macht sich aber Sorgen, was die Meinungsbildung in der Öffentlichkeit angeht, und spricht von einer Diskrepanz zwischen Wunsch und Wirklichkeit.

Ähnliches zeigt sich im Aufbau von Elektromobilitätsmärkten, vor allem in Deutschland. Gestern genügte den OEMs noch eine elektrisch erfahrbare Reichweite von 200 km, um Kunden von Elektrofahrzeugen zu überzeugen. Heute schrauben sie das Limit auf 500 km hoch. Derartige Superlative – ebenso das Warten auf eine Superbatterie –, die sinnbildlich für künftige Innovationen stehen, blockieren die heute notwendigen Innovationen, also die erfolgreiche Migration und Verbreitung von Elektrofahrzeugen in die Märkte.

Doch vielleicht kommt jetzt etwas Bewegung in den deutschen Elektromobilitätsmarkt. Der Kauf von Elektrofahrzeugen sollte für die kommenden zwei bis drei Jahre von der Bundesregierung incentiviert werden, fordert jetzt der scheidende BMW-Chef Dr. Norbert Reithofer. Das zukünftige BMW-Aufsichtsratsmitglied wagt sich wie mehrere hochrangige OEM-Vertreter nun endlich aus der Deckung.

Doch ist es mit Incentivierung allein getan? Nein, sagen nicht nur Befürworter, sondern auch objektive Branchenbeobachter. Sie vermissen einen entschiedeneren Durchsetzungswillen und vor allem Authentizität der deutschen Politiker sowie Entscheider in Wirtschaft und Verbänden im Umgang mit Elektromobilitätsthemen. Stattdessen seien Elektroautos in den vergangenen Jahren immer wieder polemisch infrage gestellt worden.

Elektromobilität sollte ein Gesicht bekommen, das sich auch im unverwechselbaren Design von Elektrofahrzeugen widerspiegelt. Noch hält sich beispielsweise Professor Ulrich Hackenberg zurück – auch wenn der Audi-Entwicklungschef nun ein eigenständiges e-Tron-Design für das Jahr 2018 ankündigt und Porsche seine siebte Baureihe für E-Fahrzeuge reserviert. Hoffentlich nicht allein getrieben durch Tesla.

Herzlichst,

Markus Schöttle,
 Stellvertretender Chefredakteur
 Wiesbaden, 24. März 2015

Neue Fahrerassistenzsysteme schon vor Erprobung im Realfahrzeug beurteilen...?

Unsere Pre-Crash-Simulationen machen es möglich!

Darüber hinaus unterstützen wir Sie durch den gesamten Entwicklungszyklus – von der Anforderungsanalyse bis hin zu Implementierung, Test und Absicherung. Profitieren Sie von unserer umfangreichen Projekterfahrung, die vom halbautonomen Einparkvorgang bis hin zu riskanten Ausweichmanövern reicht. Natürlich streng nach ISO 26262 entwickelt.

ITK Engineering AG – Ihr Entwicklungspartner für Fahrerassistenzsysteme von morgen.

www.itk-engineering.de