

25.11.2017 Undank ist der Welt Lohn – Pech für BMW

„Alle deutschen Autohersteller sind Schlawiner und Schlafmützen!“ Wirklich Alle? Nein, eine kleine Firma aus dem Herzen Bayerns stemmt sich erfolgreich gegen den Trend. Erfolgreich? Das sollte man sich mal näher anschauen.

Thema NOx:

Sämtliche Hersteller beherrschen die Methoden, den NOx-Ausstoß am Prüfstand zu optimieren – auch BMW. Aber als einziger fühlt sich BMW seinen Kunden gegenüber verpflichtet, die niedrigen Prüfstandswerte auch auf Straße zu bringen, selbst wenn es nicht ganz billig ist. Andere, beispielsweise Mercedes, beschränken die Reduzierung des NOx auf der Straße auf ein Minimum. Sonst müsste man ja öfters Harnstoff nachfüllen, was man seinen hochwertigen First Class Premiumkunden auf keinen Fall zumuten kann. Oder man müsste einen größeren Harnstofftank einbauen, dessen Platz man aber dringend für anderes benötigt. Z.B. für Lautsprecherboxen wie im Falle Audi. Dem Audi Kunden ist ein hochwertiger Sound wichtiger als die Verpestung der Umwelt. Was nebenbei ein bezeichnendes Licht auf die Klientel dieser Marke wirft. Audi und VW wagen sogar den Schritt ins Illegale. In der trügerischen Hoffnung, dass diese Machenschaften nicht auffliegen, lassen/ließen sie auf der Straße eine völlig andere Software laufen als am Prüfstand. Da mussten erst die „Amis“ kommen, um diesen Betrug aufzudecken. Der Schaden, den VW/Audi damit dem „Made in Germany“ zufügte, lässt sich gar nicht beziffern.

Was hat also das seriöse Vorgehen BMW gebracht? Der sog. Dieselskandal ist eigentlich ein VW/Audi-Skandal. Wenn davon in der Öffentlichkeit die Rede ist, wird BMW in einen Topf mit Abzockern und Betrügern geworfen.

Thema Elektroantrieb

„Die Deutschen haben den Elektroantrieb verschlafen!“ Man kann es schon nicht mehr hören. Immer noch verbreiten die Medien diesen Unsinn, meistens im Zusammenhang mit dem Klimawandel, der sog. Klimawende und der Abschaffung des Verbrennungsmotors. Aber unabhängig davon, dass der Elektroantrieb die Umwelt ganz bestimmt nicht rettet, es gibt eine Firma, die ihn nicht verschlafen hat: BMW. Bereits 2013 brachte BMW nicht nur ein Alibifahrzeug mit einem nachträglich reingebastelten Elektromotor in Serie, sondern ein von Grund auf für Elektroantrieb konzipiertes Fahrzeug. Was hat es BMW gebracht? Wird BMW lobend erwähnt als Entwickler und Hersteller auf Augenhöhe mit Elon Musk? Der Milliardär aus Kalifornien genießt sowohl beim naiven als auch beim sachkundigen Publikum gleichermaßen hohes Ansehen. Obwohl er in letzter Zeit aufgrund von Qualitätsmängeln mächtig Federn lassen musste.

BMW schuf Fakten, der Rest ergeht sich in vollmundigen Ankündigungen. Im Moment überbieten sich die Hersteller damit, wie viele Elektrofahrzeuge sie in den nächsten Jahren auf den Markt bringen wollen. Dabei rechnen sie selbstverständlich 48-Volt Hybride mit ein. Bei der regelmäßigen Erneuerung der Modellpalette keine Elektro- und Hybridvarianten zu berücksichtigen, wäre strategischer Selbstmord. Also handelt es sich nicht um eine Goodwill-Leistung, sondern eine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit. Warum sollte man damit nicht offensiv umgehen, fragen sich die Marketing-Apostel? Die Presse und die anderen Medien gieren geradezu nach solchen markigen Statements, und verkaufen sie als Sensationen.

Was hat es also BMW unterm Strich Positives gebracht? Wenig. BMW kann froh sein, wenn i3 und i8 nicht negativ im Gedächtnis der Elektrogemeinde hängen bleiben.

Thema Hybridfahrzeuge

Der Begriff Hybrid subsummiert alle möglichen Ausführungen von elektromotorischer Unterstützung des Verbrennungsmotors, auch solche, die nicht mehr sind als eine verbesserte Lichtmaschine. BMW ist der Erste – wieder einmal – der den Hybrid auf solide Beine stellt. Indem die beiden Antriebe sauber getrennt sind. An der Vorderachse werkelt ein vom Frontantrieb bekannter Benzinmotor, die Hinterachse treibt ein Elektromotor an. Beide Antriebe sind völlig autark, können aber auch perfekt zusammenarbeiten und sich gegenseitig ergänzen. Hier trifft der Satz zu: Das Ganze ist mehr als die Summe der Einzelteile.

Ob dieses Konzept Schule macht? Zu wünschen wäre es, hängt davon ab, wie es der Markt annimmt. Das Presseecho ist bisher reichlich verhalten. Die Pseudo-Hybride auf 48 Volt-Basis von Audi und anderen werden von der Presse zu wahren Wunderwerken hochstilisiert. Obwohl es sich dabei um Konzepte aus der Mottenkiste handelt: Stichwort KSG.

CO₂:

Die CO₂-Hysterie vor einigen Jahren führte bei den meisten Herstellern zu einigen sog. Sparmodellen. Sie erfüllten lediglich eine Alibifunktion. Anders BMW. Hier wurde die gesamte Modellpalette auf CO₂-Optimierung ausgerichtet. Mit einigen richtungsweisenden Innovationen, z. der Elektrolenkung, der Motor-Start-Stopp-Automatik, und der rekuperierenden Lichtmaschine. Sämtliche anderen Hersteller waren gezwungen nachzuziehen, zum Wohle des CO₂ Gesamtausstoßes aller Automobile.

Was blieb hängen? Das Wenige ist mittlerweile in Vergessenheit geraten. CO₂ scheint generell keine Rolle mehr zu spielen, sonst müssten sich die Automobilzeitschriften dem SUV-Hype gegenüber wesentlich reservierter zeigen, statt ihn zu befeuern.

Resümee

Weltweit gibt es zwei Automobilfirmen, die sich Mühe geben, echte Innovationen zu generieren. Die eine heißt Mazda, die andere BMW. Audi, Mercedes und VW gehören nicht dazu. In beiden Fällen handelt es sich um relativ kleine, aber autark operierende Firmen. Vielleicht ist das das Geheimnis von Fortschritt. Innovationsfreudigkeit und Flexibilität sind bei ihnen überlebenswichtig. Diese Eigenschaften verhalten sich umgekehrt proportional zur Größe, was das Verhalten von VW u.a. sehr gut widerspiegelt. Trotzdem verlangt es eine gehörige Portion Mut, sich vom Mainstream zu lösen und eigene Wege zu gehen. Ein Mut, der wie wir gesehen haben, nicht immer angemessen belohnt wird.

Hoffen wir, dass er sich wenigstens auf lange Sicht auszahlt, damit wir auch in Zukunft noch begeisterte Autos aus München (und Japan) erleben dürfen.

Jacob Jacobson