

23.04.2022

Audi – BMW – Mercedes: Hochmut kommt vor dem Knall!

Wussten Sie, dass Chinesen im Durchschnitt zwei Meter groß und 75 Zentimeter breit sind? Unsere drei Superluxus-Hersteller wissen das, und geben sofort die Antwort in Form entsprechend gestylter Automobile. Gleichzeitig befriedigen sie das Bedürfnis der vielen Millionen von Bewohnern der Megacities in China nach Luxus und Komfort. Und so sieht sie aus, die automobiler Zukunft nach den Vorstellungen der deutschen Premium-Autobauer.

Audi

Mit einem Paukenschlag stellt Audi ihr zukunftsweisendes Projekt vor: den Audi Urbansphere Concept. O-Ton Audi:

„Entworfen wurde das Konzeptfahrzeug mit dem bisher größten Innenraum eines Audi zunächst für den Verkehr in den **Megacities** von China. Erstmals hätten auch potenzielle Kunden in China am Entwicklungsprozess teilgenommen und eigene Wünsche und Erfahrungen in die Entstehung eingebracht.“

Wenn schon auf den Straßen kein Platz ist, dann muss wenigstens im Inneren des (un-)fahrbaren Untersatzes genügend Ellenbogenfreiheit zur Verfügung stehen.



Im hinteren, nicht einsehbaren Teil des „Fahrzeugs“ befindet sich eine Intimkabine, mit allen Vorrichtungen, die man während eines mehrtägigen Aufenthalts benötigt. Nein, das ist eine böartige Unterstellung. Bitte löschen Sie diesen Satz aus Ihrem Gedächtnis.

Die Studie ist 5,51 m lang, 2,01 m breit, 1,78 m hoch und steht auf großen Rädern im 24"-Format. Sie wurde konsequent von innen nach außen, um seine Passagiere herum entworfen. Für viel Platz im Innenraum sorgt auch der große Radstand von 3,40 m.

"Der Innenraum des Audi Urbansphere ordnet sich nicht dem klassischen Diktat unter, nach dem in ein von der Fahrphysik beschränktes Volumen möglichst viele Sitzplätze, Ablagen und Funktionselemente zu zwängen seien, sondern folgt an erster Stelle dem Bedürfnis der Fahrgäste, großzügigen Raum als distinktiven Komfortfaktor erleben zu können."

Distinktiver Komfortfaktor – darauf muss man erst einmal kommen. Kleinigkeit für die Kommunikationsgenies in der Autobranche. Die Komfortfaktoren im Einzelnen:

- Gegenläufige Türen
- Drehbare und bis zu 60°neigbare Sitze
- Relax- und Entertainmodi
- MMI-Touchless-Response per Gestensteuerung und Eye-Tracking-System

- Eigene Soundzone für jeden Sitz
- Wasserspender und Gläser in der Mittelkonsole
- OLED-Display über die gesamte Innenbreite
- Autonomes Fahren nach Level 4

Wer braucht da noch schöne Pedale? Sowas stört doch nur. Funktionieren Gas und Bremse auch per Gestensteuerung?



Das Ganze wird angetrieben von zwei Elektromotoren mit 295 kW Systemleistung, selbstverständlich per Allrad für die bekannt schwierigen Straßenverhältnisse in Megacities. Eine Batterie mit mehr als 120 kWh und 800 Volt versorgt die Motoren. Für standesgemäßes Überholprestige sorgt die oktagonale Kühlergrill-Attrappe.

Fast könnte man neidisch werden auf die Chinesen, denen dieses Fahrzeug oder ein ähnliches in einigen Jahren zur Verfügung stehen wird. Ob es sich auch im Rest der Welt durchsetzen wird, wie es sich Audi erträumt? Womöglich müssen wir uns dann mit ganz anderen Problemen herumschlagen.

BMW

Näher am Kunden, zumindest zeitlich, befindet sich BMW mit seiner Definition eines Super-Luxus-Dampfers. Im Herbst soll er vom Stapel laufen, der BMW i7 xDrive 60. Darauf dürfen wir uns freuen:

- Neudefinition von Luxus
- BMW Theater Screen mit Curved Display
- Augmented View für den Fahrer
- In-Car Entertainment-System
- Executive Lounge mit Liegeposition im Heck

Auch der optische Auftritt lässt nichts zu wünschen übrig. Länge 5,40 Meter, Breite 2,0 Meter, Radstand 3,2 Meter – ideale Maße für die vom Größenwahn, Pardon vom Größenwachstum geplagten Chinesen.



Wenn schon kein Platz auf der Straße herrscht, beispielsweise zum Überholen, muss man zumindest optisch signalisieren, dass man jederzeit in der Lage wäre, alle anderen Verkehrsteilnehmer in Grund und Boden zu performen.



Das geschieht mittels BMW-typischer „Hoppla-jetzt-komm-ich-Niere“, eine aufgepappte Attrappe, die sich hinter dem gefaketen Audi Oktogonal-„Kühlergrill“ nicht verstecken muss.

Überflüssig zu sagen, dass der Antrieb mit 544 PS ausreichend Leistung zur Verfügung stellt, die sich selbstverständlich auf alle vier Räder verteilt, und die sich aus einem Akku mit mehr als 100 kWh und 800 Volt speist. Was wiegt so ein geballter Angriff auf die Umwelt? Deutlich mehr als 2,5 Tonnen.

Mercedes

Mercedes sucht sein Heil in der Flucht nach vorne. Gemäß Sindelfinger Experten liegt die Zukunft des Elektroantriebs in der Reichweite. O-Ton Ola Källenius, Vorstandsvorsitzender der Mercedes Benz-AG:

„Der Mercedes-Benz Vision EQXX zeigt, wie wir uns die Zukunft des Elektroantriebs vorstellen. In nur eineinhalb Jahren haben wir den effizientesten Mercedes aller Zeiten entwickelt – mit einem Energieverbrauch von weniger als 10 kWh pro 100 Kilo-

meter. Der Vision EQXX hat eine Reichweite von mehr als 1.000 Kilometern mit einer einzigen Ladung – angetrieben von einer Batterie die in einen Kleinwagen passen würde. ... Wir werden die begehrtesten Elektroautos der Welt bauen.“

„Das Beste oder Nichts“, dieses überstrapazierte Motto kennen wir doch schon. Mercedes sollte sich dringend einen neuen Slogan einfallen lassen. Denn auch die Werbetexter können in ihren Lobeshymnen ihren Chef höchstens noch übertrumpfen. Beispiel:

„Mit einer Reichweite von mehr als 1.000 km¹ (620 Meilen) mit einer einzigen Batterie-Ladung und einem Energieverbrauch von weniger als 10 kWh/100 km ist der VISION EQXX eine Blaupause für die Zukunft der Effizienz. Neben dem hochmodernen elektrischen Antriebsstrang, dem weltbesten Luftwiderstandsbeiwert von cW 0,17 und dem bionischen Leichtbau ist der VISION EQXX auch Pionier eines radikal neuen softwaregesteuerten UI/UX-Ansatzes. Eine „Game Engine“ hebt die UI-Grafik auf ein völlig neues Niveau des digitalen Luxus.“

In diesem Stil geht es gefühlt noch endlos weiter. Und so sieht es optisch aus, das effiziente Wunderwerk.



Über die technischen Daten breiten die Entwickler den Mantel des Schweigens. Lediglich über Luftwiderstand und Gewicht äußern sie sich mit stolzeschwellter Brust:

cW = 0,17 Gewicht 1.700 Kilogramm

Letzteres wurde ermöglicht durch sogenannten bionischen Leichtbau, was immer das sein soll. So wie es aussieht ein Mittelding aus Delfin und Pinguin. Bei den verwendeten Materialien für den Innenraum legten sich die Designer besonders schwer ins Zeug.



Biosteel, Bambusfasern, veganes Lederimitat aus Pilzen – wer da nicht vor Ehrfurcht auf die Knie fällt, dem ist nicht zu helfen.

Noch ein Wort zum Weltrekord von 1000 Kilometern mit einer einzigen Batterieladung. Die Aussagekraft solcher mit „Golden Parts“ hoch-gepimpten Einzelexemplare liegt nahe Null. Es beweist eher, dass man von einer Serientauglichkeit noch Lichtjahre entfernt ist. Hat Mercedes das nötig? Vermutlich ja, will man den Anspruch „Das Beste oder Nichts“ auch in der Elektrowelt aufrechterhalten.

1000 Kilometer

1000 Kilometer Reichweite? Klingelt da etwas im Hinterkopf? Die Reichweitendiskussion hatten wir doch schon, bei der Einführung der Dieselmotoren mit Direkteinspritzung und Abgas-Turbo-Aufladung. Damals waren 1000 Kilometer keine Sensation. Sie fielen leider der Unsitte zum Opfer, die Tanks immer kleiner und kleiner zu machen. Nehmen wir als Beispiel den Mini One d von 2001, mit einer Leistung von 75 PS und einem Tankinhalt von 50 Litern. Selten schaffte man es, den Verbrauch auf über 5 L/100 km zu treiben, da konnte man mit dem Fahrpedal noch so sorglos umgehen. Im Gegensatz zu den Piloten des Mercedes EQXX, die vermutlich das Fahrpedal bei der Rekordfahrt nur streichelten. Beim Volltanken sprang häufig die Reichweitenanzeige auf 999 Kilometer, in Ermangelung einer vierten Stelle der Anzeige. Apropos Volltanken: In längstens 10 Minuten, einschließlich Tankstellensuche waren wieder 1000 Kilometer hergestellt. Sozusagen im Vorbeifahren. Beim Mercedes?



So sehen sie aus, die maßstabsgetreuen Größenverhältnisse. Ein 20 Jahre altes Low-Tech-Serienprodukt gegen ein futuristisches Einzelexemplar, das vermutlich nie in Serie geht. Das nennt sich Fortschritt. Über weitere technische Details, die Praxistauglichkeit und den Fahrspaß schweigt des Sängers Höflichkeit.

Die Zukunft

Wem gehört die Zukunft – Audi, BMW oder Mercedes? Oder womöglich Tesla? Sieht man sich die Zulassungen vom März 2022 an, stellt man neben einem Rückgang von 17,5 Prozent eine deutliche Verlagerung zu kleineren Modellen fest. Sogar die Chefredakteurin von **ams** schreibt in ihrem Editorial:

„In Tagen wie diesen zeigt sich, welche Automobilhersteller ihre Hausaufgaben in den letzten Jahren gemacht haben. Wer jetzt sparsame Autos anbieten kann, muss sich ... mit seinem Angebot nicht verstecken.“

Im Heft selber belegen hoch- und höchstpreisige Elektrofahrzeuge, SUVs und Sportfahrzeuge den meisten Platz – überladen mit überflüssigem Krimskrams, Gimmicks und elektronischen Kinkerlitzchen. Wer wohl hat da seine Hausaufgaben nicht gemacht, und weigert sich immer noch, sie zu machen? Dabei gäbe es viel zu recherchieren, anstatt die Blähsprache der Autohersteller und Werbefritzen nachzuplappern. Wie steht es z.B. um Resilienz, Nachhaltigkeit, um

Unabhängigkeit von fragilen Lieferketten und größenwahnsinnigen Alleinherrschern? Wie ist es um Praxistauglichkeit und um Sozialverträglichkeit bestellt? Seit Jahrzehnten langweilen uns die Tester mit den immer gleichen Kriterien, anstatt mutig das ganze Prozedere zu entrümpeln und auf zukünftige Anforderungen zuzuschneiden. Aber der letzte Kubikzentimeter Kofferraum ist anscheinend wichtiger als beispielsweise die Robustheit gegenüber Lieferketten-Zusammenbruch, Werkstätten-Verfügbarkeit, Langlebigkeit und Reparaturfreundlichkeit. Vielleicht sollten die Damen und Herren Redakteure, Journalisten und Reporter hin und wieder einen Blick in das Buch von Nassim Nicholas Taleb „Der schwarze Schwan“ werfen. Zwei von der Sorte „Schwarzer Schwan“ hatten wir bereits, Pandemie und Krieg in der Ukraine, ein dritter kann jederzeit auftauchen. Was dann?

Und was den Luxusmarkt China anbetrifft, in dessen Abhängigkeit wir uns mehr und mehr begeben? Ein kluger Mann behauptet:

„In China finden das Schlimmste aus Kapitalismus und das Schlimmste aus Kommunismus zusammen.“

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de