

22.08.2022

Audi Elektro-Design: Der Grill des Oktopus

Elektrodesign

Brauchen Elektrofahrzeuge ein eigenständiges Design? Eigentlich schon, denn die stolzen Fahrer dieser „umweltfreundlichen“ und „klimaschonenden“ Geräte wollen sich im sozialen Umfeld als besonders modern und klimabewusst positionieren. Schließlich geben sie dafür eine Menge Geld aus.

Vorbild Tesla?

Eines muss man den Teslas lassen, egal in welcher Klasse, sie sind als Elektromobile eindeutig erkennbar.



Tesla Model 3



Tesla Model S

Gegenüber den etablierten Automobilherstellern besitzt Tesla aber ein paar wesentliche Vorteile. Die Designer konnten auf einem weißen Blatt Papier beginnen, das bedeutet, sie mussten keine Rücksicht auf ein bestehendes Corporate Design nehmen. Außerdem produziert Tesla ausschließlich Elektromobile, die nicht die aufwändige Kühlung der Verbrennerfahrzeuge benötigen.

Über das Ergebnis kann man geteilter Meinung sein, wobei die zerklüfteten Fronten der Standardfahrzeuge mit ihren vielen Kühleinlässen auch nicht jedermanns Geschmack sind.

Audi Elektro-Design

Was haben Oktopus und Audi gemeinsam? Der Oktopus besitzt **ACHT** Arme, der Audi Kühlergrill besitzt **ACHT** Ecken. Bei beiden ist die Acht in den Genen verankert. Was aber, wenn ein Modell keinen Kühler benötigt? Es bieten sich zwei Vorgehensweisen an. Entweder man wählt ein radikal anderes Design, oder man setzt vor den herkömmlichen Kühlergrill eine Blende. Im ersten Fall wird es teuer. Man verlässt das Baukastenprinzip und fertigt für die Elektroderivate eigenständige Modelle. Im zweiten Fall deckt man den vorhandenen Kühlergrill einfach mit einer Platte ab, verschenkt aber Potential beim Luftwiderstand.

Diesen Weg wählten die für ihre Kreativität berüchtigten Audi Designer. Sie wandelten den Grillrost um in eine Kuchenplatte. Oder ähnelt es doch mehr einer Steppdecke? Wie würden Sie die Ergebnisse der Audi-Designer bezeichnen? Vorschläge nimmt Audi dankbar entgegen. Natürlich ist die Platte achteckig, ein Oktagon, wie es die Markenphilosophie vorschreibt.



Audi A6 Avant e-Tron
Scans aus ams Heft 18/2022



Audi Q6 e-Tron

Ergebnis:

- Erkennbarkeit als Elektrofahrzeug => von vorne einigermaßen gegeben.
- Erkennbarkeit als Audi => unverkennbar. Den Oktagon-Deckel macht Audi so schnell keiner streitig.

Audi, als relativ kleiner Hersteller, wählt also bei der Elektrifizierung den risikoarmen Weg über den Baukasten. Das schränkt, wie bereits erwähnt, die Designmöglichkeiten enorm ein. Stellt sich die Frage: Wie machen es die anderen?

VW:

VW, der Mutterkonzern von Audi, kann es sich leisten, ein eigenständiges Elektrofahrzeug zu entwickeln. In Erwartung relevanter Stückzahlen, und nicht zuletzt auf Drängen des (mittlerweile entlassenen) Elektropatrons Herbert Diess entstand eine Plattform, auf der ID.3 und ID.4 aufsetzen. Weitere Derivate dieser Elektro-Plattform werden folgen.



VW ID.3



VW ID.4

BMW:

Die innovativen Mannen von BMW ließen es sich nicht nehmen, als erste ein vollwertiges Elektrofahrzeug auf den Markt zu bringen, den i3, ein sogenanntes Mega-City-Vehicle. Im Prinzip das beste Elektromobil weltweit gerade für den Stadtbetrieb. Einer

größeren Verbreitung standen leider die hohen Herstellkosten der Carbon-Karosserie und der hohe Verkaufspreis im Wege. Das eigenwillige Styling schließt Verwechslungen mit anderen Modellen und Herstellern aus, ist aber reichlich gewöhnungsbedürftig. Im Juni 2022 stellte BMW die Produktion ein, obwohl gegen Ende die Verkaufszahlen respektable Höhen erklommen.



BMW i3



BMW iX

Bei den Nachfolgern bewegt sich BMW wieder auf dem sicheren Boden des Mainstreams. Das Rezept lautet: Man nehme eine bestehende Modellreihe und statte sie mit Elektroantrieb aus, ohne Karosserie und Fahrwerk grundlegend zu verändern. Das Ergebnis ist genauso phantasielos wie bei Audi, nur dass BMW den Audi-Grill durch die obligatorische BMW-Niere ersetzt. Auch die Niere ist abgedichtet durch ein Blech, statt des Steppdeckendesigns diesmal in Fliegengitter-Optik.

Mini:

Am grundlegenden Design des Mini herumzupfuschen käme einem stilistischen Selbstmord gleich. Die Mini-Designer wählten deshalb einen durchaus geglückten Kompromiss. Die Front wird teilweise durch einen Balken abgedeckt, die Erkennbarkeit als Elektrofahrzeug stellen gelbe Designelemente sicher.



Mini Cooper SE



Design-Studie Aceman Scan aus ams 18/22

Einen erfreulichen Ausblick in die Zukunft der Mini-Elektrifizierung gibt die Studie Aceman. Die Erkennbarkeit als Elektromobil ist nochmals gesteigert, ohne die Grundprinzipien des erfolgreichen Mini-Designs zu verletzen.

Mercedes:

Der Vorteil von Mercedes gegenüber Audi und BMW besteht darin, dass das primäre Erkennungsmerkmal, der Stern, nicht von der Elektrifizierung betroffen ist. Deshalb gelingt es, die Modifikationen zur Abdichtung der Kühlluftöffnungen einigermaßen homogen zu gestalten, allerdings auf Kosten der Erkennbarkeit als Elektromobil.



Mercedes EQA



Mercedes EQC

Ansonsten kein großer Unterschied in der Strategie zu den beiden anderen Premium-Konkurrenten.

Risiken und Nebenwirkungen:

Noch weiß niemand so genau, wo die Strom-Reise hingeht. Eine vorsichtige Strategie ist das Gebot der Stunde. Stellen wir mal eine Liste mit all den Risiken des Fahrens mit Strom zusammen:

- Steigende Stückzahlen verschärfen den Kampf um Rohstoffe: Kupfer, Lithium, SeltenErden, Kobalt usw.
- Unklare Fördersituation: Werden Förderungen weiter zurückgefahren? Norwegen und China machen es vor.
- Wohin gehen die Strompreise? Die Versorgungskrise mit Gas wird sich über kurz oder lang auf die Strompreise auswirken => nach oben.
- Die Rückkehr der Kohlekraftwerke verschlechtert die CO₂-Situation bei der Stromerzeugung. Zusätzliche Verbraucher sind das Letzte, was man in dieser Situation benötigt.
- Stagnation beim Wirkungsgrad, dem Gewicht und den Kosten der Lithium-Ionen-Akkus.
- Wasserstoff: Das Rennen zwischen Strom und Wasserstoff ist noch nicht gelaufen. Wasserstoff ist zwar auch nicht gut, aber besser speicherbar als Strom.
- Verbrennungsmotoren können mit synthetischen, aus grünem Wasserstoff hergestellten Kraftstoffen betrieben werden. Damit sind sie klimafreundlich. (Wer's glaubt.)

Ist Herbert Diess das erste Opfer einer überzogenen Elektrostrategie? Haben ihm deshalb die VW-Leute den Stromstecker gezogen? Richten sie ihr Augenmerk wieder mehr auf ihr Brot und Butterfahrzeug, den Golf? Dessen rapide sinkende Stückzahlen sind ein

Alarmzeichen erster Güte. Ein Übriges bewirkt ein mit elektronischen Gimmicks überladenes Bedienkonzept, völlig am Bedarf der Zielgruppe vorbei. Haben VW bzw. Herbert Diess die Fähigkeiten von VW in der Elektronikentwicklung überschätzt? Man wird sehen, wohin der schwerfällige Kreuzfahrtdampfer VW in den nächsten Jahren driftet.

Schlussbemerkungen:

Zu den Verbrennerfahrzeugen: **Totgesagte leben länger!**

Zu den Elektrofahrzeugen: **Vorsicht ist die Mutter der Elektrokiste!**

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de