
Kunden werden sich als kleine Hamiltons fühlen

Von Bernd Ostmann

Ola Källenius, CEO der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG, und Markus Duesmann, CEO bei Audi und VW-Konzernvorstand für Forschung und Entwicklung, sprachen beim diesjährigen „auto motor und sport“-Kongress über die Herausforderungen der Mobilität der Zukunft und ihre strategischen Ziele.

Ola Källenius freut sich über die Entwicklung des Elektroauto-Marktes, der „geht rasant nach oben“. Und die dritte Generation der Plug-in-Hybride erlebt gerade einen „Boom“. Der Mercedes-Umweltfahrplan: Bis 2022 soll die Produktion CO2-neutral sein. 2030 soll der Elektroauto-Anteil der Mercedes-Flotte 50 Prozent betragen und für 2039 verspricht er eine komplett CO2-neutrale Flotte.

E-Offensive auch bei Submarken

Aktuell gibt es fünf Batterie-Elektroautos (BEV) und 20 Plug-in-Hybride (PHEV) in der Flotte. 2025 sind es zehn BEVs und 25 PHEVs, 2030 20 BEVs und 25 PHEVs. Und die Elektro-Offensive macht auch vor den Submarken nicht halt. Soll heißen: Maybach, G und EQ – und sogar AMG – werden elektrisch. AMG, da werden einige Patrolheads zusammenzucken. Aber Källenius gibt sich gelassen: „Als ich 2010 bei AMG angefangen habe, da wurde gerade von Saugern auf Turbos umgestellt, da gab es ähnliche Reaktionen.“ Und er verspricht: Mit den von der Formel 1-abgeleiteten Hybriden „werden sich die Kunden wie kleine Hamiltons fühlen“. Sein Motto: „Nie nach hinten schauen. Und schon gar nicht dogmatisch sein.“

Die Automobilindustrie erlebt eine hektische Zeit. Duesmann: „Momentan erleben wir eine Revolution im Halbjahrestakt.“ Aber das Ziel ist klar: „Wir müssen die individuelle Mobilität nachhaltig machen. Nur so ist unser Geschäftsmodell zu erhalten.“ Audi wird 2025 20 reine EVs im Programm haben und bis 2024 zwölf Milliarden Euro in die E-Mobilität investieren. Duesmann: „Es ist die tollste Zeit, in dieser Industrie zu arbeiten.“ Es ist eine Zeit, in der eine „schnelle Entscheidung besser ist, als keine Entscheidung.“ Und: „Dafür braucht man Mut.“

Drei Dinge muss man in den Griff bekommen: Erstens die Modelle, zweitens die Ladeinfrastruktur. Källenius: „Hier müssen wir den Hebel ansetzen. Hier sind alle Player gefragt“, Duesmann unterstreicht: „Momentan ist die E-Auto-Flotte noch klein, wächst aber rasant. Wichtig ist, dass wir bei der Ladeinfrastruktur Tempo machen.“ Drittens: Die Energiequelle muss grün sein. „Alle drei Dinge sind wichtig“, erklärt Källenius. Nach dem zweistündigen Gespräch der Automanager mit der Kanzlerin glaubt er: „Ich habe das Gefühl, die Politik hat das im Blick.“

„Keine Branche hat einen so großen Hebel“

Auch die Stellung der Automobilindustrie für die gesamte deutsche Wirtschaft dürfte der Politik klar sein. Duesmann: „Keine andere Branche hat einen so großen Hebel. Allerdings müssen die Autos nachhaltig und voll vernetzt sein.“

Auf dem Weg in die Elektromobilität ist ein weiterer Punkt wichtig: die Batterie. Mercedes lässt seine Batterien an sechs Standorten fertigen, in Deutschland, Europa, den USA und in China. Källenius: „Ich sehe uns bis 2025 gut abgesichert.“ Man suche sich die besten Zulieferer weltweit aus. Und dabei gewinnen nicht nur die CO2-neutrale Produktion, sondern auch die Materialien, Ressourcenschonung und Lieferketten eine immer

wichtigere Rolle. Bei Audi wird man ab 2024 Batteriezellen produzieren.

Wasserstoff in zwei Jahrzehnten

Und wie sieht es mit Alternativen aus? Beispielsweise mit der Brennstoffzelle? Duesmann: „Die Zukunft des Personenwagens liegt in der batterieelektrischen Technologie. Die Brennstoffzelle funktioniert im Auto. Das Problem ist die Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff. Ich sehe den Einsatz erst in den Industrien, bei der Stahlproduktion, der chemischen Industrie oder in der Kalkbrennerei. Und dann im Lkw. Im Personenwagen in zwei Jahrzehnten.“ Und bei Mercedes? Källenius: „Wir entwickeln daran seit 25 Jahren. Entscheidend ist, welche Technologie skaliert am schnellsten? Da ist das Batterie-Elektroauto vorn. Ich sehe die Brennstoffzelle zuerst in schweren Sattelschleppern, in 40 Tonnern, die 1000 Kilometer Reichweite haben. Gemeinsam mit Volvo entwickeln wir daran. Ich sehe das in der zweiten Hälfte dieser Dekade.“

Und der synthetische Kraftstoff? Wird er bei den verschärften CO₂-Auflagen schnell eine große Rolle spielen? Duesmann: „Ich sehe synthetische Kraftstoffe zuerst in Flugzeugen und Schiffen.“

Vollautomatisches Fahren zuerst bei Lkw

Und was sind neben der Dekarbonisierung die nächsten Treiber? Källenius: „Die Digitalisierung: Connected Car, Drivetrain Management und autonomes Fahren.“ Und wo stehen da die beiden Nobelmarken? Källenius: „Bei den Fahrerassistenzsystemen sind wir mit an vorderster Front. Und beim Rennen um das autonome Fahren werden wir mitmischen.“ Und daran ändert auch die Tatsache nichts, dass der Mercedes-Chef vollautonomes Fahren zuerst bei den Lkw sieht – vermutlich zuerst in den USA auf den Autobahnen. Bei der S-Klasse soll Level 3 im nächsten Jahr umgesetzt werden.

Bei Audi hängt da viel vom neuen Projektteam Artemis ab. Unter der Leitung von Ex-Porsche-Motorsport-Entwickler Alex Hitzinger wird am „Landjet“ gearbeitet. Das neue Model soll 2024 kommen. Duesmann: „Dieses Auto wird ein Schneepflug sein.“ Tesla hat ein Auto „rund um die Elektronik konzipiert“ und auch bei Audi will von den Daten aus denken. Auf jeden Fall soll Artemis „den Stand der Technik neu definieren“.

Auch Mercedes arbeitet an einem Leuchtturmprojekt, dem Vision EQXX. Die Entwickler sollen die Effizienz voll ausreizen. Källenius: „Ein Moonshot. Zeigt uns, was geht.“ Sein Ziel von Stuttgart mit einer Batterieladung 1000 Kilometer bis nach Rom.

Wo bleibt der Verbrenner?

Bei aller E-Euphorie, wo bleibt da der Verbrenner? Duesmann: „Der Verbrenner wird noch lange eine Rolle spielen. Wir rechnen mit 60 bis 70 Prozent Marktanteil Mitte des Jahrzehnts. Und wir werden auch weiter in den Verbrenner investieren und weiterentwickeln.“ Und würden sie einen Diesel kaufen? Källenius: „Ja. Mit 48 Volt-Netz ist er eine CO₂-arme Alternative. Wir haben beim NO_x-Ausstoß enorme Fortschritte gemacht. Ein Option für Kunden, die weite Strecken fahren.“ (ampnet/bo)

Bilder zum Artikel



Markus Duesmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Ola Källenius.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler