So war die CES 2023

Von Guido Reinking, cen

Die 115.000 Besucher der CES 2023 in Las Vegas erlebten eine Technikmesse, die auch zur Autoshow geworden ist. Zwar wurden nach wie vor neue, innovative Fernseher, Smartphones, Küchengeräte und Computerspiele angeboten. Aber Autohersteller und Zulieferer, viele aus Deutschland, waren mit ihren Ideen unübersehbar präsent.

Auf Knopfdruck lässt sich die Ladefläche des Pick-ups auf 5,50 Meter verlängern. Die Batterie des 800-Volt-Elektroantriebs kann mit bis zu 350 Kilowatt geladen werden. In der heimischen Garage fährt ein induktiver Laderoboter automatisch unter das Fahrzeug. Kein Gefummel mit dem Stecker: Der RAM 1500 Revolution BEV Concept von Stellantis war einer der Hingucker auf der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas.

So stellen sich Amerikaner im mittleren Westen die Mobilität von morgen vor: Sie wollen weiter ihre Pick-ups fahren, aber bitte elektrisch. 2024 soll das Serienmodell des Konzeptfahrzeugs vorgestellt werden. Übrigens wird es ihn auch mit Range Extender geben.

Allen voran BMW: Mit dem i Vision Dee zeigten die Münchener am Beispiel eine schnörkellos gezeichneten Kompaktlimousine, was Digitalisierung im und am Auto heute leisten kann. Die Studie kann ihre Karosserie auf Knopfdruck in 32 verschiedenen Farben erstrahlen lassen. Damit soll das Auto sogar Emotionen zeigen, zum Beispiel freudig seinen Besitzer begrüßen.

Wichtiger sind aber die inneren Werte des Vision Dee. Das neue Head-up-Display nimmt die gesamte Breite der Windschutzscheibe ein. 2025 soll es in der „Neuen Klasse“ in Serie gehen. Bei der Spracherkennung setzt BMW auf Amazon Alexa. Allerdings hat Entwicklungschef Frank Weber sichergestellt, dass die Datenkrake aus Seattle die Kundendaten nicht absaugt: „Wir behalten die Daten unserer Kunden. Dafür kann Amazon seine Dienste in unseren Autos anbieten, wenn der Kunde dies wünscht.“

Volkswagen hat in Las Vegas erstmals den ID 7 gezeigt, wenn auch noch getarnt. Die Elektrolimousine im Passat-Format ist innen nicht ganz so innovativ wie der BMW. Aber immerhin sind endlich die Sensor-Slider für Lautstärke und Temperatur beleuchtet.

Abseits der großen Auftritte von BMW, Volkswagen, Mercedes und Stellantis waren es vor allem die Zulieferunternehmen, die mit guten Ideen glänzten. So hat ZF Friedrichshafen den „Heat Belt“ entwickelt, einen beheizbaren Sicherheitsgurt, der vor allem in Elektroautos für wohlige Wärme sorgt, ohne den gesamten Innenraum aufheizen zu müssen. Das kostet nämlich Reichweite.

Warm und auch sicher ist eine spezielle Jacke, die Continental im Programm hat. Die „Detectable Jacket“ für Fußgänger und Radfahrer ist mit einem Material beschichtet, das von den Kamera-Laser-Sensoren moderner Autos doppelt so gut erkannt wird wie gewöhnliche Warnwesten. Kostenpunkt: 235 Euro.

ZF, Conti und Bosch helfen den Autoherstellern, die überkommende Elektronikarchitektur ihrer Modelle umzustellen. Statt dutzender Steuergeräte – die neue S-Klasse besitzt mehr als 100 – haben moderne Fahrzeuge nur noch wenige, leistungsstarke Zentralrechner für Infotainment, Fahrerassistenzsysteme und Antrieb. Per Funknetz werden diese Rechner immer mit neuester Software oder zusätzlichen Funktionen ausgestattet. Tesla hat’s vorgemacht.

Bei ZF liegen 14 Millionen Bestellungen für das sogenannte ProAI-System vor. Es schafft 1.5 Billiarden Rechenschritte pro Sekunde, genug für künstlicher Intelligenz und

teilautonomes Fahren. „Die Autohersteller können auf dem ZF-Zentralrechner und dem mitgelieferten Betriebssystem dann ihre eigenen Apps installieren“, sagt Martin Fischer, Vorstand für Digitalisierung bei ZF. Damit wird das Smartphone auf Rädern endlich Realität.

Auch Mercedes-Benz nimmt sich Tesla zum Vorbild: Wie der Elektro-Pionier aus Kalifornien wollen die Stuttgarter ein eigenes Ladenetz aufbauen. Bis 2027 sollen in Nordamerika mehr als 400 Ladeparks mit mehr als 2500 High-Power-Ladesäulen entstehen. Bis zu 350 Kilowatt Ladeleistung sind dort möglich. Europa, China und andere Kernmärkte folgen.

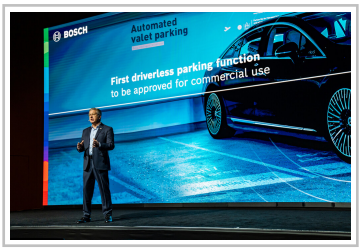
Für Bosch hört die Digitalisierung nicht beim Auto auf: Die Stuttgarter haben ein ABS für E-Bikes entwickelt, das – wie beim Auto – beim Bremsen auf rutschigem Untergrund für Stabilität sorgt. Teil der Mobilitätswende ist auch das Ridesharing: Mit seinem neuen Ride-Care-Modul will Bosch die Mitnahme von Fremden sicherer machen. „Im Gegensatz zu einfachen Kameras ist der Bosch Ride Care Companion mit einem Service verbunden, der bei Bedarf aktive Hilfe durch geschulte Call-Center-Spezialisten bietet“, sagt Bosch-Geschäftsführer Christoph Hartung.

Unter dem Namen Afeela bauen in Zukunft Sony und Honda gemeinsam Elektroautos. 2025 ist Verkaufsstart in Amerika, ein Jahr später bei uns. Optisch erinnert die Limousine an den EQE von Mercedes. Und Peugeot zeigt mit dem Inception Concept eine sehr futuristisch gezeichnet Studie: 100-kWh-Batterie, 800 Kilometer Reichweite, 680 PS Leistung. Die 1,35 Meter flache, fast voll verglaste Sportlimousine soll – zumindest optisch ähnlich – 2025 tatsächlich gebaut werden. Was von den Innovationen dann in die Serie geht, wird man sehen. (Guido Reinking/cen)

Bilder zum Artikel

„Heat Belt“ von ZF auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ZF



Bosch auf der CES 2023.

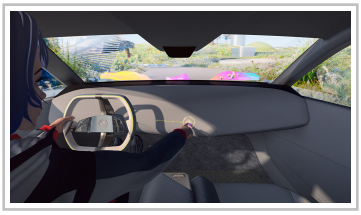
Foto: Autoren-Union Mobilität/Bosch

Bosch auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Bosch

BMW i Vision Dee auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i Vision Dee auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

Volkswagen ID.7 auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

Volkswagen ID.7 auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

Ram 1500 Revolution BEV auf der CES 2023.

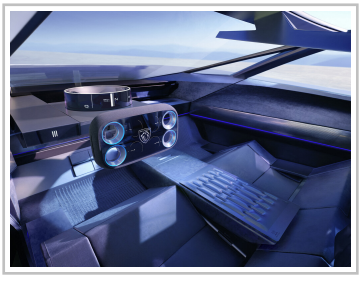
Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Ram 1500 Revolution BEV auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Peugeot Inception Concept auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Peugeot Inception Concept auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

Afeela auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Afeela

Afeela auf der CES 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Afeela