

Kommentar: Dieser Aufschlag war ein Ass

Von Peter Schwerdtmann

Freaks und Nerds - sie stellten das Publikum der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas als noch 3-D-Fernseher sensationell waren und das Smartphone seine ersten Auftritte erlebte, umrahmt von Waschmaschinen und mehr oder weniger sinnvollen elektronischen Gimicks. Freaks und Nerds sind immer noch da und tragen es inzwischen mit Fassung, dass nun ausgerechnet Automobilhersteller als Vertreter der alten Ökonomie in ihre schrill-bunte Welt hineindrängen.

Anfangs, als Audi wegen seiner Kooperation mit dem Chiphersteller Nvidia den Weg in die Ausstellungshallen fand, wurden die Ingolstädter belächelt - von den Kollegen, weil sie Audi dort fehl am Platze wähten und von den Elektronikanbietern, weil für die eine Zahl von einer Millionen Fahrzeugen angesichts der eigenen Produktionsraten geradezu mikroskopisch klein und damit uninteressant schien. Auch die Qualitätserwartungen lagen weit auseinander. Die Autohersteller wollten lebenslange, zuverlässige Funktion, und die andere Seite fand die Meldung auf ihrem Computerbildschirm „error“ gar nicht so fatal. Meist half rebooten, was beim Auto tödlich enden könnte.

Und doch gelang der Spagat zwischen den Erwartungen, weil für die Autohersteller schnell klar wurde, dass es nicht gelingen kann, die Elektronik im Auto groß, schnell und flexibel genug auszustatten, um mit dem rasend schnellen Technologiewechseln in der Consumer-Elektronik mithalten zu können. Seit Jahren erleben wir nun eine neue Strategie der Autohersteller: Sie binden die wesentlichen Betriebssysteme der Smartphones ins Auto ein und sind nun genauso schnell wie die Entwickler in der CES-Welt.

Das ist ein Hintergrund für die Tatsache, dass sich immer mehr Automobilhersteller und deren Zulieferer in Las Vegas sehen lassen: Audi, BMW, Ford, General Motors, Hyundai und Mercedes-Benz sind vertreten und in diesem Jahr zum ersten Mal auch die Marke Volkswagen. Trotz dieser Nähe zu den Elektronikausstellern muss die Frage erlaubt sein,

warum dann nicht diese großen Themen wie das autonome Fahren den klassischen strategischen Messen wie Detroit, Genf, Frankfurt, Shanghai oder Peking vorbehalten bleiben.

Für Las Vegas sprechen zwei sachliche Gründe: In den USA erlauben einige Staaten das autonome Fahren mit sehr freizügigen Sondergenehmigungen. Da lässt sich's gut entwickeln. Und Silicon Valley liegt geographisch und mental dichter an Las Vegas als an Detroit, der Heimat der Großen Drei, die in der Vergangenheit wenig mit Hightech am Hut hatten. Der Ehrgeiz von Forschern und Entwicklern, in diesem neuen Feld der Consumer-Elektronik inmitten der Freaks, Nerds und Entwickler aus dem Valley glänzen zu können, spielt sicher auch in die Entscheidung hinein.

In diesem Jahr gelang Mercedes-Benz in glänzender Weise schon mit der Keynote-Rede von Daimler- und Mercedes-Benz-Chef Dieter Zetsche der richtige Aufschlag. Angesichts des Forschungsfahrzeugs Mercedes-Benz F 015 werden Wettbewerber sicher nicht gezögert haben, auf ihre eigenen Fähigkeiten hinzuweisen: Das können oder könnten wir auch. Das gilt sicher auch für den CES-Neuling Volkswagen, der in diesem Umfeld aber mit seinen Beiträgen zur Konnektivität eher ein bisschen abfiel. So waren es Zetsche und die Seinen aus Stuttgart sowie aus dem amerikanischen Forschungs- und Entwicklungszentrum in der Valley-Stadt Palo Alto, die diesen Aufschlag als PR-Ass übers Netz donnerten.

Dem Thema autonomes Fahren haben sie damit einen großen Dienst erwiesen – nicht nur, weil ihr Forschungsfahrzeug zum ersten Mal in der Summe und sogar (kurz) fahrbar zeigt, was möglich sein wird. Sondern auch, weil sie mit dem Außen- und Innendesign vielleicht sogar schon Vorfreude ausgelöst haben. Auf jeden Fall haben sie einen Wettstreit losgetreten, der sich hoffentlich nicht nur auf Messen abspielt. Denn im Fall des autonomen Fahrens gilt: Viele Väter, schneller Erfolg.

Bei der Voraussage, wann ein Auto heutigen Zuschnitts voll autonom fahren kann, unterscheiden sich noch die Zieldaten. Doch bis Ende des Jahrzehnts dürfte es soweit sein. Diese Autos werden uns helfen, stressfreier zu reisen und Unfälle viel effektiver als heute zu vermeiden. Die Vision namens F 015 greift allerdings weit darüber hinaus. Vielleicht ist 2020 eine gewagte Prognose. Doch angesichts des schnell wachsenden Bestands an Personenwagen in aller Welt und der ebenso schnell wachsenden Megacitys könnte der Druck entstehen, Lösungen wie dieser nahezutreten. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann
