

# SICHTBARE MOBILITÄTSWENDE

EINDRÜCKE VON DER IAA 2019



Bild 1: Flower-Power-Anhänger

Die Mobilitätswende ist in vollem Gange – das ist rund um die IAA 2019 in Frankfurt deutlich geworden. Der Blickwinkel hat sich geweitet, es ging nicht nur um Fahrzeuge, sondern auch um Mobilität für die Gesellschaft als Ganzes. Und die IAA war nicht nur während der Messtage ein Medienthema, sondern es wurde schon im Vorfeld über die Rolle der Autoschau im Kontext der Verkehrswende gestritten und diskutiert. Demonstrationen begleiteten die Messtage. Ob die IAA in dieser Form in Frankfurt nochmals stattfindet, steht derzeit in den Sternen.

## Im Vorfeld der Messe

Die IAA war in den vergangenen Jahren im Zwei-Jahres-Takt immer eine von der deutschen Autoindustrie dominierte Hochglanz-Veranstaltung. 2017 wurden unter dem Motto „Zukunft erleben“ zwar Themen wie Digitalisierung, Urbanisierung und Elektromobilität als Schwerpunkte genannt. An den Ständen der Aussteller standen jedoch vielfach die Hochglanz-SUVs in vorderster Reihe. In diesem Jahr wurde die IAA nun unter dem Motto „Driving tomorrow“ beworben, die Veranstaltung wurde als „internationale Plattform für die Mobilitätswende“ angekündigt. Fridays-for-

future und Extention Rebellion sowie viele andere lokale und bundesweite Umweltgruppen hatten in diesem Jahr die Messe zum Anlass genommen, den mangelnden Fortschritt bei der Verkehrswende zu beklagen und konkret gegen die Zur-Schau-Stellung der klimaschädlichen SUVs zu protestieren.

## Fahrzeugpräsentationen in den Hallen

Wer die IAA betreten hatte und durch das Gelände zwischen den Messehallen lief, konnte von der Klimaveränderung in der Autobranche nichts bemerken. Bratwurstverkäufer, eine Flower-Power-Campinganhänger (Bild 1) aus den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts und der ADAC im Freigelände mit einem Überschlag-Simulator, bei dem der Besucher (über Kopf im Autocockpit hängend) erklärt bekamen, wie man sich im Falle einer misslichen Dachlage verletzungsfrei aus einem Fahrzeug befreien kann.

In den Hallen fanden sich dann die Fahrzeugpräsentationen, ähnlich wie in den vergangenen Jahren. Doch im Detail waren Änderungen zu sehen. Zum einen war sichtbar, dass die Messe viele Absagen kassiert hatte: Ausgerechnet Hersteller mit elektrischen Antriebskonzepten, die gut zum neuen Messemotto

gepasst hätten, waren nicht mit einem Messestand vertreten, darunter: Nissan, Volvo, Tesla und auch Peugeot und Citroen vom PSA-Konzern, der aktuell mit Fiat Chrysler fusionieren möchte. Auch der Hybrid- und Wasserstoff-Pionier Toyota trat in Frankfurt nicht auf. Von den vielen – schon im Vorfeld der Messe kritisierten – Hochglanz-SUVs soll hier nicht die Rede sein. Positiv kann dazu nur vermerkt werden, dass weniger solche Fahrzeuge als vor zwei Jahren gezeigt wurden.

## Neue Elektrofahrzeuge

VW präsentierte erstmals den neuen ID.3 in der start-Edition, die schon bestellbar ist und ab April 2020 ausgeliefert werden soll. Gefertigt wird das Fahrzeug seit Anfang November in Zwickau, das Werk soll vollständig auf Elektromobilität umgerüstet werden. Gleichzeitig wird weiter automatisiert: Waren bei der Golf-Produktion im Werk noch 1.100 Roboter im Einsatz, sind es heute für den ID 1.600. Und die Messepräsentation der IAA war stark auf den ID ausgerichtet, das Pickup-Monster Amarok des VW-Konzerns war in diesem Jahr nicht auf dem Stand zu sehen.

Aus dem gleichen Konzern, eine Preisklasse darüber (Basispreis rund 152.000 Euro): Der neue Porsche Taycan Turbo, auch serienreif ausgestellt, das Messfahrzeug war dabei gleich mit 30.000 Euro Zusatzausstattung aufgefahren. Über den Zusatz „Turbo“ beim E-Porsche hatte sich Elon Musk schon vor der Messe lustig gemacht.

Die Volvo-Tochter Polestar zeigte seine Elektrolimousine, die mit zwei E-Moto-



Bild 2: Digitalcockpit des VW ID.3

ren, 300 kW und 78 kWh Batteriekapazität ab Mitte 2020 auf dem Markt erhältlich sein wird. Als Basispreis werden hier 60.000 Euro für viel Platz im Innenraum aufgerufen.

Interessant waren aber auch die Neuvorstellungen, die im kompakten Fahrzeugsegment gezeigt wurden, darunter die Weltpremiere des Honda e, der mit 110 kW und 35 kWh-Batterie eine Reichweite von 200 km bietet. Der nicht einmal vier Meter lange Wagen soll im Frühjahr 2020 beim Händler stehen. Auffällig: Wie auch beim ID von VW sind auch beim Honda die Außenspiegel entfallen und wurden durch Kameras ersetzt, die in kleinen Monitoren rechts und links im Armaturenbrett die Rückansicht einblenden. Begründung: Windwiderstand wird um 90 % reduziert, gleichzeitig

Verkleinerung des toten Winkels. Weitere elektrische Kleinwagen hatten auch SEAT (Mii), Opel (Corsa-e) und Mini nach Frankfurt mitgebracht.

Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass nicht nur die Anzahl der E-Fahrzeuge deutlich gestiegen ist, sondern diese auch nicht mehr als Konzept oder Studien gezeigt werden, sondern meist schon in den kommenden zwei Jahren auf unseren Straßen rollen sollen.

### Neue Mobilität

Bei den großen Zulieferern war auch ein Wandel sichtbar: In diesem Jahr zeigte Bosch an der auffälligsten Ecke des Messestandes kein Auto, sondern ein E-Bike. Die konventionelle Verbrenner-Motorentechnik wurde gegenüber 2017 nach hinten in den Stand verschoben.



Bild 3: Vorstellung des Byton „M-Byte“

Bei Continental konnten die Zukunftsthemen groß am Messestand abgelesen werden: Elektrifizierung, Connectivity und automatisiertes Fahren. Die neue Mobilität äußert sich bei den großen Zulieferern durch die Demonstration von City-Shuttle-Fahrzeugen, die mit wenigen Passagieren zukünftig autonom durch die urbane Landschaft cruisen sollen.

Für diesen Trend sind zwei Komponenten notwendig: Schnelle und hochauflösende Sensoren, die der Elektronik ein genaues Abbild der Umgebung liefern sowie Software, die die Auswertung und Steuerung übernimmt. Bei den Sensoren gibt es neuerdings auch Lidar-Systeme, die in den Kühler integriert werden können (die rotierenden Dosen auf dem Dach wollen machen Autohersteller ihren Kunden nicht zumuten). Es wird aber wohl aus Gründen der Zuverlässigkeit und Redundanz trotzdem beim Zusammenspiel verschiedener Techniken (Lidar, Radar, Kameras) bleiben. Dann kann auch beim Ausfall oder bei Verschmutzung eines Sensors das Fahrzeug sicher weiterfahren. Im Bereich der Software waren (wie vor zwei Jahren) auch alle namhaften Hersteller auf der IAA vertreten. Von Microsoft bis SAP bieten die Softwareschmieden Lösungen für „Transport as a service“ an, also z.B. die komplexe Steuerung von Flotten-Transportlösungen, bei denen beispielsweise garantierte innerstädtische Auslieferungen innerhalb von 2 Stunden erfolgen sollen.

Noch mit Fahrer, aber auch schon elektrisch unterwegs ist der Anbieter Moia, der seine Mobilitätsdienste – wie schon in den DGS-News vorgestellt – bereits in Hamburg und Hannover anbietet und sich dabei zwischen öffentlichem Nahverkehr und Taxi bewegt. Der Anbieter ist mit der aktuellen Auslastung der auffällig goldenen Fahrzeuge sehr zufrieden und wird das Angebot in Hamburg auf 1.000 Fahrzeuge ausbauen, gleichzeitig wird als nächste Stadt nun London in Angriff genommen.

### ZUM AUTOR:

► Jörg Sutter

sutter@dgs.de

### Der M-Byte von Byton



Quelle: Byton

#### Byton-CEO Dr. Daniel Kirchert

Der chinesische Anbieter Byton hat auf der IAA das Serienmodell des elektrischen SUV „M-Byte“ vorgestellt. Das Unternehmen wird von einem deutschen Auto-Manager gesteuert und versteht sich als Plattformentwickler, weniger als Fahrzeughersteller. Der M-Byte soll ab Mitte 2020 in Europa bestellbar sein und ab 2021 ausgeliefert werden, als Grundpreis wird eine Summe von 45.000 Euro (netto) genannt.

Imposant: Das 48-Zoll-Display als Armaturenbrett, das per Touch-Display in der Lenkradmitte bedient werden kann und zahlreiche weitere technische Gimmicks wie eine Entriegelung des Fahrzeugs per App statt Schlüssel und eine Gestenerkennung, z.B. für die Musiksteuerung.

Wir sprachen mit Dr. Daniel Kirchert, der seit April 2019 CEO bei Byton ist.

**SE: Herr Dr. Kirchert, wie war die Resonanz auf den M-Byte auf der IAA 2019?**

**Kirchert:** Wir haben auf der IAA Frankfurt und in den folgenden Wochen überwältigendes Feedback auf den M-Byte erhalten. Bei einem traditionell anspruchsvollen europäischen Publikum und großen Ausstellungsflächen etablierter Hersteller um uns herum macht uns das natürlich besonders stolz.

**SE: Wie schaffen Sie diese enorme Geschwindigkeit mit Ihrem Unternehmen? Byton wurde das erste Mal 2017 vorgestellt, 2018 das erste Konzeptfahrzeug, heute der serienreife M-Byte. Sie arbeiten extrem schnell.**

**Kirchert:** In einem Start-Up laufen Prozesse schneller ab als bei traditionellen Herstellern, das ist ganz normal. Wir sagen scherzhaft, dass ein Jahr in einem Start-Up sieben Jahren in Konzernen entsprechen. Es war jedoch nie das Ziel, das Unternehmen mit der schnellsten Entwicklungszeit zu sein. Erst wenn wir wirklich zufrieden mit der Qualität sind, wird der M-Byte an unsere Kunden ausgeliefert, das ist unser Premium-Anspruch.

**SE: Sie haben Byton schon einmal als „global Startup“ bezeichnet. Können Sie das Begriff erklären?**

**Kirchert:** Der M-Byte ist das Ergebnis der Arbeit auf drei Kontinenten. Das Fahrzeugkonzept und Design stammen aus München. Die Software kommt aus dem Entwicklungszentrum im Silicon Valley und produziert wird im kürzlich fertiggestellten Werk an unserem Unternehmenssitz in Nanjing.

**SE: Wann werden wir in Frankfurt oder München den ersten M-Byte in „freier Wildbahn“ sehen können?**

**Kirchert:** Wir konnten kürzlich mit der Vorserienproduktion des M-Byte beginnen. 2020 werden die ersten Fahrzeuge an Kunden in China ausgeliefert und wir planen den Marktstart in Europa Mitte 2021. Unsere Prototypen sind bereits in Nordamerika, Europa und Asien zu Testzwecken im Dauereinsatz.

**SE: Vielen Dank!**