

Der Sonntagsfahrer: VW am Point of no Return

geschrieben von Admin | 1. Juli 2024

Ein Flugzeug erreicht bei einem Ozeanflug den „Point of no Return“, wenn der Sprit für den Rückflug nicht mehr reicht und man zwingend zum Zielufer weiterfliegen muss. Das ist die Lage von VW. Am Ziel E-Mobilität ist aber keine Landebahn in Sicht.

von Dirk Maxeiner

„Erst fing die Lehne an zu wackeln, dann brach sie ab“, so berichtete *Spiegel-Online*, „ein Lokführer der Deutschen Bahn musste eine Fahrt nach Karlsruhe unterbrechen, weil der Sitz kaputt ging. Baden-Württembergs Verkehrsminister ist in Sorge“. Da der Sitz im Steuerwagen des Zuges gebrochen und niemand anwesend war, der ihn hätte reparieren können, habe das Zugpersonal längere Zeit versucht, die schiebende, am Zugende fahrende Lokomotive an die Spitze des Zuges zu setzen. Dieser Vorgang sei aber zunächst misslungen, erst nach zwei Stunden ging es auf der Fahrt von Konstanz am Bodensee nach Karlsruhe dann weiter.

Warum der schwäbische Verkehrsminister Winfried Hermann deshalb in Sorge geriet, ist mir nicht ganz klar, es mag aber daran liegen, dass er im Güterbahnhof Rottenburg am Neckar als Sohn eines Bahnspediteurs geboren wurde. „Der Bruch eines Fahrersitzes kann in bestimmten Situationen fatale Folgen haben“, so der Vorzeige-Radfahrer und grüne Fundi Hermann, eine Einschätzung, die zunehmend auch für den Führerstand grüner Ministerien zutrifft.

Ist aber egal. Ich fühlte mich jedenfalls an die kleine Bahn-Episode von vor drei Wochen erinnert, als ich Anfang der Woche aus dem Urlaub zurückkehrte. Es lag aber nicht an Ryanair. Da kann keine Sitzlehne brechen und keiner umfallen, weil der Passagier die Sitzlehne seines Vordermanns zuverlässig mit seinen Knien abstützt, ein Konzept, auf das die Deutsche Bahn sicherlich auch noch kommen wird. Ryanair ist Vorreiter auf dem Felde des Origami-Passagiers, der sich während des Transportes zu einem kleinen Paket zusammenfaltet und erst am Ziel wieder entknäult.

Nein, mich hat es erst vom Hocker gehauen, als ich nach dreiwöchiger Nachrichtenabstinenz am Schreibtisch die Lage im Lande peilte. Wenn der Wahnsinn täglich auf die Schreibtischplatte tröpfelt, gewöhnt man sich daran, und es wirft einen nicht aus der Bahn. Wenn aber der in 20 Tagen akkumulierte Schwachsinn auf einmal aus der Mailbox kippt, dann geht man über Bord wie ein leichtsinniger Kabeljau-Fischer im Sturm vor Neufundland.

Keine Angst, ich werde jetzt nicht zum großen Rundumschlag ausholen (das erledigt morgen früh Claudio Casula mit seiner „Chronik des Irrsinns im Monat Juni“), ich will meine gute Urlaubs-Laune ja noch ein paar Tage bewahren. Da halte ich es mit Luther: „Aus einem verzagten Arsch kommt kein fröhlicher Furz.“ Deshalb wird es hier lediglich um Volkswagen gehen, den an dieser Stelle immer wieder gerne gewürdigten Halb- bis Dreiviertel-Staatskonzern mit dem Hauptwohnsitz Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg-Schillerteich und der schlichten Telefonnummer 053619-0.

Am besten keine Autos mehr, sondern „Smart Companions“

Der VW-Konzern hat sich, ich berichtete mehrfach darüber, von seinem in den deutschen Medien hochgelobten Ex-Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess – hauptberuflich approbierter Visionär – in ein Unternehmen verwandeln lassen, dem der Bau herkömmlicher Automobile eher peinlich ist. Die These des Nobelpreisträgers Milton Friedman, wonach Unternehmen nur dann verantwortlich handeln, wenn sie Gewinne erwirtschaften, gilt seinen Führungskräften nicht mehr als salonfähig. Viel lieber möchte man sich als sozialökologischer Aktivist respektive Kämpfer gegen Rechts in die Herzen der Massen kuscheln – und derjenigen, die die Subventionen verteilen.

Moralisieren, Mahnen, Warnen, Verhindern und Boykottieren sind inzwischen wichtige Börsenfaktoren und der Handel mit heißer Luft für die Karriere förderlicher als der Bau gescheiter Autos. Gemäß der Managementregel „If you can't beat them, join them“ werden Nicht-Regierungsorganisationen aller Art vom progressiven Management geherzt und geknutscht, auf das endlich Friede, Freude Eierkuchen herrsche. Früher bewältigten Manager ihre Midlifecrisis indem sie Golf spielten, lächerliche karierte Hosen und genagelte Mokassins mit Quasten trugen. Heute ruinieren sie Autokonzerne.

VW ist inzwischen ein Unternehmen, dass vermutlich über den „Point of no Return“ hinaus ist. In der Luft und Raumfahrt versteht man darunter einen Punkt, nach dessen Überschreiten der Start nicht mehr abgebrochen werden kann. Ebenso erreicht ein Flugzeug beim Flug über einen Ozean diesen Punkt, wenn der verbleibende Treibstoff für den Rückflug zum Ausgangsufer nicht mehr ausreicht und zwingend bis zum Zielufer weitergeflogen werden muss. Damit ist ziemlich gut die Situation von Volkswagen – und nebenbei bemerkt auch der gegenwärtigen Bundesregierung beschrieben, wobei das erste mit dem zweiten unmittelbar zusammenhängt.

Der ebenso woke wie leicht größenwahnsinnige Diess gab die politisch gern gesehene Parole aus: „alles elektrisch“, am besten keine Autos mehr, sondern „Smart Companions“. Zu diesem Zwecke wurde unter seiner Anleitung die Software-Sparte „CARIAD“ mit 6.000 smarten Gehaltsempfängern geschaffen, die es aber regelmäßig nicht einmal schafften, für neue Modelle eine vernünftige Betriebssoftware

fertigzustellen, weshalb sich deren Markteintritt teilweise um Jahre verzögerte. Immer neue EU-Vorschriften zum Zwecke der Totalüberwachung des Autos und seines Fahrers taten ein Übriges.

„CARIAD entwickelt Lösungen und Produkte, die das Auto zu einem intelligenten Begleiter machen, der den Kunden mit ständigen Updates und neuen digitalen Funktionen auch nach Jahren in die Zukunft begleitet“. So lauteten die Frohmuts-Phrasen aus der Abteilung betreutes Autofahren. Obwohl CARIAD jetzt faktisch die Luft rausgelassen wird, bleiben die „ständigen Updates und neuen digitalen Funktionen“ den VW-Kunden wohl trotzdem nicht erspart.

Von der Resterampe der gescheiterten US-Elektroauto-Unternehmen

Auf der ausgedehnten Resterampe der gescheiterten US-Elektroauto-Unternehmen entdeckten die verzweifelten Wolfsburger die zuverlässig Milliardenverluste produzierende US-Firma *Rivian*, die nun die Software-Probleme der Wolfsburger lösen soll. Volkswagen tauscht die alten Ankündigungsweltmeister deshalb gegen neue Ankündigungsweltmeister aus, weil der Treibstoff – siehe oben – für den Rückflug zum Ausgangsufer nicht mehr ausreicht und zwingend bis zum Zielufer weitergeflogen werden muss, koste es, was es wolle.

Im vergangenen Jahr schrieb *Rivian* einen Nettoverlust von 5,4 Milliarden Dollar, bei jedem ihrer verkauften Elektroschwertransporter machten die Amerikaner 33.000 Dollar Verlust. Je mehr Autos die Verkaufskanonen aus Michigan bauen, desto mehr Geld verbrennen sie, was auf ein besonders kreatives Geschäftsmodell hindeutet. Dem Sugar-Daddy aus Niedersachsen war dies als kleiner Lutscher zum Einstieg gleich mal fünf Milliarden Euro wert. „Durch unsere Zusammenarbeit werden wir die besten Lösungen schneller zu geringeren Kosten in unsere Fahrzeuge bringen“, versprach der neue VW-Chef Oliver Blume.

Das klingt seltsam vertraut. Vom Rivian-Sitz in Plymouth/Michigan sind es genau 31 Meilen Entfernung und eine Stunde Fahrt nach Auburn Hills/Michigan, dem Sitz der Chrysler-Zentrale. Dorthin reiste 1998 Mercedes-Chef Jürgen Schrempp zu einer „Hochzeit im Himmel“ und schuf mit Daimler-Chrysler die „ersten Welt-AG unter deutscher Führung“. Unter großem Applaus aus Politik und Wirtschaft wurden ein Zusammengehen vereinbart und schlecht alternde Jubelbücher verfasst („Die Stunde des Strategen“). Die Hochzeit im Himmel entwickelte sich schon nach kurzer Zeit zu einer deutsch-amerikanischen Massenkeilerei – allerdings ohne Weltsicherheitsrat, den man anrufen konnte.

Ausgenommen wie ein Truthahn zu Thanksgiving

„Zwei Jahre nach der Übernahme entpuppt sich die US-Tochter als überteuerteter Bremsklotz“, schrieb *Die Welt*, die Deutschen durften vor

allem Milliarden nachschieben. 2007 war Schluss, nachdem die Schwaben ausgenommen worden waren wie ein Truthahn zu Thanksgiving. Ich wünsche der VW-Besatzung viel Erfolg dabei „die besten Lösungen schneller und zu geringeren Kosten in unsere Fahrzeuge zu bringen“ und eine Landebahn mit ausreichend Fangzäunen am Ende.

Märchentechnisch ist *Rivian* selbstverständlich genau das Richtige für die teutonische Transformations-Seele, weil die irgendwas mit *digital*, „*software first*“, „zonaler Architektur“ und „*Software-Defined-Vehicle*“ machen, *Sustainability* ist ohnehin fest im Satzbau angeschraubt. Hauptsache nix mit Maschinenbau und bezahlbarer Mobilität. Je fantastischer die Erzählung klingt und je höher die Pläne fliegen, desto besser.

Das zeigt eine weitere neue Volkswagen-Liebe, der ebenfalls schwer defizitäre chinesische Elektroauto-Hersteller mit dem beziehungsreichen Namen „Xpeng“, der ebenfalls Betriebssoftware beisteuern soll. Die ist bestimmt sehr avanciert und kann hilfsweise vom chinesischen Ministerium für Staatssicherheit ständig upgedated und mit neuen digitalen Funktionen versehen werden.

Die fantasiebegabten Chinesen schreiben ebenfalls herbe Verluste und zeigen zum Ausgleich schon seit Jahren schöne Bilder und Modelle eines fliegenden Autos, also genau das, was Deutschland angesichts maroder Autobahnen und Brücken braucht. Das Flugauto Evtol fährt vier Arme mit Propellern aus und entschwebt dann nach Art des Söderschen Flugtaxi, vielleicht – vielleicht aber auch nicht. Der längst angekündigte Serienanlauf lässt jedenfalls weiter auf sich warten und wird immer wieder verschoben, so ähnlich wie der Weltuntergangstermin bei den Zeugen Jehovas. Die offenbar sachkundige Publikation „Futurzone“ gendert dazu die güldenen Worte:

*„Wie Xpeng AeroHT das Reichweitenproblem seiner elektrischen Flugautos lösen will, ist nicht bekannt. eVTOL-Fluggeräte sind normalerweise aus den leichtesten Materialien gebaut und haben trotzdem Schwierigkeiten, genügend Akkus mitzuführen, um eine signifikante Reichweite zu erzielen. Bei fliegenden Autos kommt noch dazu, dass das Flugzeug nicht nur das eigene Gewicht und das Gewicht der Passagier*innen tragen muss, sondern auch das des Autos. Während ein solches Auto zumindest in der Theorie fliegen kann, stellt sich in der Praxis die Frage: Wie weit?“* 2025 soll es so weit sein. Echt jetzt.

„Mit sofortiger Wirkung Schluss mit dem Schwachsinn“

Möglicherweise gibt es für Volkswagen aber auch eine bodenständigere Lösung, für die sich die neue Berliner Verkehrssenatorin als Kooperations-Partnerin anbietet. Ute Bonde ist schwer dafür, in Berlin eine Magnetschwebbahn zu installieren und hat offenbar eine

romantische Ader: „Die Strecke kann mit Solarpanelen versehen werden. Sie sorgt für Verschattung in der Straße. Sie kann begrünt werden, die Schienenführung ist wasserdurchlässig, das Wasser kann verdunsten und bringt einen Kühlungseffekt“. Und die Magnetschwebbahn fahre autonom. Wenn das keine Steilvorlage für Oliver Blume ist: VW könnte seine unverkäuflichen Elektroautos in Schwebbahn-Kabinen transformieren. Durch ein Joint-Venture mit den Berliner Verkehrsbetrieben wird Volkswagen endlich zu einem öffentlichen Verkehrsmittel und damit alles gut.

Dazu passt ein Traum, den ich im Urlaub beim Anblick eines portugiesischen UMM hatte: Alle diejenigen, die sich – warum auch immer – in diesen von Anfang an absehbaren Bullshit haben treiben lassen, sollten es einfach mal mit befreiender Ehrlichkeit probieren. Nach dem Motto: „Ich kann es weder mir noch Ihnen erklären, wie ich so blöd sein konnte, und das auch noch so lange. Aber besser spät als nie: Jetzt ist mit sofortiger Wirkung Schluss mit dem Schwachsinn“. Sie merken, der Sonntagsfahrer ist gut erholt und nicht ohne Hoffnung. Also, liebe Autoindustrie, macht wieder, was ihr seit Jahrzehnten am besten könnt: Gute, bezahlbare, echte Autos bauen. Solche Autos, die die Käufer wollen und nicht bildungsferne Ideologen ohne Geldsorgen und ohne Kontakt zur Realität.

Vielleicht sind vielen Kunden ja bodenständige, möglichst unkomplizierte, langlebige, leicht zu reparierende, nicht fernsteuerbare, nicht vollumfassend überwachte, Nicht-immer-online-Autos deutlich lieber. Wohin die derzeitige Entwicklung allein die vergangenen fünf Jahre geführt hat, sieht man beispielsweise am einst legendär preiswerten Dacia Sandero: Preisexplosion von 6.999 Euro auf mittlerweile gut 13.000. Euro. So wird die epochale T-Modell-Idee von Henry Ford – Massenmotorisierung, Demokratisierung und damit Chancen für alle – rückabgewickelt. Das nennt man Konterrevolution.

Dirk Maxeiner ist einer der Herausgeber von Achgut.com. Von ihm ist in der Achgut-Edition erschienen: „Hilfe, mein Hund überholt mich rechts. Bekenntnisse eines Sonntagsfahrers.“ Ideal für Schwarze, Weiße, Rote, Grüne, Gelbe, Blaue, sämtliche Geschlechtsidentitäten sowie Hundebesitzer und Katzenliebhaber, als Zündkerze für jeden Anlass(er). Zu beziehen hier.

Der Beitrag erschien zuerst bei ACHGUT hier