

URL: <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/wie-audi-bmw-und-daimler-sich-gegen-tesla-und-co-wehren-a-1048528.html>

zuletzt aktualisiert: 21. August 2015, 10:33 Uhr

Digitale Strategien

Wie Audi, BMW und Daimler den Angriff von Tesla und Co abwehren

Von Wilfried Eckl-Dorna

Die Übersicht zeigt, mit welchen Strategien Audi, BMW und Daimler den Angriff von Tesla, Apple und Co abwehren wollen - und mit welchen Projekten die deutschen Autobauer bereits teures Lehrgeld zahlten.

Binnen nicht einmal 10 Jahren hat sich Tesla Motors vom verschrobenen Elektroauto-Startup zum Schrecken der deutschen Autobranche gewandelt. Teslas mindestens 70.000 Euro teure Elektro-Limousine Model S bringt die Kalkulationen und Prognosen der deutschen Premium-Autobauer regelmäßig durcheinander: Mit einer Batterieladung fährt Teslas stärkstes Modell zum Beispiel bis zu 500 Kilometer, mehr als doppelt so weit wie die Elektromobile von BMW oder Daimler.

Das Auto beschleunigt wie ein Sportwagen und tankt gratis Strom an Tesla-eigenen Schnelladesäulen. Bei einer Panne lässt sich das Auto auch mal per Internet aus der Ferne warten - und definiert so automobilen Luxus neu, meinen Experten. Und Tesla ist nur einer von mehreren Angreifern der deutschen Autoindustrie.

Apple zum Beispiel arbeitet an einem eigenen Auto, der IT-Konzern Google werkelt an selbstfahrenden Autos. Deren Prototypen (im Bild) sehen noch recht seltsam aus, doch den IT-Konzernen geht es weniger ums Autoverkaufen als um die persönlichen Daten, die bei Fahrten entstehen.

Künftig könnten Menschen ihre Fahrten überwiegend mit persönlichen Daten bezahlen. Das würde das jetzige Geschäft der Autobranche, den Verkauf und die Wartung von Fahrzeugen, komplett über den Haufen werfen.

In der neuen Ausgabe von manager magazin (9/2015) erfahren Sie, warum Bytes die neue Benchmark der Autoindustrie sind - und wie Audi, BMW und Daimler das Rennen gegen Tesla, Google & Co gewinnen wollen. Hier geht's [zum digitalen Inhaltsverzeichnis](#).

Warum Autohersteller beim Kartendienst Here zuschlugen

Das haben auch die deutschen Hersteller erkannt - allen voran die Luxusmarken BMW, Mercedes und Audi. Die drohende Attacke auf ihr bisheriges Geschäftsmodell wollen sich auf mehreren Fronten abwehren.

Einen ersten Schritt haben sie Anfang August getan: Für 2,8 Milliarden Euro haben sich Daimler, BMW und Audi Anfang August den [Kartendienst Here gesichert](#). Digitales Kartenmaterial ist einer der wichtigsten Bausteine auf dem Weg zu selbstfahrenden Autos - und Navigationssoftware sorgt nicht nur für eine Vielzahl digitaler Fahrtdaten, sondern auch für den Zugang zum Kunden.

Womit Audi, Mercedes, BMW und Porsche gegen Tesla anfahren wollen

Lange haben Daimler und Audi zugesehen, wie Tesla mit seinem Elektroauto Model S die Oberklasse aufmischt. Einziger BMW fährt mit seinem seit 2014 erhältlichen Elektroauto i3, dessen Karosserie aus Karbon besteht, gegen die Kalifornier an. Allerdings setzte BMW damit zwei Klassen unter den Kaliforniern an: Die Reichweite des i3 mit einer Batterieladung liegt unter 200 Kilometern, mit 4 Metern Länge ist das Auto als Stadtgefährt und eben nicht als Oberklasse-Limousine ausgelegt. Der Hybrid-Sportwagen i8 hat zwar famose Beschleunigungswerte, kann aber nur 37 Kilometer rein elektrisch fahren - und ist damit kein reinrassiger Tesla-Konkurrent.

Doch nun werken auch deutsche Ingenieure an Elektroautos, die es mit Tesla aufnehmen können. Audi bringt 2018 ein [Elektro-SUV auf den Markt](#), das 500 Kilometer Reichweite im Alltagsbetrieb schafft und in vier Sekunden auf 100 km/h beschleunigen soll. Ein erster Prototyp des Autos steht im September 2015 auf der Automesse IAA.

Porsche will ab Ende 2018 [den kleinen Bruder des Viertürers Panamera elektrifizieren](#). Medienberichten zufolge überlegt BMW, den bereits angekündigten i5 nicht nur als Plugin-Hybrid, sondern auch als reines Elektroauto anzubieten. Doch vor 2019 dürfte BMWs Tesla-Fighter nicht auf den Markt kommen. Mercedes arbeitet an einem Elektromobil auf Basis der E-Klasse. Das wird aber kaum vor 2021 zu den Händlern rollen.

Tesla hat noch in mehreren Bereichen einen deutlichen Vorsprung

Allerdings: Tiefgreifende Änderungen im Autovertrieb oder gar ein eigenes Ladesäulen-Netz, wie Tesla es mit seinen Superchargern bietet, haben die deutschen Autohersteller bisher nicht zu bieten. Immerhin will Audi jetzt einen Batterietechnik-Vorsprung herausfahren: Mit den koreanischen Batteriespezialisten LG Chem und Samsung SDI gehen die Ingolstädter [eine Partnerschaft ein](#), die ihnen besonders leistungsstarke und günstige Akkus für ihren E-SUV sichern sollen. Auch BMW lässt sich von Samsung mit Batteriezellen beliefern.

Daimler kappt Verbindungen zum einstigen Partner Tesla

Wie ernst die Deutschen die kalifornische Elektroauto-Konkurrenz nehmen, zeigt sich auch bei Daimler. Mehrere Jahre lang war Daimler an Tesla beteiligt, die Kalifornier lieferten Batterien und Antriebsstränge für die Elektroversion der B-Klasse und der ersten Generation des Elektro-Smart. Doch Ende 2014 versilberten die Stuttgarter ihre Tesla-Anteile für 780 Millionen Dollar. Die Partnerschaft mit Tesla sollte aber weiterlaufen, hieß es in Stuttgart.

Davon rückt Daimler nun offenbar ab. Wie die Zeitschrift Auto Motor Sport berichtete, soll die

nächste Generation der B-Klasse-Elektroversion ohne Tesla-Antriebstechnik auskommen. Daimler will Eigenentwicklungen einsetzen, die Batterie von anderen Lieferanten zukaufen und die Reichweite von derzeit knapp 200 Kilometern auf 500 Kilometer mit einer Akkuladung steigern.

Warum die Autohersteller Apple und Google an Bord lassen müssen

Auf die Datensammelwut von Apple und Google, die mit eigenen Betriebssystemen (Carplay und Android Auto) die Infotainmentsysteme der Autohersteller erobern wollen, haben die deutschen Luxusautohersteller bislang kein passendes Gegenrezept gefunden. Ihre Bordsysteme lassen sich zwar mit Smartphones koppeln und bieten einige Apps.

Doch in punkto einfacher Bedienung besteht vielfach noch Aufholbedarf. Deshalb können die Autohersteller nicht anders, als Google und Apple tatsächlich an Bord zu lassen. Bei ihren ersten Angriffsversuchen mit Oberklasse-Elektroautos haben zwei Hersteller kräftig Lehrgeld gezahlt.

Wie Audis erster Angriffsversuch auf Tesla fehlschlug ...

Bereits vor drei Jahren hatten Audi-Ingenieure einen Elektro-Renner fertig entwickelt, mit dem sie Tesla schlagen wollten: Der Elektrosporthwagen R8 e-tron wurde Journalisten Mitte 2012 vorgestellt und sollte eigentlich ab November 2012 in Serie gebaut werden. Doch dann legte der damalige Audi-Technikchef Wolfgang Dürheimer das [Projekt auf Eis](#) - aus Kostengründen, wie es zunächst hieß. Der wahre Grund war jedoch die schlappe Reichweite von maximal 215 Kilometern mit einer Akkuladung. Das war den Managern der Audi-Mutter Volkswagen zu wenig, um gegen Tesla bestehen zu können.

... und wie die Ingolstädter ihr Gesicht zu wahren versuchen

Audi hält nach wie vor daran fest, dass der R8 e-tron als Technologieträger dienen sollte. Und ganz umsonst waren die Investitionen in die teure Technik nicht: Ab Ende 2015 wird eine neue, verbesserte Version des R8 e-tron an Kunden ausgeliefert - die Reichweite hat Audi nun auf 450 Kilometer mehr als verdoppelt. Von einer echten Serienfertigung kann man aber kaum sprechen, das Auto wird nur auf Kundenanfrage gebaut. Ein echter technischer Erfolg sieht anders aus - und die schlechte PR rund um das Auto wird das auch nicht wettmachen.

Mercedes teure Fingerübung gegen Tesla ...

Auch Mercedes hat schon einmal versucht, Tesla mit einem Elektro-Supersportwagen zu schlagen - allzu viel Traktion bekam der Mercedes SLS AMG electric drive gegen Teslas Model S aber nicht. Basis des Elektro-Boliden aus Stuttgart war der Flügeltürer SLS, dem Mercedes vier Elektromotoren verpasste. Die kommen zusammen auf 750 PS und katapultieren das Auto in 3,9 Sekunden auf 100 km/h ([mehr zum Fahrgefühl hier](#)). Allerdings ist auch mit diesem Auto nicht mehr als 250 Kilometer Reichweite mit einer Akkuladung drinnen - und das nur bei moderatem Tempo.

... kam gerade mal auf zweistellige Verkaufszahlen

Für seinen Boliden verlangte Mercedes saftige 416.500 Euro. Gebaut wurde der Strom-Renner von Mitte 2013 bis Mitte 2014. Laut Mercedes richtete er sich an eine exklusive Zielgruppe und wurde deshalb nur in einer niedrigen zweistelligen Stückzahl verkauft. Anders gesagt: Mercedes sah für das Auto mit dem Riesen-Preisschild und der eher mickrigen Reichweite keinen echten Markt - und verkaufte es deshalb als Sonderedition.

Mittlerweile hat Tesla aber den Mercedes-Renner bei den Beschleunigungswerten überrundet: Im Oktober 2014 stellte Tesla eine allradgetriebene Performance-Version des Model S vor, die in 3,2

Sekunden auf 100 km/h kommt und seit Anfang 2015 auch in Deutschland ausgeliefert wird. Ende Juli 2015 kündigte Tesla an, dass sein Performance-Modell bald in 2,9 Sekunden auf 100 km/h spurten soll - wenn Fahrer ein 10.000 Dollar teures Hardware-Upgrade ordern, das einen Werkstattbesuch erforderlich macht. Mercedes einstiger Beschleunigungs-Vorsprung ist endgültig weg.

Mehr zum Thema:

Erste Bilder des 500-Kilometer-Elektroautos: Mit diesem Strom-SUV schlägt Audi gegen Tesla zurück (manager magazin)

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/konkurrenz-fuer-tesla-audi-zeigt-skizzen-fuer-elektro-suv-a-1048830.html>

Pakt mit LG und Samsung: Audi macht ernst mit 500-Kilometer-Elektroauto (manager magazin)

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/audis-elektro-suv-gegen-tesla-samsung-lg-liefern-batterie-a-1047996.html>

Deutsche Luxus-Elektroautos: Hier kommen die Tesla-Fighter

<http://www.manager-magazin.de/fotostrecke/fotostrecke-129144.html>

Daimler, BMW und Audi kaufen Here: Autobauer melden Kauf von Nokia-Kartendienst (manager magazin)

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/a-1046438.html>

Mercedes SLS AMG-ED: Freude am Stromern (manager magazin)

<http://www.manager-magazin.de/magazin/artikel/mercedes-sls-amg-electric-drive-fluegeltuerer-mit-vier-e-maschinen-a-918609.html>

R8 E-Tron: Audi stoppt E-Sportwagen (manager magazin)

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/a-866249.html>

manager magazin 9/2015: Der eiskalte Engel

<http://www.manager-magazin.de/magazin/print/index-2015-9.html>

© manager magazin 2015

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der manager magazin Verlagsgesellschaft mbH