

Rückblick IAA 2019 – Was bleibt?

Ein Beitrag von Otto Schoffer, 13. 11. 2019

Beim Blick zurück auf die diesjährige IAA bleibt zunächst das Motto „Driving tomorrow“ in Erinnerung. Und die damit verbundene Ankündigung, dass die IAA 2019 das „größte Mobilitätsevent des Jahres zu werden verspricht“. Aber der Erwartung, zukunftsweisende, vor allem auch Mobilitätsanbieter über- bzw. ineinander greifender Konzepte und Angebote zu entdecken, folgte jähle Ernüchterung.

Schon „Wiedergekauhtem“ folgte „Wiedergekauhtes“. Offensichtlich liegt das Thema schwer im Magen der Hersteller. Dazu noch: Zu viele Anbieter waren im Vorfeld abgesprungen. Und die verbliebenen Aussteller konnten dem Anspruch „Mobilitätsevent“ nicht wirklich gerecht werden. Es war einfach zu wenig Neues dabei. Da fehlte doch einiges. Vor allem das Gespür für Zeitgeist und aktuelle Fragestellungen in der Gesellschaft.

Deutsche Hersteller navigieren in schwierigem Terrain

Als zweites bleibt beeindruckend, wie jetzt auch die deutschen Hersteller die „eMobilität“ für sich entdeckt hatten. Die strategische Ausrichtung im Antriebsbereich hat sich bei allen Ausstellern deutlich verändert. Fast jeder hatte gleich eine Reihe von Fahrzeugen mit eAntrieb auf dem Parkett. Am radikalsten der VW-Konzern, der mit den ID-Konzept gleich den Abgesang auf Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben ausrief.

Auf die Frage: Für was steht denn „ID“? lautete die ziemlich gequälte Antwort des Standpersonals: Für nichts Spezielles. Das kann für vieles stehen. Je nachdem was man darunter versteht. Und Daimler zeigte mit den EQC Modellen gleich die ganze Modellpalette als „Elektro-Version“ im Portfolio. Offen bleibt die Frage nach der Verfügbarkeit. Kaum ein Aussteller, der nicht ein eFahrzeug zumindest in Planung hatte. Bis auf Ford.



Bei Ford steckt man irgendwie noch im „Hybrid-Zeitalter“ fest. Und das, obwohl Ford als einer der ersten bereits Ende 2015 den Ford Focus Electric für 34.900 Euro als Angebot kommuniziert hatte. Und heute ist er plötzlich nicht mehr da! Die Frage nach dem „Warum?“ mag erlaubt sein.

Importeurs-Marken bewegen sich langsam

Bei den Importeuren, die auf der IAA teilnahmen, gab es zumindest jeweils ein oder mehrere Fahrzeuge, die in absehbarer Zeit mit e-Antrieb verfügbar sein sollten, wie z.B. Honda-e, Citroen DS3 Crossback, Jaguar i-Pace. Aber alles in allem waren bis auf die bereits im Handel bestellbaren eMobile, wie Citroen C-Zero, Hyundai Ioniq und Kona, Kia E-Soul, Nissan Leaf und Evalia, Peugeot ion, Renault Zoe und Kangoo, nur Ankündigungen zu vernehmen. Nicht gleich verfügbar, aber immerhin ab 2020 oder vielleicht erst 2021.

Die chinesische Ankündigungswelle rollt



Und damit bleibt als drittes die spannende Erwartung auf das Jahr 2021. Ja 2021, das soll wohl das Jahr des Durchbruchs werden. Zumindest für die chinesischen Hersteller. Denn auf allen Ständen der chinesischen Anbieter - Wey, Polestar, Byton - ist zu hören; ab 2021.

Aber auch dann nicht mit Elektro-Fahrzeugen. Das ist dann doch wohl zu viel erwartet. Elektrofahrzeuge gibt's im Heimatmarkt! Für Europa und Deutschland soll es zunächst wohl eher der Hybrid-Antrieb sein. Ob das für einen erfolgreichen Markteintritt ausreicht? Das darf, nein, das muss bezweifelt werden. Ebenso wie die Strategie, mit SUV's einzusteigen. Das ist bis dahin schon nicht mehr zeitgemäß. Dieser Hype ist dann sehr wahrscheinlich passé. Sowie auch das Gefühl für den Zeitgeist in Europa.

Gänzlich wie ein Fremdkörper wirkt da die Luxusmarke Hongqi von FAW. Dieser „Albtraum von Panzer-SUV“ ist nach Aussagen der Repräsentanten nicht vor 2025 zu erwarten. Also noch lange Zeit bis dahin.



Interessant auch: Selbst einige, die nicht als Aussteller teilnahmen, waren doch auf den verschiedenen Probefahrt-Parcours zu beobachten.

Allen voran Tesla, die eigentlich Events wie die IAA für eher „Old School/old Economy“ betrachten, sowie Kia, Renault und Dacia. Alles eine Frage der Moral. Das bleibt!