

Anno 2013, als ich etliche Monate meiner Beratertätigkeit im FIZ verbrachte und der spätere i8 noch getarnt war, als ich die hervorragende Kompetenz vieler BMW-Entwickler kennen- und schätzen lernte, da wurde meine Neugierde nach dem Autochen, das ich dort erblickte und das meinen Traum eines elektrischen A2 in die Tat umgesetzt hatte, damit gestillt: „ja das sind die Spinner der i-Fraktion“. Ungeachtet aller Kompetenz wurde halt das Lied des benzinophilen Managements gesungen und die Leute, die an BEVs glaubten, als „Spinner“ abqualifiziert. Abgesehen von ein paar kleineren und grundlegenden Fehlern (CFK...) zeugte dieses Autochen, das „i3“ genannt wurde, von extrem viel Weitblick. Etwas, das ich bei Serien-Entwicklern nur selten kennengelernt hatte und wessentwegen ich mich erst in der Vorausentwicklung (meiner letzten Station bei GM-Opel) wirklich zuhause gefühlt habe. Denn dort waren all die „Spinner“, zu denen ich mich nach wie vor zähle. Hier darf nicht unerwähnt bleiben, der mein dortiger (letzter Opel-)Chef heute Entwicklungsvorstand in München ist.

Ich vermute, dass das „i“ eine Anspielung auf Produkte einer kalifornischen Firma mit Apfel war, denn man wähnte sich ebenso innovativ. Dumm nur, dass im selben Staat das wirkliche i-phone auf Rädern gerade entstanden war, denn dort hatte man verstanden, dass der alte Streit zwischen Microsoft und GM (dass ein Computer mit seiner mangelhaften Zuverlässigkeit niemals auf die Straße dürfe) veraltet war. Und man das Wagnis der Digitalisierung konsequent und mit allen Anfängerfehlern wagte. Anfangs wurde Tesla in der deutschen Autoindustrie verlacht, inzwischen haben es manche CEOs immer noch nicht begriffen, dass sie diesen Zug längst verpasst haben. Zumal die Chinesen nicht dieselbe Ignoranz besitzen. Deutschland: führende Autonation? Das war wohl mal.

Nun, der Ober“spinner“ der Bayuwaren war ein Österreicher namens Herbert D. Einer, der Visionen in Produkte umzusetzen in der Lage war (und ist). In meinen Augen der Lichtblick – meine Einschätzung findet allerdings bis heute in den Chefetagen der deutschen Autobauer wenig Gegenliebe.

Nachdem der i3 anfangs von der weißblauen Klientel nur sehr zögerlich gekauft wurde (bestenfalls als Drittautochen für Frau oder Tochter), fühlten sich die Sprit-Junkies in M bestätigt und ekelten die i-Leute raus. Manche nach Kalifornien, manche gar nach China, aber einen der besten, Herrn D, nach WOB – wohin er, damit er dort nicht ausschließlich von feindlich gesinnten Diesel-Junkies umgeben war, (zu) wenige seiner besten Leute mitnahm. Wolfsburg ist halt nicht München in Sachen Wohnambiente und Lebensgefühl.

Einer dieser wagemutigen Gefolgsleute (Herr S.) war es dann, unter dessen Leitung ich 2016/17 am MEB mitarbeiten durfte. Dass die Niedersachsen mit seinem stark bayrischen Duktus Probleme hatten, konnte man überall hören. Dass der frische Wind, den die BMW-Verjagten in die muffigen Wolsburger Flure bliesen, vielen alt-ingesessenen Sesselfurzern nicht bequem war, war noch deutlicher zu spüren. Denn die - wegen des noch heftig gärenden Diesel-Gates - allgemein vorhandene Verstocktheit der meisten VW'ler bewirkte bei uns Beratern doch ab und an Würgereize.

Mit den Wochen bekamen wir summarisch dann in etwa ein Gesamtbild dessen, woran wir dort arbeiteten. Mich erinnert das ganze MEB-Konzept doch beachtlich an das offensichtliche Vorbild,

denn Grund-Layout, Plattformkonzept und selbst das Bedienkonzept waren dem i3 doch sehr stark angelehnt.

Lediglich einige der Fehler des Vorbilds wurden vermieden:

- die Karosserie ist nun aus großserienfreundlich preiswertem Stahlblech,
- die Innenraumgröße ist sogar erstautotauglich,
- es wurde kein (überflüssiger) Range-Extender vorgehalten,
- die Reifen sind so breit, dass sie nicht schon im ersten Jahr verschleifen, die hintere Bremse eine verschleißarme Trommel (aus demselben Grund) und
- der Akku ist groß genug für zeitgemäße Eigenschaften bzgl. Reichweite, Leistung und Ladegeschwindigkeit.

Dass das erste Auto des MEB dann nach seinem Vorbild benannt wurde (i3), ergänzt um seinen Schöpfer (D) und somit... - Trommelwirbel - „iD3“ heißt, war dann nur noch folgerichtig, finde ich. Und alle Derivate haben diess(elben) Vornamen: iD... ; daran wird sein „Fahr-Doch-Porsche“-Nachfolger – ganz unverblümt – noch lange zu knabbern haben. Naja – wenig Gefahr, er schnüffelt ja lieber Abgas als Strom – womit VW wohl bald wieder im Dieselgrab versinken wird. Wollen wir es lieber nicht hoffen! VW wird hoffentlich bald merken, was sie an dem kantigen und machmal grantligen aber immer kompetenten Maschinenbauingenieur Dr.-Ing. Herbert Diess verloren haben. Stromlinienförmig (aal)glatt geschliffene Jungmanager können solch eine Leistung nicht bringen. Da nützen selbst die besten Beziehungen zum ebensolchen Finanzminister nichts.

Herbert Diess hatte es geschafft, nach dem ganzen Dieselmotortrug VW für Viele (auch mich) wieder kaufbar zu machen. Nun bewegt sich diese Firma mit all ihren Ablegern (durch die Blum(e) gesprochen) wieder auf meine schwarze Liste zu. Traurig!

Ich hoffe, Herbert wird sein „D“ bald in einer anderen Firma hinterlassen, die deutschen – oder wenigstens europäischen - Ursprungs ist.

Glück auf, Herr D aus A!