

Sargnägel der Automobil-Industrie (Daily Dueck 391, Januar 2026)

Gunter Dueck, www.omnisophie.com

Die Chinesen kaufen nicht mehr wie verrückt teure deutsche Autos, die doch nach hiesiger Meinung die allerbesten sind. Worte wie „China-Schrott“ machen die Runde. Warum aber hat BYD gerade im Jahresendspurt Tesla als führenden E-Hersteller überholt? Wir hören, dass die Teslas eben teurer sind und dass Elon Musk als Person zurzeit keine gute Werbefigur hergibt. Besonders Google mit der Tochter Waymo prescht im Robo-Taxi-Business vor, viele chinesische Anbieter auch (WeRide, Pony.ai ...). Tesla strebt den Bau von Humanoiden an und betreibt ebenfalls schon ein paar Robo-Taxis. Deutschlands typische Reaktion: „In solch ein Ding setze ich mich nicht.“ Dabei kippt die Stimmung wohl gerade, es heißt manchmal auch: „Ich habe nachts Angst vor den Taxi-Fahrern, ein Robo-Car wäre für mich ideal.“



Quelle: Adobe Stock Photo 771590304

Die hiesige Diskussion wird von Memes bzw. Denkmustern dominiert, die sich hartnäckig halten. Deshalb möchte ich einen Beitrag leisten, einmal einiges Unbeachtete zu erhellen. Das ist ziemlich viel, ich gebe die wichtigsten Stichpunkte:

- **Demütigung!** Damit Sie Sachargumente nicht gleich abtun, möchte ich zuerst den CEO Jim Farley von Ford zu Wort kommen lassen. Der war ein paar Monate in China und hat sich einige Mal total ehrlich zu seinen Eindrücken geäußert. Er sprach von der „demütigendsten Erfahrung“ seines Lebens (<https://winfuture.de/news,154291.html>). Man hat bei Ford Konkurrenzautos gekauft und zerlegt. Das Resultat ist „schockierend“. Farley nennt ein Beispiel: In einem Ford sind eine Meile oder 1,6 km mehr Kabel verlegt als in einem Tesla (https://www.focus.de/finanzen/boerse/ford-ceo-baut-china-e-auto-auseinander-was-er-findet-nennt-er-schockierend_57dbc751-6239-438a-98b1-bd8b5c5ecdab.html).
- **Autos der Konkurrenz zerlegen:** Man nimmt an, dass große Erkenntnisse durch das Analysieren von Autoblech und Zündkerzen und durch das Beurteilen von Kühlergrills gewonnen werden können, aber der echte Fortschritt vollzieht sich in der Software und im Betriebssystem.

Die Hardware-Sicht verpasst die neuen Produktionsmethoden und muss eben Kabel verlegen. Unsere Autos haben ihre Extrameile.

- **SDV – Software Defined Vehicle heißt ein neues Prinzip:** „Normal“ wird erst die Mechanik entwickelt, dann die Elektrik und Elektronik („Kabel“), dann die Software und die Software-Infrastruktur. Diese Reihenfolge wird besser umgekehrt. Ein Vehicle Computer ist das Herz des Autos, er betreibt einheitliche zentrale Betriebssysteme. Hardware-Elemente werden „plug & play“ in die Software eingefügt. Sensoren und Aktoren werden nach IT-Logik entwickelt. SDV revolutioniert die Auto-Produktion. Vergleichen Sie diese Entwicklung aus China mit der Hormormeldungen besonders von VW-Software. Die Medien regen sich leider nur einmal auf, dass sich irgendein Knopf nicht bedienen lässt. Das ist Oberflächenniveau-Quatsch. Die SDV-Revolution betrifft das Auto als Ganzes. SDV-Unternehmen arbeiten viel kostengünstiger und produzieren, was wir abschätzig und töricht „Billig-Autos“ nennen.
- **Chips im Auto:** Für Assistenzsysteme und Selbstfahrkomponenten braucht man KI und dafür sehr leistungsstarke Chips im Herzstück des SDV-konzipierten Autos. Kümmern sich deutsche Autobauer darum? Entwickelt DE eigene Autochips? Oder jammern wir hier über Chip-Krisen, wenn es nicht genug Chips zu kaufen gibt?
- **Batterien im Auto:** Deutschland ist hier wie anderswo sehr stark in der Forschung, aber praktischer Batteriebau gilt uns als unbequeme Massenfertigung, die leider sehr effizient sein muss – und das scheint uns hier nicht zu behagen. Die Firma CATL ist Ende 2011 gegründet worden und hat heute nach 15 Jahren einen Weltmarktanteil von über 40 % - weit dahinter BYD. Wo bleiben Bosch, Varta & Co.? Wenn klassische Autobauer auf Elektro umschwenken, scheinen sie im Kopf den Benzinmotor herauszunehmen und genau dort die Batterie einzusetzen. Das liegt nahe. Man kann aber auch das Auto von Grund auf neu konzipieren?
- **Bling Bling China Autos:** Die chinesischen Autos prunken mit vielen Extras (serienmäßig!), die „wir hier nicht brauchen, denn das Auto soll einfach fahren“. Bling-Bling-Hochnäsigkeit führt hier zu Ignoranz. Inzwischen erkennt man hier allerdings an, dass unsere Autos für den chinesischen Geschmack zu einfach gestrickt sind. Das ist immer noch hochnäsig. Wir werden hier bald den chinesischen Geschmack importieren. Für diese Prognose bekomme ich einen Shit-Storm, auch diese Tatsache ist ein weiterer Sargnagel.
- **Nationalstolz in China:** Die unstreitigen Erfolge der chinesischen Technologie führen zu einer stolzen Grundstimmung in China., so wie im Deutschland des einigen Wirtschaftswunders. Das kann dazu führen, dass man bald in China scheel angesehen wird, wenn man Fremdautos kauft.
- **Dark Factories:** Es wird hier immer behauptet, dass die chinesischen Löhne so niedrig sind, dass sie einen unfairen Vorteil bilden. Fakt ist, dass die Chinesen inzwischen schon mit „dark factories“ arbeiten, also Fabriken ohne Licht, weil dort gar keine Menschen mehr arbeiten. Wozu debattieren wir über Wolfsburger Löhne? China überaltert, Deutschland auch. China hat deshalb beschlossen, alles auf Robotik zu setzen, damit das Licht nicht außerhalb der Fabriken ausgeht. Wir debattieren hier am besten über sichere und hohe Renten. Deutschland war einmal führend in Robotik („Kuka“), wie auch Japan („Fanuc“). Dass Robotik unsere Renten sichern und eigentlich eine Stärke der deutschen Wirtschaft sein könnte, kommt nicht in unsere Köpfe.
- **Autonome Autos:** Die Selbstfahrssysteme brauchen alles Vorstehende: Chips, IT-Infrastruktur, Radarsysteme, KI. Wenn die Autos in wenigen Jahren überall problemlos selbst fahren können, dann ist dieser ganze Innovationsbereich „Ready for human robots“, die ja auch wie ein Auto sehen, hören, reagieren können. Was geschieht hier in DE außer bei Neura Robotics? Wo stehen wir bei KI?
- **Huawei & Xiaomi:** Die hier vor allem als Smartphone-Hersteller bekannten Firmen bauen seit kurzer Zeit Elektroautos. Xiaomi hat das erste Auto Ende März 2024 ausgeliefert und hat im Dezember 2025 mehr als 50.000 Autos produziert – und ist seit Juli 2025 in der Gewinnzone. Geht doch? Huawei ist nicht börsennotiert und gibt nicht viel Information ab. Ähnlich? Xiaomi und Huawei bieten nun Car & Home & Smartphone, alles über eine umfassende Infrastruktur verbunden. Sie entwickeln Chips selbst – Huawei auch aus der Not der US-Sanktionen geboren. Das löst in Ihnen wahrscheinlich „Bling-Bling-Blödsinn-Emotionen“ aus. Aber: Die Phone-Hersteller haben schon irre viele private Kunden! Viel mehr Kunden als Autobauer. Daher verkaufen sich ihre Autos auch aus Markentreue so gut. Man muss derzeit auf Xiaomi-Autos etliche

Monate warten. Sofort-Liefer-Kontrakte handelt man am Schwarzmarkt. Und selbstverständlich kann man auch seine Gebrauchtautos locker zu Bestpreisen verkaufen.

- **Flugautos:** Der Auto-Bauer Xpeng (diese Marke ist hier in DE seit kurzem vertreten) stößt gerade ebenfalls in die Gewinnzone vor. Er entwickelt auch schon Flugautos unter der Marke Aridge, die noch dieses Jahr in Massenfertigung gehen sollen. „Das brauchen wir hier nicht“, sagen Porsche-Fans. Xpeng nennt einen Preis von 246.000 \$ für ein Flugauto. Das ist für Bundesligaspieler ein Schnäppchen, die nun nicht mehr mit einem Lamborghini angeben müssen. Meldung von 2026: „Shanghai will bis 2028 Flugauto-Zentrum der Welt werden. 2028. Nicht 2045 (<https://cnevpost.com/2026/01/04/shanghai-aims-to-be-world-evtol-capital/>). Bei einer Vorführung der Flugautos im arabischen Raum berichtete Arigide von 7000 Vorbestellungen. Deutschland „braucht das nicht“, versteht sich selbst aber als Exportnation. Da könnte man an außerdeutsche Kunden denken?
- **Fördertröpfe:** In Deutschland scheint man erst zu Neuem willig zu sein, wenn man Fördertöpfe abgreifen kann. Das hat so sehr überhandgenommen, dass man erst wartet, bis etwas schiefgelaufen ist und die Regierung zur Schadensbegrenzung fördert. Dann saht man die Förderung für z.B. Solar und Windkraft, für Flugtaxis und Mondraketen ab und stellt die Aktivitäten planmäßig wieder ein, wenn die Förderung ausläuft. Die Förderung hat eigentlich den Zweck, die erste Durststrecke ohne zu große Verluste zu überstehen. Am Ende der Förderung muss man so sehr gut vorangekommen sein, dass es auf eigenen Beinen weitergeht. Es geht nicht darum, gleich nach anderen Förderungen zu schauen. Das machen nur Fördertröpfe, oder?
- **Chinesische Subventionen:** China fördert auch, verlangt aber von den Firmen, dann einmal allein weitergehen zu können. Chinas Politik zielt auf überlegene Exzellenz ab, nicht auf das Retten schlecht gemanagter Firmen, die man dort gerade in großer Anzahl untergehen lässt. Das Handelsblatt bezifferte das E-Auto-Subventionsvolumen des chinesischen Staates auf 50 Mrd. Euro pro Jahr. Dagegen werden hier deutsche Dienstwagen begünstigt, was nach Schätzungen etwa 14 Mrd. Euro im Jahr kosten soll. China hat aber 17-mal so viele Einwohner. Und mehr als dreimal so viele die EU (wie hoch subventioniert die EU wohl in summa?) Merken Sie etwas? Das Meme der „irren“ Subventionspolitik Chinas dient dazu, hier neue Fördertöpfe zu erlobbyieren. Wussten Sie, dass HIER mehr als 80% der Oberklasse-Autos Dienstwagen sind? Dass diese Quote bei Autos über 50.000 Euro bei über 75% liegt? Heißt: „Die tollen deutschen Verbrenner-Superautos kauft sich kaum ein Deutscher mit privatem Geld.“ Davon lebt unsere Industrie noch immer wie die Made im sehr dünn gewordenen Speck.

Keine Angst! Ohne eine echte Strategie unseres Landes geht unsere Industrie nicht gleich unter. Unsere Fabriken werden aufgekauft und bald „dark“ betrieben. Wir können noch zu Zöllen greifen und unentwegt mit Sprüchen „Wer braucht so etwas?“ und „Das geht hier nicht“ jeden Aufbruchwillen ersticken. Unsere Regierung ersetzt eine nötige Strategie durch das Predigen von der Freiheit zur Richtungslosigkeit. Sie nennt es „Technologie-Offenheit“.

Lieber Leser! Dieser Artikel will nicht rechten, nicht miesmachen – nur klarmachen, wie schlimm die Lage ist. Darf ich mit einer Binsenweisheit schließen? „Wer aufholen will muss schneller laufen als der Führende.“ Unsere Politik verwechselt aber „aufholen“ mit „überhaupt mal was machen und schuldenfinanziert fördernd wieder einen Schritt weiterkommen“.