
CES 2017: Das Fest der Visionäre

Von Jens Meiners

Es kommt alles auf einmal: Elektrifizierung, autonomes Fahren, künstliche Intelligenz. Die Branche befindet sich in einem tiefgreifenden Umbruch. Und gefeiert werden die neuen Technologien in Las Vegas: Dort findet noch bis morgen zum 50. Mal die CES (Consumer Electronics Show) statt, eine Messe für Verbraucherelektronik, die seit einigen Jahren von der Autoindustrie gekapert wird. Und zwar nicht nur, um sich einen modernen Anstrich zu verleihen, sondern weil sich die Elektronik-Experten nirgendwo so gut vernetzen können wie in der Wüstenmetropole.

Ein schönes Beispiel dafür lieferte BMW bei der Pressekonferenz im unmittelbaren Vorfeld der CES: Dort bat Entwicklungsvorstand Klaus Fröhlich den Intel-CEO Brian Krzanich und Mobileye-Mitgründer Amnon Shashua auf die Bühne. Mit beiden arbeitet BMW seit sechs Monaten zusammen, um das autonome Fahren voranzutreiben. Bemerkenswert ist dabei, dass viele der Erkenntnisse auch anderen Autoherstellern zur Verfügung stehen sollen. Der Vorteil der offenen Plattformen: BMW öffnet sich zwar, kann aber auch auf andere Nutzerdaten zurückgreifen, die aus einem potentiell riesigen Netzwerk gewonnen werden.

ZF und Bosch legen vor

Auch die Zulieferer geben Gas: Der Entwicklungsdienstleister ZF forscht bereits seit einem halben Jahr mit der US-Firma NVIDIA an künstlicher Intelligenz; das System ZF ProAI verarbeitet Sensor- und Kameradaten mittels Deep-Learning-Technologie und einer skalierbaren Drive-PX 2-AI-Rechnerplattform. Die Serienfertigung ist ab 2018 geplant.

Jetzt hat sich auch Bosch mit NVIDIA zusammengetan – und auf dem Stand der Stuttgarter steht außerdem eine von Edag gebaute Konzeptstudie, die das Auto als Assistenten interpretiert. Es kann zum Beispiel mit dem Haus des Besitzers kommunizieren und dort den Inhalt des Kühlschranks abprüfen, damit der Fahrer noch schnell einkaufen kann - am besten dort, wohin ihn das Auto schickt, etwa um ein Rezept zu kochen, das ihm eine über das Auto angesteuerte App empfohlen hat.

Raum für Konsum

BMW hat eine Flotte von 5ern mit den neuesten Systemen ausgerüstet, um aufzuzeigen, welche Vorzüge das autonome Fahren bietet. Der Fahrer soll sich schließlich nicht langweilen, und so inszenieren sich die Autos nicht nur mit erhellenden Informationen zu den Sehenswürdigkeiten der Umgebung, sondern sie greifen auch auf des Besitzers Terminkalender zu, um konsumorientierte Vorschläge zur Tagesgestaltung zu unterbreiten.

Noch weitaus futuristischer nimmt sich die Studie „i Inside Future“ aus, die bei der BMW-Tochter Designworks bei Los Angeles entstanden ist. Von einem regulären Auto weit entfernt geht es hier darum, Interieur-Konzepte darzustellen. Denn bei den kommenden vollautonomen BMW-Modellen sollen es die Passagiere bequem haben. Die Mannschaft um Designworks-Chef Oliver Heilmer hat die Studie sogar mit 22 Büchern, zwei Kissen und einer Decke bestückt, während unter der Rückbank eine Moos-Landschaft wuchert.

Auch bei Daimler sorgt man sich um das Wohlergehen der Passagiere; die Konzeptstudie „Fit & Healthy“, dargestellt in einer Mercedes-Maybach-S-Klasse, überprüft die Vitaldaten der Passagiere, um ihnen körperliche und geistige Erholung zu bieten. Mindestens ebenso

interessant ist der bullige, sauber gezeichnete Vision Van – eine Transporterstudie, die mit Lieferdrohnen bestückt ist und elektrisch angetrieben wird.

Sowohl Hyundai als auch Toyota profilieren sich mit eigenen Vorschlägen für autonome Fahrzeuge; die Toyota-Studie ist extrem futuristisch gezeichnet. VW zeigt die bekannte ID-Studie vom Pariser Salon, während Audi heuer durch Abwesenheit glänzt – eine mehr als erstaunliche Entscheidung, nachdem die Ingolstädter bislang großen Wert auf ihre CES-Präsenz legten. Noch vor einem Jahr wurde die Marke hier maßgeblich von Ricky Hudi repräsentiert, der sich inzwischen selbständig gemacht hat.

Schau der Extreme

Einen echten Höhepunkt liefert der Startup Faraday Future mit dem FF91, der 2018 in Serie gehen soll. Die Marke hat jüngst gelitten: Die finanzielle Lage ist eng, und der autonome Einparkvorgang, einer der Höhepunkte der Pressekonferenz am Vorabend, ging schief. Doch ein Blick auf den FF91 lohnt sich trotzdem: Der FF91, ausgerüstet mit drei insgesamt 772 kW / 1050 PS starken Elektromotoren, zielt direkt auf den Tesla Model X. Aber er ist nicht nur schneller als der Tesla, sondern er verfügt auch über das weitaus zukunftsweisendere Bedienkonzept. Schöner ist er außerdem. Interessant für Investoren ist ein weiterer Aspekt: Anteile an Faraday Future dürften weitaus günstiger sein als eine Beteiligung an Tesla.

Doch es müssen nicht immer über 1000 PS sein. Am anderen Ende des Spektrums figuriert das Bio-Hybrid-Konzept von Schaeffler, ein äußerst pfliffiges Gefährt mit vier Rädern, das auch auf Radwegen unterwegs sein könnte. Es ist zwei Meter lang und 85 Zentimeter breit, bestückt mit einem Pedelec-Antrieb und 25 oder 45 km/h schnell – und es vermittelt eine gewisse Coolness. „In den Ballungsräumen der Zukunft geht es darum, auf möglichst geringer Verkehrsfläche maximale Mobilität bereitzustellen“, sagt Schaeffler-Technologievorstand Peter Gutzmer. Man könnte sich den Schaeffler-Bio-Hybrid gut als Ergänzung eines modernen Fuhrparks vorstellen, und Schaeffler ist im Dialog mit Metropolen wie London oder München, um mögliche Anwendungen auszuloten.

Widersprüchliche Botschaften

Technologie-Freunde kommen in Las Vegas also voll auf ihre Kosten, zumal es nicht an Prominenz mangelt: „Tech-Evangelist“ Guy Kawasaki ist als Mercedes-Benz-Markenbotschafter unterwegs, und auch der Visionär Lars Thomsen wurde gesichtet: Er hatte im Herbst 2013 auf einer AVL-Tagung eine „Popcorn-Theorie“ ausgebreitet, den „Tipping Point“ für Elektroautos auf 2015 terminiert und für 2017 das Ende der Formel 1 prophezeit.

Doch die Kunden lassen sich Zeit. Die eingangs erwähnten großen Themen sind auf dem Markt längst nicht etabliert, ihr Nutzen auf den ersten Blick nicht offensichtlich. Und deshalb gibt es auch Skeptiker: Der Vorstand einer Luxusmarke hält die CES hinter vorgehaltener Hand für „völlig überschätzt“; ein japanischer Hersteller glaubt nicht an autonomes Fahren, forscht deshalb auch nicht am Thema und sagt: „Wenn das Thema tatsächlich kommt, werden die Komponenten als Handelsware verfügbar sein.“

Es sind zwiespältige Signale, die aus Las Vegas ausgesendet werden. Und anderthalb Meilen vom Messegelände entfernt thront der Trump Tower. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



CES 2017: Schaeffler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



CES 2017: Bosch.

Foto: Auto-Medienportal.Net /Jens Meiners



CES 2017: BMW.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



CES 2017: Innenraumkonzept „BMW i Inside Future“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



CES 2017: Innenraumkonzept „BMW i Inside Future“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



CES 2017: Innenraumkonzept „BMW i Inside Future“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



CES 2017: Innenraumkonzept „BMW i Inside Future“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



CES 2017: Innenraumkonzept „BMW i Inside Future“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



CES 2017: Innenraumkonzept „BMW i Inside Future“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



CES 2017: Konzeptfahrzeug „Fit & Healthy“ von Mercedes-Benz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Konzeptfahrzeug „Fit & Healthy“ von Mercedes-Benz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Konzeptfahrzeug „Fit & Healthy“ von Mercedes-Benz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Konzeptfahrzeug „Fit & Healthy“ von Mercedes-Benz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Konzeptfahrzeug „Fit & Healthy“ von Mercedes-Benz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Konzeptfahrzeug „Fit & Healthy“ von Mercedes-Benz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Vision Van.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Vision Van.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Vision Van.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Vision Van.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Vision Van.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Vision Van.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Concept EQ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Concept EQ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Mercedes-Benz Concept EQ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



CES 2017: Daimler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



CES 2017: Toyota.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



CES 2017: Volkswagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Faraday Future FF 91.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Farasay Future



Faraday Future FF 91.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Farasay Future



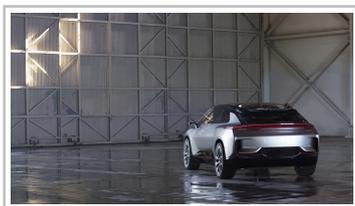
Faraday Future FF 91.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Farasay Future



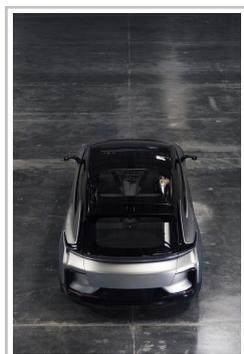
Faraday Future FF 91.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Farasay Future



Faraday Future FF 91.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Farasay Future



Faraday Future FF 91.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Farasay Future



Faraday Future FF 91.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Faraday Future



CES 2017: Chrysler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



CES 2017: Chrysler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners