

Nachhaltige Mobilität

Interview zum Thema Audi e-tron und der derzeitigen Umbruch-Stimmung in der Automobilindustrie mit dem Verkaufsleiter des Audi Zentrums Ingolstadt Christian Stark



Welche Zielgruppe möchte Audi mit dem Audi e-tron erreichen?

Christian Stark: Audi hat sich getraut, das erste E-Produkt im Oberklasse-SUV-Bereich zu platzieren und das voll-elektrisch. Die Zielgruppe sind Menschen, die was für die Umwelt tun wollen, die technikaffin sind, die aber vor allem nicht auf Alltagstauglichkeit und Komfort verzichten wollen. Der e-tron verkörpert ein vollelektrisches Fahrzeug, welches dauerhaft mit 150 kW beladen werden kann und trotzdem den bekannten Komfort der Audi-Modelle bietet. Somit betrifft die Zielgruppe auch die, die gerade z.B. einen Q7 oder Q8 als Verbrenner fahren, den Komfort beibehalten möchten aber ihre CO₂-Bilanz verbessern wollen.

Aus welchem Grund startet man als Hersteller mit einem SUV-Modell als E-Auto auf dem Markt?

Christian Stark: Audi bewegt sich hier eher in einem Segment, in dem die anderen Hersteller noch zurückhaltender sind. Man versucht hier die Qualität und das Entertainment von Audi zu liefern und dem Anspruch von SUV-Fahrern gerecht zu werden, indem das Ganze in ein Elektro-Auto verpackt wird. So setzt meiner Meinung nach Audi auch ein Statement: „Wir beginnen nicht mit kleineren Modellen mit vermeintlich einfacheren Entwicklungs- und Forschungsschritten was bspw. die Reichweite angeht, sondern liefern einen SUV und beginnen somit mit der Königsdisziplin.“ Und das wird danach auf die kleineren Modelle herunter gebrochen.

Wenn ich heute einen Audi e-tron kaufe, was muss ich an Service und Verschleißteilen in den nächsten 10 Jahren rechnen?

Christian Stark: Die größte Sorge in den Köpfen der Kunden ist das Thema Batterie, wobei Audi hier auch ein Statement gesetzt hat und auf die E-Auto-Batterien 8 Jahre bzw. 160.000 km Herstellergarantie gibt. Ein e-tron muss ca. alle zwei Jahre oder 30.000 km in den Service, aber bei weitem nicht in dem Ausmaß, wie es bei einem Verbrenner der Fall ist. Es ist kein Öl-Wechsel nötig und auch beispielsweise kein Zahnriemen zu wechseln. Natürlich gibt es noch so etwas wie eine Bremsanlage, die geprüft werden muss, wobei der Bremsverschleiß bei so einem e-tron aufgrund der Rekuperation auch ein anderer ist. Es dauert ein paar Tage bis man sich auf den e-tron einstellt und seine Fahrweise anpasst. Dementsprechend wird man mit der Zeit auch weniger bremsen und somit den Verschleiß und damit auch den Wartungsaufwand deutlich reduzieren.

Welche Kosten kommen auf mich zu, wenn eine Batterie außerhalb der Garantie defekt sein sollte?

Christian Stark: Bisher ist noch keine Batterie ausgetauscht worden. Sollte es aber der Fall sein, können einzelne Batterie-Zellen er-

setzt werden. Ein Austausch der kompletten Batterie ist nicht nötig. Es gibt spezielle Autohäuser und Werkstätten, die von Audi darauf spezialisiert worden sind, mit solchen Batterien umzugehen, unter anderem sind auch wir, das Audi Zentrum Ingolstadt, eines davon. Es ist ein Wandel, der gerade sehr schnell kommt und einiges mit sich bringt. Zum Beispiel müssen Mitarbeiter der Werkstatt speziell auf Hochvolt-Technik ausgebildet werden. Was es aber in Euro bedeutet, so eine defekte Batterie zu reparieren oder auszutauschen kann ich zu diesem Zeitpunkt nicht beantworten.

Was geschieht mit den alten Batterien?

Christian Stark: Momentan gehen die alten Batterien in speziellen Boxen zur AUDI AG zurück. Vergleichbar mit anderen Ersatzteilen, müssen diese dem Hersteller zur Verfügung gestellt werden.

Wird ein Audi e-tron recycelt oder ‚nur‘ verschrottet?

Christian Stark: Verschrottet wird kein Auto. Falls ein Restwert existiert, sei es z.B. in Ersatzteile, dann werden diese auch nach Möglichkeit wiederverwertet. Wenn es wirtschaftlich nicht mehr rentabel ist, dann gibt es meistens Aufkäufer, die die defekten Autos als Ersatzteillager nutzen.

Wie sehen Sie den derzeitigen Umbruch und die Umweltdebatte in Verbindung mit ihrer Branche?

Christian Stark: Meiner Meinung nach befinden wir uns im größten Wandel der Automobilindustrie. Wir fangen gerade nicht an, sondern sind mitten drin. Der Wandel geht bei dem einen Hersteller schneller, bei dem anderen langsamer. Ich bin mir sicher, dass sich in Zukunft die E-Mobilität durchsetzen



Audi e-tron 55 quattro



wird. Es gibt noch einiges, wie beispielsweise die Batterie, weiterzuentwickeln. Wir reden hier von Reichweite, beim e-tron bis zu 436 km, beim e-tron Sportback von 446 km. Mit einer noch etwas höheren Reichweite kann ein Tagesbedarf problemlos, ohne dass sich der Kunde großartig umstellen muss, abgedeckt werden. Die größere Problematik, die ich persönlich sehe, liegt bei der Ladeinfrastruktur. Das Thema E-Mobilität kann nur mitwachsen, wenn die Ladeinfrastruktur mitwächst. Mit einem Verbrenner fahre ich, bis der Tank leer ist und befülle ihn an der nächsten Tankstelle. Was die Ladeinfrastruktur heute betrifft, die letztendlich auch sehr schnell wächst aber eben nicht schnell



Audi e-tron 55 quattro

genug, hätten wir keine Möglichkeit gehabt von heute auf morgen auf E-Mobilität umzustellen. Da ist also definitiv Nachholbedarf da, damit auch das Thema E-Fahrzeug bei den Konsumenten einen höheren Stellenwert einnimmt. Man hat auch nicht immer die Möglichkeit im eigenen Haushalt das Fahrzeug zu laden. Besonders Mehrfamilienhäuser stehen hier vor einem Problem. Auch bei Tiefgaragen stellen sich Fragen: Gibt es Ladesäulen? Ist dort überhaupt noch eine Ladestelle frei? Habe ich genug Leistung, um alle Ladesäulen zu bedienen bzw. darf ich dieses erhöhte Ladeaufkommen an meinem

Hausanschluss überhaupt haben? Um den Kunden wirklich zu 100% von einem E-Fahrzeug überzeugen zu können, muss auf jeden Fall die Reichweite, aber auch die Ladeinfrastruktur dementsprechend erweitert und ausgebaut werden. Audi hat es bisher als einziger Automobilhersteller geschafft, bei der Batterie-Ladung auf eine Dauerleistung von 150 kW zu kommen. Wenn ich dauerhaft mit dieser Leistung laden kann, werde ich das Fahrzeug in einer angemessenen Zeit vollladen können.

Man sollte bei der E-Mobilität-Debatte auch den Hybrid nicht außer Acht lassen, mit dem man eben nicht abhängig von den momentan verfügbaren Lademöglichkeiten ist. Die E-Mobilität ist für mich aktuell der größte Wandel in der Automobilindustrie und Wandlung und Veränderung heißt erstmal etwas Unangenehmes. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. Man steckt seit Jahren den Schlüssel ins Schloss, drückt auf Start und wenn der Tank leer ist, fährt man an die nächste Tankstelle und tankt binnen weniger Minuten voll. Und plötzlich muss ich mein Fahrverhalten ändern. Ich muss mir überlegen, wo fahr ich hin und wo will ich laden. Das ist das Umdenken, dass in den Köpfen stattfinden muss.

Das heißt, man sollte das Auto zu jeder Möglichkeit laden. Machen das die Batterien auf lange Sicht mit? Man kennt die Problematik von bspw. Mobiltelefonen. Man soll den Akku nicht komplett entladen bzw. vollladen. Sind die Ladezyklen der Batterie begrenzt?

Christian Stark: Die Ladezyklen sind herstellenseits nicht angegeben. Aber um auf die Problematik zurückzukommen: Der e-tron wird nie wirklich vollgeladen oder komplett entleert. Audi hat hier einen Puffer jeweils nach oben und unten eingebaut. Der Fahrer sieht zwar die 100% Batterieladung, aber im

Hintergrund sind noch einige kW Reserve. Nach unten, also bei 0% Reichweite sind ebenfalls ein paar kW Reserve vorhanden. Somit ist das Thema Haltbarkeit der Batterie bei Audi kein Thema. Man hat genau das damit ausgehebelt.

Wie lange dauert das Vollladen eines e-trons an Schnell-Ladesäulen?

Christian Stark: Die Batterie vom e-tron hat 95 kW und die Schnell-Ladestationen können momentan 150 kW/h. Es dauert also ca. 20-25 Minuten um den e-tron auf 80% zu laden. Die Schnellladestation-Infrastruktur wächst, zumindest auf den Hauptverkehrsachsen und in Großstädten, aktuell auch sehr schnell.

Wie schätzen Sie die Rentabilität von E-Autos gegenüber zum Verbrenner ein, vor allem weil derzeit der Strompreis steigt?

Christian Stark: Eine angebrachte Frage. Bei der Rentabilität kommt es sicher darauf an, welchen Ladezyklus und welche Lademöglichkeiten ich habe. Es gibt auch einige Stationen, an denen man kostenlos laden kann. Darüber hinaus spielt auch die Fahrweise eine Rolle und damit wie weit ich letztendlich mit meiner Batterie komme. Die Rentabilität ist an sich schwer zu beziffern,



Audi Q5 TFSI e

da es offensichtlich auch davon abhängt, wie sich die Strompreise in Zukunft so entwickeln. Des Weiteren kann man sich auch die Frage stellen, ob wir den Energiebedarf überhaupt ableisten können. Wir schalten Kohlekraftwerke ab, möchten die Zahl der E-Autos aber immens steigern. Es bleibt also die Frage, wo dann die Energie herkommt und ob wir den Bedarf tatsächlich abdecken können. Es bleibt in diesem Fall ein spannendes Thema.

Wo sehen Sie die Verantwortung was den Ausbau der Ladeinfrastruktur angeht?

Christian Stark: Es sollte schon eine Kombination aus Autobauern und Staat sein. Der Autobauer trägt bereits dazu bei und auch der Bund muss deutlich stärker in dieses Thema einsteigen. Man hat vor zig Jahren, CO2-Grenzen auferlegt und sich überlegt wie man diese einhalten kann und letztendlich kam man dann zum Thema E-Mobilität. Die Hersteller haben alle zusammen Milliarden investiert und aus meiner Sicht muss jetzt der Bund aktiv werden und diesen Umbruch deutlich stärker fokussieren.

Inwieweit werden momentan E-Autos subventioniert?

Christian Stark: Die Subventionierung ist durch den Netto-Listenpreis - über 60.000 EURO und unter 60.000 EURO - und einige anderen Faktoren gegliedert. Der Audi e-tron 55 wird nicht subventioniert, da er einen zu hohen Netto-Listenpreis hat. Wenn ich aber einen e-tron 50 nehme, dann erhalte ich eine Förderung von 4000 EURO. Die Hälfte wird durch den Staat, die andere Hälfte durch den Automobilhersteller gewährleistet. Seit letztem Jahr stehen Erhöhungen der Förderungen im Raum, die aber noch nicht vom Bund bestätigt sind, was wohl auch zu der



Zurückhaltung beim Kauf führt. Bei einem Hybrid, beispielsweise A3 Sportback oder Q5 Hybrid, beträgt die Förderung 3000 EURO. Des Weiteren gibt es auch noch diverse Steueranreize. Wenn man das aber mit Ländern vergleicht, die eine weitaus höhere E-Auto-Quote haben, sind wir noch weit zurück.

Hinweis der Redaktion: Interview fand vor der Verkündung der neuen Prämien statt. Nähere Infos dazu finden Sie hier: <https://www.audi-zentrum-ingolstadt.de/e-mobilitaet/umweltbonus>

Welche Entwicklung ist bei den Speichertechnologien bei Audi abzusehen?

Christian Stark: Es gibt eine Zukunft, aber mir ist sie noch nicht bekannt. Ich denke jeder Hersteller wird versuchen die Ladeschnelligkeit und die Reichweite zu verbessern. Da wird mit Sicherheit gerade jeder für sich in der tiefsten Entwicklung stecken.

Wie werden sich die Verkaufszahlen von E-Autos und Hybriden entwickeln?

Christian Stark: Ich glaube, dass der Hybrid großes Potenzial hat. Weil wir eine Gewohnheit mit etwas Neuem kombinieren. Die Gewohnheit ist der Verbrenner. Wir wollen eine gewisse Sicherheit haben. Auto fahren heißt Freiheit, Flexibilität und Unabhängigkeit. Die Kombination zwischen Verbrenner und einem Elektromotor sehe ich sehr stark für die Zukunft. Besonders bei weiten Strecken bietet der Hybrid momentan noch eine sicherere Alternative zum reinen E-Auto, da man sich keine Sorgen um die Reichweite machen muss. Aktuell fährt bei den E-Autos hier noch eine gewisse Angst bzw. Unruhe mit. Wenn ich zum Beispiel im Stau stehe und meine Reichweite sinkt kontinuierlich, brauche ich zuverlässig eine funktionierende und freie Ladesäule. Dieses Sicherheitsgefühl und

diese Freiheit habe ich mit dem Hybrid zu 100%, denn wenn die Batterie leer ist, dann fahr ich mit dem Verbrenner weiter. In dieser Kombination schaffen wir es bereits den CO₂-Ausstoß deutlich zu reduzieren. Man bietet den Leuten, die zuhause nicht laden können, eine Alternative, um trotzdem was für die Umwelt zu tun.

Das Erfolgsmodell Hybrid spiegelt sich also auch in den Verkaufszahlen wider?

Christian Stark: Auf jeden Fall. Hier hat der Staat, durch Subventionierung und Steuerregelungen, ein attraktives Modell geschaffen. Das ist sicherlich ein Grund dafür, dass das Thema Hybrid so einen Höhenflug erlebt. Wir haben momentan eine große Auswahl



Audi Q7 TFSI e quattro

an Hybrid-Fahrzeugen. Es fängt an beim A3 Sportback, A6 Limousine, A7, A8, und geht hin bis zu den Q5 und Q7-Modellen und es folgen auch noch weitere. Es wird beispielsweise auch ein A6-Avant als Hybrid-Modell kommen. Das Thema ist deutlich besser im Handel angekommen und einfacher zu vermarkten als das Thema vollelektrisches Auto. Die Akzeptanz ist aktuell höher. Dennoch bietet man alle alternativen Antriebe zum Verbrenner parallel an. Man möchte dem typischen Verbrenner-Fahrer eine große

Auswahl an Alternativen bieten. Seitens Hersteller liegt wohl der größte Fokus gerade auf dem Thema E-Mobilität.

Wie bewerten Sie das Thema Car-Sharing? Ist das ein Zukunftsmodell?

Christian Stark: Die AUDI AG wollte mit der Möglichkeit ‚Audi on Demand‘ Erfahrungen im Car-Sharing sammeln. Nun wurde es zwar seitens der AUDI AG eingestellt, man nimmt jetzt aber den ganzen Handel mit und rollt das Thema ‚Audi on Demand‘ weiter aus. Es läuft nun in Verbindung mit Sixt, bei dem man sich stundenweise/tageweise ein Fahrzeug anmieten kann. Es gibt aktuell 13 Standorte in Deutschland, die das betreiben. Audi bindet vollumfänglich und deutschlandweit die Handelspartner mit ein. Also letztendlich als Beispiel: Die AUDI AG in Ingolstadt betreibt das Modell nicht mehr, aber wir als Audi Zentrum Ingolstadt werden es möglicherweise in Zukunft anbieten. Das ist ein Projekt unsererseits, das in der Entwicklung steckt.

Welche Verkaufskanäle und Argumente nutzen Sie für E-Autos/alternative Antriebe?

Christian Stark: Unsere Verkaufskanäle sind einmal hier der persönliche Kontakt vor Ort, der uns auch am liebsten ist. Vor Allem beim Thema E-Mobilität muss man die Kunden abholen und Frage und Antwort stehen. Mittlerweile haben wir ausgebildete Spezialisten, die sich nur um das Thema E-Fahrzeuge und den Verkauf von diesen kümmern. Diese sind in dem Thema bestens ausgebildet. Das Internet ist aber nicht zu unterschätzen. Vor allem die Online-Kfz-Börsen spielen eine große Rolle. Die Digitalisierung spüren wir als Autoverkäufer sehr. Der Vermarktungskanal ist deutlich weiter geworden. Beim Thema E-Mobilität und Hybrid sind die Kunden aber verstärkt auf ein persönliches Gespräch aus.



Audi A7 Sportback 55 TFSI e quattro

Die Kunden haben deutlich spezifischere Fragen als bei den Verbrennern. Das ist aber auch gut so. Was bei den E-Modellen on Top noch dazukommt, ist die Präsenz draußen. Beispielsweise auf Messen und größeren Veranstaltungen sind wir mit dem e-tron direkt vor Ort.

Wo schätzen Sie Audi auf dem Markt/im Wettbewerb ein?

Christian Stark: Von der Positionierung her, im Vergleich zu den Kernwettbewerbern, gibt's für mich nur einen Platz für Audi und das ist der Erste. Wir haben den großen Vorteil, dass wir der weltweit größte Konzern sind und meiner Meinung nach verfolgen wir derzeit auch die beste Strategie. Wir können Autos bauen und haben das Know-How dafür. Für die Zukunft, insbesondere bei der E-Mobilität, sehe ich uns als Marktführer.

Es gibt also weniger Verschleiß und Wartungen an E-Fahrzeugen. Wo liegt dann die Zukunft der Werkstätten?

Christian Stark: Stand jetzt kann man, aufgrund der Menge der Fahrzeuge, die wir auf dem Markt haben, noch nicht auf die Entwicklung der Werkstattauslastung schließen. Heute merken wir aber noch keinerlei Ver-



änderungen. Dafür ist der Prozentsatz der E-Fahrzeuge auf dem Markt viel zu gering. Audi verfolgt die Strategie, dass bis 2025 jedes dritte Fahrzeug elektrifiziert ist. Es geht dabei um ca. 800.000 Autos. Jedes dritte Fahrzeug bedeutet aber auch, dass nach wie vor zwei Verbrenner auf der Straße unterwegs sind. Es ist vielleicht eine andere Art der Auslastung der Werkstätten. Besonders weil es immer mehr Elektronik und Software in den Autos gibt und die Werkstatt zunehmend zur Aufgabe bekommt, Probleme dieser Art zu lösen. Es ist noch zu früh zu sagen welche Auswirkungen das Thema E-Mobilität auf die Werkstätten hat. Natürlich macht man sich darüber Gedanken. Wenn ich an einem Punkt scheinbar verliere, muss ich versuchen an einem anderen Punkt neue Aufgaben dazu zu gewinnen und da gibt es ein weites Spektrum an Möglichkeiten. Zusätzlich wird sich einiges verlagern, besonders bei der E-mobilität. Wir werden anders arbeiten, aber nicht radikal die Werkstattauslastung dritteln. Aktuell überlegt man sich schon andere Tätigkeitsfelder für die Mitarbeiter, um sich auf das Thema E-Mobilität und Hybrid optimal vorzubereiten.

Zum Abschluss noch die Frage, was fahren Sie denn für ein Auto?

Christian Stark: Einen Audi Q7 Diesel. Das ist mein Dienstwagen. Ich wechsele regelmäßig die Autos. Ich bin aber schon den e-tron gefahren und auch einen Hybrid. Letztendlich möchte ich den Kunden diese Autos zur Verfügung stellen. Die Nachfrage nach Probefahrten ist sehr hoch. Das Interesse wächst stark. Wenn sich jemand mit dem Thema E-Mobilität wirklich beschäftigt und in die Tiefe geht, dann ist das nun mal nur die Theorie. Es ist was Neues und die Kunden möchten das einfach selbst erleben und das Interesse ist auf jeden Fall da, sich auch darauf einzulas-



Audi e-tron GT concept

sen. Und das ist auch der Grund, warum diese Autos intern kaum genutzt werden. Der Kunde soll sich selbst von dem Auto überzeugen und es in Ruhe testen können. Beim Autofahren geht es letztendlich auch um Emotionen und diese kann man nur wecken, wenn der Kunde das Auto auch selbst erleben kann. Es geht beim Auto um die zweitgrößte Investition des Lebens. Es muss etwas in einem auslösen. Und das haben wir als Audi-Zentrum Ingolstadt erkannt und uns darauf fokussiert. Wenn ich von etwas überzeugt bin, dann möchte ich das den Kunden auch zeigen. Und das gewährleisten wir, in dem wir Hybrid-Modelle und den e-tron für Probefahrten zur Verfügung stellen. Die meisten, die von einer Fahrt mit dem e-tron zurückkommen sagen nur: „Wow!“. Wenn ich noch nie ein E-Fahrzeug gefahren bin, dann habe ich gewisse Erwartungen und ich muss dann eben austesten, ob das Fahrzeug meinen Erwartungen gerecht wird oder diese sogar noch übertrifft, wie es bei sehr vielen Kunden der Fall ist. Der beste Weg hier ist, sich seine eigene Meinung zu bilden. Man darf sich auch auf einige neue Modelle freuen. Sei es zum Beispiel ein e-tron GT als Sportwagen und auch ein Q4 e-tron für das kleinere Segment. Wir werden auf jeden Fall ein Produktfeuerwerk in dem Bereich zünden.

//Jasmin Schmoll

