

Auto

Nichts ist unmöglich

Die Tokyo Motor Show zündet ein Feuerwerk an verrückten Ideen, und ihr Unterhaltungswert ist hoch. Einiges gibt aber auch zu denken. *Ein Messe-Rundgang in Tokio mit Nina Vetterli*

Als ich das letzte Mal in Japan war, trug ich Windeln. Bitte stellen Sie sich das nicht bildlich vor, ich will damit bloss sagen, dass ich zu klein war, um mich daran zu erinnern. Ich weiss aber noch, was mein Vater in den 80er-Jahren sagte, wann immer Freunde mit einem japanischen Auto zu Besuch waren: «Braucht ihr für den Heimweg noch ein Schälchen Reis?» Interessant fand ich, dass die Reiskocher-Anspielung nie Empörung auslöste. Eher Verlegenheit.

Das Problem mit dem Image

Die japanische Autoindustrie hatte sich ja positiv entwickelt, seit 1914 - erst 28 Jahre nach Carl Benz' Erfindung - eine Rumpelkiste namens Dat über die Ochsenkarren-Pfade des Kaiserreichs gerollt war und sie sich noch bis in die 50er-Jahre mit der Entwicklung nicht vollwertiger Dreiradautos mit Zweitaktmotor beschäftigte. Die Ölkrise in den 70er-Jahren erhöhte die weltweite Nachfrage nach kleinen, kraftstoffsparenden Fahrzeugen aus Fernost. Und so eifrig manches japanische Produkt ein westliches nachzuahmen versuchte: Umgekehrt sah sich der Westen dazu gezwungen, die japanischen Fertigungsmethoden zu kopieren, um hinsichtlich der Qualität und Produktivität mithalten zu können.

Doch das Image? Na ja. Ein japanisches Auto fuhr man, weil es günstig war. Besser ausgestattet. Und weil es als zuverlässig galt. Ein Traumauto wie der aktuell in Tokio gezeigte Mazda Concept Car RX-Vision, der so atemberaubend schön ist, dass er sich mit dem ebenfalls vorgestellten Porsche 911 Carrera 4 messen kann - damals eher undenkbar. Und auch den progressiven Lexus LF-FC hätte man sich nicht vorstellen können. Weil es Lexus noch gar nicht gab. Geschweige denn einen Lexus, der keine Mercedes-Kopie darstellt. Gott, bin ich schon alt.

Selfie-Kameras an Bord

Als Kind der «Generation Reiskocher» erlaube ich es mir, hie und da noch zu schmunzeln. Zum Beispiel über die rollenden Schuhkartons von Daihatsu. Über Micro-Cars, die so winzig sind, dass sie scheinbar für Menschen im Windelalter konzipiert wurden. Über Spielereien wie Nissans Minibus-Studie Teatro for Dayz, die ihr Interieur-Design mittels Projektionen ändert und eine Selfie-Ka-



Hot-Rod auf Japanisch: Toyota überrascht auf der Tokyo Motor Show mit dem dreisitzigen Kikai. Fotos: Thomas Geiger

mera an Bord hat. Über den kommunizierenden Toyota Roboter Kirobo Mini, der als Beifahrer Gesellschaft leisten soll - als ob es nicht schon genug wäre, dass in diesem Land jede Rolltreppe mit einem kommuniziert. Und irgendwie muss ich auch über den Hot-Rod-Stil des dreisitzigen Toyota Kikai und den Hot-Pants-Stil der zweibeinigen Messe-Hingucker schmunzeln. Aber ein herzhaftes Auslachen? Nein, dazu sind wir schon zu alt, die japanische Autoindustrie, die schon zum 44. Mal ausgetragene Tokyo Motor Show und ich. Zu alt und zu vernünftig, um uns von irrwitzigen Studien beirren zu lassen und dabei Ernsthaftigkeiten wie den erfreulich gut aussehenden Subaru Impreza oder die erfrischende Neuauflage des Crossovers Suzuki Ignis zu übersehen.

Vor allem aber machen die Japaner deutlich, dass in Sachen Antriebe nichts unmöglich ist. Nissan und Mitsubishi setzen auf Elektrostudien, der erwähnte Mazda-Sportwagen belebt den totge-

glaubten Wankelmotor wieder, auf der anderen Seite schreitet die fernöstliche Wasserstoffoffensive voran. Auf den Toyota Mirai folgt nun mit dem Honda FCX Clarity ein weiteres Serienmodell mit Brennstoffzellenantrieb, während Toyota das Engagement mit dem mobilen Wasserstoffwerk FCV Plus ausweitet. Die Infrastruktur dafür? Nicht vorhanden. Und die Aufbereitung des Treibstoffs? Eher unökologisch.

Alles bleibt beim Alten

Der Westen beschreitet den Weg in eine emissionslose Zukunft darum eher auf dem batterieelektrischen Weg. Denselben Fehler wie bei den anfangs noch belächelten Hybriden wird er sich aber kaum erlauben, und siehe da: Auch die futuristische Mercedes Vision Tokyo als Vorbote einer selbstfahrenden Multimedia-Lounge setzt auf den Brennstoffzellenantrieb.

Aber liegt es an mir, oder ist die Stimmung auf der Messe irgendwie müde?

Vielleicht erweckt auch die Zurückhaltung des japanischen Messepublikums diesen Eindruck. Vielleicht ist es die schwächelnde Wirtschaft, die ihren Schatten auf das Land der aufgehenden Sonne wirft. Oder die Tatsache, dass die chinesische Konkurrenz nicht mehr im Windelalter steckt und die südkoreanische den Kinderschuhen längst entwachsen ist. Einmal mehr gibt es auf der Messe eine offizielle Abgasskandal-Entschuldigung von Volkswagen, aber Toyota hat schliesslich ebenfalls Ärger und muss 6,5 Millionen Autos wegen eines defekten Fensterheber-Moduls in die Werkstatt zurückbeordern. Aber möglicherweise ist es auch das beschlei-chende Gefühl, dass auf einer japanischen Automesse zwar nichts unmöglich ist - Traumautos, null Emissionen, Hot-Rods und Hot-Pants -, in der europäischen Realität aber doch alles beim Alten bleibt. Beim ganz Alten mit dem günstigsten Preis, der besseren Ausstattung und hohen Zuverlässigkeit.

Die Zukunft als Konsequenz der Gegenwart

Das Auto und seine Industrie hat eine Zukunft, nur welche? Futurologe Andreas Walker hat am Swiss Auto Forum in Zürich seinen Gedanken zum Thema freien Lauf gelassen.

Thomas Borowski
Zürich

Unsere Gesellschaft wird immer älter und fährt entsprechend länger Auto, der Druck auf die Schweizer Verkehrsinfrastruktur nimmt auf der Strasse und der Schiene weiter massiv zu, und die technische Entwicklung der Automobile steht vor einer grossen Zeitenwende: Mit diesen drei Megatrends umschreibt der Schweizer Zukunftsforscher Andreas Walker seine Erkenntnisse für die kommenden Dekaden. Was einige am liebsten als Kaffeesatzdeuterei abtun möchten, basiert laut Walker auf wissenschaftlich erhobenen Zahlen und Fakten, wie er sagt: «Die Zukunft ist die Konsequenz unserer Weichenstellung in der Gegenwart.»

Einer unausweichlichen Tatsache entspricht die altersmässige Entwicklung unserer Gesellschaft. Gemäss Walker zeigte die spitz zulaufende Alterspyramide im Jahre 1915 wenige Alte und viele Junge. Hundert Jahre später präsentiert sich das Bild umgekehrt: viele Alte, immer weniger Junge - die Pyramide steht quasi Kopf, und die breite Basis der Gesellschaft wird von Alten bestimmt. Die Konsequenz für die Autoindustrie liegt für Walker auf der Hand: «Autohersteller müssen einerseits ihre Produkte der Altersentwicklung anpassen, andererseits aber auch im Verkauf darauf gefasst sein, dass der ältere Kunde viel Zeit mitbringt, sich beim Autokauf ausführlich beraten zu lassen.»

Mehr Staus und Smart Cars

Zu einem sich abzeichnenden Megatrend entwickelt sich in unserer Gesellschaft auch das ganze Verkehrsaufkommen und die dafür notwendige Infrastruktur. Wer sich schon heute täglich zu Stosszeiten über den A-1-Stau im Schweizer Mittelland quält, wird die Worte Walkers nicht mögen: «Der Druck auf unsere Verkehrsinfrastruktur wird weiter massiv zunehmen.» Von der Politik, aber auch von der Autowirtschaft seien deshalb vermehrt Lösungen gefragt, welche der Verstopfung unserer Strassen entge-



Highlight der Messe: Die atemberaubende Sportwagen-Studie Mazda RX-Vision, die eine Rückkehr des Wankelmotors in Aussicht stellt.



Futurologe Andreas Walker.

genwirken. Eine Antwort könnten die «ÖIV» sein: die sich für die Zukunft heute schon abzeichnende Vermischung von öffentlichem und individuellem Verkehr. Sogar bei den SBB gibt es bereits ein Expertenteam, das das Thema des selbstfahrenden Autos genauer unter die Lupe nimmt.

Für Andreas Walker zeigt der Blick in die Mobilitätszukunft aber vor allem einen wichtigen Megatrend: den allgegenwärtigen Einzug von künstlicher Intelligenz in die Mobilität. Angefangen beim Smart Car mit allen möglichen elektronischen Hilfs- und Sicherheitsassistenten bis hin zum computergesteuerten Fahrzeug. «Wir stehen heute an einer Zeitenwende, deren Ende noch nicht absehbar ist. Nur so viel ist heute schon klar: Die smarte Mobilität macht nicht einfach beim Auto halt, sie wird unsere Städte und Strassen miteinbeziehen», glaubt Zukunftsforscher Walker.