

SheDrivesMobility 74 - Maximales Drehmoment

speaker_SPEAKER_01 (0:16)

Hallo und herzlich willkommen. Schön, dass du wieder einschaltetest oder schattest du das erste Mal ein? Dann freue ich mich umso mehr, dich heute begrüßen zu dürfen zur neuesten Folge von Ski-Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage lade ich mir Gästinnen ein, mit denen ich über die Zukunft der Mobilität rede, aber auch über Diversität, neue Arbeitsformen und vor allen Dingen auch die Frage, wann fangen wir endlich an mit der Verkehrswende? Gegenüber meiner Person gibt es viele Vorurteile, die ich immer gerne auch ausräume, indem ich mir einfach überraschende Gäste einlade. Ein Vorurteil ist, dass Katja Autos hasst, dass Katja was gegen Automobilität hat. Das stimmt so nicht. Ich finde in dem Sinne Autos sogar recht clever, wenn sie so angewandt werden, dass sie zum Beispiel geteilt sind, dass sie Menschen ermöglichen, mobil zu sein, die sonst keine anderen Alternativen haben. Und vor allen Dingen auch, wenn sie lange fahren, also nicht alle zwei, drei Jahre ein neues Auto vor der Tür steht, sondern Reparaturen gefertigt werden. Und damit nähern wir uns schon so ein bisschen dem Thema der heutigen Sendung. Ich habe ein neues Format etabliert, die sogenannten She Drives Mobility Live Talks, die bei Twitter und YouTube stattfinden. Die erste halbe Stunde gehört ganz meinem Gast, sogar meiner Gästin. Danach die halbe Stunde wird genutzt, um so ein bisschen in Kontakt zu treten mit dem Publikum. Das ist auch gleich eine Frage, die ich an euch habe. Hättet ihr Interesse, dass der gesamte Podcast hier hochgeladen wird? Oder findet ihr es ganz gut? So wurde es mir zumindest gespiegelt, wenn es nicht länger als eine halbe Stunde

ist, weil man eine halbe Stunde immer noch gut irgendwie dazwischen schieben kann auf der Fahrt zur Arbeit oder beim Joggen. Ich freue mich, wenn ihr da Reaktionen zeigt, freue mich aber natürlich auch, wenn ihr den Podcast weiterempfiehlt und ein paar Sternchen dalasst. Nun aber zu meinem Gast. Maximales Drehmoment, heißt er. Er ist bei Twitter sehr aktiv. Er ist jemand, der in einer großen Werkstatt tätig ist, der auch so ein bisschen bei Twitter über seinen Alltag berichtet. Immer klare Kante gegen rechts zeigt und damit auch in einer gewissen Weise aktivistisch tätig ist, nämlich klar auch politisch verankert. Und ich finde es schön, mit ihm so einen Austausch zu haben über die Dinge, die ich nicht so genau kenne, nämlich die Details in Autos. Ihr werdet das so ein bisschen im Talk merken, dass mir manchmal das Wissen da auch fehlt. Aber ich weiß ja, wen ich fragen kann. Und es ist schön, dass Twitter mir immer Menschen zuspült, die scheinbar nichts mit meinem Lebens Sinn in dem Sinne, dass ich eine gute Verkehrswende für alle gestalten will, zu tun haben, weil sie halt in Werkstätten tätig sind. Wenn aber jemand wie Maximales Drehmoment sagt, er findet es total toll, wenn Autos durch Reparatur wirklich lange am Laufen und gepflegt gehalten werden, dann ist es auch eine Art von Nachhaltigkeit. Ich freue mich, wenn ihr jetzt zuhört, mal so ein bisschen, wie wir beide auf Mobilität schauen, wie Maximales Drehmoment auch so ein bisschen auf seine Familienmobilität schaut und was er sich so für die Zukunft wünscht, auch von der Autoindustrie. Viel Spaß bei dieser Folge. Herr Drehmoment kann mich leider nicht sehen, wenn euch vielleicht mal irgendwie auffällt, dass er nicht so in die Kamera gucken kann. Wir haben ein bisschen Probleme mit seiner Handy-Technik gehabt, aber hören kann er mich sehr gut. Und ich freue mich total, mit dir heute den Tagesabschluss sozusagen zu machen, weil wir sind über Twitter

übereinander gestolpert und haben, glaube ich, schon den einen und die andere ein bisschen verwirrt, dass wir uns gut verstehen, weil ich bin ja immer die, von der die Leute behaupten, sie hasst Autos und du bist nun mal das Urprinzip von Auto, du bist ein Schrauber. Vielleicht stellst du dich einfach mal kurz vor, Maxi, dass du mal so ein bisschen erzählst, was bedeutet für dich eigentlich Auto und wie bist du in diesen Job gekommen, den du gerade machst?

speaker_SPEAKER_00 (3:52)

Okay, ja, erst mal, bevor ich anfangen, vielen, vielen Dank, dass ich teil sein darf von She Drives Mobility. Auf jeden Fall, ich finde das total cool. Ja, die Katja und ich, wir haben uns über Twitter kennengelernt. Und zwar zuerst bist, glaube ich, du mir gefolgt. Und dann habe ich mir gedacht, wow, so ein großer Account. Und Moment, warte mal, die setzt sich ja eigentlich genau für das Gegenteil ein von das, was du beruflich machst. Und so kamen wir halt quasi ins Gespräch und ergänzen uns seitdem wirklich hervorragend. Haben schon viele gute Gespräche gehabt. Ja, zu meinem Werdegang, also ich bin gelernter Kfz-Mechatroniker, arbeite in einer großen Ford-Vertragswerkstatt und bin dort hauptsächlich zuständig für die Motoren und für die Getriebeinstandsetzungen, hauptsächlich die Dieselmotoren. Habe allerdings aber auch Qualifikationen im Bereich Hochvolt und Hybridtechnik. Und dafür braucht man halt eben bei uns spezielle Lehrgänge, um halt eben an diesen Fahrzeugen arbeiten zu dürfen. Und ja, dementsprechend kenne ich mich halt mit der Technik da ganz gut aus. Ich mache jetzt den Beruf in der Firma, bin ich jetzt seit ungefähr acht Jahren. Vorher war ich in einer freien Werkstatt gewesen und habe davor an LKWs geschraubt tatsächlich. Also untätig war ich nie

wirklich. Ja, und ich bin sehr zufrieden mit meinem Job, muss ganz ehrlich sagen. Also ich mache ihn letztendlich gerne. Wäre ja auch verrückt, wenn ich ihn nicht gerne machen würde. Er ist halt nicht unbedingt das, was sich jetzt jeder darunter vorstellt. So von wegen, ja, die meisten geben ja Auto zur Inspektion halt eben in die Werkstatt oder halt wenn mal irgendwo ein Lämpchen angegangen ist. Ja, das ist halt jetzt heutzutage relativ schwierig, teilweise alles zu diagnostizieren, weil die Fahrzeuge ja immer technisch höher werden und auch von der Aufbauweise halt sich teilweise sehr stark unterscheiden, auch wenn es von selben Hersteller ist. Und dementsprechend ist es mir wichtig, dass ich halt, was meinen Job betrifft, dass ich halt immer up to date bleibe, das heißt, ich besuche interne Lehrgänge von Ford, um mich halt auf die spezifischen Motoren, auf die Getriebe, auf spezielle Modelle auch weiterzubilden. Und auch ohne diese Qualifikationen darf man auch gar nicht an den Fahrzeugen halt eben arbeiten, weil man halt gewisse Sachen auf den Lehrgängen halt eben erst lernt, wie zum Beispiel halt Sicherheitsvorkehrungen oder halt auch allgemein. Es kann ja auch sein, dass an einem Dieselmotor, wenn du an einem Dieselmotor arbeitest, aktuelle Generation, wenn du da einen Fehler machst und plötzlich tritt irgendwo Diesel aus mit Hochdruck, also Hochdruck im Sinne von knapp 2000 bar, je nach Teil, wo man gerade dran arbeitet, dann kann es das halt nun mal gewesen sein. Also es gibt einen schönen Schneidstrahl durch die Haube und halt eben durch die Haube des Mechanikers dann eben auch. Und dementsprechend ist es halt auch wichtig, diese Sachen halt auch immer dann auch zu beherzigen tatsächlich. Sicherheit ist da auch ein sehr, sehr großes Thema zum Beispiel.

speaker_SPEAKER_01 (6:36)

Ja, für die Leute, die das hinterher als Podcast hören werden und deswegen das Bild nicht haben. Der Maxi hat auch dementsprechend ein T-Shirt heute extra angezogen. Vielleicht zitierst du mal, was drauf steht?

speaker_SPEAKER_00 (6:48)

Ja, ich fluche nicht beim Schrauben, ich raste direkt aus. Das hat mir eine gute Freundin geschickt, die ich über Twitter kennengelernt habe. An der Stelle, hallo Weini, schönen lieben Gruß und auch Klaus, schönen lieben Gruß. Ich habe den beiden versprochen, dass ich sie grüße. Sorry, tut mir leid. Ja, und das war ein Weihnachtsgeschenk tatsächlich. Mein neues Lieblingsshirt in meiner Freizeit.

speaker_SPEAKER_01 (7:09)

Sehr schön. Ja, sehr gut. Also das heißt ja auch, du hast eine gewisse Art von Humor, mit den Dingen umzugehen. Das wissen auch alle, die dir bei Twitter folgen. Aber damit können wir ja mal zu einem unserer Kerne vielleicht. Also was bedeutet für dich Auto? Was ist das Spezielle für dich an diesem... Es ist ja nicht nur ein Fortbewegungsmittel, denke ich, aber was fasziniert dich so an diesem Gefährt?

speaker_SPEAKER_00 (7:32)

Also in erster Linie tatsächlich die Funktionsweise der Technik, die ja immer weiter voranschreitet, gerade momentan jetzt mit Elektromobilität, teilweise auch Hybridtechnik, jetzt demnächst ganz neu sehr wahrscheinlich Wasserstofftechnik, also das interessiert mich sehr, aber auch die aktuelle Generation. Ich muss dazu sagen, ich bin natürlich auf die aktuelle Generation geschult worden und

habe halt dementsprechend auch ein bisschen mehr Insiderwissen und halt auch ein bisschen mehr spezifisches Wissen, was die Materie Dieselmotor zum Beispiel betrifft. Und das ist hochinteressant, was da innerhalb von einer ganz kurzen Zeit für ohne Ende Prozesse halt eben vorgehen. Das fängt halt eben an bei der Ansteuerung der Einspritzdüsen. Man muss sich überlegen, das ist ein Bauteil, was ungefähr so groß ist wie eine Zigarettenschachtel, vielleicht ein bisschen größer und halt etwas dünner. Und dieses Teil schafft es innerhalb von zehntel Sekunden, achtmal eine Düse nach oben und nach unten zu schieben, um halt eben den Diesel mit Hochdruck einzuspritzen. Und das ist halt etwas, was mich zumindest an dem Beruf sehr, sehr interessiert, halt eben diese Möglichkeiten, was das Material kann und halt auch, wie die Technik halt so voranschreitet, das zu sehen halt eben. Das finde ich sehr, sehr spannend. Und ansonsten, ich fahre halt auch selber eigentlich sehr, sehr gerne Auto. Ja, ich habe selber, habe ich einen kleinen Fiesta, 1,25er Benziner, ohne Turbo, ohne alles. Das reicht, um von A nach B zu kommen. Allerdings ist es auch eine Leidenschaft von mir und ich hoffe, das nimmt mir jetzt wirklich niemand krumm. Ich bin sehr gerne auf der Nordschleife und gucke mir gerne da die Touristenfahrten an und auch die Rennen von der VLN und so weiter und so fort. Also mit einer meiner größten Leidenschaften.

speaker_SPEAKER_01 (9:11)

Das kann dir keiner übel nehmen, weil da gehört's ja hin.

Richtig, genau.

Also, grade heute hab ich gelernt, es gibt 14 Pkw-Modelle, die über 400 kmh fahren können und eine Straßenzulassung haben, davon vier, und das wurde von der Umwelthilfe so genannt, vier vom Staatseigenen, und so ist es ja auch ein bisschen, Volkswagen-Konzern. Und das sind natürlich Sachen, haben wir, glaub ich, beide beobachtet, diesen Herren, der jetzt mit 417 über die Autobahn... also da gehört es halt nicht hin.

speaker_SPEAKER_00 (9:14)

Geisteskrank, einfach nur geisteskrank. Muss ich ganz ehrlich sagen, also wer, klar natürlich, es ist schön, ein schnelles Auto zu fahren, man kommt schneller von A nach B und je nachdem, was es für ein Auto ist, steht man auch bei seinen Kumpels natürlich gut da, aber in meinen Augen, wer mit 400 über deutsche Autobahnen kachelt, der hat auf jeden Fall nicht mehr wirklich Bock auf sein Leben, weil man muss sich eins vor Augen halten. Bei der Geschwindigkeit ist das ganz egal, wo du drinnen sitzt, egal wie sicher das Ding ist, bei der Geschwindigkeit hast du einfach keine Chance, wenn du irgendwo aufknallst, mit einem überholenden LKW oder was weiß ich, oder ein Auto mit Familie drin. Da hat man keine Überlebenschancen, weder der, in den man reincrashed, noch man selber. Und das ist in meinen Augen unverantwortlich, so etwas zu tun.

speaker_SPEAKER_01 (10:21)

Zumal es ja auch Dinge sind, finde ich, die nicht mehr in diese Zeit gehören. Erst mal bedeutet schnell Autofahren natürlich auch einen hohen Verbrauch. Da weißt du mehr Bescheid als ich. Das finde ich so gut an unserem Kontakt. Ich kann dich ja immer taggen und fragen, was innerhalb von kurzer Zeit da so passiert. Was so

kleine Lenkbewegungen machen bei so einer Geschwindigkeit. Das finde ich total gut an unserer Twitter-Zusammenarbeit, wenn man das so nennen will, dass du da auch mal Fakten beisteuern kannst. Hat sich denn deine Sicht auf Auto, weil du ja Familienvater bist, irgendwann mal geändert durch die Kinder auch? Oder ist das so geblieben, wie es immer war?

speaker_SPEAKER_00 (11:00)

Sagen wir es mal so, früher war mir halt wichtig, wenn ich halt, ich hatte halt nie wirklich viel Geld. Also ich bin tatsächlich, ich bin zwar verdammt gut in meinem Job und ich verdiene auch ganz gut Geld, aber ich bin kein reicher Mann. Also ich bin Alleinverdiener, meine Frau passt auf die Kinder, von meinen Kindern sind halt noch relativ jung und früher war es mir halt relativ egal, was es für ein Auto ist. Hauptsache es kommt von A nach B und ich habe, ich habe auch nicht wirklich nach den Autos geachtet. Klar, ich hätte es auch schön gefunden in einem tiefgelegten 3er Golf mit so einem Endrohr da hinten durch die Gegend zu pumpen, hatte ich aber kein Geld für. Mir war es halt wichtig, dass die Autos halt eben laufen und da habe ich halt auch tatsächlich nicht so auf Sicherheit gesetzt. Mittlerweile ist es mir halt sehr wichtig, dass meine Autos zumindestens mal die nötigsten Sachen an Sicherheit haben, sprich Airbag, gut der Fiesta, der hat jetzt, ich glaube sogar Kopf-airbags und noch so mit drin und ansonsten ABS und ESP. Also weil es halt einfach super Assistenzsysteme sind, die dir auch bei kleineren Autos das Leben retten können unter Umständen. Also das wird auch oft unterschätzt, gerade bei den Leuten, die dann hingehen und kaufen sich irgend so ein Golf GTI oder Hyundai i30N. Ist ja momentan sehr angesagt bei der jüngeren Generation. Die gehen halt hin, das erste was sie machen ist, ja, machen wir

erstmal ABS aus und ESP aus. Dass sie sich damit aber in gewaltige Gefahr begeben, weil die mit dem Auto nicht umgehen können, das sieht man meistens an den Hyundais oder Golfs, die dann mit allen Vieren nach oben im Straßengraben liegen. Und deswegen sind zwei sichere Assistenzsysteme, die jeder in seinem Auto auch aktiviert lassen sollte.

speaker_SPEAKER_01 (12:31)

Kurze Unterbrechung. Wir schließen mal die Motorhaube in der Werkstatt von Maximales Drehmoment. Und ich mache jetzt stumpf mal was in eigener Sache. Diese Woche ist nämlich mein Buch rausgekommen, Autokorrektur. Autokorrektur ist eine Einladung, die ich an euch alle aussprechen möchte. Ist ein Buch, das sich nicht nur der Technologie, nicht nur der Geschichte der Mobilität in Deutschland widmet, sondern ich habe 60 Menschen interviewt und sie mit den Fragen, willst du oder musst du Autofahren? Und was fehlt dir, wenn du doch nicht Autofahren willst und es aber vielleicht trotzdem tust, konfrontiert? Das waren sehr intensive Gespräche. Das waren sehr intensive Momente auch, weil viele Menschen gar nicht so nachdenken, wie sehr sie auch vom Auto mittlerweile abhängig sind. Ich habe aber auch mit einer zweiten Gruppe von Menschen gesprochen und das sind die Menschen, die ohne Führerschein unterwegs sind. Wusstest du, dass 13 Millionen Deutsche erwachsen keinen Führerschein haben? Dass 13 Millionen Deutsche zu jung sind, um einen zu haben? Es sind schon 26 Millionen Deutsche, die von 83 Millionen Deutschen keinen Zugriff auf eigene Automobilität haben. Also eigentlich eine sehr große Gruppe. Und ich freue mich, wenn ihr mal beim Fischer Verlag vorbeischaut, bei eurem regionalen Buchhandel in die Regale guckt und dort Autokorrektur vielleicht entdeckt und mit-

nehmt oder auch Menschen schenkt, die vielleicht mal einen neuen Blick auf Mobilität benötigen. Und jetzt geht es weiter mit dem Talk. Viel Spaß. Es ist aber auch immer eine Diskussion, die ich bei Twitter führe. Die Sicherheit ist natürlich vor allen Dingen nach innen gerichtet. Also es ist ja auch immer eine gewisse Verantwortung, ein Auto zu fahren. Natürlich haben sich auch die Sicherheitssysteme nach außen verbessert. Aber in der Recherche zu meinem Buch habe ich natürlich auch gemerkt, das meiste ist natürlich für die Fahrzeuginsassen, was da sicher ist. Und wie siehst du das denn mit dieser ganzen Entwicklung? Ist das bei dir oder bei euch in der Werkstatt auch zu sehen, dass die Autos immer größer werden und dass es immer wuchtiger wird? Also wie ist da so die Entwicklung, die du beobachtest?

speaker_SPEAKER_00 (14:32)

Also die Entwicklung kann ich definitiv bestätigen. Es sind tatsächlich schöne Modelle mit dabei. Sie sind optisch wirklich schön. Ich frage mich halt nur, ob man wirklich ein Plug-in-Hybrid-SUV mit 420 PS im Stadtverkehr braucht. Da zweifle ich sehr stark dran. Zumal einmal ein SUV, klar, wenn du jetzt ein Bauer bist, machst du oft Holz. Ist okay. Hol dir ein SUV, hol dir ruhig ein Pickup. Du brauchst das Auto. Aber die meisten Leute gehen eben hin und kaufen sich solche großen Autos, weil sie was darstellen wollen. Weil sie sagen, guck mal hier, ich fahre einen, sagen wir mal, Ford Edge oder halt eben einen Ranger Raptor, den man unbedingt im Stadtverkehr braucht. Das Ding ist hoch wie ein Bus. Du brauchst zum Einsteigen wirklich schon fast eine Leiter. Und wenn du in dem Ding drin sitzt und mein Lehrling steht da vor, vor der geschlossenen Motorhaube und stellt sich nicht auf die Zehenspitzen, dann sehe ich ihn tatsächlich nicht. Also ich sehe diese Ent-

wicklung sehr stark. Immer mehr Auto für immer weniger Geld. Aber die Rechnung geht halt nicht auf. Es steckt mittlerweile so viel in den Fahrzeugen drin, teilweise auch an Sachen, wo ich persönlich sage, ich brauche jetzt nicht unbedingt Spurhalteassistent, Abstandhalteassistent, Kopfhaltassistent, was weiß ich. Und dadurch werden die Autos halt auch immer schwerer. Und dementsprechend geht auch der Verbrauch hoch. Obwohl manche Hersteller sagen, nein, wir haben ein großes Auto und der verbraucht nur vier Liter Diesel auf 100 Kilometer. Das geht einfach nicht auf. Aber um auf deine Frage zurückzukommen, ich sehe diese Entwicklung.

speaker_SPEAKER_01 (16:05)

Das sind einfach Exit-Tabellen, die geschubst werden. Ich hab jetzt auch gelernt, das hab ich auch bei dir in Thread verfolgt, das war das Thema, dass es auch unglaublich viele Motoren gibt. Also nicht nur den Motor, der das Auto antreibt, sondern all diese ganzen Extrasysteme. Wirkt sich so was denn auch immer auf den Verbrauch auf? Die Frage ist ja tatsächlich, die Motoren werden immer besser, aber der Verbrauch oder die Emissionen haben sich seit den 90ern ja nicht verändert. Wie sind da von dir die Hinweise aus der Technik? Was ist da so die Ursache?

speaker_SPEAKER_00 (16:39)

Also sagen wir es mal so, du hast natürlich, nehmen wir jetzt mal als Beispiel, nehmen wir jetzt mal einen Golf 3 aus dem Baujahr 91. Da hast du, wenn du eine gute Ausstattung hattest, hattest du vom Keilriemen angetrieben, klar, eine Lichtmaschine, also ein Generator und eventuell noch eine Servopumpe. Und wenn du ganz viel Geld hattest, dann hast du da auch noch einen Klimakompressor

gehabt, den du antreibst. Das sind halt eben drei Sachen. Jetzt bei den neueren Fahrzeugen, da ist zum einen eine riesen Lichtmaschine. Die muss dafür sorgen, dass die Bordspannung konstant bleibt, weil da 35.000 Steuergeräte drin sind in den Fahrzeugen. Die ist schon mal riesengroß, die nimmt schon mal Kraft des Motors weg. Dann hast du einen Klimakompressor, der teilweise einen riesen Innenraum kühlen muss, sprich permanent läuft oder ange-taktet wird und auch jedes Mal Leistung und auch natürlich wieder Drehmoment des Motors klaut. Dazu kommen diverse Umlenkrollen, eventuell noch eine Wasserpumpe, die angetrieben wird, eine Zusatz-irgendwas. Es wird tatsächlich immer mehr, was dem Motor quasi abverlangt wird, wo die Kraft dann nicht mehr auf der Straße ist, sondern hauptsächlich im Komfort des Innenraums. Diese ganzen Energiesysteme, wir haben ja Fahrzeuge mit intelligentem Ladesystem, die haben teilweise drei Batterien, also eine im Motorraum, eine im Beifahrerfußraum und noch mal eine im Kofferraum, damit überhaupt dieses ganze Elektrogedöns, was in dem Fahrzeug drin ist, sprich Ambientebeleuchtung und was weiß ich, ich bräuchte es nicht, überhaupt funktioniert. Und die Verlegung der Kabel, früher waren es vielleicht, lass es mal 300 Meter gewesen sein, mittlerweile, wenn du alle Kabel von einem aktuellen, sagen wir mal jetzt, Ford Mondeo zusammenlegst, da bist du schon bei über einem Kilometer. Das ist schon richtig kriminell, was da mittlerweile auch an Ressourcen verbaut ist. Klar, natürlich, auch Kupfer ist halt eine Ressource und das wird halt auch immer mehr. Aber das ist halt, weil die Leute immer mehr Komfort wollen. Die Leute wollen in einem Kleinwagen, es muss zum Beispiel für die Kunden, muss es einen Ford Fiesta Vignale geben. Vignale ist diese Sonderausschau, diese quasi Edelmarke von Ford. Frage ich mich tatsächlich, ob es das halt wirklich sein muss. Ich bräuchte es

nicht, gerade nicht in einem Kleinwagen, wo du halt dann elektrische Massagesitze hast und den ganzen Pipapo-Schnickschnack, der halt das Leben angenehmer machen soll. Ja, also puh.

speaker_SPEAKER_01 (18:52)

Bevor wir zu dem Faktor, der hier auch schon ein bisschen in den Fragen auftaucht, Elektromobilität kommen, wollte ich mit dir ja nochmal auf diese Nachhaltigkeit gehen. Für die steht dein Job ja auch. Also du sorgst ja dafür, dass Autos auf der Straße bleiben, auch wenn sie mal Probleme haben, auch vielleicht nach kleineren Unfällen und ähnlichem. Und das ist ja etwas, was natürlich erstens immer mehr eine Rolle spielt, zweitens aber auch immer wieder finde ich schwierig mit diesen Leasing-Verträgen, die nach zwei, drei Jahren auslaufen, wo man dann immer wieder was Neues bekommt. Wir haben letztes Jahr 400.000 Autos wieder zusätzlich bekommen. Ich weiß gar nicht, wo die noch überall rumstehen. Also wie ist so auch dein Anspruch, durch deine Arbeit da was zur Nachhaltigkeit beizutragen?

speaker_SPEAKER_00 (19:42)

Also mein Anspruch besteht zum einen darin, wie ich eingangs erwähnt habe, dass ich mich fortbilde und auch immer die neuesten Informationen mir auch durchlese. Gut, ich kriege sie auch geschickt per E-Mail. Ob ich sie lese, ist eine andere Sache. Ich lese sie tatsächlich. Und dadurch kann man halt zum Beispiel auch auf gewisse Symptome reagieren, die die Fahrzeuge halt eben haben. Und man kann halt eben auch einfacher quasi dann halt auch daran arbeiten. Moment mal, Entschuldigung, sorry. Jetzt bin ich aus dem Kontext gekommen. Entschuldige, wie war nochmal deine Frage?

speaker_SPEAKER_01 (20:15)

Kein Problem. Es geht um Nachhaltigkeit und dass du halt hilfst, dass Autos auch länger auf der Straße vielleicht bleiben können.

speaker_SPEAKER_00 (20:21)

Und zwar ist es halt so, wenn man jetzt zum Beispiel, man hat einen Motorschaden, was halt schon mal passieren kann. Reden wir jetzt mal nicht von einem kapitalen Motorschaden, sondern sagen wir einfach mal ein relativ kleines Bauteil, was im Motor drin ist, ist halt ausgefallen. Nehmen wir jetzt mal so ein Einlassventil zum Beispiel, da könnte man jetzt natürlich sagen, pass auf, das ist ein Motorschaden, den Motor raus, neuer Motor rein, fertig. Man kann aber auch hingegen sagen, okay, hier pass auf, wir können folgendes machen, das ist auch günstiger für den Kunden dann letztendlich, wir nehmen den Zylinderkopf ab, setzen dir ein neues Ventil, gegebenenfalls zwei, je nachdem wie viele betroffen sind, neu ein, bauen dir den wieder zusammen und so hast du zum einen deinen Rumpfmotor, der bleibt gleich, du hast das Auto repariert, wir können Garantie auf unsere Arbeit auch geben und schonen auch so quasi dann so ein bisschen die Umwelt, indem wir nicht sagen, komm Motor raus, Motor fertig, Motor kaputt, Motor neu. Weil die Dinger landen hauptsächlich im Schrott, die werden halt gar nicht mehr aufgearbeitet zum Teil. Das ist jetzt, wenn wir jetzt externe Firmen haben, die teilweise dann die alten Motoren aufkaufen bei uns, die schmeißen die einfach halt in die Tonne und das war es dann im Großen und Ganzen. Das sind in meinen Augen relativ krasse Ressourcenvergeudung.

speaker_SPEAKER_01 (21:30)

Da du jetzt von Fortbildung ja auch schon gesprochen hast und da ja auch schon Elektromobilität so ein bisschen im Raum steht, wie geht denn so eine Firma jetzt vor? Also du hast es ja verraten, du bist auch ein bisschen mit Spezialisierung auf Ford. Wie bereiten die diesen Wandel jetzt vor, aus der fossilen Energie auszuweichen und die neuen Modelle auch zuzulassen?

speaker_SPEAKER_00 (21:55)

Also Ford zum Beispiel hat ja jetzt vor kurzem diesen Mustang Mach-E rausgebracht. Ich nehme jetzt einfach den mal als Beispiel, weil da habe ich quasi einen Online-Lehrgang auch mitgemacht über dieses Fahrzeug. Der Mustang Mach-E ist ein gutes Auto, muss man ganz ehrlich sagen. Das Konzept ist spannend und ich bin auch eigentlich relativ überzeugt von diesem Konzept. Allerdings sehe ich halt eben die Schwierigkeit darin, dass wenn die Fahrzeuge etwas älter werden, dass es dann halt da Probleme gibt. Und man muss halt dann spezielle Mechaniker mit speziellen Ausbildungen haben, die halt dann daran arbeiten dürfen. Weil es darf halt nicht zum Beispiel jeder jetzt einen Akku ausbauen, darf den zerlegen und darf da halt eben Zellen neu machen. Dafür braucht man halt spezielle Schulungen. Diese Schulung habe ich auch nicht. Also ich darf keine Akkus aufmachen. Ich darf sie allerdings in Kompletten tauschen. Die gehen dann zurück zum Hersteller. Der Hersteller guckt, okay, was ist kaputt, setzen die in Stand und die kommen dann auch wieder. Mein Hersteller zumindest achtet halt wirklich sehr darauf, dass halt eben gerade in dem Sektor nicht wirklich viel vergeudet wird, sondern auch wirklich viel in Stand gesetzt wird. Es muss aber halt auch weiterhin an willigem Personal halt eben da halt auch da sein. Weil wir brauchen halt wirklich auch in dem Beruf wirklich viele Fachkräfte. Und das ist

halt eben auch ein Thema, was halt auch nicht unbedingt jeder machen kann. Man sollte halt eine Grundausbildung zum Elektriker mitbringen. Die habe ich in meiner Ausbildung Gott sei Dank mitgenommen. Und halt auch über interne Lehrgänge halt mir aneignen können. Aber wenn du jetzt halt jemanden, sagen wir mal so einen x-beliebigen Kfz-Mechatroniker, der halt nur Inspektionen macht, der darf zum einen nicht daran arbeiten und der wird auch da mit dieser Technik halt nichts anfangen können. Brauchst halt separate Testmodule, separate Testvorgehen. Es gibt sehr, sehr viele Sicherheitsanforderungen, die halt auch durchgeführt werden müssen. Zum Beispiel das Fahrzeug muss nachweislich spannungsfrei sein. Das darf nur durch eine geschulte Fachperson halt eben entstehen. Aber wie gesagt, mein Hersteller, der setzt da momentan sehr groß drauf. Auch halt auf diese Hybrid, Plug-in-Hybrid, sagen wir es jetzt mal so. Also der Transit ist ja jetzt als Elektrik rausgekommen, komplett rein elektrisch und als Hybridfahrzeug mit einem 1 Liter EcoBoost, 3 Zylinder.

speaker_SPEAKER_01 (24:00)

Was mir alles immer nichts sagst, aber danke.

speaker_SPEAKER_00 (24:02)

Okay. Nein, nein, ganz ganz ganz ganz kleiner Motor.

speaker_SPEAKER_01 (24:04)

Nein, nein, nein, alles gut. Das große Hello geht hier eh schon gerade bei YouTube. Das sind auf jeden Fall sehr viele Fans von dir auch schon im Chat und haben Hallo gesagt.

Dann sag ich mal Hallo zurück, cool.

Nee, tatsächlich, das... Tatsächlich ist das ja natürlich eine Frage, die ich mir auch stelle, wenn ich so auf die Branche gucke. Erst mal, was du angeteasert hast, dieses Ding Arbeitsplätze. Das, was du grade gesagt hast, teasert aber eigentlich an, dass das erst mal nicht ein Problem ist, sondern vielleicht eher sogar eine Möglichkeit ist, diesen Job, den auch du ausübst, mit einer anderen Wertschätzung und vielleicht auch mit einem anderen Geld, ich weiß es nicht, auszustatten. Aber dass es eigentlich auch, wenn du als jemand, der in einer Werkstatt arbeitet, sehr daran interessiert bist, und das bist du ja, sich weiterzubilden, dass da erst mal nicht zu wenig Arbeit auf dich zukommt, sondern dass du eigentlich ganz optimistisch schaust und siehst, dass da sich was verändert. Und im Vergleich sind ja auch erstens die Fossilbetriebenen nicht weg und zweitens kommt da ja sogar eine neue Technik, wo noch mal was Neues dazukommt. Wie beurteilst du diese, ich sag jetzt mal ganz böse Ausrede, dass für Werkstätten alle Aufträge wegfallen, dass das alles irgendwie keine Zukunft mehr hat, wenn wir in die Elektromobilität gehen? Da gibt es ja viele Stimmen, die das behaupten.

speaker_SPEAKER_00 (24:13)

Selbstverständlich, natürlich gibt es diese Stimmen. Das sind aber dann meistens Leute, die sich mit dem Thema zum einen nicht richtig auseinandergesetzt haben und sehr wahrscheinlich selbst auch von der Materie relativ fremd sind. Das sind die Leute, die ihr Auto in die Werkstatt geben und sagen, da kaputt reparier mal. In meinen Augen ist es so, dass wir auch selbst, wenn wir uns jetzt mal an die Zeit erinnern, wir haben ein Klimaszenario 2035 oder 2040, plötzlich gibt es einen Knall auf der Erde und von heute auf mor-

gen gibt es kein Erdöl mehr. Dann kommen unsere Wissenschaftler sehr wahrscheinlich ganz flott um die Ecke und bringen was Hochsynthetisches raus. Heißt aber trotzdem, dass der Verbrennungsmotor noch weiterhin betrieben wird, und zwar so lange, bis wirklich der letzte kaputt ist. Und bis dahin werden die dann noch mehr repariert und bis zum letzten repariert, damit die Dinger laufen. Selbst wenn ich jetzt sag ich will mit dem ganzen Hochvolt-Zeug nichts zu tun haben. Ich will weiterhin nur an Verbrennern schrauben. Ich bin fest in der Überzeugung, dass ich mir bis zur Rente keine Sorgen machen müsste, dass die Verbrennungsmotoren aussterben. Da bin ich zu 100% sicher. Weil es gibt einfach so viele noch. Und die werden bis zum letzten gefahren. Das sehe ich zumindest tagtäglich so.

speaker_SPEAKER_01 (26:31)

Ist das etwas, wo du das Gefühl hast, dass wir an Geschwindigkeit verlieren, dass wir uns hinter diesen Ausreden ein bisschen verstecken und dadurch auch ehrlich gesagt, ich weiß gar nicht, vor elf Jahren war, glaube ich, der erste sogenannte Autogipfel. Und da wurde ja schon versprochen, dass zehn Jahre danach eine Million Elektroautos fährt. Das wurde ja auch nicht eingehalten. Also wo siehst du so ein bisschen den Hemmschuh dieser Veränderung, den andere, brauchen wir jetzt Tesla und so weiter, ja gar nicht mit einbringen, weil die von einer ganz anderen Absprungbasis kommen. Aber was macht es so schwer? Ist es auch diese Faszination der Technik, die da manchmal die Leute so festhalten lässt an diesen Da-Knalls und Dröhnts?

speaker_SPEAKER_00 (27:07)

Ich denke mal, sagen wir mal so, vom Grundgedanken her wird es halt eben so sein, solange man mit dem Verbrennungsmotor noch Geld verdienen kann, wird es ihn noch geben. Also weil die Industrie ist einfach viel zu abhängig vom Verbrennungsmotor letztendlich. Klar, die bringen neue Technologien raus, die verkaufen so und so viel Elektroautos, ist eine gute Sache. Aber das Hauptaugenmerk und auch der Haupteinnahmepunkt ist immer noch der Verbrennungsmotor. Und solange man damit auch nur noch einen Euro mehr verdient oder 10 Cent mehr verdient als mit Elektromobilität, wird es weiter Verbrenner geben. Also das ist halt einfach so. Das ist halt eine riesige Geldmaschinerie. Man kann sich das gar nicht vorstellen, wie viel. Also ich persönlich weiß es auch nicht. Aber da geht es teilweise um Milliarden, sogar Billionen, was weiß ich. **Und deswegen, der Verbrennungsmotor wird auf jeden Fall ausgequetscht, bis keine Milch mehr kommt, um es jetzt mal salopp zu sagen.** Und das ist halt schade.

speaker_SPEAKER_01 (28:00)

Eine Frage, die da ja immer reinkommt, ist, haben wir vielleicht auch ein bisschen verpasst, dass man auch mit der Umrüstung Geld verdienen könnte? Ich sag jetzt mal, wie ich als Laiin das sagen würde, so ein Korpus von so einem Auto, da sind ja schon relativ viele Ressourcen gebunden. Das ist ja eigentlich etwas, was nicht von jetzt auf gleich vielleicht weggeschmissen werden müsste. Ich weiß, dass hier eine Firma in Hamburg die Bullis umbaut, eine bestimmte Bulligeneration elektrifiziert. Wäre das etwas gewesen, wenn wir das vor 10 Jahren vertiefter angegangen wären, auch noch was hätte entstehen können?

speaker_SPEAKER_00 (28:38)

Ich denke schon, allerdings war vor zehn Jahren, glaube ich, die Technik auch noch nicht so weit, wie sie jetzt heute ist. Also, wenn man überlegt, ich glaub, wenn ich ein halbes Jahr raus wäre aus dem Beruf, ohne mal reinzuzugucken, wär's sehr schwer, da wieder reinzukommen. Weil die Entwicklung geht halt so rasend schnell, abgesehen von den ganzen Modellreihen, aber auch von der Technik. Es kommt immer wieder was Neues raus, dann gibt's eine Fehlerbehebung für das Problem, dann gibt's eine neue Technologie für dies, dann wird das geändert. Man hätte auf jeden Fall früher damit beginnen sollen, diese Sachen wie Elektromobilität oder auch den Wasserstoffantrieb, wovon ich ein absoluter Fan bin, früher zu fördern und auch früher weiter auszubauen. Aber dann kommt man wieder zu dem Punkt, den ich eben genannt habe, **wir verdienen mit den Verbrennungsmotoren noch genug Geld. Was kümmert mich eine kleine Greta, die schreit, ihr macht die Erde kaputt?** Und das ist halt das Problem. Die Leute, die da die Entscheidungsmöglichkeit hätten zu, oder die die Weichen stellen könnten für eine grünere Zukunft, für Elektromobilität, für Wasserstoff, die wollen sie einfach nicht stellen. Die haben ihre Schäfchen im Trockenen für noch zwei weitere Generationen, und dann denken die sich, dann sollen die sich darum kümmern. Das ist mein Objektiv, meine Meinung.

speaker_SPEAKER_01 (29:53)

Ja, deswegen tauschen wir uns heute auch aus. Einfach, um zu zeigen, dass es dieses Gegeneinander ja auch nicht gibt, sondern wir ja auch gemeinsam, ich hab ja auch immer so ein bisschen, das war auch übrigens sehr charmant, wie du das gemacht hast, weil ich nicht so sehr für dieses Luft aus den Reifen lassen bin. Da hab ich dich ja immer getaggt und gesagt, was passiert eigentlich,

wenn man Luft aus den Reifen lässt und so ein Auto länger rumsteht? Und dann hast du ja sehr charmant, nee, würde ich nicht empfehlen. Und wir wussten beide, worauf es anspielt. Und so kann man ja auch zusammenwirken. Das war ja nichts Böswilliges, sondern ich denke, das war auch irgendeine Unkenntnis. Und da hab ich durch dich auch nochmal sehr viel lernen dürfen, was da alles in Mitleidenschaft gezogen wird. Mein Ding jetzt nochmal zum Ende hin vielleicht, bevor wir jetzt auf die Fragen nochmal eingehen, wäre, wie nimmst du es denn bei den Kund*innen wahr? Ist das schon mal auch Thema, dass sie dich fragen, im Sinne von Nachhaltigkeit, welches Auto sollte ich kaufen? Oder wie kann ich das anders gestalten? Oder kommen zu euch eher Leute, bei denen das noch so gar nicht auf dem Radar ist, dass sich gerade im Verkehr was verändern sollte?

speaker_SPEAKER_00 (30:16)

Wir haben tatsächlich ja einen sehr, sehr großen Kundenstamm. Ich hab Gott sei Dank nur mit einem relativ... Das hört sich jetzt mies an. Ich hab mit nur einem relativ kleinen Prozentsatz tatsächlich auch Kundenkontakt. Das sind hauptsächlich Flottenkunden, die die Transportfahrzeuge kaufen. Tatsächlich konnte ich 2 Kunden dazu bringen, dass sie sich einen Transit Hybrid geholt haben, weil sie das sowieso mal probieren wollten. Wir kamen ins Gespräch. Dementsprechend waren die eine Woche später vorne beim Verkäufer und haben 2 Transit Hybrid bestellt. Aber jetzt im Großen und Ganzen, die Leute kommen rein in den Laden und gucken in den Verkaufsraum. Der ist schön, der ist auch schön, den kaufen wir. Mehr kriege ich da auch nicht mit. Wobei ich gehört habe, dass viele Kunden zufrieden sein sollen mit dem neuen Puma-Hybrid. Ich will jetzt keine Werbung machen für Ford, um

Gottes willen. Ich werde also not sponsored oder so. Aber ich hab mitbekommen, dass Leute damit sehr zufrieden sind.

speaker_SPEAKER_01 (31:52)

Das deutet ja eigentlich auch darauf hin, weil das auch gerade im Chat schon Thema ist, es braucht politische Rahmenbedingungen, die das Richtige teuer machen und das Gute günstiger. Denn das ist natürlich auch noch, genau wie du sagst, das ist ja auch immer, was ich sage, es wird sich nichts verändern, wenn wir nur Angebote der Alternativen schaffen. Es muss auch ein bisschen unbequemer werden, ein Auto zu fahren. Es muss teuer werden im Sinne von realer Bepreisung was Verbrenner angeht. Dann machen wir doch jetzt mal so ein bisschen pathetischen Ausstieg. Was wünschst du dir denn für deine Kinder? Wie siehst du deren Mobilität? Wie glaubst du, werden die mal unterwegs sein?

speaker_SPEAKER_00 (32:30)

Also tatsächlich, wir haben da schon eine Planung für die Große. Wie gesagt, ich fahre momentan ja den Fiesta mit 1,25m Hubraum und 80 PS. Und es soll so sein, wenn sie ihren Führerschein macht, dann bekommt sie den Fiesta. Weil bis dahin ist der Fiesta auch schon was älter, aber trotzdem noch top gewartet, weil er ist halt bei mir in der Pflege. Und dann bekommt sie den Fiesta und wir werden uns dann sehr wahrscheinlich auch wieder so einen holen. Aber auch kein Neufahrzeug, also mal abgesehen davon können wir uns halt nicht leisten. Entweder wird es halt wieder ein kleiner Verbrenner, Benziner, oder halt wirklich dann, mal gucken, vielleicht ist bis dahin ja auch ein anständiger Hybrid draußen, ein richtiger, oder halt tatsächlich sogar vielleicht Elektro. Da habe

ich schon drüber nachgedacht, weil bis dahin ist es ja noch ein bisschen.

speaker_SPEAKER_01 (33:16)

Ja, cool.

speaker_SPEAKER_00 (33:16)

Ja.

speaker_SPEAKER_01 (33:18)

Bis dahin kann sich noch ein bisschen was entwickeln, denkst du?
Also jetzt sagen wir erstmal Tschüss.

speaker_SPEAKER_00 (33:20)

Weil ich muss sagen, die Drehmomententwicklung tatsächlich bei einem Elektrofahrzeug, die ist... Ich kann es nicht anders sagen, es ist geil. Weil du trittst auf den Pin und das Ding geht nach vorne und das Ding hört nicht auf, nach vorne zu gehen. Es ist geil, ja.

speaker_SPEAKER_01 (33:37)

Das waren auch ehrlich gesagt die ersten Elektroautofahrten, die ich hatte mit einem Mini, also so ein Smart. Und das war immer das Coolste an der Ampel. Das war ja damals, wo ich es das 1. Mal ausprobieren durfte, auch noch nicht so... Es war halt nicht klar, warum dieses Ding so abzieht. Das war schon schön und auch ein gewisses, wie soll ich sagen, ein bisschen hämisches Gefühl den Herren gegenüber, die ich dann auf einer Ampel stehen lassen. An die Podcast-Leute sagen wir jetzt mal hier an dieser Stelle tschüss. Weil das Format ist so aufgebaut, dass wir jetzt in die Fragen ge-

hen, die sich im Chat ergeben haben. Danke, dass du dabei warst.
Dann gucken wir mal, was jetzt so reinkommt.

speaker_SPEAKER_00 (34:16)

Ja, danke, dass ich dabei sein durfte an dem Podcast. Danke fürs
Zuhören. Danke schön.