

# **SheDrivesMobility 40- Carmaniac - Alexander Schull & Simon Schilling**

Katja (0:15)

Hallo und schön, dass du da bist. Eine neue Folge She Drives Mobility und diesmal eine ganz besondere Folge, weil ich erstmalig drei Männer in mein Studio gelassen habe. Ich glaube, das habe ich noch nicht vorher getan. Ich war ja immer relativ bemüht, die Diversität zu zeigen, die mir so wichtig ist für die Zukunft der Mobilität. Aber tatsächlich wollte ich mal auf den Grund gehen, was macht eigentlich diese Auto-Aficionado-Szene aus? Also Menschen, vor allen Dingen Männer, die auf Autos stehen, die sich dazu auch bekennen. Und ich wollte gerne mit denen zusammen ergründen, welche Mechanismen wirken und wie kann man trotzdem vielleicht klimagerecht unterwegs sein. Bevor wir in die Folge gehen, möchte ich auch an dieser Stelle wieder darauf hinweisen, dass du mir gerne Unterstützung zukommen lassen kannst. Auf meiner Website [www.katja-diehl.de](http://www.katja-diehl.de) findest du dazu alle Hinweise. Ich habe einen Paypal-Me-Link und einen Steady-Profil, wo du Abos abschließen kannst. Es ist aber auch meine Kontonummer hinterlegt, falls du einfach so mal einen Kino-Gutschein lösen möchtest. Wen also habe ich heute zu Gast? Zum einen ist da Car Maniac. Wenn ihr ihn hört, werdet ihr ihn wahrscheinlich erkennen. Er ist Sprecher im Fernsehen und macht verschiedene Sendungen im Hintergrund. Die Stimme, die durch die Sendung führt. Und er

ist auch jemand, der einen auf jeden Fall emotional mitnimmt, weil er sehr überzeugend von seiner, ja, ich darf es nicht Besessenheit nennen, hat er gesagt, aber es ist schon nah dran. Er liebt einfach Autos und er war lange Zeit ein Petrolhead, ist also wirklich Autos, wie er es immer nennt, mit Wumms gefahren. Also wirklich so Maschinen, wo ich selber ja nicht so drauf stehe, weil ich sie sehr unhandlich finde. Aber ich habe Chris in diesem Gespräch auch von einer ganz anderen Seite kennengelernt. Er ist nämlich Vater. Im Moment sind Zwillinge unterwegs und er hat schon eine Tochter. Und wegen dieser Kinder will er nicht mehr fliegen. Er fährt also Elektro-SUV. Und natürlich, wenn ich Chris sehen würde und mit diesem Fahrzeug sehen würde, hätte ich gewisse Vorurteile. Wo bei, wenn seine drei Lütten an Bord sind und seine Frau dann vielleicht auch, schon nicht mehr, weil dann würden sie ja ungefähr das Fünffache vom normalen Besetzgrad durch die Gegend fahren. Aber ich merke, dass wir alle manchmal hinhören sollten, wo Menschen auch versuchen, die Welt zu verbessern, es aber auf ihre Weise tun. Die beiden anderen Herren sind einmal Simon von Wiedergrün. Das ist eine Firma, die bei Ladeinfrastruktur unterstützt, also auch einem sehr wichtigen Thema in Sachen Elektromobilität, weil wir da in Deutschland noch nicht so gute Dinge vorweisen können. Da haben wir einfach geschlafen. Vor zehn Jahren gab es den Elektro-Autogipfel. Wir haben versprochen, eine Million Pkw elektrisch im Jahr 2020 zu haben. Davon sind wir weit entfernt. Dementsprechend fehlt auch die Infrastruktur, um diese Fahrzeuge aufzuladen auf der Strecke. Alex wiederum arbeitet bei Audi und er ist so ein bisschen im Bereich unterwegs für den Audi

E-tron, also auch ein elektrisch betriebenes Fahrzeug, Ladeinfrastrukturen aufzubauen, zu schauen, wie man Kundennutzen erzeugen kann, wie man minimiert, dass man ständig an Ladesäulen warten muss. Ich glaube, ihr kriegt da mal einen ganz guten Einblick in diese Szene, in diese Begeisterung, die Auto auslösen kann. Und ihr merkt, glaube ich, auch, dass ich tatsächlich ansprechbar für alle bin, für alle, die was ändern wollen. Die drei Herren sind allesamt Väter. Die drei Herren haben allesamt die Next Future Generation am Frühstückstisch sitzen. Und ich finde, sie haben weit mehr Offenheit für die Veränderung des fossilen Verbrenners, als es die ganzen PolitikerInnen tun, die wieder mal zum Autogipfel diese Woche sich ja zusammengefunden hatten. Allein der Begriff Autogipfel ist ein Zeichen für mich dafür, dass vielleicht so drei Herren, mit denen ich mich jetzt gleich unterhalte, weiter schon fortgeschritten sind in ihrer Denke, als es so manche sind, die großartige Entscheidungen treffen sollten. Jetzt aber viel Spaß mit dieser Folge. Ich freue mich über Feedback, über Sternchen, über Bewertungen und wünsche euch viel Spaß und gute Unterhaltung. (4:32)

So, alles, was ihr jetzt sagt, geschieht unter Zeugen. Es war für mich ehrlich gesagt ganz lustig, weil ich habe es eine Woche jetzt nicht gemacht und ich musste mich voll wieder daran gewöhnen, das zu tun. Das ist sonst immer so im Halbschlaf passiert, aber ich musste heute schon wieder richtig gucken, wie geht das so mit dem, dass man live geht bei Twitter und so weiter. Ich freue mich sehr, dass ich in -ich habe schon gesagt - in vertrauter Runde, ich und viele Männer beruflich, dass wir uns hier zusammengefunden

haben. Der Kontakt ging von Simon aus. Die drei werden sich auch gleich vorstellen, wer sie denn eigentlich sind. Mir ist aber wichtig vorab einmal klarzustellen, dass wir hier nicht um Sinn und Unsinn von Automobilität sprechen werden. Also ich bin mittlerweile der Meinung, es gibt aktuell noch Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind. Und ich glaube, wir sollten schon den Weg nach vorne gestalten. Eigentlich sollten dieses Jahr ja eine Million Elektroautos fahren. Das hat Angela Merkel vor zehn Jahren bekannt gegeben, zusammen mit der deutschen Autoindustrie. So richtig ist uns das nicht gelungen. Und es gibt viele Vorurteile und viele Mythen, würde ich mal behaupten, die auch zum Teil von sehr konservativen Blättern in Deutschland immer wieder gestresst werden, wo immer wieder Menschen als ExpertInnen platziert werden, die keine sind. Ich habe aber jetzt hier drei Experten an meiner Seite, die vielleicht mit mir auch mal auf solche Vorurteile blicken könnten. Den manischen würde ich mal nach vorne ziehen in der Vorstellungsrunde. Car Maniac ist an Bord von uns, also kratzt schon an den 100.000 FollowerInnen bei YouTube. Magst du dich mal kurz vorstellen?

Chris (6:08)

Ja, also ich bin der Car Maniac.

Katja: Er ist Sprecher, wie man merkt.

Chris (6:14)

Steht übrigens nicht für manisch, sondern für autoverrückt, Car Maniac, was auch diverse Entscheidungen in meinem Autoleben beeinflusst. Deswegen habe ich mich auch so genannt. Ja, ich bin 35 Jahre alt, verheiratet, habe eine kleine vierjährige Tochter, Zwi-

linge sind im Anmarsch. Und ja, ich betreibe den YouTube-Kanal Car Maniac, welcher der momentan größte im deutschsprachigen Raum ist, was Elektromobilität angeht. Und da thematisiere ich halt eben, nebst der Tatsache, dass ich Fahrzeuge teste, die es noch nicht gibt und geben wird im Elektro-Bereich, auch weitere Themen wie Ladesäulen-Problematik vor Ort, Auslandsreportagen wie neulich und ja, alles, was mit Elektromobilität zu tun hat. Preise am Flughafen fürs Laden und Services und so weiter.

Katja (7:05)

Also man findet in deinem Kanal auch gute Hinweise, wenn man sich mal ein bisschen vertieft informieren möchte.

Chris (7:11)

Ja, definitiv. Es gibt natürlich immer Luft nach oben, aber da kann man sich schon wirklich sehr gut informieren und viele Kaufentscheidungen laut meiner Zuschauer persönlich als Nachricht an mich sind dann in Richtung Elektroauto gefallen, eben wegen meiner Videos. Teilweise auch von Gegnern der Elektromobilität sogar, lustigerweise. Und das macht mich dann natürlich stolz, weil ich dann meine Mission mehr oder weniger in gewisser Hinsicht erfüllt habe.

Katja (7:39)

Super. Simon, dir würde ich als nächstes mal das Wort erteilen.

Was machst du?

Simon (7:44)

Ich hoffe, dass ich mich darum kümmere, dass die Leute, die der Car Maniac für ein Elektroauto überzeugt, dann auch zum Laden bekommen. Ich kümmere mich um Ladeinfrastruktur. Ich habe ein

kleines Ingenieurbüro hier in Frankfurt und wir arbeiten für die verschiedenen Branchen, Unternehmen rund um Ladeinfrastruktur, Backend-Systeme, Ladesäulen entwickeln und so weiter. Thema Plug-and-Charge ist zum Beispiel ein wichtiges, diese ganzen Technologien, die es eben braucht, um die Ladeinfrastruktur so gut, wie sie schon ist, beziehungsweise am besten noch besser zu machen, damit wir alle in der Zukunft überall problemlos laden können. Familie habe ich auch, Kinder auch, nicht so viele Autos oder gar kein Auto im Moment, eher gerade Bahn- und Carsharing-Fahrer.

Katja (8:30)

Ja, vorbildlich! Alex, du bist der, der sofort erkennbar bei Audi zu verorten ist, zumindest optisch jetzt im Hintergrund. Magst du dich auch nochmal kurz vorstellen?

Alex (8:40)

Ja genau, vielen Dank. Mein Name ist Alexander Schuller. Ich bin jetzt seit etwas über drei Jahren bei Audi im Produktmarketing, jetzt Connected Car. Wir haben ja auch den Fokus auf das Thema E-tron Systemangebot, weil wir halt unseren Kunden nicht nur ein Auto anbieten möchten, sondern auch die ganzen Themen, die schon angesprochen wurden, rund um das Laden herum auch adressieren wollen und müssen. Also halt das Laden als solches, als Vorgang so einfach und auch so angenehm, hoffen wir auch in Zukunft, wie möglich zu machen. Das ist ja leider noch relativ kompliziert zum Teil, was natürlich zum einen von der Anzahl der Ladepunkte, das Finden des Ladepunkts, die Qualität der Ladevorgänge und so weiter. Mit all diesen Themen beschäftigen wir uns hier

und haben halt auch entsprechend das - wie man das so schön nennt - Ökosystem rund um das Fahrzeug, um den Audi E-tron und auch die nächsten Elektrofahrzeuge, die wir als Audi AG bringen werden, entsprechend aufgebaut. Genau. Mein persönliches Thema ist eher der E-tron Charging Service. Das ist unser Fahrstromanbieter, unsere Ladekarte, wenn man so will, für all unsere Audi Kunden, die das öffentliche Laden ermöglicht. Und dort bin ich auch zum Beispiel mit Simon in einem Projekt tätig, wo wir ...

Simon: Funktioniert top, muss ich ganz ehrlich sagen.

Alex: Das freut mich sehr, wenn du da positive Erfahrungen gemacht hast. Das deckt sich mit der Feedback, das wir von den meisten Kunden bekommen. Das ist eine sehr gute Sache. Natürlich gibt es auch andere Themen, wie gesagt, aber da sind wir auch dran, das kontinuierlich zu verbessern. Also sei es zum Beispiel Routenplanung oder Status-Updates und solche Themen. Genau. Und um das abzuschließen, privat, ich habe auch eine junge Familie, bin auch elektrisch unterwegs aus Überzeugung, weil ich finde, das hilft mir auch in meiner Arbeit sehr stark, wenn ich dann als Kunde auch unterwegs bin, ja.

Katja (10:21)

Chris, du hast es schon so ein bisschen angedeutet, das Benzin war dir schon irgendwie, ich weiß nicht, qua Geburt, aber zumindest qua Führerschein im Blut. Aber irgendwann hast du mal die Kurve genommen und bist elektrisiert worden. Magst du mal ein bisschen erzählen, was der Auslöser für dich war? Weil ich habe so das Gefühl, dass viele ja Elektromobilität gar nicht erst ausprobieren, vielleicht aber tun sollten, weil selbst wenn solche Menschen, die so

benzinbegeistert wie du mal waren, auf einmal auf Elektro gehen, dann muss es ja irgendwelche Gründe dafür geben.

Chris (10:49)

Ja, also ich war zunächst nicht Benzin-begeistert, obwohl ich auch den Benzingeruch an der Tankstelle nach wie vor mag, sondern eher motoren- . Also wir sind ja damit aufgewachsen, wir als Jungs, Baujahr 85 jetzt zum Beispiel in meinem Fall. Und natürlich Motorsound stand ja seit jener Zeit für Potenz, für Ingenieurskunst. Und seit 2016, im September, ist meine Tochter auf die Welt gekommen und ich habe immer schon, also ab dem Zeitpunkt, wo ich das konnte, Performance-Fahrzeuge gefahren mit großem Sound. Und irgendwann habe ich gesagt, okay, jetzt muss, weil ich mich da schon konfrontiert sah mit dieser Thematik, jetzt muss ich auch mal was machen, weil immer nur diese Philosophie zu verfolgen, die anderen machen schon und ich schließe mich irgendwann mal an, das ist immer so der Weg des geringsten Widerstandes. Und man wählt sowieso schon oft den Weg des geringsten Widerstandes im Alltag, weil man halt sehr viel Stress hat und man macht halt mal Dinge, die sind nicht so nachhaltig. Und ich wollte mal einfach etwas tun, wo ich sage, hey, jetzt schiebe ich mir mal selber den Riegel vor, das, wo ich am meisten beitragen kann, weil ich viel fahre, ist ein Elektroauto zu kaufen, statt sowas zu fahren. Das habe ich dann auch getan. Das war auch ein großer Step vom 400-PS-m-BMW zum Nissan Leaf, der neuesten Generation. Und ja, dann habe ich das noch mit meinem Kanal begleitet und der Hintergrund war einfach, dass ich gesagt habe, es fühlt sich immer anders an, wenn man dann das Kind hat, als sich reinzudenken, ein



Kind zu haben. Und ich habe gesagt, okay, ich möchte Teil dessen werden, dieser Early Birds, die da das in die Wege leiten wollen, weil wenn es keiner kauft, dann kann es sich auch nicht entwickeln. Klar haben wir mega große Kapriolen noch mit Ladenetz-Infrastruktur, dem ganzen Zeug, was hier auch sicherlich noch Thema sein wird. Die Kompromisse einzugehen, dann funktioniert das halt auch nicht. Dann wird das nie voranschreiten. Und ich wollte Teil dessen werden, deswegen habe ich mich dafür entschieden. Dann kam mein zweites Auto, das war der BMW i3s oder ist es nach wie vor. Und ich stehe jetzt wieder vor einer Kaufentscheidung als Langstreckenfahrzeug, weil ich auch im nächsten Step Flüge vermeiden möchte. Ich bin sehr viel bei Fahrveranstaltungen von diesen ganzen neuen Autos, die es noch nicht gibt. Und da wird immer hingeflogen. Und das will ich nicht mehr. Ich habe mir gesagt, ich mache das mit dem Elektroauto, kostet mich mehr Zeit. Kompromiss klar. Ich muss meistens am Vorabend schon weg von meiner Familie, statt eben am nächsten Morgen hinzufiegen. Aber von nichts kommt nichts. Und deswegen ist das so meine Geschichte bisher. Und der nächste Wagen wird dann aber auch eine größere Klasse Fahrzeug von Batteriekapazität, Preisregion, alles, weil ich halt auch wirklich komfortabel reisen möchte. Und das, was ich schon als Kompromiss eingehe, möchte ich dann so zeiteffizient wie möglich machen. Und da kommt für mich aktuell in der Welt der Elektromobilität nur Tesla oder Audi E-tron in Frage. Eines wegen Infrastruktur und das andere wegen der enormen Ladegeschwindigkeit. Und ich habe mit beiden sehr viel Erfahrung und deswegen ist es das und vorweggenommen für einige Zuschauer,

warum nicht ein Hyundai Ioniq. Mir reicht er doch auch, sagen viele. Aber mir reicht das nicht, weil ich möchte auch schnell an mein Ziel kommen und wieder zurück. Ja, das ist so meine Geschichte. Ausschlaggebender Punkt war meine Tochter und jetzt umso mehr die zwei Kinder, die noch kommen.

Katja (13:56)

Ja, ich finde das ganz spannend, weil es ist ja immer so, dass wir alle mit so ein bisschen unserem Kistchen und Kästchen arbeiten. Und glaube ich viel mehr erreichen würden, auch in Sachen Klimakrise, wenn wir einfach mal miteinander reden und wie du schon sagst, einfach mal die ersten Schritte machen. Also diese Perfektion, die immer verlangt wird von allen, dass man dann kein Fleisch mehr essen darf, nicht mehr fliegen darf und so weiter. Also jeder muss ja irgendwie trotzdem sein Leben gestalten und jede. Und da finde ich es halt gut. Trotzdem muss ich auch sagen, ich werde mittlerweile sehr oft gefragt, ob ich Kinder habe, weil ich mich so um eine kinderfreundliche Zukunft kümmerge. Ich finde es halt schon gut, dass ihr drei Herren anscheinend transferiert, dass es da Kinder gibt und dass es halt eine Welt ist, die wir übergeben müssen. Ich habe bei vielen das Gefühl, die stehen vom Frühstückstisch auf und dann dreht sich irgendwas im Gehirn und dann machen sie weiter wie bisher. Und das ist, glaube ich, was, wo wir ganz schön noch dran arbeiten müssen. Alex, dein Fahrzeug ist ja jetzt eben schon mal gefallen und sorgt anscheinend ja auch für Begeisterung. Was ist denn jetzt genau der Unterschied zu anderen? Also wenn sich jetzt jemand mit eurem Fahrzeug auseinandersetzt, was bietet ihr mehr, dass jetzt so ein Car Maniac tatsächlich euch neben einen

Tesla stellt und die Entscheidung zwischen diesen beiden Fahrzeugen fallen wird?

Alex (15:13)

Also ich denke, das ist zum einen natürlich die sportliche DNA, wie es so schön immer hier heißt bei Audi und die, ja, sage ich mal, kraftvolle oder emotionale Fahrweise, die wir beim Elektroantrieb doch auch umgesetzt haben, vor allem auch beim E-tron. Jetzt gibt es ja auch die S-Modelle. Das hat natürlich mit Effizienz nicht mehr viel zu tun, aber natürlich etwas mit den Themen, wenn es darum geht, tatsächlich auch, sage ich mal, Leute für die Technologie zu begeistern, das mit einem, ich sage mal, Premium-Produkt zu tun und auch die Mittel dafür zu haben, das eben, ich sage mal, in einem etwas höheren Segment auch wirklich zu ermöglichen oder umzusetzen. Weil da hat man halt nun mal, weil die Autos halt auch ein bisschen teurer sein dürfen, mehr Möglichkeiten, das zu erreichen. Ich denke, beim Audi...

Chris (15:51) Aber Alex, darf ich dich da was fragen?

Alex: Ja, gerne!

Chris: Angeknüpft an das, was du gerade sagst, weil das ist so ein Punkt, den spreche ich immer wieder an. Und um auch zu zeigen, dass ich keine Markenbrille an habe und auch nicht von den Autoherstellern gezahlt werde, was viele Hater immer so sagen, um gewisse positive Sachen zu sagen. Eine Sache stört mich am E-tron, die mich tatsächlich in dieser Kaufentscheidung immer hin und her wirft. Es ist tatsächlich, was du gesagt hast, diese Dynamik, die Kraft, das ist genau das, was mir beim E-tron fehlt. Weil wenn du den I-Pace nimmst, also es gibt ja dieses Trio Jaguar I-Pace, Audi E-

tron und Mercedes EQC, das sind drei Premium-SUVs. Und alle, also I-Pace und auch EQC, haben deutlich, deutlich bessere Fahrleistungen, trotz gleicher Motorleistung. Und ich frage mich, warum Audi es nicht gestört hat, so sehr gestört hat, zu sagen, hey, wir lassen uns nicht vom EQC abhängen, auch wenn der EQC natürlich kaum zugelassen wird, also seid ihr am Ende die Gewinner. Und ihr seid trotzdem die Gewinner, weil ihr müsst ja wohl einiges richtig machen, dass ich trotzdem darüber nachdenke, obwohl es mich sehr stört, dass mich halt ein I-Pace auf der Autobahn wegdrücken kann. Ich bin halt so, ich bin halt da noch so ein Junge und über Tesla braucht man gar nicht mehr zu sprechen, was Fahrdynamik angeht, lenkdynamisch. Also warum ist ein E-tron so viel behäbiger als diese Konkurrenzfahrzeuge. Und das S-Modell kann ja nicht die Lösung sein, weil der E-tron, den ich mir zum Beispiel konfiguriert habe, um mal zu gucken, wie man da preislich ist, der liegt ja schon bei 112.000 Euro. Wenn ich jetzt den S nehme, der kostet halt dann ungefähr 135, so mit Ausstattung ähnlich. Also das kann ja nicht die Lösung sein, zu sagen, ja, wenn du so Fahrleistungen willst, ähnlich wie bei Tesla, dann musst du halt 135.000 Euro E-tron S nehmen. Wieso ist das so?

Alex (17:39)

Gut, das ist natürlich auch eine Frage. Aber ich hätte jetzt ehrlich gesagt, aber das ist vielleicht auch meine persönliche Beurteilung, nicht das Gefühl, dass wir so viel weniger Fahrdynamik haben als ein EQC oder vor allem ein I-Pace. Also das verstehe ich ehrlich gesagt persönlich nicht so, aber du hast natürlich mehr Erfahrung, was vielleicht diese Fahrzeuge angeht. Grundsätzlich muss ich sa-

gen, dass wir auch noch einen anderen wichtigen Pfeiler haben, nämlich dass wir eine hohe Verarbeitungsqualität und hohen Fahrkomfort irgendwie in die Fahrzeuge einbringen. Und diese Verarbeitungsqualität oder auch die Komfortsysteme, die wir da an Bord haben, nicht nur die, da haben wir sicherlich auch noch ein paar Themen, die wir adressieren müssen in Zukunft, um das Fahrzeug insgesamt leichter zu machen. Das würde sicherlich auch für die Fahrdynamik was bringen. Da können wir sicherlich noch was tun. Aber ich glaube, es ist wichtig, auch diese Ansprüche, gerade in so einem Oberklasse-Fahrzeug oder C, D, so wie das hier heißt, auch gut zu adressieren. Und da haben wir bisher sehr, sehr gute Reviews bekommen. Also das ist mit Abstand eines der leisesten und entspanntesten Autos für die Langstrecke, die es gibt. Also ich kenne nichts Vergleichbares. Da kann ich jetzt aus meiner Erfahrung beim I-Pace jetzt auch nicht so viel abgewinnen, aber gut, muss jeder für sich selbst beurteilen. Beim EQC, soweit ich das sagen kann, haben sie auch einen guten Job gemacht, aber irgendwie, ja ... Gut, jetzt im Null, vielleicht in der Stadt kann man uns da im Drag Race abhängen, aber da hinten raus, glaube ich, haben wir die Nase vorn. Ich glaube, das ist ein persönlicher Geschmack vielleicht auch. An der Ladesäule machen wir das sowieso, das müssen wir aber auch, muss man ganz ehrlich sagen. Aber das ist wirklich super.

Katja (19:15)

Aber das ist ja schon eine spezielle Nutzergruppe, die Chris jetzt hier, glaube ich, darstellt. Also wenn du sagst, du willst...

Chris: Ja, ja.

Katja: Ne, Warte! Wenn du sagst, du willst Flüge ersetzen und hast dadurch ein anderes Reiseverhalten mit dem Auto, dann kann ich das ja durchaus nachvollziehen. Ich komme gleich zu dir, Simon. Ich muss mal eben den Nerd-Talk hier so ein bisschen unterbrechen. Habt ihr denn Hinweise, und das wäre dann vielleicht doch mal eine wichtige Aussage, oder auch Chris mit deiner, ich fahre Autos, die es vielleicht nie geben wird, gibt es denn auch mal eine Tendenz, ein bisschen kleiner und städtisch tauglicher zu werden? Weil wenn wir ehrlich sind, mit so einem E-tron in der Stadt zum Bäcker fahren, muss ja vielleicht nicht so sein. Also hast du das Gefühl, da gibt es jetzt auch Entwicklungen, wo man ein bisschen realistischer mit der Alltagsmobilität umgeht? Oder geht es eher in dieses Premium-Segment, Marge abschöpfen und so weiter?

Chris (20:09)

Ja, voll. Kann ich natürlich auch verstehen, weil die Elektroauto-Entwicklung viel Geld kostet und der E-tron beweist, wie viel Entwicklung da reingesteckt worden ist, auch wenn die Tesla-Jungen natürlich immer sagen, ja, der kann ja gar nichts im Gegensatz zum Tesla. Aber ich sehe aktuell nichts, was, also ich sage mal so, für die Masse gibt es ja was. Weil ich meine, die Masse der Elektroautos denkt nachhaltig, effizient. Da gibt es ja diese tollen Fahrzeuge, Hyundai Ioniq, Nissan Leaf, BMW i3, also all diese Fahrzeuge. Aber alles wird nicht abgedeckt wie beim Verbrenner, weil beim Verbrenner kriegst du ja auch ein Fahrzeug, das zum Beispiel enorm sportlich ist. Also wir nehmen jetzt mal so ein Familienkombi E63 S AMG Mercedes. So, das Ding hat 612 PS, den kannst du aber trotzdem mit 9 Litern über die Autobahn fahren und deine Kinder

oder deine Schwiegermutter sitzt neben dir und merkt gar nicht, dass sie in einem der schnellsten Autos der Welt sitzt. Und das heißt, da ist alles drin. Platz, Komfort, Effizienz, wenn man es mal damit zum Vergleich setzt, was vor 10 oder 20 Jahren so ein Auto verbraucht hat, und Sportlichkeit. Und das gibt es hier nicht, weil wenn ich Sportlichkeit will, Effizienz einigermaßen und Ladeinfrastruktur kann ich nur Tesla nehmen. Und wenn ich die maximale Verarbeitungsqualität will, sensationelle Ladeleistung, Reisetauglichkeit, dann bleibt nur der E-tron. Der EQC lädt nicht so schnell, der Jaguar I-Pace schon fünfmal nicht so schnell. Also bleiben immer nur so einzelne Alternativen, die dann aber für die Masse auch nicht greifbar sind, weil sie einfach zu teuer sind. Und ich sehe da absolut momentan keine, ja jetzt kommt der ID 4, der Enyaq Skoda kommt, der ID.3 ist ja schon da, jetzt, allmählich Polestar. Aber das ist ja dann auch nicht das Auto, was mich abholt, weil viele meiner Zuschauer fragen mich, wäre der Enyaq nichts für euch? Und ich sage, nein, weil mir fehlt da dieser Bums. Ich bin halt Car Maniac, autoverrückt, der Name kommt nicht von irgendwo. Und ich bin, wenn ich alleine auf der Landstraße fahre, möchte ich diese schiere Power des Elektroautos, an die der Verbrenner nicht rankommt, weil ich habe meinen sehr schnellen Verbrenner hergegeben und möchte diese Emotionen nicht aufgeben, nur weil ich jetzt ein Elektroauto fahre. Also Elektroauto fahren ist kein Langweiler, muss kein Langweiler-Abo sein. Und das ist eben der Punkt, weswegen für mich solche tollen Autos wie der Skoda Enyaq nicht in Frage kommen, weil mir da halt einfach dieses „Wham!“ fehlt, dass ich einfach so mal, Daddy hat Spaß, wenn er alleine ist.

22:30

Alex: Ja gut, ich glaube, wenn du...

Chris: Keine Ahnung.

Alex: Wenn du von allem nur das Beste willst, dann bleiben natürlich auch nur wenige Autos. Das ist ganz klar. Und dann haben die auch einen Preis. Also es geht natürlich nicht irgendwie, das mega komfortable Auto, die Riesenreichweite, die Fahrdynamik und alles und dann zum ...

Chris: Ja, aber von allem das Beste kriegst du ja nicht.

Alex: Naja, das Bestmögliche, hast du zwei zur Auswahl, musst du dich entscheiden.

Katja: Irgendeinen Tod muss er sterben.

Chris: Ja, beim E-tron stirbst du den Tod der Effizienz. Beim EQC oder I-Pace halt die Ladegeschwindigkeit. Irgendwo stippst du immer einen Tod.

Alex: Ich glaube, das ist so ein bisschen auch die Physik.

Chris: Klar, gut, aber Tesla schafft das ja auch irgendwie. Also da stirbst du den Tod der hohen Leasing-Raten. Also es ist immer irgendwie, ja, ne. Aber für die Masse ist das uninteressant. Das muss ich schon dazu sagen. Ich weiß, was die Masse denkt. Und die Masse denkt, mein Gott, hat der Probleme. Aber ich zähle nur das auf, was vielleicht noch einigen Menschen durch den Kopf geht, die deswegen gegen die Elektromobilität noch sind, nicht gegen, aber nicht tausendprozentig überzeugt, weil sie die eierlegende Wollmilchsau nicht haben können.

Katja (23:35)



Ja, aber ich glaube tatsächlich, dass es auch, wenn wir ehrlich sind, also erst mal ist es für dich ja neben dem Wumms und Papa hat Spaß, ist es ja auch ein Arbeitsgerät. Also du arbeitest ja auch mit diesem Material. Ich glaube halt nur, was wir halt brauchen, ist wirklich eine Reflektion von unseren Automobilitäten. Ich glaube da, ich habe ja dieses Wort von #Maximaleventualbedarf geprägt, weil ich glaube tatsächlich, dass das momentan, ich meine, ich wohne hier in Hamburg Almsbüttel, wer da alle jetzt gerade sich solche Range Rover hinstellt, die werden halt einmal die Woche, nämlich samstags bewegt, weil sie wahrscheinlich an den See fahren oder so, keine Ahnung. Und das sind natürlich Sachen, wo wir auch irgendwie in andere Verhandlungen einsteigen müssen. Tesla ist aber ein gutes Beispiel insofern, als dass der Typ ja, man kann ja von ihm halten, was man will, aber er treibt ja jetzt vielleicht nicht mehr so, aber eine Zeit lang die ganze Industrie vor sich her und hat einfach mal so ein Lade-Infrastruktur-System dahin gebaut, wo er das haben wollte. Und Simon ist ja mit seiner Firma jetzt dabei, eigentlich einen Gap zu schließen, um den wir uns hätten auch eher kümmern können. Also diese Lade-Infrastruktur hätte ja auch vor zehn Jahren schon mal angefangen aufzubauen. Also vor allen Dingen mit diesem, wenn dann doch glaubwürdigen Ziel, dass eine Million Elektroautos fahren soll. Also wie gehst du da vor? Also ich habe jetzt schon verstanden, ihr beiden habt da auch ein Projekt zusammen, Alex und du. Was macht ihr denn da genau?

Alex (24:57)

Also ich baue die Ladeinfrastruktur jetzt nicht selbst. Ich könnte es mir auch gar nicht leisten, die hinzustellen. Das kann scheinbar nur

ein Tesla und Elon Musk. Der hat, glaube ich, genug Bargeld auf der Tasche oder entsprechend andere Quellen, das aufzubauen. Und ich glaube, das ist einfach das Problem, dieses Henne-Ei-Problem. Es muss bedarfsgerecht aufgebaut werden und man kann auch nicht so viel vorweg greifen. Tesla hat natürlich jetzt erst mal einige Standorte sich gesichert, ein großes Netz aufgebaut und auch mit gewissen Lockangeboten, gerade im Bereich Destination Charger, sich da einige Standorte gesichert, weil es komplett kostenlos war, komplett subventioniert. Das muss man sich erst mal leisten können. Der restliche Markt ist für dich dann ein öffentlicher Markt, ein freier Markt. Und das, was Tesla baut, ist eher so die Apple-Welt. Du kaufst dir das iPhone und dann kaufst du auch dein Leben lang alle anderen Geräte, sei es die Earpods, sei es das Ladegerät und jedes kleine Adapterkabel für 30 Euro, wieder nur bei Apple. Alle anderen, gerade zum europäischen Markt, haben ein Roaming, haben ein öffentliches Netz. Da ist natürlich dann ein bisschen mehr Abstimmungsbedarf, Schnittstellen, technische Schnittstellen, wirtschaftliche Schnittstellen und so weiter, wo man dann eben das zusammen aufbaut und meiner Meinung nach dann auch ein Stück weit nachhaltiger aufbaut, weil einfach jeder das Netz auch vom anderen nutzen kann. Und das, was Audi da zum Beispiel tut, ich meine, die haben ein klasse Fahrzeug, aber das klasse Fahrzeug alleine macht keinen Sinn. Sie brauchen auch eine Ladeinfrastruktur, die muss da sein. Aber sie bauen sie auch nicht selbst. Und wer anders soll draußen sagen, naja, ich baue jetzt mal auf gut Glück ganz viel Ladeinfrastruktur in der Hoffnung, dass in zehn Jahren ein E-tron rauskommt. Macht natürlich keiner. Und da

hat Tesla natürlich einen ganz anderen Stand, die sagen, okay, das sind unsere Planungen fürs Fahrzeug, das sind unsere Planungen für die Ladeinfrastruktur, geschlossenes System. Die eine Abteilung spricht mit der anderen, dann funktioniert es auch mit dem Charger, dann funktioniert es auch mit der Kommunikation. Ganz andere Sache. Aber das, was da draußen gerade gebaut wird, ist auf jeden Fall das, was in Zukunft auch genauso gut funktionieren wird, da bin ich von überzeugt. Bisschen höherer Abstimmungsbedarf, bisschen höherer Integrationsbedarf. Aber wir werden ein Ladenetzwerk haben, wo eben auch das kleine Start-up, was ein kleines Fahrzeug für die Innenstadt baut, genauso dran laden können wird.

Katja (27:14)

Chris, du hast es ja eben schon angedeutet, du bist ja auch schon jetzt länger elektrisch unterwegs und wir wollten ja so ein bisschen auf diese ganzen Vorurteile gucken. Wie hat sich denn deine Mobilität geändert? Musst du jetzt jedes Mal, wenn du irgendeine Autoreise antrittst, panisch Google Maps bemühen, ob du das mit deiner Reichweite hinbekommst? Also bekommt man über die Zeit dafür ein Gespür? Weil ich habe das Gefühl, wir haben gar kein Gespür mehr für die Automobilität, die wir tun. Wir wissen gar nicht, wie viele Kilometer das sind. Wir fahren nach Navi und kommen dann irgendwann an und es kann uns nichts passieren, weil ja überall Tankstellen sind. Und jetzt auf einmal müssen wir reflektieren, was wir vorhaben, was unsere Wege sind und müssen das irgendwie planen. Kannst du den Leuten da die Angst nehmen, dass sie

irgendwann auf der Autobahn stehen und keinen elektrischen Sprit mehr haben?

Chris (27:57)

Ist die Frage jetzt an Alex oder an mich?

Katja: An dich.

Chris: Ach so, okay. Beziehungsweise eigentlich dachte ich ja Simon. Ja, ich... Definitiv, ohne Planung geht es nicht. Ganz einfach deswegen, wenn du auf Nummer sicher fahren willst, fährst du mit Planung. Ich kann ja da als Beispiel unsere Toskana-Fahrt von vor zwei Wochen bringen. Wir sind ja erst vor einer Woche zurückgekommen mit dem Audi E-tron Sportback 55 quattro. Und auch um mal auszuprobieren, habe ich alles auf Video dokumentiert, wird es auch eins geben, um den Leuten zu zeigen, was erwartet dich als Familie mit einer schwangeren Frau, die auch nicht so gerne reist, mit einer vierjährigen Tochter. Kinder werden ungeduldig. Wie ist es mit der Ladenetz-Infrastruktur? Italien ist jetzt nicht gerade, bekleckert sich da nicht gerade mit Ruhm, was das angeht. Und man muss es planen. Also nur mit einem Tesla musst du es nicht. Da setzt du dich rein und egal, wo du hinfährst, hast du halt das vorge schlagen und fertig. Hier musst du schon gucken. Und das liegt einfach daran, dass es nicht an Ladesäulen mangelt, sondern an Abrechnungsmodellen und an Apps. Das heißt, wenn du in die Tschechei fährst, nach Prag zum Beispiel, habe ich mit meiner Frau auch mal gemacht, mit dem i3, gibt es auch ein Video davon, da musste ich zum Beispiel eine separate App runterladen, wo ich meine Kreditkarteninformationen eingeben musste, damit ich an deren Netz laden kann. Es ist natürlich nervig für einen, der vom

Verbrenner kommt und erst mal so ein Overkill. Also ich kann jetzt nicht sagen, ich setze jetzt meinen Schwager, der null mit Elektroautos am Hut hat, in einen E-tron, in einen Renault Zoe und sage, fahr jetzt mal von hier bitte nach Kalabrien, da wo die Familie meiner Frau herkommt, fahr jetzt mal da runter, mach einfach mal. Das wäre der Tod für den, der würde ausrasten, weil er nicht wüsste, wo kann ich laden, warum kann ich da laden, warum kann ich da nicht laden, was muss ich runterladen, wie viel kostet das? Durch den einen Anbieter kostet es zwei Euro, durch den anderen 15. Und deswegen musst du dich vorher informieren, damit du dich selber nicht verarschst am Ende. Und MBW hat da jetzt den Schritt gemacht seit dem 1. September, dass man bald in ganz Europa, zunächst mal in drei Ländern außer Österreich, Schweiz, Deutschland, für einheitlich 39 Cent laden kann, an jeder Säule meistens. Das ist schon ein guter Schritt und andere Anbieter werden da nachziehen. Also es ist sehr viel Bewegung drin und es wird komplett anders sein in fünf Jahren. Die Gegner, die das kritisieren, müssen der ganzen Sache nur Zeit geben. Leute, wir machen das noch nicht mal seit zehn Jahren mit der Elektromobilität. Aber in der Momentaufnahme muss man Geduld mitbringen, sauviel Erfahrung und Wissen, damit man sich so wie ich jetzt reinsetzt für vorgestern, für die Fahrveranstaltungen, egal welches Auto, und sagt so, ich fahre jetzt nach Wolfsburg, aber mit dem Elektroauto. Und mach jetzt nicht groß rum, du musst deine Apps kennen, die du nutzt, „A Better Routeplanner“, wo du dann guckst, okay, wo sind die Ladestops eingeplant? Meistens ist es dann aber auch nicht so. Das heißt, du musst unterwegs deinem Fahrprofil

entsprechend noch mal überlegen, macht das jetzt Sinn, so wie der das vorgeschlagen hat? Weil ich hatte hier einen Stau, das hat meinen Durchschnittsverbrauch runtergezogen. Ich würde eigentlich doch noch zu dem anderen Charger kommen, zu dem ich nicht gekommen wäre, hätte ich keinen Stau gehabt. Also lauter solche Sachen. Du bist permanent am Planen. Nur der Unterschied ist, wenn du dich darauf einlässt und das mal eine Weile machst, ist es so wie, ich weiß nicht, für einen Artisten, bei dem das dann halt irgendwie kommt automatisch und du nicht mehr so leidest unter diesen Überlegungen. Aber am Anfang tust du das und bist natürlich auch überfordert. Abenteuerlust, die muss man definitiv für die Elektromobilität mitbringen. Gar keine Frage.

Simon (31:25)

Naja, also ich würde sagen, wir haben dort auch genau in diese Kerbe geschlagen und bieten eigentlich für die Kunden auch da Erleichterung an. Also das geht natürlich beim Routenplaner los, der jetzt auch, sagen wir mal mit Online-Informationen, endlich auch die Routen gut dem Kunden anbieten kann und auch reagieren kann oder besser als es zu Beginn war auf jeden Fall. Da haben wir einen guten Schritt nach vorne gemacht und für den E-tron Charging-Service haben wir eigentlich auch genau dieses Paradigma pro Land aufgegriffen, dass wir keine Preisverwirrung haben, sondern eben einheitliches Pricing pro Land, soweit das irgendwie möglich ist und natürlich in unserem Dienst für den natürlich schnell ladenden E-tron IONITY zu besonders günstigen Konditionen anbieten können. Ich denke, das ist auch eine der Stärken unseres Ladedienstes, wo wir den Kunden auch direkt weiterhelfen

können, wenn es um dieses Thema, wo kann ich denn sicher auch mit guter Qualität und zuverlässig nachladen, wenn ich auf der Langstrecke bin. Und da passiert sehr viel im Aufbau.

Chris (32:23)

Kann man wirklich überall mit eurer Karte. Mit eurer Karte habe ich es wirklich in Italien an der schäbigsten Ladesäule, hat es einfach funktioniert mit der E-tron Karte und es war wirklich top. Ich habe auch viel an Ionity tatsächlich geladen und da fliegst du jetzt natürlich erst recht, aber es ist wirklich top. Also gerade heute, als der Wagen abgeholt wurde, der E-tron, habe ich mir gedacht, hey verdammt, diese E-tron Ladekarte ist schon etwas Feines.

Katja (32:45)

Ich bin ja hier die Doofe, ich darf ja die doofen Fragen stellen. Was heißt denn E-tron Ladecard? Also habt ihr irgendwie, habt ihr Kooperation, stellt ihr selber Säulen auf? Oder was muss ich mir da als Mensch, der noch nicht so unterwegs ist, darunter vorstellen?

Simon (33:00)

Letztendlich ist es ein Fahrstrom-Angebot, also letztendlich eine Ladekarte für alle E-tron oder alle Audi-Kunden, die ein Fahrzeug mit Stecker haben, sag ich mal. Also auch genauso Plug-in-Hybrid-Fahrer und Web-Fahrer der Marke Audi. Das ist der E-tron Charging-Service, um, ich sag mal: Leute, die vielleicht von unseren konventionellen Fabrikaten wechseln möchten, halt zu dem Thema abzuholen und ein sauberes Angebot zu haben, das auch Sicherheit vermittelt oder vor allem eine gute Abdeckung und Qualität bietet. Außerhalb der Tesla-Welt, sag ich mal. Also das war der Anspruch. Ich denke, da haben wir ein gutes Projekt mit den Kollegen

hier auf die Beine gestellt. Also ich hoffe und sehe auch, dass es gut angenommen wird. Also von daher, wir haben halt natürlich Vorzüge. Es gibt andere Anbieter. Wir sind natürlich nicht die günstigsten, weil wir halt auch eine Mischkalkulation anstellen müssen, zusammen mit unseren Partnern, mit denen wir den Dienst anbieten. Da hat die EnBW sicherlich jetzt, sag ich mal, auch ein bisschen Subventionsbedarf in manchen Ländern. Je nachdem, wie es auch abrechnungstechnisch ist, das ist nicht ganz einfach. Es gibt Länder, die machen das ja auf Minutenbasis. Das ist auch dann so vorgeschrieben, auch wenn die EnBW oder wir oder wie auch immer als Fahrstrom-Anbieter die Kilowattstunden auf die Rechnung schreibt. Das ist leider alles noch ein ziemliches Abrechnungsthema, das die Komplexität jetzt auch gerade zumindest hinter den Kulissen ziemlich hoch treibt. Aber wir arbeiten ja auch alle daran. Man sieht es ja auch. Eine Konkurrenz ist natürlich da. Die EnBW ist ein bisschen für uns natürlich dann gut und schlecht. Je nachdem. Als Hersteller ist es natürlich super. Sie haben ja auch den E-tron öfter bei uns vor der Ladesäule, bei sich vor der Ladesäule muss man sagen. Auf der anderen Seite haben wir natürlich auch dann die Relation zu unserem Ladedienst, wo wir natürlich eigentlich im direkten Wettbewerb stehen würden. Also es ist, ich würde sagen, wesentlich positiv. Das kenne ich auch persönlich aus meiner Vergangenheit.

Katja (34:47)

Simon, ihr tragt ja im Unternehmensnamen Grün. Und da würde ich gerne wissen, woher das kommt, dass das Grün ist. Und ja, wie ihr, weil das ist natürlich auch ein Punkt, der immer wieder An-



griffsfläche bietet. Der Strommix macht es ja auch irgendwie auf Dauer. Auch da ist ja diese Ungeduld, dass Leute schnell sagen, ja, das ist ja alles schön und gut mit eurer Elektromobilität. Die ist lokal emissionsfrei, aber momentan ist es meist ja immer noch aus Braunkohle oder wie auch immer Strom. Also spielt das bei euch auch eine Rolle, das Thema?

Simon (35:20)

Also lange Geschichte, wo der Name herkommt. Das Grün ist da aber schon ein Stück weit mit Absicht drin. Aus meiner Sicht muss Mobilität wieder grün werden. Sie war lange Jahre grün, weil wir sind gelaufen, wir sind geritten und sowas. Irgendwann hat jemand das Auto erfunden und dann war da erst mal eine Zeit lang nicht mehr allzu viel Grün dran. Ich glaube aber, mit der Elektromobilität haben wir eigentlich die einzige Möglichkeit, das wieder grün zu bekommen. Weil wir wollen nicht wieder zurück dahin, dass jeder ein Pferd im Haus hat oder nur noch laufen können. Wir wollen uns bewegen. Die Mobilität muss sozusagen gewahrt werden. Aber ich glaube, die Elektromobilität ist der einzige Weg. Und natürlich müssen wir das Ganze mit Ökostrom versorgen. Was man, glaube ich, ganz klar sagen muss, es geht nicht ohne irgendwelche Einschnitte. Wir brauchen Stromkabel, wir brauchen Überlandleitungen, wir brauchen irgendwo die Erzeugung. Klar, ohne das geht es nicht. Wir können nicht sagen, wir wollen uns genauso frei in der Welt bewegen, nur eben elektrisch. Aber wir haben dafür keinerlei Einbußen in irgendeiner Form. Die Fahrzeuge machen auch einen gewissen Lärm, wenn sie an mir vorbeifahren, auch wenn es viel, viel weniger ist. Die brauchen auch Platz. All das haben wir genau-

so. Aber ich glaube, ein großes Stück der Nachhaltigkeit kann zurückgewonnen werden. Und aus meiner Sicht ist die Elektromobilität, die batterieelektrische Mobilität da der einzige sinnvolle Weg mit der jetzigen Technologie, die wir eben da draußen haben. Und das ist eigentlich auch das, was mich bei dem Thema antreibt. Ich wollte ursprünglich was mit erneuerbaren Energien machen. Ich bin da irgendwie so ein bisschen in diese Sparte reingerutscht und hängen geblieben. Das ganze Thema Ladeinfrastruktur macht aus meiner Sicht ziemlich viel Spaß, das aufzubauen, weil es eben was ist, was uns die nächsten Jahre einfach begleiten wird, Jahrzehnte hoffentlich begleiten wird, wo wir eben unsere neue Mobilität darauf aufbauen. Das brauchen wir im Endeffekt an jeder Ecke und dann natürlich auch mit Ökostrom.

Katja (37:10)

Ich habe heute gerade Zahlen gelesen, BYD, das sind ja die Hersteller unter anderem von diesen riesigen elektrischen Busflotten in China. Die verzeichnen einen unglaublich großen Absatz an Verbrennern wieder. Also es ist natürlich jetzt, morgen ist Autogipfel, wie gesagt, es ist natürlich jetzt auch so eine Art von Kipppunkt. Natürlich sagen auch Leute, wenn ich jetzt Elektromobil fahren wollen würde, es sind lange Lieferzeiten, es ist gar nicht so möglich umzusteigen. Ich habe vier Webinare beim Bundesverband Taxi moderiert, die auch überlegen, wie müssen wir uns umstellen. Weil Taxifahren ist ja auch nochmal was anderes als individuellen Pkw fahren. Du musst ja auch irgendwie dann das einplanen, will heißen, so ähnlich wie Chris ja schon gesagt hat, es ist ein bisschen was für Abenteuerlustige. Aber Chris, ich würde dich gerne fragen, du

hast ja gesagt, es haben ja auch schon erstaunliche Menschen, wo du gedacht hast, die steigen nie auf Elektromobilität, ihr Mindset geändert oder ihre Haltung. Hast du denn Tipps, wo diese Punkte liegen, dass Menschen doch Elektromobil fahren, obwohl sie das vielleicht für sich total nicht in Betracht gezogen haben?

Chris (38:17)

Ich glaube, das ist eine Frage eines authentischen Verkäufers, der ich da in dem Moment bin. Und Authentizität passiert in der Elektromobilität nicht dadurch, also Authentizität definiert sich nicht dadurch, das zu sagen, was eine große Zuschauerschaft hören will oder eine Gruppe dieser Zuschauerschaft, sondern dadurch, ehrlich darüber zu reden, was man wirklich davon hält und wie man es persönlich macht. Und ich lasse die Leute ja sehr stark daran teilhaben. Und die Leute merken bei mir, und das ist der Grund, warum es gibt ..., es kommen ja jetzt tausend Elektroauto-Kanäle, sprießen jetzt aus dem Boden wie Pilze. Und ich sehe ein Scheitern in den meisten, die sich darauf fixieren, wirklich mit YouTube nur noch Geld zu verdienen, weil sie diese Elektromobilität ..., sie puschen sie zu sehr. Also sie versuchen, die Elektromobilität so zu verkaufen, wie sie im Auge eines jeden intelligenten Menschen eben noch nicht ist. Und Authentizität ist es, weil der, der den Elektro vorher nicht wollte und mir dann schreibt, hey Chris, ich finde deine Videos toll, ich habe zwar noch nie kommentiert, jetzt mache ich es mal, wir haben uns den, was hat der bestellt? E-Corsa war das, glaube ich. Den E-Corsa bestellt auf Basis deines Videos und auf Basis deiner Videos, weil er sich herangetastet hat und es dann gemacht hat, weil er von mir hört, dass ich ehrlich bin, weil ich zum

Beispiel sage, hey, wenn du in Schwabing, München-Schwabing, in der Innenstadt wohnst, keine Lademöglichkeit hast zu Hause und bei der Arbeit, wäre ich töricht, dir das Elektroauto zu empfehlen, weil es bringt nichts, wenn ich es tue. Du kaufst es, verkaufst es dann wieder, bist wütend und wenn wir lauter solcher Leute haben, dann ist dieses Kontra-Buschfeuer noch größer, statt lieber Leuten zu sagen, hey, du kaufst dir, spricht nichts dagegen, aber du, warte noch ein bisschen damit. Und diese Ehrlichkeit zeigt ihnen, okay, da kann er dann auch abwägen für sich, okay, der hat jetzt gesagt, er hat nach Wolfsburg mit dem E-tron zweimal 25 Minuten geladen, das heißt, er hat 50 Minuten verloren, ist aber 160 kmh gefahren und die eine Pause hätte ich sowieso gemacht, auch mit Verbrenner, ergo hat er eigentlich nur eine halbe Stunde verloren. Damit kann ich leben, weil der Typ mich nicht anlügt, er redet es nicht schön, indem ich dann bei der zweiten Pause sage, ja, diese zweite, dritte, vierte, fünfte Pause ist so toll, weil man trifft so viele Gleisgesinnte und endlich kann ich wieder ein bisschen Gymnastik machen. Keiner hat so einen Scheiß gemacht damals mit dem Verbrenner - Gymnastik an der Ladesäule oder sich an der Tankstelle unterhalten, na, fahren Sie auch diese Klasse, ja, schöne Felgen, ja, wir sind auf dem Weg nach Frankreich, ne, zur Großmutter, das hat keiner gemacht damals und jetzt wird es so künstlich erzeugt, um irgendeinen Grund zu finden, warum es ja doch so toll ist, stehen zu bleiben. Und ich spreche das an und ich sage in meinem Video, Leute, diese Pause hätte ich mir jetzt gern gespart, die erste war okay, weil ich weder Gymnastik machen will, ich habe da noch extra Gymnastik gemacht, das Video kommt dann, um zu zeigen,

wie dämlich das aussieht. Ich habe Liegestütze gemacht, mich so gestretcht, die im Rasthaus sind, und da haben sie gedacht, was für ein Vollidiot. Und ich wollte einfach nur mal zeigen, wie dämlich das ist. Und das ist aber die Authentizität, die es braucht, für Leute sich entscheiden, sie sollen entscheiden, ob es zu ihnen passt anhand meiner Videos, nicht ich soll es ihnen einprägen, manipulativ. Und das ist das Problem, und das ist das Problem allgemein der Elektromobilität, glaube ich auch, dass sehr Viele so rosarot sind und die Leute merken, dass man Vieles versucht, schön zu reden.

Simon (41:39)

Ich gebe mal so ein paar CPOs, mit denen ich zusammenarbeite, mit, dass sie dir so ein paar Fitnessgeräte da hin bauen. Was brauchst du denn? Vielleicht ein paar Hanteln oder so was? Kann man da hin bauen, es gibt ja so öffentliche Fitnessplätze.

Chris: Latzug, das kann man zu Hause nicht nehmen.

Simon: Vielleicht so nebenbei: DC-Charger dran, irgendwie direkt.

Chris: Dann hast du wenigstens was, was du in der Hand hältst und machst und stehst nicht dämlich da und stresst dich so selber. Das ist wirklich keine schlechte Idee, auch wenn es ein Scherz war wahrscheinlich.

Simon: Ach wer weiß, vielleicht macht es ja jemand.

Katja (42:07)

Und gleichzeitig wieder Strom einspeisen. Das ist dann das, was da direkt wieder stattfindet.

Chris: Genau.

Katja: Es ist sehr kurzweilig mit euch, deswegen haben wir noch genau sieben Minuten.

Simon: Oh nein.

Katja: Und da würde ich euch Drei mal bitten, und ich fange jetzt einfach mal bei Alex an, weil er bei mir links oben im Fenster ist.

Was ist so deine Vision oder dein Bild, Deutschland in fünf Jahren, Automobilität, Mobilität an sich, hast du da etwas, auf das du zu steuern möchtest, wovon du träumst, wo du sagst, das ist realistisch oder auch unrealistisch? Was meinst du, sollte in diesen fünf Jahren passiert sein?

Alex (42:43)

Also ich würde mich freuen, wenn wir die Elektromobilität, so wie sie auch geplant ist, tatsächlich umsetzen können. Also dann 40, 50 Prozent Marktanteil zum Beispiel in der VW-Gruppe haben, um diese Technologie tatsächlich auch an den Mann und die Frau zu bringen und diese Transformation wirklich voranbringen. Also ich sehe jetzt auch, dass man die Menschen dazu auch in die Fahrzeuge bringen muss. Wir machen das zum Beispiel bei uns über das Mitarbeiterladen auch oder die günstigen Angebote für manche Fahrzeuge, damit die Leute das erleben und auch gerade vielleicht in so einer Firma wie hier ihre Vorurteile so gegen die Technologie abbauen durch die eigene Erfahrung. Das ist sehr, sehr wichtig. Und ich denke, da passiert jetzt auch gerade sehr viel, auch durch die Kollegen von VW, den ID.3 und all das, dass die Elektromobilität auch wirklich in Deutschland und in den deutschen Köpfen nach all den Problemen, die es auch mit Diesel und so weiter auch gerade hier gab, auch sich wirklich als neue Technologie etabliert. Ich und die Kollegen arbeiten ja auch, und alle auch hier im Podcast, irgendwie ein bisschen mit dran, dass das passiert, aber auch, dass

die Qualität besser wird, weil nur dann kommen die Leute, wie Chris das auch meinte, auch wirklich von sich auf die Technologie aus zu. Weil wenn das Erlebnis ständig schlecht ist, dann habe ich auch keinen Grund, irgendwie zu wechseln. Das andere Thema ist natürlich, okay, was kann man da grundsätzlich an Mobilität tun? Kann man auch was On-Demand-mäßiges machen? Audi hat da auch zum Beispiel auch ein paar Projekte in der Richtung, aber da hat VW natürlich noch ein bisschen mehr die Nase vorn bei diesen Themen, Intermodal oder On-Demand-Mobility und so. Da sind wir eigentlich auch mit dabei. Ich denke, wichtig ist, dass man das Thema automatisiertes Fahren vielleicht dann weiterdenkt. Da passiert auch schon sehr viel, um dann, sage ich mal, die Auslastung der Fahrzeuge mittelfristig zu erhöhen. Das wird auch für den Gewerbe- oder Geschäftskontext, glaube ich, sehr wichtig werden, weil, ich sage mal, Zeit auch ein Luxusgut wird oder ist oder wie auch immer. Wir jetzt auch erleben gerade durch das Tele-Working und so, dass diese ganze Transitzeit, die wir vorher hatten, ja eigentlich nicht so richtig gut nutzbar war. Und dass wir das auch, wenn wir wieder anfangen, uns fortzubewegen durch hoch-automatisiertes Fahren und so weiter, doch wieder nutzbare Zeit bleibt, weil wir trotzdem einen Termin irgendwo haben oder so. Das hat dann natürlich weniger was mit Emotion zu tun, aber sicherlich was mit Effizienz und, sage ich mal, die Möglichkeit, das Auto als Teil eines Systems, auch in die Energiewirtschaft zum Beispiel, besser zu integrieren und für die Nutzer einfacher nutzbar zu machen. Also einfach als Ökosystem, als vernetztes Fahrzeug wirklich stabil aufzubauen. Und das fünf Jahre, das sind im Fahr-

zeugalter nicht so eine lange Zeit, muss man leider sagen. Das heißt, das muss man alles schon jetzt auf die Schiene bringen. Das tun wir auch. Und ich hoffe, dass wir auch die Möglichkeiten und die Zeit dafür haben, weil Corona hat uns jetzt, die Industrie natürlich auch Ressourcen gekostet oder da muss man sich dann halt neu fokussieren. Aber das ist vielleicht auch gut.

Katja (45:28)

Ja, ich fand das einen wichtigen Hinweis von dir, weil ich war schon ein bisschen entsetzt, dass Herr Diess seine Mitarbeitenden in höheren Rängen mehr oder weniger zwingen muss, elektromobil unterwegs zu sein. Also hat er ja auch eine kleine Ansage, glaube ich, gemacht. Simon, dann würde ich dich mal bitten, was wäre dir wichtig? Welche Schrauben müssen gedreht werden, um deine Vision von in fünf Jahren, wie es am besten sein sollte, zu erreichen?

Simon (45:52)

Ja, wie Alex, glaube ich, schon sagte, fünf Jahre ist echt knappe Zeit. Gerade jetzt Thema Infrastruktur-Aufbau. So ein Ladepark hat, glaube ich, eine Laufzeit von knapp einem Jahr, bis der gebaut ist. Kleinere Infrastruktur natürlich auch schneller, wenn es irgendwie die Wallbox an der Ecke ist oder die kleine Ladesäule. Aber das sind nicht so lange Zeiten. Aber ich glaube, was wichtig wäre, ist tatsächlich eine stärkere Integration: Fahrzeug und Infrastruktur. Bisher sind das zwei getrennte Welten. Das eine ist das Mobile, das andere ist das Statische am Straßenrand, ganz verschiedene Industrien, ganz verschiedene Player, die da am Markt sind. Das muss aber integriert werden. Das, was uns vorhin schon berichtet wurde vom Car Maniac, du fährst los und du musst ein-



fach unterwegs im Kopf laufend umplanen, dass das nicht mehr passiert. Dass du dich reinsetzt, du fährst, das Auto sagt dir, okay, da hinten ist dein Ladestop, die Ladesäule habe ich dir schon mal vor-reserviert, du wirst ankommen können, das wird frei sein, da gibt es noch neben einen Kaffee, den du trinken kannst oder was auch immer nach deinen Bedürfnissen, da müssen wir hin. Ich meine, das wird auch schon diskutiert, wo jetzt gerade so Branchengremien darüber diskutieren, es sind sogar schon Themen danach, wie, dass ich mir da schon die Energie vor-reserviere, die Ladesäule schon mal vor-klimatisiert wird, damit sie auch mit maximaler Leistung sofort bereitsteht, solche Themen. Aber bis das eben in so einem weitläufigen System, irgendwie in einem gewissen Standard, der dann auch am Ende funktioniert, übergreifend, bis das umgesetzt wird, da sind fünf Jahre verdammt knappe Zeit. Und ich hoffe, dass in fünf Jahren wir da schon ein ganzes Stück weiter sind, wahrscheinlich noch nicht ganz so weit, dass es jetzt komplett ganz flüssig, diese ganzen Detail-Use-Cases läuft, aber ich glaube, es wird deutlich besser laufen. Und ich glaube, die Leute, die jetzt noch zweifeln, werden sich auch dann schon in ein Auto setzen können und einfach mal nach Italien fahren. Und vielleicht darf ich dazu noch abschließend ..., wenn ich jemanden, der noch nie getankt hat, in ein Auto setze und sag, fahr mal nach Italien, muss ich auch vorher schon mal mit einer Tankstelle auseinandergesetzt haben. Also ich glaube, das ist auch auf der einen Seite Gewöhnung, auf der anderen Seite ist es aber auch eben technologischer Fortschritt, den wir da einfach erleben.

Katja (47:57)

Ich glaube tatsächlich, dass fünf Jahre eigentlich nicht viel Zeit sind, aber ihr alle seid Väter und ich glaube, Kinder, die sich fünf Jahre entwickeln, das ist schon viel Zeit. Wie ist denn Car Maniac in fünf Jahren mit drei oder mehr Kindern unterwegs? Also wie siehst du die Welt in fünf Jahren? Wie werden vielleicht auch deine Kinder ..., welche Mobilität werden sie gestalten?

Chris (48:21)

Also ich knüpfe an an dem, was Simon gesagt hat. Und ich glaube, das einzig Wichtige ist nicht, dass wir jetzt sprunghaft in fünf Jahren alles erreichen und jetzt haben wir noch nichts, sondern dass die Leute wenigstens eine Entwicklung sehen. Und eine Entwicklung wäre in erster Linie, dass man - ich weiß gar nicht, ob das möglich ist - eine Vereinheitlichung von Preisen schafft. Weil das wird immer der Kontrapunkt sein, immer der Vergleich. Wir haben alle sehr viel Stress im Alltag, alle haben zu tun. Kinder, Arbeit, man hatte einfach keinen Bock, und das verstehe ich, sich auch nochmal zusätzlich nach seinem Auto zu richten und anzufangen, Ladepreise zu studieren. Die sind immer anders, und dann werden sie geändert, dann werden sie erhöht, dann werden sie gesenkt. Sondern es sollte so sein wie beim Benzinpreis. Und auch beim Tanken, du gehst hin, hast eine EC-Karte und zahlst das damit. Und es kostet ...

Simon: Und der Preis schwankt täglich. Der Preis schwankt täglich, beziehungsweise noch besser. Du fährst um die Ecke und du ärgerst dich, dass du da hättest fünf Cent weniger bezahlen müssen.

Chris: Ja, Fünf Cent, aber nicht drei Euro weniger pro Kilowattstunde. Also, verstehst du, das ist eben der Punkt. Die Schwankun-

gen sind nur so, beim Benzin sagt man so, ja, okay, Mist, jetzt hätte ich für fünf Cent weniger tanken können. Bei der Elektromobilität ist es so, shit, jetzt habe ich mit New Motion geladen, da habe ich jetzt wieviel gezahlt - 35 Euro? Hätte ich jetzt mit NDW geladen oder bis vor kurzem mit Maingau hätte ich nur 11 gezahlt. Und da ist viel zu groß die Gap. Und darüber berichten Leute und da denken sich Leute, okay, das ist, also die, die das beobachten, das ist mir viel zu krass, dieses eine und andere Extrem. Und das gibt es ja beim Tanken nicht.

Simon: Mir ist das beim Tanken zu krass, muss ich sagen, aber ich möchte dich nicht laufend unterbrechen.

Chris: Nee, also, es ist, ja, beim Tanken, also ich habe mich beim Tanken nie darüber ärgern müssen, bei der Elektromobilität schon. Und ich finde, dass es einfach nur wichtig ist, dass eine Vereinheitlichung und eine Vereinfachung allen voran, bei dem Bezahl-System ist, dass diese ganzen Milliarden Apps abgeschafft werden. Eine App, wo meinetwegen alle Anbieter ihre Möglichkeit haben, das da reinzupacken und dass man damit zahlt, das einfach nur hinhält, wie an der Kasse. Das kann so schwierig nicht sein. Und wenn das nicht gelingt, dann wird ... Die Elektromobilität wird gewinnen am Ende, bin ich mir ziemlich sicher, so wie damals mit Kutsche und Verbrenner. Damals haben die Kutschenfahrer auch gesagt, das wird sich nie durchsetzen. Wo soll ich das denn tanken? Und heute haben wir überall Tankstellen. Aber es wird viel langsamer gehen, als es gehen könnte, wenn man das alles pusht. Das, was du machst, Simon, dass das mehrere machen, dass man das stärker macht und vereinheitlicht, dass man sich da mal hinsetzt

und Regularien dafür schafft. Es darf nicht hier 79 Cent die Kilowattstunde kosten und hier aber nur 10. Das ist eine viel zu große Gap. Und auch ich weiß oft nicht, wie viel es hier oder hier kostet. Deswegen entscheide ich mich für einen Ladenetz-Anbieter, mache es mit dem. Manchmal bin ich dem aber ausgeliefert, woanders zu laden. Und da muss ich mich erst mal kurz ... dann gucke ich selber, dass ich mir sage, okay, mit was lade ich jetzt hier am besten? Und das sollte eigentlich nicht sein. Weil es kostet dich noch zusätzlich Komfort, weil du steckst ja nicht schon an und lädst und guckst erst dann, sondern du guckst erst und lädst dann. Unterwegs kannst du es ja nicht machen bei Handynutzung. Also das ist so ein Rattenschwanz, einfach.

Katja (51:19)

Danke. Ich glaube, wenn du mein Fitness-Trainer wärst, Chris, dann wäre ich schon sehr viel sportlicher, als ich es heute bin. Und ich mag auch, dass du die ganze Zeit mit einer Giraffe spielst. Das war ein sehr schönes Gespräch mit euch. Ich wünsche euch noch einen schönen Abend. Danke für eure Zeit. Und ich hoffe, wir machen alle an unseren jeweiligen Hebeln was dafür, dass es eine bessere Mobilität gibt und am besten weniger Abgase. Ich wünsche euch noch einen schönen Abend.

Alle: Ciao! Danke! Ciao!

Katja: Tschüss!

Alle: Tschüss! Tschüss!

(51:45)