

Tesla und die Bedienungsanleitung

15.06.2018 11:17 von Sabine Fritz (Kommentare: 0)

In Deutschland sind viele Arbeitsplätze von der Automobilindustrie und deren Zulieferer abhängig. Und im Rückschluss somit auch viele Technische Redaktionen.

Und nun wird das Ende des Verbrennungsmotors ausgerufen.

Eine aktuelle Studie des Fraunhofer-Instituts kommt zu dem Ergebnis, dass jeder **elfte Arbeitsplatz** in der Automobilindustrie und sogar **jeder Zweite** in der Antriebstechnik wegfällt. Neu entstehende Stellen durch Techniken der E-Fahrzeuge sind hier bereits herausgerechnet.

Berichtet wird allerorts über die diesbezüglich massiv bedrohte Spezies der Ingenieure und Mechaniker. Das graue Mäuschen Redakteur wird hier mal wieder geflissentlich übersehen. Dabei kann die Disruption der Branche auch ihn mit voller Wucht treffen.

Nimmt man beispielsweise eine Anleitung eines Tesla zur Hand zeigen sich die Auswirkungen für den Redakteur deutlich.

Viele Teile sind hier nicht mehr beschrieben, da sie in einem Elektrofahrzeug schlicht und ergreifend nicht mehr verbaut werden. Der ganze Verbrennungsmotor mit Zylindern, Kolben und Einspritzsystem, dazu das konventionelle Getriebe, Gangschaltung, Auspuffanlage, Abgasreinigungsanlage und Katalysator. Und auch die ganzen peripheren Teile des Motors entfallen: Pumpen, Schläuche und Behälter für Wasser und Öl, alle möglichen Ventile, Lichtmaschine, Steuerkette, Keilriemen, Zahnriemen, Kühler, Kühlergrill und viele Sensoren, welche den Motor und die Kraftstoffverbrennung überwachen. Die Dokumentationen dieser Teile könnten schon bald **antike Auslaufmodelle** sein.

Eine zentrale Rolle für den Redakteur spielt hierbei eben die Tatsache, dass Elektroautos deutlich weniger Teile enthalten als traditionelle Verbrenner.

So ist beispielsweise ein Achtzylindermotor aus 1 200 Teilen aufgebaut, ein Elektromotor aus nur 17 Teilen.

Als weitere Konsequenz bedeutet dies: Gute Nachrichten für den Verbraucher und schlechte für Werkstattbesitzer und Technische Redakteure. Denn die E-Mobilität sorgt dafür, dass der

Wartungsaufwand deutlich sinkt. Weniger Bauteile und gleichzeitig mehr verschleißfreie Bauteile bedeuten weniger Wartung, bedeuten folglich auch weniger erforderliche Wartungsdokumentationen.

Das Handbuch des Fahrzeugs selbst ist nur die Spitze des Eisbergs.

Denn der größte Teil der Wertschöpfungskette des Verbrenner-Endprodukts – etwa 75 % – wird von Zulieferern erbracht. Somit trifft es eben auch deren Dokumentationsabteilungen.

Dieser **Branchenwandel** ist aktuell in den meisten Redaktionen jedoch noch nicht zu spüren. Tesla und Co. sind noch weit weg und man ist gefangen in der Alltagsarbeit, befasst sich mit Layout und der Deadline einzelner Dokumente. Und wiegt sich mit einer gewissen Erfolgs-Lethargie häufig in Sicherheit.

Beim Blick in die **Zukunft** sollten Redakteure in der Automobilindustrie und deren Zulieferer weder in Panik verfallen, noch die Augen vor dieser Entwicklung verschließen. Sie sollten spätestens jetzt damit beginnen umzudenken, sich in Position zu bringen, um für das jeweilige Unternehmen unverzichtbar zu werden.

Einen Kommentar schreiben