

## Neues aus dem Mittleren Westen: Stars und Entschuldigungen

Von Jens Meiners

**Das erste Publikumswochenende liegt hinter der North American International Show (NAIAS) in Detroit. Begonnen hatte die Messe mit Entschuldigungen. Nicht den Elektro-Van Budd-E, der auf der CES in Las Vegas für Furore sorgte, hatte Volkswagen mitgebracht, sondern eine Litanei von Entschuldigungen. Volkswagen entschuldigte sich ein ums andere Mal für den Diesel-Skandal, der von der US-Umweltbehörde weiterhin in beispielloser Weise ausgebeutet wird, um sich in Szene zu setzen.**

Da war es geradezu erfrischend, dass VW-Chef Matthias Müller in einem am Vorabend aufgezeichneten Interview die unterstellte böse Absicht rundheraus abstritt. Doch dahinter steckte keine Strategie und keine konsequent durchgehaltene Linie – und so diente das Interview als Steilvorlage für diejenigen, die sich weiter empören wollten. Das in der Vergangenheit zur Schau gestellte Selbstbewusstsein von VW wirkte auf dem Problem-Markt USA immer schon ein wenig deplatziert, aber der Gestus totaler Zerknirschung steht den Wolfsburgern noch weitaus schlechter.

Das Debüt der Tiguan-Studie GTE Active Concept wurde von der trüben Stimmung überschattet. Ohnehin wird auf dem US-Markt eine andere Variante mit längerem Radstand und größerem Innenraum verkauft werden.

Immerhin blieben die Konzernmarken Audi und Porsche von der Diskussion verschont. Porsche zeigt die Spitzenmodelle des 911er, deren Modellbezeichnung (Turbo) nur noch als historische Anspielung zu deuten ist, denn mit Turboaufladung glänzen dort inzwischen auch die Einstiegsvarianten.

Audi sorgte mit der Studie „H-tron“ für eine der nicht so häufigen Überraschungen auf dieser Messe, die noch bis zum Sonntag, 24. Januar 2016, dauert. Dabei handelte es sich im Grunde nur um eine Umwidmung der IAA-Studie „E-tron Quattro“. Die Anspielung auf

ein vollelektrisches Serienmodell ist unmissverständlich; es soll ab 60 000 Euro kosten.

Eindrucksvoll ist vor allem das futuristische Interieur, mit dem Audi einen Ausblick auf ein völlig neues Bedienkonzept gibt; es soll erstmals in der nächsten Generation des A8 verbaut werden. Auch die Scheinwerfertechnik der Studie beeindruckt, die Anwendungsmöglichkeiten für LEDs, OLEDs und Laserlicht sind weit vielfältiger als die nur schleppend angepassten gesetzlichen Vorgaben. Währenddessen ist beim Exterieur-Design von Audi noch keine überzeugende Strategie erkennbar. Der neuvorgestellte A4 Allroad wurde noch aus der Ära Egger übernommen, und auch der „H-tron“ erzeugt leider keinen großen Appetit auf die kommende Serienvariante.

Wie aus einem Guss präsentierte sich hingegen der Daimler-Konzern. Hier dominierte die neue E-Klasse, die nicht nur mit eleganter Außenhaut, sondern auch mit effizienten Antrieben, anspruchsvollen Assistenzsystemen und einem sensationellen Interieur überzeugt. Der wenig originellen Kritik, die E-Klasse ähnele nunmehr stilistisch der C- und S-Klasse, entgegnet die Stuttgarter, genau dies sei bei den Kernmodellen der Marke beabsichtigt.

Der SLK mutiert zum SLC – und nimmt gleichzeitig das Ende der AMG-Sportmodelle vorweg: Diese figurieren nämlich in Zukunft als reine AMG-Typen – so wie der Mercedes-AMG SLC 43, der bis vor kurzem noch als Mercedes-Benz 450 SLC AMG geplant war. Die neue Nomenklatur soll sukzessive auf alle aktuellen AMG-Sportmodelle ausgerollt werden; das entsprechende Derivat der E-Klasse soll demnächst als E43 lanciert werden.

Die Tochtermarke Smart, eigentlich nur an der Ost- und Westküste präsent, trat in Detroit mit eigenem Stand auf. Die Geste ist bemerkenswert vor dem Hintergrund einer Entscheidung des BMW-Konzerns: Mini glänzte durch Abwesenheit. Aus München ist zu hören, dass man sich in Zukunft auf einige wenige Messen beschränken wolle; Mini kopiert damit die Strategie von Luxusmarken wie Jaguar, Bentley oder der Konzernschwester Rolls-Royce. Ob das funktioniert, bleibt abzuwarten; intern wird die Entscheidung kontrovers beurteilt.

Gut angekommen ist der BMW M2, ein Kompaktstportler, der das Zeug zum Kultauto hat. Als historische Reminiszenz dient der 2002 Turbo, jenes fast unfahrbare und schwer verkäufliche Spitzenmodell der 02er-Baureihe, das dem Hersteller wegen der aggressiven Spiegelschrift auf dem Frontspoiler einst sogar eine Erwähnung im Bundestag eintrug.

Die schwächste Vorstellung unter den Detroit "Big Three" gab Chrysler ab:

Konzernchef Sergio Marchionne hatte nicht viel mehr als die neueste Generation des altbewährten Minivans zu bieten. Es darf als gesichert gelten, dass die „Pacifica“ genannte Raumlimousine – anders als ihr Vorgängermodell – nicht mehr unter dem altherwürdigen Lancia-Label nach Europa kommen wird. Derzeit profitiert der Fiat-Chrysler-Konzern vom extrem niedrigen Ölpreis, doch die erfolgreichen Jeep- und Ram-Modelle sind die falsche Antwort auf die kommenden, dirigistischen Vorgaben zum Spritverbrauch.

Während Chrysler mit Technik von gestern antritt, liefert GM mit dem vollelektrischen Bolt EV den Beweis, dass in der E-Mobilität tatsächlich noch reichlich Potential steckt. Pfiffig gezeichnet, leistungsstark und mit hoher Reichweite könnte der Bolt den einen oder anderen Kunden von einem Wechsel überzeugen, zumal auch hier hohe Subventionen fließen, um den Kaufpreis auf ein akzeptables Niveau zu drücken.

Eine Überraschung war das Coupé Avista, mit dem die Rentner-Marke Buick versucht, ihr Image aufzupolieren. Die auf der GM-Alpha-Plattform basierende Studie wirkt so gefällig wie uninspiriert; für die Schwestermarke Opel dürfte sie wenig Bedeutung haben. Der Cadillac-Stand wurde geprägt von der Limousine CT6 und dem Crossover-SUV XT5. Das Problem der Marke: Ein Exterieur-Design, das etwas angestaubt wirkt – und so fiel der CT6 als neues Modell kaum auf.

Ganz im Gegensatz zum neuen Lincoln Continental, der schräg gegenüber als Serienmodell gezeigt wurde und ein Star der Messe wurde. Im Gegensatz zu Cadillac, wo der Schwerpunkt auch auf hoher Fahrdynamik liegt, setzt Lincoln auf eine traditionell amerikanische Form von Luxus. Und das kommt gut an: Mit seiner klassisch-konservativen Form, verspielten Details und opulentem Interieur zog der Continental wohlwollende Blicke auf sich. Etwas enttäuschend war der Stand bei Ford: Der Mondeo, der in den USA auf die Bezeichnung Fusion hört, bekommt ein Facelift und einen 330 PS starken V6-Turbomotor, der hoffentlich auch nach Europa kommt.

Zu einem kleinen Triumph für den Designer Henrik Fisker wurde die Präsentation des Supersportwagens VFL Force 1 auf Basis des Dodge Viper. Im Vorfeld und aufgrund einer Skizze hatte Fiskers früherer Arbeitgeber Aston Martin per Klage versucht, den Messeauftritt des Force 1 zu verhindern; es handele sich, so die empfindlichen Briten, um ein Plagiat. Davon ist, nachdem die Öffentlichkeit den Force 1 in Augenschein nehmen konnte, keine Rede mehr; Aston Martin hat sich blamiert.

Mit europäischen Spitzenmanagern will Korea den Anschluss nach ganz oben schaffen. Albert Biermann, bis vor kurzem bei der BMW M GmbH im Sold, ist im Hyundai-Konzern

für Hochleistungs-Themen zuständig; der frühere Lamborghini-, Seat- und Bentley-Chefdesigner Luc Donckerwolke dürfte in wenigen Jahren Peter Schreyer als Konzern-Designchef beerben. Unterdessen steht die Sub-Marke Genesis für den Sprung in die Luxusklasse. Was in Detroit unter der Bezeichnung G90 zu sehen war, ist allerdings kaum mehr als ein netter Versuch; das Design ist enttäuschend konventionell – bis auf die misslungene Proportion.

Weitaus besser ist den Kollegen der Schwestermarke Kia ihre Geländewagen-Studie Telluride gelungen, die uneingeschränkten Premium-Charakter besitzt. Hoffentlich können sich die Koreaner zu einer Serienfertigung dieser vielleicht gelungensten Studie der Messe entschließen.

Einen Geländewagen wie den Telluride könnte man sich auch bei Volvo vorstellen, wo der S90 den Messestand dominierte. Die elegante, kühl gezeichnete Luxuslimousine leidet allerdings an ihrem eingeschränkten Motorenprogramm: Gab es den Vorgänger noch mit fünf, sechs oder acht Zylindern, so werkeln unter der Haube des S90 in allen Leistungsstufen wenig standesgemäße Vierzylinder-Aggregate.

War der Kia Telluride das überzeugendste Concept Car auf dieser Messe, so gebührt die Krone bei den Serienfahrzeugen wohl dem Lexus LC500, mit dem die Japaner geradezu ein stilistisches Meisterstück geliefert haben. Gerechnet haben mit einem derart überzeugenden Modell nur wenige Beobachter, und vor allem der BMW 6er sieht neben dem Lexus-Coupé geradezu alt aus. Die Toyota-Nobelmarke hat wieder ein Flaggschiff.

Auch der Honda-Ableger Acura brillierte mit einer ungewöhnlich gelungenen Design-Studie: Das Precision Concept – mit klarem Exterieur und extrem modernem Interieur – könnte der in einigen Segmenten kaum noch wahrnehmbaren Marke neues Leben einhauchen.

In einer ähnlichen Situation wie Acura befindet sich die Nissan-Tochter Infiniti. Das neue Q60-Coupé ist gefällig, bis zu 406 PS stark und unterstreicht den sportlichen Anspruch der Marke, deren Formel-Eins-Engagement es an Bezug zur Serie fehlt.

Während sich Volkswagen kritischen Nachfragen nach dem Diesel-Konzept stellen musste, spielte das Thema bei den asiatischen Herstellern keine Rolle. Dort gibt es keine Diesel, außer beim Pickup Nissan Titan – und über Nutzfahrzeuge spricht man in den USA im Zusammenhang mit Emissionen selten. Gerade Toyota, Wegbereiter der komplizierten und teuren Hybrid-Technik, konnte sich heuer in der Rolle des Visionärs sonnen, dessen Prophezeiungen sich zu erfüllen beginnen.

Doch diese Rechnung hat man vielleicht noch ohne den Kunden gemacht. Der fragt nicht nur weiterhin leistungsstarke Ottomotoren nach, sondern auch in den USA zunehmend nach Dieselmotoren. Deshalb stehen nicht nur bei Chevrolet, sondern auch bei Jaguar Land Rover neue Selbstzünder vor der US-Markteinführung. Bei beiden Marken denkt man gar nicht an eine Verschiebung oder eine Neuausrichtung der Strategie. Und auch nicht an Entschuldigungen. (ampnet/jm)

## Bilder zum Artikel

---



Mercedes-Benz E-Klasse

---



Mercedes-Benz E-Klasse

---



Mercedes-Benz E-Klasse

---



Mercedes-Benz E-Klasse

---



Mercedes-Benz SLC.

---



Mercedes-Benz SLC.

---



Mercedes-Benz SLC.

---



Audi A4 Allroad Quattro.

---



Audi A4 Allroad Quattro.

---



Audi H-Tron Quattro Concept.

---



Audi H-Tron Quattro Concept.

---



Audi Cockpit.

---



Audi Cockpit.

---



Fisker Force 1 V10.

---



Fisker Force 1 V10.

---