

Exklusiv: Ein Blick nach Indien zu den Autos des Jahres

Von Karl Reinold

Europa stagniert, die USA sind volatil, China wächst und bleibt langfristig die große Unbekannte. Die Industrie richtet ihr Augenmerk zunehmend auf Südamerika, Russland - und Indien. Gerade auf dem südasiatischen Subkontinent sind die Hürden beträchtlich: Es fehlt an einem gut ausgebauten Hochgeschwindigkeitsnetz, die Verkehrsverhältnisse in den Großstädten sind chaotisch. Und die Massenmotorisierung durch das Billigauto Tata Nano ist vorerst gescheitert: Das frugale Mobil dient in Indien vorwiegend als Zweit- und Drittwagen. Trotzdem nimmt die Autobebgeisterung zu: Die „Car and Bike“-Show des Privatsenders NDTV gehört zu den populärsten Sendungen des Landes, die Formel 1 feiert große Erfolge.

Eine elfköpfige Jury unter der Leitung des Fernsehmoderators Siddharth Vinayak Patankar hat im Dezember sämtliche Neuerscheinungen auf dem indischen Markt auf Herz und Nieren geprüft. Die Testfahrten (<http://www.youtube.com/watch?v=kDq86TsO9uA>) fanden auf der von Hermann Tilke entworfenen Buddh-Rennstrecke im Südosten der Metropole Delhi statt. Zur Jury gehörten unter anderem der F1-Fahrer Karun Chandhok, der ADAC-GT-Rennfahrer Aditya Patel, Ashok-Leyland-Vorstand Dr. V Sumantran sowie - als einziges internationales Mitglied - der deutsche Motorjournalist und Auto-Medienportal-Mitarbeiter Jens Meiners.

Zu den Kuriositäten des indischen Marktes zählt der hohe Dieseleanteil; sogar Kleinstwagen wie der Chevrolet Spark werden mit Turbodieseln angeboten. Die Inder legen Wert auf Effizienz, und die Regierung hat bislang darauf verzichtet, die Kosten für den Selbstzünder in EU-Manier durch rigide Abgasvorschriften in stratosphärische Höhen zu treiben. Eine weitere Besonderheit sind die Einstiegsmodelle, die speziell auf den dortigen Markt abgestimmt sind. Dazu gehören der Mahindra Verito Vibe, ein Dacia Logan mit Schrägheck, der Ashok Leyland Stile, ein Nissan Evalia mit drehmomentoptimierter Maschine und der Honda Amaze, ein unterhalb des Jazz positionierter Kleinstwagen mit Stufenheck-Karosserie.

Vergangene Woche wurden im Rahmen einer industrieweit beachteten Gala im Taj Hotel in Delhi die Gewinner der einzelnen Kategorien annonciert: „NDTV Car of the Year“ ist der Hyundai Grand i10. Der in Europa nicht angebotene Koreaner, eine verlängerte Variante des i10, glänzt mit hochwertigen Materialien, gutem Komfort und einem optionalen, drehmomentstarken Turbodiesel. Das Modell hat im unteren Marktsegment enormes Potential. Gleichzeitig wurde der Grand i10 zum „Entry Hatchback of the Year“ gewählt.

„Subcompact Sedan of the Year“ ist der Honda Amaze. Die kompakte Stufenheck-Limousine gefällt mit drehfreudigen Motoren und präziser Verarbeitung, geht allerdings mit uninspiriertem Design auf Nummer Sicher. Den Titel „Midsize Sedan of the Year“ holt sich Skoda Octavia. Gute Fahrleistungen, sportliche Straßenlage und hervorragende Verarbeitung zeichnen den kühl gezeichneten Tschechen aus.

„Entry Premium Car of the Year“ ist die Mercedes-Benz A-Klasse. Der Bestseller aus Stuttgart konnte sich mit seinen Allround-Qualitäten gegen den dynamisch-nervösen BMW 1er und den Crossover Vovo V40 Cross Country durchsetzen. „Performance Car of the Year“ ist der Audi RS5, auf Straße und Rennstrecke noch überzeugender als der fast übermotorisierte Mercedes-Benz E63 AMG und der im Vergleich deutliche abfallende Audi S6.

In der Kategorie „Sports Car of the Year“ stach der Jaguar F-Type V8S mit seinem berausenden V8-Klang und futuristischem Design den Porsche Cayman S aus – und sicherte sich gleichzeitig den „Design of the Year“-Award.

„Supercar of the Year“ ist der Audi R8 V10 Plus. Er war in dieser Kategorie ohne Konkurrenz. Der Ford Ecosport gewann den Titel „Sub-Compact SUV of the Year“. Der pfeifige Crossover, der bald auch nach Deutschland kommt, konnte sich auch den „Viewer's Choice“-Award sichern. Der Nissan Terrano ist „Compact SUV of the Year“. In Indien verbirgt sich dahinter eine hochwertigere Ableitung des Dacia Duster, die sich gegen den teuren Honda CR-V durchsetzte.

Die Auszeichnung „Premium SUV of the Year“ ging an den Range Rover Sport. Er ist nach Ansicht der Jury weitaus dynamischer als der zweitplatzierte Mercedes-Benz GL. „MUV (Van) of the Year“ ist der Ashok Leyland Stile. Diese Ableitung des Nissan Evalia zeichnet sich durch einen durchzugsstarken Motor aus und konnte sich gegen locker gegen den Chevrolet Enjoy durchsetzen.

Den „Green Award“ holte sich der Mahindra e20. Es handelt sich um eine

Eigenentwicklung des Mahindra-Konzerns mit modernem Design, die aber kaum automobilen Standards genügt. Bei 90 km/h ist Schluss. Zur „Technology of the Year“ wurde der 1,0-Liter-Ecoboost-Motor von Ford gekürt. Der hocheffiziente, vibrationsarme Drei-Zylinder-Benziner mit Turboaufladung hat die Jury überzeugt – als Alternative zu den dort sehr beliebten, kompakten Turbodieseln. (ampnet/kr)

Bilder zum Artikel



„NDTV Car of the Year“-Award: Ford Ecosport.



Verleihung der „NDTV Car of the Year“-Awards.



Verleihung der „NDTV Car of the Year“-Awards.



Verleihung der „NDTV Car of the Year“-Awards.



„NDTV Car of the Year“-Awards: Treffen der Jury.



Testfuhrpark für die „NDTV Car of the Year“-Awards: Mahindra Verito Vibe.



„NDTV Car of the Year“-Awards: Beginn der Testfahrt mit dem Mercedes-Benz GL.



„NDTV Car of the Year“-Awards: BMW 1er im Test.
