

## Brief aus New York: Ein neuer Chef für Ford, Toyota zieht um und ein fantastischer BMW

Von Jeffrey Jablansky

**Toyota und Kalifornien schienen bislang untrennbar miteinander verbunden; der Erfolg des japanischen Konzerns hing auch davon ab, automobiler Trends und Lebenswelten an der Westküste aufzuspüren und umzusetzen. Doch jetzt wird der Umzug der US-Zentrale aus Südkalifornien in eine Vorstadt von Dallas in Texas angekündigt. Umgesetzt wird das innerhalb von zwei Jahren - dann werden die meisten US-Mitarbeiter von Toyota unter einem Dach arbeiten. In Texas ist die Steuerlast erheblich niedriger, und es ist insgesamt günstiger, dort zu wohnen und zu arbeiten. Ob der Umzug das Image und die Strategie von Toyota langfristig ändert, bleibt abzuwarten.**

Branchengespräch ist außerdem der bevorstehende Abgang von Ford-Chef Alan Mulally, der den Stab erwartungsgemäß an den derzeitigen „Chief Operation Officer“ Mark Fields abgibt. Fields hatte sich einst als Sanierer von Mazda einen Namen gemacht; er hat jede Menge zu tun mit der Umsetzung der „Global One“-Strategie, in deren Rahmen die Modellpalette weltweit vereinheitlicht wird, und mit der Etablierung von Lincoln als glaubhafter Luxusmarke.

Nachlese aus New York

Anderthalb Monate nach der Weltpremiere des Rolls-Royce Ghost Series II in Genf präsentierte die BMW-Tochter das Luxusauto auch in Nordamerika. Zu Preisen oberhalb einer viertel Million Dollar spricht auch dieser „Rolls-Royce für Einsteiger“ nur eine sehr überschaubare Kundschaft an. Im Interview mit USA-Chef Eric Shepherd habe ich nachgefragt, ob es eine Wachstumsstrategie gibt – und ob es auch denkbar wäre, kleinere Maschinen zu verbauen – wie beispielsweise Bentley. Ob man sich auch V8-Maschinen vorstellen könne?

Shepherds Antwort: „Wir werden das nicht erwägen, denn Bentley ist eine Massen-

Luxusmarke.“ Und: „Rolls-Royce bewegt sich nicht in diesen Bereichen. Wie sind viel seltener, viel einzigartiger. Die Strategie einer Maschine pro Baureihe funktioniert bestens. Und wir werden davon nur leicht abweichen, indem wir noch stärkere Ableitungen vorstellen. Aber wir werden nicht nach unten gehen.“ Shepherd ist sich sicher: „Unsere Kunden werden uns nicht nach Achtzylindern oder irgendetwas vergleichbarem fragen.“

Ein interessantes Interview konnte ich mit dem früheren BMW- und Montblanc-Manager Uwe Ellinghaus führen, der seit wenigen Monaten als Cadillac-Marketingchef fungiert. Der Deutsche will mit Cadillac weltweit expandieren - ein ambitioniertes Ziel, denn bislang hat nur Buick im Export nennenswerte Erfolge erzielt, und zwar ausschließlich in China. Ellinghaus will „mittelfristig ein paar tausend Einheiten“ verkaufen, „sehr fokussiert und durchaus in der Nische“. In Europa habe die Marke die größten Chancen unter Kunden, die „von der Allgegenwärtigkeit der drei deutschen Luxusmarken gelangweilt sind. Es wird Menschen geben, die etwas individuelleres und anderes wünschen; deren Stil und Charakter nicht zu einem Auto passt, in dem das halbe Viertel herumfährt“. Sein Lieblings-Cadillac? Der Eldorado von 1967. „Er hat den futuristischen Appeal, der untrennbar zu Cadillac gehört.“

Ein extrem starker BMW 1er

Mit dem inzwischen ausgelaufenen 1er M Coupé hat BMW den vorerst ultimativen Kompaktsporler auf die Räder gestellt - inspiriert von der 02er-Baureihe der späten 60er- und frühen 70er-Jahre. Bereits der 135i - auf einer mit dem 3er verwandten Plattform, jedoch deutlich kompakter - konnte geradezu als Kompaktausgabe des M3 gelten. Bis das 1er M Coupé auf den Markt kam. Nochmals stärker als der 135i und mit etlichen M3-Komponenten hob er den 1er fast auf Supercar-Niveau.

Es ist kaum möglich, ein 1er M Coupé zu finden, das nicht modifiziert wurde - es gab weniger als 1000 Exemplare in den USA, viele davon sind getunt worden. Und das ist auch keineswegs ein Sakrileg - ganz im Gegenteil, wie ich am Steuer eines vom US-Tuner Dinan modifizierten Coupés erfahren konnte. Der Dinan SE-R 1M springt in der Leistung auf 450 PS. Damit katapultiert sich der kleine 1er mindestens auf M3-Niveau - erst recht im Zusammenspiel mit dem Sechs-Gang-Schaltgetriebe.

Dieses kompakte Coupé fordert den Fahrer: Die Kupplung ist schwergängig, und die Lenkung erfordert relativ hohe Kräfte. Das Abrollverhalten ist trocken-hart, aber wie geschaffen für die Rennstrecke -zumindest, wenn der Asphalt eben ist. Die Tuningkosten liegen bei 16 000 Dollar. Und ein gutes 1er M Coupé liegt heute schon im Serientrim über

dem Neupreis. Doch bis es einen M2 gibt, bietet ein 1er M Coupé Fahrfreude in ihrer vielleicht reinsten Form. (ampnet/jj)

## Bilder zum Artikel

---



Dinan SE-R 1M.





Führungswechsel bei Ford (von links): Alan Mulally, Bill Ford und Mark Fields.



Dinan SE-R 1M.



Dinan SE-R 1M.



Dinan SE-R 1M.



Dinan SE-R 1M.

---



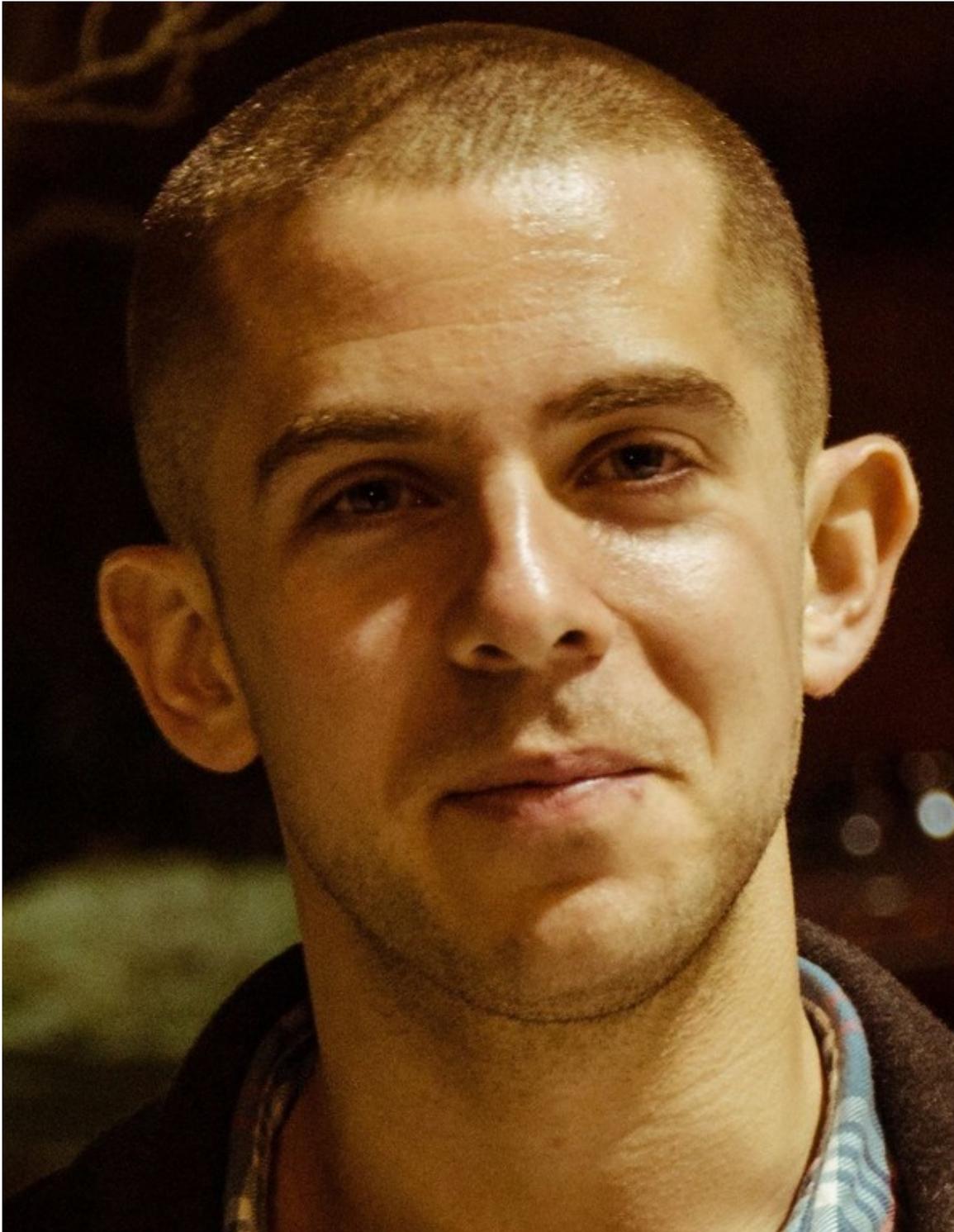
Dinan SE-R 1M.

---



Dinan SE-R 1M.

---



Jeff Jablansky.

---