

Brief aus New York: Teslas Wette, die VW-Strategie und Neuigkeiten für die Detroitter Messe

Von Jens Meiners

Vier bis fünf Milliarden US-Dollar (ca. 3,1 bis 3,9 Mrd. Euro) soll die Batteriefabrik kosten, die Tesla - wie jetzt bestätigt wurde - im US-Staat Nevada aus dem Boden stampfen wird. Sie hört auf den bescheidenen Namen „Gigafactory“ und soll Batterien für eine halbe Million Tesla-Elektromobile liefern. Angesiedelt wird das Werk nahe der Casinostadt Reno; man vermutet, dass Nevada über eine Milliarde US-Dollar an Subventionen auspacken wird, um die kalifornische Firma in den strukturschwachen Nachbarstaat zu locken.

Ob es Tesla gelingen wird, eine halbe Million Autos pro Jahr abzusetzen, ist keineswegs ausgemacht. Der Run auf den leistungsstarken Model S hat sich merklich abgekühlt, das hochbauende SUV namens Model X ist noch längst nicht serienreif. Die größten Hoffnungen ruhen ohnehin auf dem Model 3, mit dem man sich für weniger als 40 000 Dollar (31 000 Euro) Einstiegspreis im Massenmarkt bewähren will. In Nevada liebt man das Glücksspiel.

Auch auf dem berühmten Concours d'Elegance im kalifornischen Pebble Beach war jüngst ein Tesla zu sehen - und zwar nach einer umfassenden Behandlung durch den Edeltuner Saleen, der sich bislang vor allem mit großvolumigen V8-Boliden befasst hat. Die optischen Modifikationen des Saleen Foursixteen - so der Name der Tuning-Limousine - beinhalten eine überarbeitete Frontpartie ohne die Tesla-typische Kühlergrill-Attrappe. Eine geänderte Getriebeübersetzung soll für bessere Beschleunigung sorgen, ohne dass die Motorleistung erhöht wurde. Und schließlich hat Saleen das Interieur gründlich überarbeitet, das zwar konventioneller, dafür jedoch deutlich luxuriöser wirkt.

Firmenchef Steve Saleen, ausgewiesener Experte für hochgezüchtete Mustangs, analysiert: „Es gibt viele Gemeinsamkeiten zwischen diesem Auto und der Art, in der Ford 1964 die ‚Pony Cars‘ kreierte hat.“ Nämlich: „Wie sich diese Autos von der Masse abhoben.“ Für hohe Exklusivität wird hier im Gegensatz zum Mustang schon der Preis

führen: Saleen ruft für seinen Foursixteen stolze 152 000 Dollar auf; wer alle Extras bestellt, muss eine knappe Viertelmillion berappen.

Kürzere Zyklen bei VW

Die USA sind für Volkswagen gleichzeitig einer der schwierigsten und wichtigsten Märkte. Die Verkaufszahlen liegen unter den Erwartungen, und die Modelle treffen oft nicht den Geschmack der US-Kunden. Das klare Design wirkt auf die Amerikaner unterkühlt und generisch; zudem ist im Modellprogramm über Jahre hinweg relativ wenig Bewegung.

Jetzt hat VW die Strategie für den US-Markt angepasst. Die Produktzyklen werden auf fünf Jahre reduziert: nach drei Jahren soll es jeweils ein großes Facelift geben, zwei Jahre später kommt der Nachfolger. Der muss dann nicht immer auf einer neuen Plattform stehen, aber er sollte eine neue Karosserie haben.

Das erste Auto, das nach Maßgabe der neuen Produktzyklen entwickelt wird, ist das sogenannte B-SUV – ein Crossover, der auf der Studie CrossBlue von Anfang 2013 basiert und 2016 in den Verkauf gehen soll. Anschließend folgt die nächste Generation des US-Passat, der allerdings zunächst noch auf der Basis des aktuellen Modells überarbeitet wird. Die US-Produktzyklen betreffen nicht den deutschen Markt, doch sie haben Auswirkungen überall, wohin US-Modelle exportiert werden – beim US-Passat beispielsweise in China.

Übrigens soll auch der nächste Phaeton, der praktisch fertigentwickelt ist, in die USA kommen. Dort wird er vermutlich als Plug-in-Hybrid sowie mit einem W-12-Motor angeboten; ein 450 PS starker V8 TDI bleibt Europa vorbehalten.

Was in Detroit steht

Im Januar stellt Mercedes-Benz auf der Detroitter Messe den C450 AMG vor; das mit einem V6-Turbomotor ausgerüstete Modell ist zwischen dem C400 und dem kommenden C63 AMG positioniert. In Zukunft soll eine ganze Familie von Modellen eingeführt werden, die als Brücke zwischen den regulären Fahrzeugen und den AMG-Typen fungiert. Mercedes-Benz kopiert damit den erfolgreichen Ansatz von Audi (S-Modelle), BMW (M Performance) und Cadillac (V-Sport).

Zu den Detroitter Messepremierer dürften auch Derivate des neuen Ford Mustang gehören. Inzwischen sind weitere Details durchgesickert. Das Spitzenmodell GT500 behält seinen 5,8-Liter-Kompressormotor. Darunter positioniert Ford eine Variante namens GT350, die mit einem 5,2-Liter-Saugmotor bestückt ist.

Und auch die noble Ford-Tochter Lincoln präsentiert eine Novität. Die Limousine MKS, hier abgebildet auf einem Rendering des US-Fachmagazines „Car and Driver“, soll der Konkurrenz von Buick und Cadillac endlich glaubhaft Paroli bieten. Der MKS besitzt die Proportion eines hinterradgetriebenen Autos, ist aber technisch mit dem Ford Taurus verwandt und verfügt damit über Front- bzw. Allradantrieb.

Für Vortrieb sorgt ein 2,9-Liter-V6 oder ein 3,5-Liter-V6-Turbo; die Kraftübertragung übernimmt zum Marktstart eine Sechs-Gang-Automatik, die sukzessive durch einen gemeinsam mit GM entwickelten Neun-Gang-Automatik ersetzt werden soll.

Wichtig ist der MKS für die USA und China; ein Marktstart in Europa ist unwahrscheinlich. Vor 15 Jahren stand Lincoln einmal kurz vor der europäischen Markteinführung; damals sollte der mit dem Jaguar S-Type verwandte Lincoln LS nach Europa kommen. Die Pressebilder waren bereits versendet. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Saleen Fourteen.



Saleen Fourteen.



Tesla Model S 85 Performance.



Volkswagen Passat (US-Version).



Mercedes-Benz C 250 mit AMG-Line-Paket.



Ford Mustang.



Ford Mustang.



Lincoln MKS (hier abgebildet auf einem Rendering des US-Fachmagazines „Car and Driver“).



Lincoln MKS (hier abgebildet auf einem Rendering des US-Fachmagazines „Car and Driver“).
