

Paris 2018: Retro und Elektro

Von Jens Meiners, cen

Der globale Messezirkus steht unter verschärfter Beobachtung, die Teilnahme der Autohersteller ist keine Selbstverständlichkeit mehr: Fiat, Opel, Ford, Volkswagen und viele Premiummarken sparen sich heuer die traditionsreiche Pariser Automesse auf dem Expo-Gelände, in manchen Hallen herrscht gähnende Leere, anderswo werden die Standflächen mit elektrischen Kleinstwagen oder Zubehöranbietern aufgefüllt.

Audi, BMW und Mercedes-Benz warten mit eindrucksvollen Ständen auf, und dennoch bleibt der Auftritt etwas blass. Bei BMW stehen der jüngst vorgestellte X5 und der brandneue 3er im Mittelpunkt, flankiert von einer ganzen Reihe weiterer Modelle wie dem Z4 oder dem großen 8er, der trotz seiner anspruchsvollen Modellbezeichnung nahtlos an den 6er anknüpft. Den ganz großen Sprung nach vorn hat BMW noch nicht gewagt, die Marke steckt noch in der aktuellen Formensprache fest.

Enthusiasten beklagen unterdessen, dass es beim 3er nur noch in den schwächsten Dieselmodellen, dem 318d und dem 320d, eine Handschaltung gibt. Überall sonst wird die Kraft durch einen achstufigen ZF-Wandlerautomaten auf die Straße gebracht – auch bei den sportlichen 340er-Varianten, die stolze 374 PS (275 kW) leisten. Die einstige Fahrspaßoption wird so bei den Münchnern zur Sparvariante degradiert. Freude am Fahren?

Mercedes-Benz zeigt eine neue B-Klasse, die viel eleganter und harmonischer als das Vorgängermodell wirkt, und den neuen GLE, der muskulöser als etwa ein Porsche Cayenne daherkommt. Der EQC fungiert als weitgehend perfektes Aushängeschild für die E-Mobilität, gleiches gilt bei Audi für den e-Tron, der dort den nach wie vor überschaubaren Markt für Elektroautos aufmischen will.

Beiden ein paar Monate voraus ist der sensationelle, ebenfalls vollelektrische Jaguar I-Pace. In diesen Crossover, dediziert sportlich positioniert, setzt Marketing- und Vertriebschef Felix Bräutigam große Hoffnungen. Erst nächstes Jahr soll ein neuer XJ kommen, der das Portefeuille der britischen Premiummarke nach oben abschließen wird. Dem Vernehmen nach wird der nächste XJ eine vollelektrische Luxuslimousine; eine offizielle Bestätigung steht noch aus. Einstweilen feiert Jaguar ein halbes Jahrhundert XJ mit einem glanzvollen Konvoi aus elf Fahrzeugen, die den Weg vom Jaguar-Werk in Castle Bromwich nach Paris absolviert haben.

Sogar Tesla gibt sich mit einem kompakten, schmucklosen Stand die Ehre; der gebeutelte US-Hersteller zeigt erstmals in Europa das Model 3. Auf den europäischen Webseiten prangt weiterhin ein Einstiegspreis von 35 000 Dollar, also knapp über 30 000 Euro; bei seiner Markteinführung im kommenden Jahr dürfte der Fließheck-Viertürer allerdings deutlich teurer sein, weil Tesla zunächst margenträchtige Spitzenversionen einführen wird. Da in den USA die Nachfrage mittlerweile eingebrochen ist, sollten potentielle Kunden übrigens davon Abstand nehmen, die verlangten 1000 Euro Anzahlung zu leisten; die Lieferzeiten sind ohnehin kurz geworden. Stilistisch wirkt das Auto „unfertig, wie ein Tonmodell“, so der Designexperte Andreas Herker.

Unterdessen vollzieht Hyundai mit dem Nexo bereits den nächsten Schritt: Es handelt sich dabei um ein Elektroauto, das allerdings über eine mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzelle mit Energie versorgt wird. Mit den Tankzeiten können auch die schnellsten Ladestation bei weitem nicht mithalten.

Ohnehin ist es längst nicht ausgemacht, ob „die Zukunft“ nun elektrisch ist, von Wasserstoff getrieben oder weiterhin von konventionellen Kraftstoffen befeuert, die man ja auch synthetisch herstellen kann. In Paris kamen alle Antriebskonzepte zum Zuge, auch der Dieselmotor – obwohl Bürgermeisterin Anne Hidalgo, die nach Aussage eines Entwicklungschefs „eine Aufmerksamkeitsspanne von zwei Minuten“ besitzt, unverdrossen mit Fahrverboten wedelt. Dazu passt übrigens nicht ganz, dass die Ladesäulen des Pariser Elektroprojekts Autolib wenige Monate nach dem Stopp des Programms bereits ein Bild der Verwahrlosung bieten.

Die PSA-Nobelmarke DS glänzt mit dem neuen, modern gezeichneten DS 3 Crossback, und die an das klassische Peugeot 504 Coupé angelehnte Studie e-Legend darf den Titel des schärfsten Exponats der gesamten Messe für sich beanspruchen. Das Interieur mit blauen Velourssitzen ist mindestens ebenso interessant wie die Außenhaut, die nicht nur an das historische Vorbild, sondern auch ein wenig an die von David Beasley gezeichnete Nissan-Studie IDx von 2013 erinnert. Sollte der e-Legend jemals gebaut werden, bekommt er hoffentlich einen französischen Namen – und einen konventionellen Antrieb, denn für die 220 km/h Spitze würde es anstatt eines 456-PS-Elektromotors wohl auch ein 150-PS-Diesel tun.

Auch Porsche setzt auf seinem eindrucksvollen Stand auf die Historie, und zwar mit mehreren klassischen Exponaten und einer Speedster-Variante des 911, die sinnfälligerweise in exakt 1948 Einheiten gebaut werden soll – denn in diesem Jahr wurde die Marke gegründet. Phantastisch ist auch die Hommage an den 935er-Rennwagen. Ein eher fragwürdiger Rückfall in die Vergangenheit ist hingegen die Streichung des Dieselantriebs, der bei den Baureihen Macan, Cayenne und Panamera viele Freunde gefunden hatte. Porsche-Chef Oliver Blume sagt, der Diesel passe nicht zu Porsche – und setzt statt dessen auf Hybride und Elektromotoren. Damit dürfte der Leichtbauanspruch der Marke endgültig erlöschen.

Dass die Stimmung in der Branche nach wie vor nicht gut ist, war übrigens auch der Miene von VW-Konzernchef Herbert Diess anzumerken, der die Messe in Begleitung von Personenschützern besuchte. Die deutsche Autoindustrie ist merklich mit sich selbst und mit dem Fallout der verheerenden politischen Vorgaben aus Berlin beschäftigt. Die Ergebnisse des „Dieselgipfels“ müssen dabei auch der eigenen schwachen Lobbyarbeit zugeschrieben werden. Undenkbar, dass die Regierungen in anderen Ländern ihre Schlüsselindustrien derart beschädigten.

Für Designexperten gab es unterdessen weitere Überraschungen, beispielsweise die von Pininfarina gezeichneten Modelle des vietnamesischen Herstellers Vinfast. Autodesigner Andreas Herker ist zudem voll des Lobes über die Studien von Renault: „Diese futuristischen Modelle könnten direkt im Film ‚Blade Runner‘ auftreten.“ Der Suzuki Jimny erinnert ihn wiederum an Designobjekte wie den Nissan S-Cargo von 1989. Und: „Ferrari wird stark, das Design von Aston Martin eher seltsam.“ Und das, bevor die Luxusdrohnen abheben, von denen Firmenchef Andy Palmer unablässig schwärmt.

Als Grad- und Trendmesser hat die Automesse in Paris auch heuer wieder ihre Berechtigung. Unverzichtbar ist ihr Besuch nicht mehr. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Pariser Autosalon 2018: Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



BMW 3er.

Foto: BMW



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 8er Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mercedes-Benz B-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Pariser Autosalon 2018: Daimler-Chef Dr. Dieter Zetsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Pariser Autosalon 2018: Mercedes-Benz EQC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Pariser Autosalon 2018: Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Pariser Autosalon 2018: Daimler-Chef Dr. Dieter Zetsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Pariser Autosalon 2018: Mercedes-Benz EQC

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Pariser Autosalon 2018.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar fuhr mit XJ-Modellen aus acht Generationen vom Werk Castle Bromwich nach Paris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



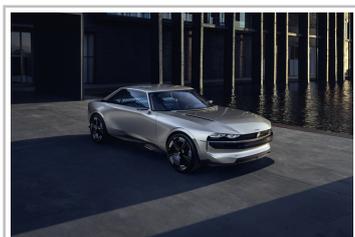
Brennstoffzelle des Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



DS 3 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/PSA



Peugeot e-Legend Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Porsche 911 Speedster Concept II.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Clubsport-Rennwagen mit 700 PS zum Jubiläum 70 Jahre Porsche Sportwagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Vinfast Lux SA2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Vinfast



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net
