
Interview Markus Flasch: „Ich bin kein Freund einer Verbotskultur“

Von Jens Meiners, cén

Die BMW-Tochter M GmbH blickt nicht nur auf eine stolze Historie zurück, sie steht auch vor wichtigen Neuvorstellungen. Dazu gehören der X3 M und X4 M, der M8 und der M 135i als so genanntes M-Performance-Modell. Geführt wird die Marke seit Oktober 2018 von Markus Flasch (38). Jens Meiners, Chefredakteur von Auto-Medienportal.net, traf sich mit ihm in New Jersey zum Gespräch.

In den vergangenen Jahren hat die M GmbH eine signifikante Transformation durchgemacht. Einst stand sie für Purismus: Freisaugende Reihen-Rechszylinder, Handschaltgetriebe, Hinterradantrieb. Spät wurde das Portefeuille um SUVs, Turbomotoren und Allradantrieb erweitert. Heute bietet die in Garching beheimatete M GmbH zwei Linien an: Die „High-Performance“-Modelle wie den M2 Competition, M3, M4 und M8, und diese Linie umfasst auch die M-Varianten der SUV-Modelle X3, X4, X5 und X6. Darunter rangieren die „M-Performance“-Modelle, welche die Brücke zwischen den M-Typen und den Autos der BMW AG schließen. Dazu gehören auch Dieselmotoren. Hier geht es um Typen wie X2 M35i, X3 und X4 M40i, M550i, M850i und M760i sowie die Dieselmotoren mit vier Turboladern.

Herr Flasch, welche Akzente wollen Sie bei der M GmbH setzen?

„Wir werden den Erfolgskurs fortsetzen als dominante High-Performance-Marke. In der Vergangenheit hat es die Ära der Einführung von Turbo und Allrad gegeben und wenn wir nach vorne schauen, werden meine Jahre die Jahre der Elektrifizierung der Marke sein.“

Haben Allrad und Turbo der M GmbH denn gut getan?

„Auf jeden Fall. Beides hat die Marke gestärkt, weil wir nicht dogmatisch für eine Technologie stehen, sondern weil wir alles umsetzen, was die Autos schneller macht und der Performance dienlich ist. Ich stehe auch für diese Art der Flexibilität.“

Wie wird die Elektrifizierung aussehen?

„Wir prüfen hier in alle Richtungen, also Mild-Hybride, Plug-in-Hybride, schauen aber auch in die Richtung eines reinen Elektroautos. Dabei können wir uns aus dem Konzernregal bedienen, müssen es aber nicht, denn wir haben logischerweise andere Anforderungen. Während im Konzern beispielsweise die Reichweite im Vordergrund steht, liegt der Fokus bei uns auf Performance, und zwar nicht nur längs, sondern auch quer. Die Performance muss reproduzierbar sein, rennstreckentauglich, und das bedingt teilweise andere technische Konzepte. Deshalb werden wir bei der Elektrifizierung, wie schon beim Allradantrieb, nicht die ersten im Markt sein, sondern die besten.“

Bisher hieß es, dass M und i zwei weit entfernte Pole darstellen und nicht zusammenpassen. Wenn Sie jetzt über rein elektrische M-Fahrzeuge nachdenken, konvergieren M und i dann nicht zwangsläufig?

„Ursprünglich hat i in erster Linie für E-Mobilität gestanden, heute steht es für Innovation, Technologieträger, quer gedachte Konzepte. Es ist kein Widerspruch, dass beide Sub-Marken elektrifiziert werden.“

Wird es in Zukunft auch nicht-elektrifizierte Modelle geben?

„Auch hier sind wir flexibel. Wir werden nicht auf einen Schlag umschalten, und ich kann mir vorstellen, dass wir je nach Land und je nach Modell parallel zu elektrifizierten Modellen auch weiterhin Modelle mit reinem Verbrenner anbieten werden.“

Sie sind auch zuständig für den Zwölfzylinder. Hat er eine Zukunft?

„Ich glaube nicht, dass wir in absehbarer Zeit einen neuen Zwölfzylinder sehen werden.“

Sehen Sie eine Zukunft für den Diesel?

„Das hängt nicht von der Technik ab, sondern von der öffentlichen Meinung. Die Technik ist nach wie vor hochattraktiv und ich persönlich kann mir für den Diesel noch eine lange Zukunft vorstellen. Aber die Diskussion wird leider nicht rational geführt und den Ausgang kann ich nicht vorhersehen.“

Ist ein HighPerformance-Modell mit vier Zylindern denkbar?

„Grundsätzlich spricht nichts gegen einen Vierzylinder – selbst die DTM fährt jetzt mit Vierzylindern. In absehbarer Zukunft ist hier jedoch nichts geplant.“

Was haben Sie sich für den Bereich Individual vorgenommen?

„Das ist für uns ein Wachstumsfeld, das wir verstärkt in den Fokus nehmen werden und bei dem wir stilistisch die eine oder andere Richtungsänderung einschlagen können. Vor allem die Künstler-Kooperationen gefallen mir.“

Und wie wird sich das Design der M-Modelle entwickeln?

„Wir werden einen weiteren Schritt gehen in Richtung Extrovertiertheit, zunächst bei den M-Performance-Modellen und dann auch bei den High-Performance-Typen. Dabei werden wir uns gängiger und klassischer Designschemen bedienen.“

Ein Wort zur deutschen Autobahn – würde ein Tempolimit schaden?

„Meine persönliche Meinung: ja, ein Tempolimit würde der deutschen Wirtschaft sicher schaden. Ich bin grundsätzlich kein Freund einer Verbotskultur.“
(ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Markus Flasch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW M



Markus Flasch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW M
