

IAA 2013: Concept Cars - Auf Urlaub von der Wirklichkeit

Publikum und Produzenten betrachten eine Automesse wie die IAA aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Die potenziellen Kunden interessiert, was ist, die Hersteller, was sein könnte. Kunden wollen wissen, welche neuen Autos sie kaufen und fahren können, die Hersteller denken an die nächste und übernächste Generation. Deshalb gibt es Concept Cars und Studien.

Was als Serienmodell auf der IAA steht, ist nicht mehr zu stoppen und quasi zum Erfolg verdammt. Dreistellige Millionenbeträge kostet die Entwicklung eines neuen Modells heute mindestens, weshalb die Unternehmen sicher gehen wollen, womit ein Erfolg bei der Kundschaft zu erzielen ist. An Konzeptautos und was aus ihnen wird, ist nicht selten der Mut abzulesen, mit der eine Firma ihre Geschäfte betreibt. Während die einen ihre Studie mit nur wenigen Retuschen in die Serie umsetzen, wird anderswo ein verwegener Designentwurf bis zur Beliebigkeit abgeschliffen – manchmal sogar innerhalb eines Konzerns.

Während die 2009 in Genf gezeigte Nissan-Studie Qazana sehr bald danach als Modell Juke in Serie ging, verließ die Schöpfer des Renault Captur Concept nach der Präsentation der aufregenden Studie in Genf 2011 offenbar die Zuversicht. Das Serienmodell mit dem gleichen Namen ist allenfalls als hochbeiniges Clio-Derivat wahrzunehmen. Versuchsballons in Gestalt von Designstudien und Konzeptautos gibt es auch diesmal reichlich auf der IAA, hier eine kleine Auswahl.

Erneut ist es die Marke Renault, die sich mit durchaus sehenswerten Studien profiliert. Wie viel von dem, was Designchef Laurens van den Acker und sein Team entworfen haben, jemals in Kundenhände gerät, steht auf einem ganz anderen Blatt. Der Entwurf Initiale Paris soll einen Ausblick auf die Zukunft der Großraum-Limousine Espace geben. Laut Renault verkörpert das Auto „die genussvolle Lebensphase der Weisheit und Gelassenheit des Alters“. Dazu verbinde es modern interpretierte SUV- und Van-Merkmale mit dem luxuriösen Komfort einer Oberklasse-Limousine. Mit nur 4,25 Metern Länge überschaubar kurz, aber auch geräumig, ist die Studie R-Space. Sie soll den Bedürfnissen nach sportlicher Attitüde eines jüngeren Publikums Rechnung tragen. Das Fahrzeug hat gegenläufige Türen und könnte mit einem Drei-Zylinder-Motor mit 900 ccm

Hubraum ausgestattet sein.

Nicht weit davon entfernt steht in Frankfurt der Subaru Viziv Concept. Unter der modern, aber nicht gerade revolutionär gestalteten Oberfläche eines hochbeinigen Zweitürers verbirgt sich dabei ein innovatives Antriebskonzept. Natürlich will der Hersteller mit der Studie seine Allradkompetenz untermauern, weshalb ein Boxer-Diesel-Hybrid-System für Vortrieb sorgen soll. So etwas gibt es bisher nicht. Der Zweiliter-Turbodiesel ist mit einer stufenlosen Automatik und einem Elektromotor verblockt. Letzterer kann auch zur Stromerzeugung dienen. Zwei weitere Elektromotoren an der Hinterachse arbeiten völlig unabhängig und sorgen nur für Antrieb.

Ganz auf die freundliche Tour kommt Nissan daher. „Friend-ME“ haben die Entwickler den Viersitzer genannt, den Nissan bescheiden als „traditionelle Schräghecklimousine“ beschreibt. Schmale bumerangförmige LED-Scheinwerfer, gegenläufig öffnende Türen, vier Einzelsitze und ein Zweiliter-Benzinmotor mit Hybrid-Unterstützung erscheinen jedoch alles andere als traditionell. Die Karosserie ist nur 4,54 Meter lang, der Radstand jedoch auf 2,7 Meter ausgelegt, was eine Menge Platz für etwaige Fondpassagiere verspricht.

Ein ganz anderes Kaliber repräsentiert da der Changan CS 95. Die chinesische Vision eines Full-Size-SUV misst stolze 5,38 Meter, also mehr als die meisten handelsüblichen Pick-Ups. Changan Motors war 2011 der einzige chinesische Hersteller auf der IAA, der Stand im Obergeschoss der Halle 3 ist diesmal kaum prominenter platziert als vor zwei Jahren. Die mit 2,12 Metern angegebene Breite könnte das Aufsuchen eines Parkhauses erschweren. Das Fahrzeug hatte ebenso wie der Nissan Friend-ME auf der Autoshow im April in Shanghai Weltpremiere. Der Antrieb ist ebenfalls nach einem Hybrid-Konzept ausgelegt. Ein 3,5 Liter großer V6 Motor steuert 245 PS und 317 Newtonmeter Drehmoment bei, während der Elektromotor noch einmal 167 PS und 335 Newtonmeter drauflegt. Diese Kombination verspricht ordentlich Schubkraft, jedoch lassen die Dimensionen des CS 95 darauf schließen, dass ein Fahrzeuggewicht von wenigstens 2,8 Tonnen zu bewegen ist.

Es ist schon lange her, dass Opel so viel Aufmerksamkeit auf sich zog und so viel Anerkennung erntete wie dieses Mal. Grund dafür ist die Studie Opel Monza Concept, die den Namen des glücklosen Oberklasse-Coupés aus den Siebzigern aufgreift. Damals kam dem mit viel Vorschusslorbeeren versehenen Auto die zweite Ölkrise in die Quere, künftig könnte ein elektrisch betriebener Monza mit einem Ein-Liter-Motor als Range Extender den Scheichs die lange Nase zeigen. Wie riesige Schwingen breiten sich die Flügeltüren für jene aus, die den flachen Viersitzer besteigen wollen. Wer sich

angesichts dieses eleganten Coupés an den Entwurf Buick Riviera aus dem Jahr 2010 erinnert fühlt, liegt vielleicht nicht so falsch, doch tut das der atemberaubenden Wirkung des neuen Monza keinen Abbruch. Anderslautende Meinungen als „unbedingt bauen“ seien auf dem Stand nicht zu hören gewesen, versichern hochrangige Opelner – aber wenn, dann bitte genau so.

Nicht ganz so betagt wie der Name Monza ist die Bezeichnung NSX für einen Honda-Supersportwagen, doch die Mittelmotor-Studie ist schon fast so etwas wie ein Methusalem auf internationalen Pkw-Messen. Die Mitteilung über einen baldigen Produktionsstart würde viele Fans erleichtern, die sehnsüchtig auf einen Nachfolger des legendären „Nippon-Ferrari“ warten. Schon so gut wie fertig ist das Crossover-Modell Q30 von Infinity, das zwar immer noch den Beinamen Concept tragen muss, an dessen Umsetzung aber kaum jemand zweifelt. Vor allem junge Leute mit Aufstiegswünschen ins Premium-Segment sollen davon angesprochen werden.

Crossover lautet auch das Thema, mit dem Jaguar die Reaktion des Publikums testen möchte. Unter dem Namen C-X17 wurde eine hochbeinige Kombi-Limousine enthüllt, deren modulare Monocoque-Architektur in Zukunft als Basis mehrerer künftiger Baureihen dienen soll. Als erstes Fahrzeug mit dem neuen Leichtbau-Konzept geht 2015 eine Limousine an den Start, die unterhalb des heutigen XF rangiert. Eine Serienproduktion der SUV-Studie erscheint ebenfalls wahrscheinlich, denn das Segment wächst stetig weiter und Jaguar hat über die Schwestermarke Land Rover Zugriff auf bewährte Allradtechnik. Als Motoren sollen neu entwickelte Vier-Zylinder-Aggregate eingesetzt werden, die durchweg weniger als 100 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren.

Dass die Straßenkreuzer nach guter alter Manier keineswegs das Zeitliche gesegnet haben, beweist Cadillac mit der Studie Elmiraj (was etwa wie „elmiraasch“ klingt). Der exakt 5207 Millimeter lange, viersitzige Elmiraj ist eine imposante Erscheinung und folgt stilistisch der Cabrio-Studie Ciel, die Cadillac 2011 präsentierte – beides Traumwagen, die mit perfekten Proportionen ganz selbstbewusst Luxus und Leistung pur verkörpern. Als Antrieb gehen die Entwickler von einem 4,5 Liter großen V8 mit 500 PS Leistung aus. Dank einer doppelten Turboaufladung könnten die Insassen auf die Schubkraft von 678 Newtonmetern vertrauen. Elektromotoren haben in diesem Auto statt Antriebs- und Komfortfunktionen, etwa bei den Fensterhebern oder der Sitzverstellung.

Von europäischen Abgasnormen oder CO₂-Limits ist die Phantasie der Entwickler also nicht im Mindesten angekränkelt. Über das zu erwartende Fahrzeuggewicht sagt die offizielle Pressemitteilung ebenso wenig aus wie über den etwaigen Verbrauch. Das Wort „Traumwagen“ dürfte bei dieser Studie wohl den konkretesten Bezug zur

Wirklichkeit haben. (ampnet/ab)

Bilder zum Artikel:



Opel Monza Concept.



Jaguar C-X17.



Cadillac Elmiraj.



Subaru VIZIV.