

Exklusiv: 150 neue Modelle und trotzdem Sprudel statt Schampus

Von Markus Gersthofer

Noch mehr 'cross' aus den verschiedensten Stilrichtungen, dazu größer, sicherer, dennoch leichter, sparsamer und kaum teurer: Das sind die Mega-Trends im Auto-Jahr 2014. Dazu wächst die Auswahl in Elektro- und Plug-in-Modellen. Deren Verkaufszahlen werden aber bescheiden bleiben.

Sprudel statt Schampus, Klopse statt Kaviar: Deutschlands Autohändlern ist nicht nach Feiern zumute. 2013 brachte für sie das zweitschlechteste Ergebnis seit der Wiedervereinigung. Knappe drei Millionen neue Autos wurden verkauft, fünf Prozent weniger als im (schon schwachen) Vorjahr. Am schlimmsten traf es dabei Importeure, Honda zum Beispiel verlor 14 Prozent, Volvo 17 Prozent, Peugeot gar 24 Prozent. Bei Alfa Romeo blieb gleich jeder zweite Käufer weg (minus 53 Prozent), Skoda dagegen legte um 7,5 Prozent, Seat sogar um 23 Prozent zu.

Die Industrie müht sich nach Kräften, dem Publikum neue Autos schmackhaft zu machen: Über 150 Premieren stehen an im kommenden Jahr. Die großen Trends dabei sind noch weiter aufgefächerte Angebote an Formen, Ausstattungen und Motoren, mehr- und vielfach nutzbarer Innenraum, gesteigerte Sicherheit, gesenktes Gewicht und niedrigerer Verbrauch.

Die in der Stückzahl wichtigste Neuerscheinung ist ab Februar die C-Klasse von Mercedes-Benz - im Stil mit dominantem Grill an die neue S-Klasse angelehnt, zehn Zentimeter länger (4,69 m), fast 100 kg leichter, 20 Prozent sparsamer und erstmals sogar mit Luftfederung zu haben. Der Kombi (T-Modell) folgt im Herbst. Neu ist dazu der GLA: Die A-Klasse wird um sieben Zentimeter erhöht (auf 1,49 m) und damit zum ersten Kompakt-SUV der Marke. Der GLA dürfte auch Käufer der früheren A-Klasse ansprechen, denen die Neuausgabe zu eng und zu modisch geriet. Die B-Klasse erhält Modellpflege und Elektromotoren. Von der S-Klasse wird wieder ein Coupé abgeleitet und dazu eine XXL-Variante in der Tradition des luxuriösen Maybach. Wieder belebt wird auch die V-Klasse

in der Art des Multivan von Volkswagen.

BMW sonnt sich im Erfolg seines Elektro-i3, dem im Sommer der gleichfalls elektrisch angetriebene Sportwagen i8 folgt. Aus dem 1er-Coupé wird die 2er-Reihe, aus 3er-Coupé und -Cabrio die 4er-Reihe, das Coupé später auch in 'Gran'-Variante. Zwischen X3 und X6 (letzterer im Herbst in neuer Form) schiebt sich der X4 als kleinere und dezentere Parallele zum X6. Dazu erscheint ebenfalls im Herbst mit dem 2er 'Active Tourer' der erste Van von BMW. Er soll vor allem gegen die B-Klasse antreten. Dreizylindermotoren und Frontantrieb teilt er sich mit dem Mini, dem künftigen 1er und dem neuen X1 (ab 2015). Im Frühjahr hat dazu der neue Mini Premiere: größer, innen weniger verspielt und außen wieder deutlich 'Mini'.

Audi öffnet die A3-Limousine zum optisch wohl gelungenen (und etwas größeren) Cabrio. Neu beim A3 sind auch eine Erdgas- und im Sommer eine Plug-in-Version. Der A8 steht in Details aufgefrischt im Schaufenster. Im Herbst geht es mit einem Facelift beim A7, mit dem neuen TT-Coupé und dem neuen (und auch optisch viel leichteren) Q7 weiter. In die Schaufenster kommt letzterer erst 2015, wie auch der neue A4.

Volkswagen bringt im Frühjahr den 'Sportsvan', den Nachfolger des Golf plus. Im Sommer folgt eine Elektro-, im Herbst eine Plug-in-Version, letztere mit dem Namen 'Twin Drive'. Polo, Scirocco und Jetta werden in Details aufgefrischt. Wichtigstes neues Modell ist im Herbst der Passat, dank längerem Radstand und quer eingebautem Motor mit noch mehr Platz als bisher. Seat freut sich über seinen Erfolg gerade in Deutschland, neu sind hier Leon-Abwandlungen mit Erdgas-Motor und Allradantrieb. Skoda stellt im März den neuen Fabia vor, er nimmt die Technik des 2015 erwarteten neuen VW Polo vorweg. Wichtigste Neuheiten bei Porsche sind der 911 Targa und vor allem der Macan mit Motoren bis 400 PS, der erste Porsche unter den Kompakt-SUV'.

Opel frischt gleich zu Jahresbeginn seinen Meriva in Details auf, dazu halten die neuen direkt einspritzenden Turbos mit drei und vier Zylindern Einzug in fast alle Modelle. Später feiert der neue Corsa Premiere, eventuell auch die Cabrio-Version des kleinen Adam.

Ford tritt im Herbst mit dem neuen Mondeo gegen den (jüngst überarbeiteten) Opel Insignia, gegen den neuen Passat und gegen die neue C-Klasse an. Bei der der Topversion 'Vignale' will Ford mit regelmäßiger Gratis-Wäsche Punkte sammeln. Dazu werden S-Max und Galaxy neu vorgestellt. Kräftig erweitert wird das SUV-Programm: Der Ecosport wird die kleinere und preiswertere Variante zum Kuga, der Edge die größere. Und mit dem amerikanischen Mustang kommt zum Jahresende sogar wieder ein

veritabler (und vergleichsweise preiswerter) Sportwagen in die Schaufenster.

Während Ford sein Angebot kräftig ausweitet, zieht sich Chevrolet vom europäischen Markt zurück. Einzig Cadillac und der Sportwagen Corvette halten die amerikanische Fahne weiter hoch - letzterer ab Sommer auch als kräftiges und bildschönes Cabrio.

Wichtigste Neuerungen aus Frankreich sind der 308 SW (Kombi) von Peugeot und das komplett neue Kleinwagen-Trio Citroen C1/Peugeot 108/Toyota Aygo. Peugeot, seit dem Jahr 2000 Pionier beim Partikelfilter, geht bei sauberen Dieseln erneut voran: SCR-Abgastechnik ('Blue HDI') wird in großem Stil eingeführt, auch bei Citroen. 'Selektive katalytische Reduktion' beseitigt nicht nur nahezu alle Partikel, sondern auch fast alle Stickoxide und senkt dazu noch den Verbrauch. Citroen plant mit dem Cactus einen kleinen Crossover in der Art des Peugeot 2008.

Bei Renault feiert im Herbst der neue Twingo Premiere. Von ihm wird der künftige Smart abgeleitet, auch wieder als Viersitzer. Die erfolgreiche Tochtermarke Dacia führt mit Jahresbeginn den Duster in überarbeiteter Form ein - noch immer als mit Abstand preisgünstigstes SUV-Modell auf dem deutschen Markt.

Fiat bereitet mit dem 500 X einen kleinen Geländegänger vor, später wird er auch als Jeep erscheinen. Bei Alfa Romeo sorgt das rassige 4C-Cabrio für einen neuen Blickfang.

Letzteren gibt es auch bei Jaguar mit der Coupé-Version des F-Type. Neu sind dazu Hybrid-Versionen bei Range Rover und eine (vom deutschen Zulieferer ZF stammende) Neun-Gang-Automatik im Evoque. Volkswagen, ganz nebenbei, hat sogar eine Zehngang-Automatik angekündigt: Je mehr Gänge, desto höher der Schalt-Komfort, desto niedriger der Kraftstoffkonsum.

Toyota wertet seinen Verso mit einem neuen Dieselmotor auf, der als erster der neuen Kooperation mit BMW entstammt. Auris und Yaris werden in Details aufgefrischt.

Bei Nissan steht der neue größere Note im Schaufenster, dazu folgt im Februar der Qashqai in Neuauflage, wieder als 'Crossover' aus Kombi, Van und SUV. Eine größere Rolle soll in Zukunft auch die (in den USA längst etablierte) Nobelmarke Infiniti spielen, unter anderem mit Technik des (über Renault) verbundenen Partners Mercedes-Benz.

Honda wertet seinen Civic in Details auf und ergänzt das Angebot mit einem geräumigen Kombi. Mazda erneuert im Herbst den MX-5, den meistgebauten Roadster überhaupt. Später im Jahr folgen das kleine Modell 2 und der CX-3 in der populären Klasse der kompakten Cross-Modelle. Der neue SX4 von Suzuki führt den Begriff 'Cross' sogar im

Namen, dazu steht ebenfalls im Herbst das Einsteigemodell Alto mit größerer Karosserie an. Mitsubishi bereitet eine Neuauflage des großen Pajero vor, schon im Frühjahr wird dazu der kleinere Outlander in einer Plug-in-Version erwartet.

Mit dem Rückzug von Chevrolet bleiben nur mehr zwei große Anbieter aus Korea, die es beide nach dem Modellfeuerwerk 2013 erst einmal langsamer angehen lassen. Wichtigste Neuerung bei Hyundai wird im Herbst der i20 (Polo-Größe). Der jüngst erneuerte kleine i10 erscheint zudem in einer Autogas-Variante. Die Schwestermarke Kia begnügt sich mit Änderungen an ihren Modellen Sportage, Optima und Soul. Für letzteren ist Elektroantrieb im Gespräch, den großen Optima gibt es schon länger in Hybridversion.

Für den Autohandel in Deutschland (wie in anderen europäischen Ländern) wird wohl auch das Jahr 2014 nicht leicht. Der 'Trend Tacho' der Sachverständigen-Organisation KÜS sieht in den nächsten sechs Monaten Kaufabsicht nur bei sechs Prozent der Autobesitzer, noch einmal zwei Prozent weniger als in der ersten Hälfte des gerade ablaufenden Jahres. Der intensive Wettbewerb drückt ebenso auf die Preise wie auch manches Auto, das im Süden der EU keinen Käufer findet. Die dortige Krise ist noch nicht vorbei.

Viel besser sieht es bei den Herstellern aus: Ihr Export in die sogenannten BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) brummt, für die USA wird Aufschwung voraus gesagt - auch für den Automarkt. Die Deutschen sind ganz vorn dabei. Und der Volkswagen-Konzern ist seinem Ziel, bis 2018 größter Automobilhersteller der Welt zu werden, wieder einen Schritt näher gekommen: Im abgelaufenen Jahr erreicht er voraussichtlich nach Toyota und General Motors Platz drei. (ampnet-fer)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz C-Klasse (1993).



Mercedes-Benz GLA.



Mercedes-Benz S-Klasse.



BMW i3.



BMW i8.



BMW 4er Cabriolet.



Audi A8L.



Audi A3 G-Tron.



Audi A3 Sportback G-Tron.



Volkswagen Golf Sportsvan.



Seat Leon ST.



Ford Ecosport.



Ford Kuga.



Ford Edge Concept.



Opel Insignia Country Tourer.



Opel Insignia Fließheck.



Eindrücke von der Essen Motor Show: Hier klopft der Adam.



Peugeot 308, 308 SW und 308 CC.



Alfa Romeo 4C.



Alfa Romeo 4C.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Range Rover Evoque.



Nissan Qashqai.



Suzuki. Concept iV4.



Suzuki. Concept iV4.



Honda Civic Tourer.



Mazda MX-5 (1990).



Mazda CX-5
