

Exklusiv aus New York: Fragen für 2014

Mindestens fünf autorelevante Messen finden 2014 in den USA statt: Auf die Consumer Electronics Show in Las Vegas und die Automesse in Detroit im Januar folgt im April die New York Auto Show mit der Verleihung des Awards World Car of the Year. Zum Jahresende stehen die Los Angeles Auto Show und die Tuner-Messe SEMA an. Und im Sommer trifft sich die Designer- und Veteranen-Szene im kalifornischen Pebble Beach. Nach wie vor ist der US-Markt von entscheidender Bedeutung für die Branche - nicht zuletzt als Gradmesser für Trends und Entwicklungen. Dies sind einige der wichtigsten Fragen für 2014:

Kann Fiat die Kontrolle bei Chrysler übernehmen?

Konzernchef Sergio Marchionne möchte die restlichen Anteile an dem US-Konzern übernehmen, doch der Pensionsfonds der Gewerkschaft UAW - er hält 41,5 Prozent an Chrysler - versucht, den Preis nach oben zu treiben. Im Detroiter "Solidarity House" - dort residiert die Gewerkschaft - scheint sich herumgesprachen zu haben, dass die zum Kleinwagenhersteller geschrumpften Italiener dringend auf die erstaunlichen Gewinne angewiesen sind, die von der Mannschaft in Auburn Hills mit relativ bescheidenen Mitteln generiert werden. Fiat bietet offenbar 4,3 Milliarden US-Dollar, der Fond will fünf Milliarden.

Wird das GM-Sorgenkind Opel profitabel?

Die Überraschung was groß, als der scheidende GM-Chef Dan Akerson den Abschied von Chevrolet vom europäischen Markt verfügte. Der Rückzug der fest etablierten Marke US-Marke soll Opel zugute kommen. Doch ob sich die verlassenen Chevrolet-Kunden auf die Rüsselsheimer - bzw. ihr britisches Nostalgie-Anhängsel Vauxhall - einlassen, ist alles andere als ausgemacht. Die Hoffnungen des Weltkonzerns lasten nun auf Opel. Scheitern die Rüsselsheimer, scheitert GM in Europa.

Etabliert sich GM in der Oberklasse?

Die als "car gal" annoncierte, kommende GM-Chefin Mary Barra muss entscheiden, welche Modelle auf der hinterradgetriebenen "Omega"-Plattform in Serie gehen. Derzeit ist nur eine einzige Variante fest eingeplant, die im Cadillac-Modellprogramm in Rufweite oberhalb des CTS und der frontgetriebenen XTS-Limousine positioniert ist. Möglich ist jedoch auch ein "Flagship"-Modell im Segment über 100 000 Dollar - und eine Ableitung für Buick. Ohne diese Modelle dürfte GM kaum die Skaleneffekte erzielen, die man sich bei der Definition der Plattform erhofft hatte.

Bleiben die Fans BMW treu?

Das Elektroauto i3 und der Plug-in-Hybrid i8 sind die Leuchttürme der Ära Reithofer bei BMW, die Öko-Rhetorik ist beeindruckend. Und der Markterfolg der E-Fahrzeuge scheint aufs erste gesichert, für den in geringen Stückzahlen importierten i8 werden in den USA gar Wartelisten geführt. Die klassische BMW-Kundschaft in den USA ist allerdings irritiert. Sie beschäftigt sich mit anderen Fragen - beispielsweise der, ob es erstrebenswert sei, den Reihen-Sechszylinder durch Vierzylinder-Turbos zu ersetzen oder ob es eine Zukunft gibt für das klassische Schaltgetriebe. i3 und i8 sind den automobilen Lebenswelten der Kernklientel hierzulande fremd.

Bleibt Mercedes Premium?

Mit dem frontgetriebenen CLA bewegt sich Mercedes-Benz in das Segment um 30 000 Dollar, US-Chef Steve Cannon will sogar um die Kunden der in enormen Stückzahlen verkauften Honda Accord und Toyota Camry buhlen. Es bleibt abzuwarten, ob der CLA den Schritt in den hartumkämpften Massenmarkt ohne Blessuren übersteht.

Schafft VW den Durchbruch?

Die Verkaufszahlen der Wolfsburger in den USA sind ungewöhnlich schlecht. Noch immer leidet man unter dem schlechten Image, das man sich jahrelang durch qualitativ mangelhafte Autos aus mexikanischen Werken eingehandelt hat. Noch immer bleibt VW auf eng definierte Marktsegmente beschränkt, der japanischen Marke Subaru nicht unähnlich. Zu wenige Kunden sehen VW als echte Alternative. Möglicherweise bringt aber der für 2015 erwartete erwartete SUV auf Basis der MQB-Architektur den Durchbruch. Sicher ist das nicht, und klar ist schon jetzt: 2014 wird für VW zur Durststrecke. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Jens Meiners.
