
Der Ineos Grenadier meldet sich 2021 zum Dienst

Von Wolfgang Hoffmann

Mit dem Ineos Grenadier startet 2021 ein lupenreiner Geländewagen auf dem weltweiten Markt der Offroader, der sich allen gängigen Trends widersetzt. Seine Inspiration bezieht er vom legendären US-Army-Jeep der Nachkriegszeit und setzt auf ein kantiges Design im Stile eines klassischen Land Rover Defender, der das Feld der urwüchsigen Offroader vor knapp fünf Jahren kampfflos geräumt hat.

Der Grenadier soll insbesondere eines sein: robust. Damit er sich auch abseits des Asphalts auf den weltweiten Pisten von A wie Afrika, Amerika, Asien und Australien bis Z wie (New) Zealand seinen Weg bahnen kann. Da sind alternative Motorenkonzepte wie Elektro oder Hybrid eher hinderlich, Leiterrahmen, Starrachsen und Allrad mit allerlei Sperren sowie reichlich Bodenfreiheit hingegen Pflicht.

Aber wer braucht das schon? Vor allem einer: Sir James Arthur Ratcliffe, Jahrgang 1952, der sich im Rentenalter längst nicht zur Ruhe gesetzt hat, sondern mit seinem weltweit operierenden Chemiekonzern namens Ineos und rund 22.000 Mitarbeitern allein in diesem Jahr schätzungsweise 60 Milliarden US-Dollar (ca. 53,4 Milliarden Euro) umsetzen wird. Ein klassischer Hidden Champion, der mit seinen petrochemischen Erzeugnissen, Spezialchemikalien und Erdölprodukten für viele Produkte unseres täglichen Lebens steht und dennoch weithin unbekannt ist.

Der britische Selfmade-Milliardär und wohl reichster Mann auf der Insel, der auch als Sportsponsor von der Formel 1 über Tour de France und den Seglern des America's Cup bis hin zu Top-Teams des europäischen Fußballs in Erscheinung tritt, setzt offensichtlich auf Sieg. Weshalb man auch den Ineos Grenadier nicht als Spleen und Kneipenlaune abtun kann, nur weil Ratcliffes Lieblings-Pub in London „The Grenadier“ als Namensgeber fungierte.

2017 fiel die Entscheidung, die Marktlücke, die der Defender hinterlassen hatte, wieder zu besetzen. Also gründete Ratcliffe die Ineos Automotive Limited als Tochterunternehmen seines Konzerns und holte erfahrene Automobilspezialisten an seine Seite, um die Idee eines puren, ausschließlich nutzenorientierten Offroaders wiederzubeleben. CEO Dirk Heilmann und sein Führungsteam können dabei nicht nur auf umfangreiche persönliche Erfahrungen bei Automobilbauern zurückgreifen, darunter Ford, Daimler, Volkswagen, Bentley, Tesla, JLR und Lotus. Sie vertrauen darüber hinaus bei der Entwicklung und Produktion des Grenadier auf namhafte Partner wie etwa Magna Steyr. Die Österreicher zeichnen für die Serienentwicklung des Grenadier verantwortlich und haben sich unter anderem als Produzent des Mercedes G einen Namen gemacht. BMW wird aus seiner Palette Sechs-Zylinder-Diesel und -Benziner zuliefern, die spanische Firma Gestamp den robusten Leiterrahmen, der italienische Nutzfahrzeugspezialist Carraro die Achsen. Das Acht-Gang-Automatikgetriebe stammt von ZF und untermauert so den Anspruch, dass bei aller Solidität der Grenadier auf technisch höchstem Niveau agieren soll, um eine zahlungskräftige Kundschaft für den neuen Offroader zu begeistern.

Noch hält sich Ineos bei den technischen Details bedeckt und hat in einer Online-Preview Ende Juni einer ausgewählten Schar von Fachjournalisten erst einmal nur das Außendesign des Grenadier gezeigt. Das vermittelt eine klare Botschaft, wie Dirk Heilmann sagt: „Form follows Function. Deshalb haben wir uns für ein klassisches Design entschieden. Runde Scheinwerfer, links und rechts baugleich, kurze Überhänge, um nur zwei Beispiele zu nennen, sind auch die Antwort auf die Frage, ob das Design seinem Zweck dient und wenn nicht, ob wir es überhaupt brauchen.“ Und er fügt hinzu: „Mit

unserer Maxime ‚keep it simple‘ haben wir eine industrielle, funktionelle Formgebung erreicht, die dem Grenadier die Anmutung eines Werkzeugs verleiht. Die Leute sollen sehen, was sie mit ihm anstellen können.“

Und das ist eine ganze Menge, wie Heilmann verspricht. Als kompromissloses Allradfahrzeug konzipiert, soll es auch anspruchsvollstes Terrain meistern. Landwirte, Förster und Abenteurer können sich durchs Gelände wühlen und werden die Nutzlast von rund einer Tonne und Anhängelasten von bis zu 3,5 Tonnen schätzen. Nach vollbrachter Tat soll sich am Ende gar „der Innenraum mit einem Schlauch abspritzen lassen“. Darauf sind wir gespannt, denn das Interieur wurde beim ersten Date noch nicht vorgestellt.

So gänzlich spartanisch kann es wiederum auch nicht sein. Denn Ineos‘ kaufmännischer Leiter Mark Tennant braucht jährlich mindestens 15.000 Kunden in einem schmalen Marktsegment, um den Grenadier in die Gewinnzone zu steuern. „Obgleich als Nutzfahrzeug klassifiziert“, so Tennant, „haben wir es mit einem komfortablen Interieur für einen modernen Verbraucher zu tun.“ Selbstverständlich ist dabei auch der „Top-Standard in Sachen Sicherheitssysteme und Connectivity.“

Gebaut werden soll der Ineos übrigens im walisischen Bridgend. Very british also, allerdings mit einem Schuss EU, denn die Vormontage von Fahrwerk und Karosseriekomponenten ist im portugiesischen Estarreja geplant. (ampnet/wh)

Bilder zum Artikel



Ineos Grenadier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



Ineos Grenadier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



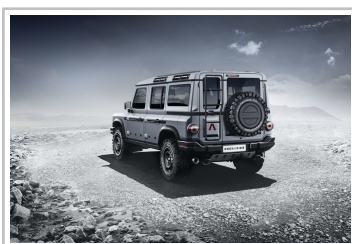
Ineos Grenadier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



Ineos Grenadier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



Ineos Grenadier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



Ineos Grenadier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



Ineos Grenadier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



Ineos Grenadier: 2021 wird er als geschlossener Offroader gebaut. Eine Pickup-Variante ist geplant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



Ineos Grenadier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/IneosAutomotive



Projekt Grenadier: Ineos-Automotive-CEO Dirk Heilmann (l.) und Henry Kohlstruck, Managing Director bei MB Tech, besiegeln die Entwicklungspartnerschaft – in dem Pub in London, in dem auch die Idee für einen Defender-Ersatz geboren wurde.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ineos
