
New York Auto Show 2017: Der Fortschritt macht Pause

Von Jens Meiners

Durch das Plakat, das für die diesjährige Automesse in New York wirbt, rast ein 656 PS starker Supersportwagen: Der Ford GT, Image- und Technologieträger der Detroit'schen Traditionsmarke und Symbol für das wiedererstarkte Selbstbewusstsein der US-Industrie. Natürlich geht es noch stärker.

Die Hauptattraktion der Messe kam von Dodge: Dort hat man sich entschieden, die 717 PS starke Hellcat-Variante des Challenger (es gibt auch einen gleichstarken Charger) mit einer neuen Variante namens Demon zu krönen, die nunmehr 819 PS auf die Straße bringt. Das Exponat war wie ein Dragster mit winzigen Vorderreifen und gewaltiger Bereifung auf der Hinterachse ausgerüstet, und bei einer Veranstaltung am Vorabend der Messe stellten die Amerikanerinnen eindrucksvoll klar, wer der neue Beschleunigungs-Weltmeister ist: der Demon, und nicht mehr der Tesla Model S, dem sich die Hellcat-Modelle in einigen Beschleunigungsrennen geschlagen geben mussten.

Das Fiat-Chrysler-Konglomerat dürfte übrigens von der Trump-Regierung profitieren wie kein zweiter Autohersteller, ist man doch angewiesen auf Gewinne, die aus der Vermarktung der großvolumigen, aber billig herzustellenden Modelle wie Charger und Challenger sowie den Jeep-Modellen und der Ram-Pickups kommen. Downsizing und aufgeladene Motoren sind hier Fehlanzeige.

Zur Abrundung des Modellprogramms dient der Jeep Trackhawk, mit der 717 PS starken Hellcat-Maschine der bislang schnellste Jeep überhaupt. Er schafft glatte 290 km/h.

Einen auf andere Weise extremen Auftritt legt der Lincoln Navigator vor, der das obere Luxus-Segment bei den SUV begründete, bevor ihm der Cadillac Escalade den Rang ablief. Zehn Jahre lang ist das Vorgängermodell vom Band gelaufen – und immer weiter zurückgefallen. Jetzt meldet sich Lincoln geradezu mit einem Paukenschlag zurück; der neue Navigator kommt mit gewaltigen Platzverhältnissen und einem extrem aufwendig gestalteten Interieur, das den Escalade ausgesprochen alt aussehen lässt. Chefdesigner David Woodhouse: „Dies ist die Wiedergeburt eines Autos. Am wichtigsten war es, die Größe, die Grandezza des Vorgängermodells weiterzuführen.“ Das Problem des Navigator: Es gibt ihn nur mit einem V6-Turbo, während Cadillac weiterhin auf den V8 setzt. Ein Cadillac-Entwickler frohlockt: „Lincoln muss verrückt sein.“

Cadillac setzt nicht nur auf volumenstarke Achtzylinder, sondern auch auf den Dieselmotor, wie am Rande der Messe zu erfahren war. Der Einsatz der für die kommenden Cadillac-SUV-Modelle vorgesehenen Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren stand kurzzeitig in Frage, weil sie auch in Modellen der inzwischen an den PSA-Konzern verkauften Marke Opel eingebaut werden sollen. Doch die Lieferverträge stehen, die Projekte gehen weiter – als wichtiger Baustein der Europa-Strategie der Marke. In den USA könnten diese Diesel-Cadillac übrigens auch angeboten werden. Schließlich setzen dort neuerdings auch Chevrolet und Mazda auf den Selbstzünder.

Die noble Hyundai-Tochtermarke Genesis zeigt mit ihrem SUV-Konzeptfahrzeug GV80, wie man sich nicht nur einen großen SUV, sondern ganz generell die Formensprache der Zukunft vorstellt. Dazu zählen ein neuer Kühlergrill und doppelt übereinanderliegende Scheinwerfer und Rückleuchten – ein völlig eigenständiger Look, der nur mit LED-Scheinwerfern darstellbar ist und mit dem Genesis den Umstand ausnutzt, dass es bei dieser Marke keinen Bedarf an Billig-Versionen mit Halogenscheinwerfern gibt. Mit der kommenden Modellgeneration will Genesis durchstarten, irgendwann dürfte es auch ein

eigenständiges Vertriebsnetz geben.

Während der Genesis GV80 von europäisch anmutender Sportlichkeit und Eleganz ist, setzt die Nissan-Nobelmarke Infiniti – die sich seit nunmehr fast 30 Jahren ständig neu zu erfinden scheint – mit dem SUV-Concept QX80 Monograph auf einen brutalen und expressiven Look, der es sicherlich nicht bis nach Europa bringen wird, der aber in Russland und im Nahen Osten sowie in der nordamerikanischen Rapper-Kultur seine Liebhaber finden dürfte.

Zu einem durchaus unerwarteten Erfolg wurde die Messe für Jaguar; der SUV F-Pace räumte am Morgen des ersten Pressetages den Preis "World Car of the Year" ab und wurde zugleich zum Car Design of the Year gekürt. Das Ergebnis, mit dem der F-Pace sowohl den VW Tiguan als auch den Audi Q5 aus dem Feld schlug, ist vermutlich auch dem Kampfpreis geschuldet, mit dem der Brite antritt: Dieser Jaguar kostet kaum mehr als ein gut ausgestatteter VW Tiguan.

Oder als ein VW Atlas: Mit diesem großen Geländewagen im Audi-Q7-Format, aber zum halben Preis, will VW neue Marktsegmente erobern. Nach Europa wird dieses Auto nicht kommen, aber bei Testfahrten im US-Staat Texas konnten wir uns jüngst von den Qualitäten dieses größten VW-Geländewagens überzeugen. US-Chef Hinrich Woebcken ist zuversichtlich, dass die Marke ihre größte Zeit noch vor sich hat, er legt aber auch Wert auf die Historie: „Es ist für mich eine begeisternde Erfahrung, dass viele der Kunden, mit denen ich gesprochen habe, auch heute für die Marke glühen und sie leben“, so Woebcken.

Einen speziell für junge Menschen entwickelten Ausblick eröffnete die Toyota-Studie FT-4X, mit dem sich die Japaner von der extremen Formensprache des aktuellen Modellprogramms abwenden und zu einem puristischeren und reduzierten Design zurückkehren. Der nächste RAV4 könnte Elemente der Studie aufgreifen. Was den Antrieb betrifft, hält sich Toyota zurück: „Der FT-4X könnte von einem Vierzylinder-Verbrennungsmotor angetrieben werden“, heißt es wenig präzise.

Von alternativen Antrieben und autonomem Fahren war überhaupt relativ wenig zu sehen – nicht nur, weil Tesla wieder einmal durch Abwesenheit glänzte. Die Genesis-Studie immerhin verfügt über eine Brennstoffzelle, und die Cadillac-Pläne zum autonomen Fahren, die unter der Bezeichnung "Superdrive" laufen, nähern sich zügig dem Serienstand.

Übrigens, Tesla ist inzwischen an der Börse so viel wert wie Ford oder General Motors – ein Umstand, der Elektro-Visionäre frohlocken lässt, während Zyniker bereits das sprichwörtliche Popcorn bereitstellen, um von der Tribüne aus eine rauschende Talfahrt der Aktienkurse zu genießen.

Unterdessen liefert der Daimler-Konzern die deutsche Antwort auf Demon und Trailhawk – in Form einer viertürigen AMG-GT-Studie mit über 800 PS und zwei AMG-Derivaten des Crossover GLC mit bis zu 510 PS. Der Fortschritt, er macht Pause im New York des Jahres 2017 – oder er wird gerade neu definiert. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Dodge Demon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Dodge Demon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Dodge Demon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Lincoln Navigator.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Lincoln Navigator.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Lincoln Navigator.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Lincoln Navigator.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Toyota FT-4X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Toyota FT-4X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis GV80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis GV80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis GV80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis GV80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis GV80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis GV80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis GV80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX80 Monograph.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX80 Monograph.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Lincoln Navigator.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Mercedes-AMG GT-Studie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Mercedes-AMG GT-Studie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Mercedes-AMG GT-Studie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Mercedes-AMG GT-Studie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Volkswagen Atlas.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Volkswagen Atlas.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX80 Monograph.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX80 Monograph.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX80 Monograph.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Jaguar F-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar F-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar F-Pace.

Foto: Jaguar
