

CLASSIC DRIVER

Messereport Detroit 2011: Zwei Welten, ein Geschäft



Wer im Januar nach Detroit fährt, kann nur ein Ziel haben: die Detroit Motorshow. Denn außer der jährlich stattfindenden Messe hat die GM-Hauptstadt so ziemlich nichts zu bieten. Wir haben erkundet, ob sich der Bummel durch die Hallen lohnt.

Fünf Uhr morgens ist trotz Jetlag eine wahrlich sportliche Zeit für einen Messebesuch. Fegt dann noch ein scharfer Wind bei -2 Grad Celsius durch die unwirtlichen Gassen der Geisterstadt Detroit, muss man schon sehr viel für buntes Blech übrig haben, um nicht übellaunig im Taxi zu verharren. Doch die Neugierde siegt, denn schließlich haben nicht nur die „Big Three“ ihr Comeback auf der amerikanischen Autobühne angekündigt. Auch die deutschen Hersteller überschlagen sich im Vorfeld mit Premierenkündigungen. Mercedes-Benz etwa lockt die Messebesucher mit einer runderneuten C-Klasse an den Stand. Die Schwaben haben die Mittelklasselimousine nach vier Jahren unter Einsatz von 2.000 neuen Bauteilen grundlegend modernisiert und bieten nun auch in diesem Segment die Assistenzsysteme der S-Klasse an. Daneben sollen neue Motoren, vornehmlich aus der E-Klasse, für zusätzliche Attraktivität sorgen. Mit dem 5,5 Liter großen AMG-Modell dürfte dann ab Mitte des Jahres das stärkste Argument für den kleinen Benz bei den Händlern stehen. Einen Vorgeschmack auf die Leistungsfähigkeit dieser Version bietet die zweite Stuttgarter Neuerscheinung. Denn auch die frisch eingeführte CLS-Limousine kann nun mit dem bis zu 557 PS starken V8-Biturbo bestellt werden und bietet damit Fahrleistungen im Sportwagenbereich.





Am Audi-Stand nebenan erwartet den Betrachter die Enthüllung des Audi A6 der vierten Generation mit großem Pathos. Ab dem Frühjahr soll die komplett neue Limousine für frischen Wind in der oberen Mittelklasse sorgen. Mit zwei Benzinern (204 und 300 PS) und zwei V6-Dieselmotoren (204 und 245 PS) steigen die Audianer sehr selbstbewusst in den Ring. Lediglich der neu entwickelte Vierzylinder-Basisdiesel mit 177 PS sorgt für etwas Entlastung im Geldbeutel, denn neben einem Normverbrauch von nur 4,9 Liter Diesel liegt auch sein Anschaffungspreis mit knapp unter 40.000 Euro gerade noch auf bürgerlichem Niveau. Als der Vorhang fällt, ist die Verwunderung groß. Denn erst auf den zweiten Blick fallen die Unterschiede des Audi-Limousinendesigns ins Auge. Da ist es gut, dass auch der jüngste Spross der Ingolstädter mit gediegenem Interieur nebst Schichtholzapplikationen sowie umfangreichem Elektronikequipment überzeugende innere Werte zu bieten hat.



Bei BMW gibt es zunächst eine amüsante Szene zu beobachten. Volkswagenchef Martin Winterkorn eilt mit einem Zollstock bewaffnet zwischen Audi- und BMW-Messestand hin und her: Qualitätskontrolle durch den Konzernboss, da kann der Kunde zufrieden sein. Aber auch die Münchner lassen sich nicht lumpen und trumpfen in Detroit mit einem renovierten Einser auf. Der kleinste BMW erhält neben neuen Stoßfängern und einem hochwertigerem Interieur auch zahlreiche Detailverbesserungen. Komplett neu präsentiert sich hingegen das Topmodell der Baureihe. Der BMW 1er M Coupe ist vor allem bei den fahrraktiven Kollegen das Messethema. Breite, aus dem Blech getriebene Kotflügel, ein 340 PS starker Sechszylinder der den Bajuwaren binnen 4,9 Sekunden auf 100 km/h puscht, sowie ein mit reichlich Alcantara veredelter Innenraum rechtfertigen den Einstandspreis von rund 50.000 Euro. Er ist damit 20.000 Euro günstiger als die zweite BMW-Neuheit, das Sechser Cabriolet. Der Nachfolger des polarisierenden Bangle-Entwurfes setzt auf eine harmonische und elegante Linienführung. Unter dem elektrisch zu bedienenden Dach können bis zu vier Personen entspannt den Weg an die Cote d'Azur antreten. Die beiden angebotenen Benzinmotoren mit 272 und 367 PS ermöglichen dabei eine hohe Reisegeschwindigkeit während der ebenfalls erhältliche Sechszylinder-Dieselmotor für die Kunden gedacht ist, die auch beim Flanieren schön sparen wollen.



Das wäre theoretisch auch mit der auf dem Porsche-Stand ausgestellten Coupé-Rennversion des 918 Spyder möglich. Der RSR-Sportler verfügt zwar dank Hybridtechnik über eine Systemleistung von 767 PS, verbraucht aber nach Angaben des Herstellers deutlich weniger als herkömmliche Sportwagen. Doch grau ist nicht nur der Lack des Hybrid-Renners, sondern auch alle Theorie. Denn der auch im Innenraum ansprechend gestylte Prototyp kommt in seiner zivilen Variante nicht vor 2014 auf die Straße. Das Schicksal teilt sich der Supersportler mit der einzigen Neuheit auf dem Volkswagenstand. Denn die Passat getaufte Mittelklasselimousine ist, trotz ihres europäischen Zuschnitts, ausschließlich für den nordamerikanischen Markt gedacht. Mit ihr erhofft sich Volkswagen eine Belebung des zähen US-Geschäftes und plant mittelfristig einen Absatz von 150.000 Einheiten dieses Modells. Um für den erhofften Ansturm gerüstet zu sein, investierten die Wolfsburger in eine neue Fertigungsstätte in Chattanooga/ Tennessee. Dort sollen, wenn es der Markt verlangt, bis zu 150.000 Fahrzeuge jährlich vom Band rollen und so den Wolfsburgern endlich zum Durchbruch im Land der unbegrenzten Möglichkeiten verhelfen.



Ob Mini bei einer Serienproduktion der in Detroit erstmals gezeigten Studie Paceman Concept auf ähnliche Stückzahlen hofft, bleibt zwar ungeklärt, doch bietet die Abschlussarbeit des Mini-Designchef Gert Hildebrand einen Ausblick auf das, was man sich unter einem „Sport Activity Coupé“ künftig vorzustellen hat. Der derzeit noch fehlende Motor unter der Minihaube lässt dabei einen breiten Raum für Spekulationen in alle Richtungen. Dass es eben auch ohne Verbrenner geht, zeigt die Sportwagenschmiede Tesla, die sich selbstbewusst mit der Rohkarosse ihres nächsten Projektes, einem elektrisch angetriebenen Viertürer, präsentiert. Bis die Version wie geplant im 2. Quartal 2012 in den Verkauf gelangt, haben die Kunden noch Gelegenheit, den frisch aufgewerteten Roadster ab 118.000 Euro zu erwerben.



Und was machen die Amerikaner? Ihr Comeback findet zur Zeit in anderen Sphären statt. Neuheiten wie die zweite Auflage des Chrysler 300 M können weder preislich noch qualitativ den deutschen Premiumherstellern gefährlich werden. Daneben künden eine Heerschar von amerikanisierten Klein- und Mittelklassewagen europäischer und japanischer Abstammung vom scheinbaren Beginn einer neuen Zeit. Doch die Stars der Messestände sind nach wie vor die alten Sünder in Form von Riesen-Pick-Ups oder wiederbelebten Muscle Cars wie dem Boss Mustang. Wer am Ende das Rennen machen wird, ist unklar – denn das letzte Wort hat der Konsument. Und da kann es sein, das sich auch im Land der unbegrenzten Möglichkeiten der ein oder andere Hersteller schneller im Grenzbereich befindet, als ihm lieb ist.

Text & Fotos: [Sven Jürisch](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/messereport-detroit-2011-zwei-welten-ein-gesch%C3%A4ft>
© Classic Driver. All rights reserved.