Kommentar

Toyota hat viel für den Hybrid getan, aber es reicht nicht.

markus.hoescheler@tt.com

Beim Plug-in ist Japan dabei zu verlieren

Von Markus Höscheler

Auf den ersten Blick sind die Zahlen blendend: Millionenfach hat Toyota in den vergangenen Jahren Modelle mit Hybridantrieb weltweit absetzen können, vor allem die Nordamerikaner waren der Kombination aus Benzin- und Elektroantrieb zugetan. Die Technik, die Japaner anbieten, gilt als sehr solide. Derzeit jedoch bringen sich einige Konkurrenten in technischer Hinsicht so gut in Stellung, dass es ihnen in den kommenden Jahren gelingen dürfte, den Pionier vom Thron zu drängen. Sie geben dem Klotzen den Vorzug, nicht dem Kleckern: größerer Akku, mehr elektrische Reichweite, dazu die Aufladeмöglichkeit via Haushaltssteckdose. Dass der Plug-in-Hybrid mehr als eine Modeerscheinung ist, zeigt das Vorhaben von Mercedes, innerhalb von zwei bis drei Jahren weltweit zehn derartige Modellreihen auf den Markt zu bringen. Andere Hersteller steigen auf diesen Zug auf, Toyota hat der Konkurrenz fast nichts entgegenzusetzen (bis auf den Prius Plug-in). Der Vorteil des Plug-in-Hybrids liegt auf der Hand: In Ballungsgebieten mit reichlich Stop&Go-Verkehr bietet sich das emissionsfreie Fahren an – wohl ist auch davon auszugehen, dass immer mehr Großstädte Autos mit bloßen Verbrennungsmotoren aus dem Zentrum verbannen werden. Der Nachteil der neuen Technik liegt nach wie vor im Preis. Aber selbst da gibt es Entwicklungsspielraum.

Beim M4 Cabrio vereint sich eine hinreißende Silhouette mit edlem Sport-Interieur. Passend zum Auftritt leistet der betörend klingende Sechszylinder-Biturbo 431 PS. Fotos: Fellner

Ein himmlisches M-Furioso

Mit einem zweifach aufgeladenen Bayern-Kraftwerk und messerscharfem Handling fährt der BMW M4 als reinrassiger Hochleistungssportwagen vor. Die TT erlebte ihn als Cabrio.

Von Reinhard Fellner

Innsbruck – M-Modelle von BMW verkörpern seit jeher die reine Lehre des sportlichen Fahrens und gelten als Essenz der Marke. Kein Wunder, war beispielsweise der erste M3 vor 25 Jahren nichts anderes als ein Homologationsfahrzeug für die Tourenwagen-Weltmeisterschaft. Seit der Geburt der wunderschön proportionierten Vierer-Reihe (Nachfolger des Dreier-Coupés) reiht sich seit letztem Jahr hinter dem M auch eine 4. Schon optisch bietet dieses Coupé mit seinen respekteinflößenden Lufthutzen, Verbreiterungen und einem 18-Zoll-Fahrwerk alles, was sich Käufer eines M-Modells erwarten: Sportlichkeit, Aggressivität und Exklusivität pur. Beim Antrieb befuhren die Bayern jedoch neue Wege und bestückten die M3/M4-Brüderpaar anstatt mit einem rein drehzahlorientierten Sauger mit einem doppelt aufgeladenen Sechszylinder, der alles bisherige vergessen lässt. 431 PS vereinen sich da bereits ab 1850 Touren mit 550 Newtonmetern: fett, brutal, überlegen, spontan, erregend, hochklassig. Unbändige Kraft von unten heraus paart sich mit einem Drehvermögen bis zu 7800 Touren. Nicht umsonst leuchtet der obere Bereich im Drehzahlmesser des M4 rot.

Im *TT*-Testwagen war diese Maschine an ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt, das je nach Steuerungsstufe die Gänge früher oder später, jedoch jeweils perfekt einlegt. Meist tut dies der Sportfahrer über die Schaltwippen am Lenkrad aber selbst. Dabei erlaubt der M4 bei Gas die Gänge reinzuschnalzen – fast wie in der Formel 1. Auch den Klang und die Arbeitsweise der millimetergenauen Traumlenkung kann der Lenker separat einstellen oder individuell konfigurieren.

Wie dies alles bei so einer Leistung funktioniert, zeigt, wo BMW technologisch steht. Karosserieverstärkungen und eigens konzipierte Fahrwerksteile lassen den Bayern – im Gegensatz zu manch anderem Fahrzeug dieses Kalibers – auch bei ausgeschalteter Stabilitätskontrolle gutmütig und im Grenzbereich zum Übersteuern als stets kalkulierbar erscheinen. Dazu hat die M GmbH über die vierflutige Auspuffanlage dem Reihensechser einen Klang anerzogen, der betörend wirkt und einem bei höheren Drehzahlen die Gänsehaut aufziehen kann. Das ist sie – die pure automobile Leidenschaft.

Wer den herrlichen Klang genießen will, tut dies übrigens am besten offen. Bei milden winterlichen Temperaturen und hochgefahrenen Seitenscheiben ließ sich der Testwagenfahrer dieses technische Klangschauspiel nicht entgehen und trompetete per Gasfuß Bassiges und Hochfrequentes in die Luft. Überhaupt erscheint das Cabrio als der faszinierendere M4. Bietet es doch als Blechdach-Cabrio alle Vorteile des Coupés und beinahe auch dessen Dachlinie. Der Kofferraum fasst trotzdem noch bis zu 370 Liter. Beneidenswert, wer da die Wahl hat. Sie beginnt ab 96.600 Euro, Automatik verlangt nach 3352 Euro mehr.

Die Technik

Motor:	Sechszylinder-Biturbo-Benziner
Hubraum:	2979 ccm
Drehmoment:	550 Nm bei 1850 U/min
Leistung:	317 kW/431 PS
L/B/H:	4671/1870/1383 mm
Gewicht:	1572/2040 kg
Kofferraumvolumen:	220–370 l
Tankinhalt:	60 l
Höchstgeschwindigkeit:	250 km/h
0–100 km/h:	4,4 Sekunden
Verbrauch:	10,6 l/100 Kilometer
Kraftübertragung:	Heckantrieb
Preis: (Schalter)	96.600 Euro
CO_2-Emission:	203 g/km

Vertriebschef Daniel Jäger (rechts) gratuliert Geschäftsführer Harald Nössig dazu, dass Fiat Lüftner als bester Fiat-Händler Österreichs gilt. Foto: FL

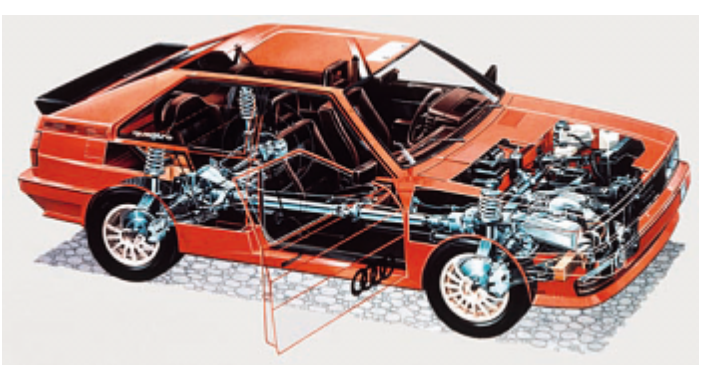
Nössig fängt sich Lob aus Wien ein

Rum – Harald Nössig freut sich: Das von ihm geleitete Autohaus Fiat Lüftner (Rum) gilt erneut als bester Fiat-Händler Österreichs – und dazu gratulierte ihm kürzlich der neue Vertriebsleiter von Fiat Österreich, Daniel Jäger. Der Marktanteil der italienischen Automarke an den Neuzulassungen in Tirol beträgt 4,69 Prozent, in Innsbruck-Land 13,14 Prozent. *(TT)*

Audi feiert Quattro-Jubiläum

Salzburg – Seit 35 Jahren bietet Audi den Allradantrieb unter dem Label Quattro an (die Ingolstädter bevorzugen die Kleinschreibung „quattro“) – die Kunden wissen die Offerte seit 1980 zu schätzen: Insgesamt mehr als sechs Millionen allradgetriebene Modelle hat Audi seither verkauft. Alles begann mit dem Ur-Quattro, in dem ein 2,1-Liter-Fünfzylinder-Turbobenziner, 200 PS stark, die Kraft auf zwei Achsen verteilen durfte. Heute reicht die Spreizung vom Kleinwagen S1 bis zum Supersportwagen R8 – der Hersteller spricht gar von 170 Modellvarianten unter Berücksichtigung von Karosserieform, Motor und Getriebeart.

Anlässlich des Jubiläums bietet Audi in Österreich eine Quattro-Prämie für bestimmte A4- und Q5-Modelle an – das Angebot gilt bis 27. Februar und ist zwischen 1500 und 2000 Euro wert. *(TT)*



Mit dem Ur-Quattro begann vor 35 Jahren der ununterbrochene Erfolgslauf des Audi-Allradantriebs. Foto: Hersteller

Alpina lieferte so viele Autos aus wie noch nie

Buchloe – Die exklusive Zusammenarbeit mit BMW zahlt sich für den exklusiven Kleinhersteller Alpina aus Buchloe aus: Im vergangenen Jahr setzte der Produzent mehr als 1700 Automobile ab, „erstmals in der Unternehmensgeschichte“. Der Umsatz betrug 89 Millionen Euro. Als Hauptabsatzgebiete gelten Deutschland, USA und Japan, wobei allein mehr als ein Drittel der Auslieferungen im eigenen Land erfolgte, je 400 Stück gingen in die Vereinigten Staaten und in das Land der aufgehenden Sonne.

Stolz zeigt sich Alpina nicht nur bezüglich des erreichten Mengenwachstums, sondern auch betreffend das Produktportfolio, das im Prinzip aus veredelten BMW-Basismodellen besteht. Neun verschiedene Modelle (18 Karosserievarianten) finden sich im Angebot, sie reichen vom D3 Biturbo bis zum B7 Biturbo. „Offenbar haben wir mit unseren leistungsstarken und vergleichsweise sparsamen BMW-Alpina-Automobilen den Geschmack der Kunden getroffen“, lässt Geschäftsführer Andreas Bovensiepen via Pressemitteilung wissen. *(TT)*

Im Jahr 2014 lieferte Alpina weltweit 1700 veredelte BMW-Produkte aus – 600 davon blieben in Deutschland. Foto: Hersteller