

Kommentar

Trotz der Absage von Automarken hat die IAA noch Bedeutung.



markus.hoescheler@tt.com

Frankfurter Leitmesse mit einigen Lücken

Von Markus Höscheler

Das Abwesen ist nicht alles: Auch wenn die Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt, die alle zwei Jahre stattfindet, als Weltleitmesse in der Automobilbranche gilt, ist ihr Status keinesfalls heilig. Im Gefolge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 gab es Absagen und triste Lücken auf dem Messegelände – der IAA hat es schlussendlich nicht geschadet. Heuer sieht es anders aus: Von einer Finanzkrise kann nicht gesprochen werden; von einer Imagekrise schon, bedingt durch den noch nicht ausgestandenen Dieselskandal und die neuen Kartellvorwürfe. Die gelten aber nicht als Motiv für das Fehlen einiger Automarken in diesem Jahr. Fiat Chrysler Automobiles wird mit Abarth, Fiat und Jeep (und natürlich auch mit Lancia) ebenso Abwesenheit pflegen wie die Gruppe PSA mit Peugeot und DS (Citroën allerdings hat sich angekündigt, um den neuen C3 Aircross gebührend zu bewerben). Nissan, gemeinsam mit Renault derzeit am Weg zum weltgrößten Autohersteller der Welt, zeigt nächste Woche offiziell die zweite Leaf-Generation – einen IAA-Auftritt in Frankfurt halten die Japaner aber nicht für erforderlich. Die Tochtermarken Infiniti und Mitsubishi verzichten auf eigene Stände, ebenso Tesla, Aston Martin, Rolls-Royce und Volvo. Die Schweden sind sogar so frech, dass sie während der IAA den XC40 präsentieren werden – allerdings in Mailand. Immerhin: Solange die ganz großen Volumenmarken der IAA treu bleiben, behält sie ihre Bedeutung bei.

Frischling erhält schon Nachschub

Nissan reicht für den erst ein paar Monate jungen Micra den Motor nach, den wohl der Großteil der Kunden wählen wird.

Von Stefan Pabeschitz

Paris – Ist es wirklich schon 34 Jahre her, dass die erste Generation von Micras auszog, um die Herzen von Maturantinnen, Stewardessen und Friseurinnen im Sturm zu erobern? Stolze 32.000-mal verkaufte sich der nach einem seiner Sondermodelle bis heute oft liebevoll „Mouse“ genannte Winzling in Österreich – etwa so oft wie die folgenden drei Generationen zusammen. Die jahrzehntelange Talfahrt der Absatzkurve ist einem eher glücklosen Design geschuldet, mit dem sich die Nachfolger seriell infiziert hatten.

Mit der nunmehrigen Generation fünf ist das vorüber, die ist unbestritten dynamisch und jugendlich gezeichnet, hat dazu mit bei nahe vier Metern Länge den Sprung ins nächsthöhere Segment geschafft. Sie steht bei Männern ausgezeichnet und fügt über büschelweise dezentaler Features und nunmehr auch über den Motor, den zumindest der Erwartungshaltung von Nissan nach – die Mehrheit der Kunden haben möchte. Im korrekten Konzern-Sprech ist er ein so genanntes Allianz-Aggregat, stammt also aus dem Technik-Pool von Renault-Nissan.

Audi-Quartett geht und Rupert Stadler bleibt

Ingolstadt – Mit 1. September hat sich der Vorstand von Audi neu formiert: Der Aufsichtsrat votierte dafür, dass Axel Strotbek (Finanzen) durch Alexander Seitz ersetzt wird; außerdem macht Dietmar Vogenreiter (Marketing) Platz für Bram Schot; Wendelin Göbel übernimmt von Thomas Sigl Personal und

Organisation; die Logistik ist nun in der Hand von Peter Kössler, nicht mehr von Hubert Waldt. Trotz anhaltender Kritik bleibt Vorstandsvorsitzender Rupert Stadler, der mit dem neuen Team die „Transformation zu E-Mobilität, Digitalisierung und Mobilitätsdienstleistungen konsequent vorantreiben“ will. (TT)



0,9-Liter-Turbo-Benziner oder 1,5-Liter-Diesel mit je 90 PS jetzt auch mit 71 Benzin-Pferden zu haben: kleiner Kompakter Micra.

Foto: Werk

zeit befeuert er etwa den ebenfalls aus diesem Fundus schöpfenden Smart und kommt auch bei Dacia zum Einsatz. In einem Nissan war der Dreizylinder ohne Turbo-Beatmung bisher noch nicht verbaut, er feiert im Micra mit 71 PS also seine Markenpremiere.

Technisch verlässt er sich auf die im Turbozeitalter zugunsten der Direkteinspritzung etwas ins Hintertreffen geratene Saugrohr-Einspritzung. Dank des Entstehens einer Gassäule im Ansaugtrakt je Arbeits-Kreislauf verbessern sich bei dieser Lösung Drehmoment und Ansprechverhalten bei niedrigen Touren. Dieser Bereich ist merkbar die beste Disziplin des 1-Liter-Aggregats, beim Herumwuseln im Stadtverkehr gibt es sich vom Stand weg spritzig, nimmt ohne hochtouriges Fahren willig den nächsten Gang an und hat auch am Kurvenausgang noch genug Schub. Für den

NIEDERKOFLER

Autohaus Niederkofler KG
Stadlweg 3 (neben ARBÖ)
6020 Innsbruck • Tel. 0512/34 11 61 20 • www.autohausniederkofler.at

City-Betrieb eignet es sich damit hervorragend, während ihm für lange Überlandfahrten oder Bergauf-Passagen schlichtweg Hubraum und Schmalz abgehen. Überholmanöver auf der Bundesstraße wollen etwa gut geplant und überlegt sein, denn im oberen Drehzahlbereich hat der Motor nur noch wenig nachzulegen. Artgerecht angewendet glänzt er dafür aber mit erfreulichen Verbrauchswerten. Selbst wenn er das Datenblatt-Versprechen von 4,6 Litern je hundert Kilometer in der Praxis nicht ganz erfüllen kann – ein Liter mehr

ist immer noch ein absolut vernünftiger Wert. Im traditionell Diesel-resistenten Kleinwagen-Segment erwartet Nissan für den Micra überhaupt nur einen Selbstzunder-Anteil von etwa fünf Prozent, 35 Prozent dürfte der 0,9-Liter-Turbo-Benziner mit 90 PS und doch etwas mehr Pfeffer überzeugen, etwa 60 Prozent der Käufer werden den nunmehr nachgereichten solidebraven Saug-Motor wählen. Bestellbar ist Nissans kleiner Kompakter mit diesem Motor ab sofort, der Angebotspreis in der Basisausstattung Visia beträgt 11.990 Euro.

Autohaus OSTERMANN

Fürstenweg 93a
6020 Innsbruck
0512 / 28 17 41

Technik vorgestellt

Auto auf Abruf, Butler auf Zuruf

Smart imaginiert die zukünftige urbane Mobilität mit dem Vision EQ Fortwo, dem Konzept eines fahrerlos automatisiert fahrenden Elektrikers.

Sindelfingen – Das Auto kann nicht mehr nur Handys integrieren, es mutiert zum rollenden Smartphone selbst. Dieses Instruments zur permanenten Vernetzung bedienen sich alle Hersteller, ebenso wie sie die Entwicklungen zur Elektrisierung und zur Fahrautomatisierung vorantreiben – und das soll erst der Anfang sein.

Einen konkreten Ausblick auf die (nahe?) digitalisierte Zukunft der automatisierten Mobilität – vor allem in urbanen Gebieten – liefert Smart jetzt anhand eines Konzept-Elektrofahrzeugs namens Smart Vision EQ. Auf Basis des Fortwo kreierten die Stuttgarter ein so gut wie kugelförmiges Gefährt mit nach oben aufschwenkenden Türen. Räder sind dran. Was aber im Interieur fehlt, sind sämt-

liche gewohnten Bedienelemente eines Autos: Lenkrad, Pedale, Schalter, Tasten, Regler, Knöpfe und so weiter. Was einzig bleibt, sind einige Halterungen und eine versenkbare Mittelkonsole. Fast müßig ist es zu erwähnen, dass sich anstelle von Anzeigen ein Display übers Armaturenbord erstreckt und dass die Scheiben der Türen – transparente – Bildschirme sind. Auch Außenspiegel

muss man nicht suchen. Man mutiert ohnehin zum Passagier, kann die Hände in den Schoß legen oder Botschaften via Screens aussenden.

Taktil sind die Bildschirme aber nicht. Denn die smarte Autovision wird übers Smartphone gesteuert – und doch: Sie fährt voll automatisiert, ohne Fahrer. In diesen dazu auch noch autonom kommunizierenden Prototyp gepackt hat Smart den aktuellen

Entwicklungsstand der Fahrautomatisierungs-Technologie des Daimler-Konzerns – künstliche Intelligenz – und dazu sämtliche bisher gesammelten Erfahrungen der Antriebselektrisierung. Denn man geht bei Daimler davon aus, dass sich die individuelle Mobilität bis 2030 grundlegend verändert haben wird (wobei man die Abschaffung individueller Fortbewegung mit motorisierten Fahrzeugen strikt zurückweist). Was zum Teil bereits im Begriff ist, sich zu verändern, ist der Auto-Besitz, zumindest im städtischen Bereich nimmt der Trend zum Teilen eines fahrbaren Untersatzes – Car-sharing – zu. Da kommen die Erfahrungen der smarten Autovermieter – Car2Go – ins Spiel.

Live zu sehen sein, wird die smarte Elektro-Kugel auf der IAA in Frankfurt. Einen Serienstart-Termin hat Smart allerdings – noch? – nicht genannt. (bkh)



Smart Vision EQ Fortwo: Batterieelektriker-Konzept mit den Anlagen zum selbsttätigen Fahren und Kommunizieren. Foto: Hersteller



Harald Nössig setzt als Geschäftsführer von Fiat Lüftner weiterhin auf das Thema Erdgasmobilität. Foto: FL

Bei Erdgasautos bleibt Tirol spitze

Innsbruck, Rum – Noch ist fraglich, wie sich die diversen Öko- und Umtauschprämien verschiedener Marken in Österreich auswirken werden, manche Hersteller und Händler hoffen aber insgeheim, dass sich alternative Antriebe endlich durchsetzen. Dazu zählt auch Erdgas – und hier sticht wie in der Vergangenheit das Bundesland Tirol hervor. Selbiges gilt für die Marke Fiat, Ähnliches für den Rumer Autohändler Lüftner. In den ersten sieben Monaten wurde fast die Hälfte aller neuen österreichischen Erdgasautos

in Tirol zugelassen – maßgeblich dafür verantwortlich ist Fiat Lüftner. Das Autohaus lieferte ein Viertel aller in Österreich neu zugelassenen Erdgasmodelle aus. „Wir sind mit Erdgasfahrzeugen schon im letzten Jahr erfolgreich gewesen, durch die aktuelle Dieseldisussion und die daraus resultierende Verunsicherung merken wir zusätzlichen Rückenwind“, bemerkt dazu Geschäftsführer Harald Nössig. Allerdings: Verglichen mit Benzin- und Dieselaautos befindet sich Erdgas weiterhin in der Nische. (TT)