



AUTO-MOTOR-SPEZIAL



◆ BLINKLICHT

„Die Menschen werden immer größer, im Durchschnitt etwa einen Millimeter pro Jahr.“

Lutz Römer von der Projektleitung des BMW 3er bei der Fahrvorstellung in Valencia unter anderem zur Begründung, warum auch die Neuaufgabe jetzt gewachsen ist. (gk)

◆ AUTO KOMPAKT

VW will offenbar das Aussehen seines schon länger angekündigten Microbus ändern. Der Beginn der Produktion war ursprünglich 2006 geplant. Der Microbus sollte danach als Retro-Fahrzeug speziell für den US-amerikanischen Markt eigentlich in Deutschland gebaut werden. Als Multivan ist er nun offenbar nur noch für den europäischen Markt vorgesehen. In Hannover, wo die Nutzfahrzeug-Sparte der Wolfsburger ansässig ist, soll ein neuer Caddy Maxi entstehen. (gk)

Renault hebt nach einer Meldung des Branchendienstes „Kfz-Betrieb“ sein Absatzziel für den von seiner rumänischen Tochter Dacia produzierten Logan deutlich an. Bis 2010 sollen danach weltweit pro Jahr eine Million dieses Billigautos verkauft werden; bisher hatten die Franzosen 700 000 Einheiten genannt. Der in der Basisversion in Europa ab 7500 Euro teure Fünfsitzer soll bei uns bereits in diesem Sommer auf den Markt kommen. (gk)

Chevrolet hat bei seinem Einstand in Deutschland im ersten Verkaufsmonat Februar 0,7 Prozent Marktanteil erzielt, 0,2 Prozent mehr als im Vergleichsmonat im Jahr davor. Seit Mitte Februar werden die ehemaligen Daewoo-Fahrzeuge bei uns unter dem Namen Chevrolet vertrieben. Insgesamt hat der Importeur mit Sitz in Bremen im Februar mehr als 1500 Fahrzeuge neu zugelassen. (gk)

◆ TECHNIK-ABC

NOx ist das chemische Zeichen für Stickoxide. Sie entstehen dann, wenn bei sehr hohen Temperaturen der Stickstoff der Luft an der Verbrennung teilnimmt. Sie sind nicht leicht zu beseitigen, da eine vollständige Reduktion im Katalysator sehr aufwändig ist. (Quelle: ADAC)



Dritte Generation: Chryslers neuer Jeep Grand Cherokee, jetzt mit selbsttragender Karosserie statt Starrachse. Foto: Koch

Jeep schickt im Juni Neuaufgabe seines Grand Cherokees an den Start

Der große Indianer zeigt sich weniger amerikanisch

Siena. – Chrysler hat den für Europa bei Magna Steyr in Österreich gebauten Jeep Grand Cherokee weiterentwickelt. Es gibt ihn in drei Varianten und zwei Ausstattungen. Die Benzin- und der Turbodiesel sollen ab letztem Juni-Wochenende ab knapp unter 40 000 bis 54 000 Euro bei den Händlern stehen.

„Jeep“, sagt Dieter Zetsche, Chef der Chrysler-Group im Konzernverbund mit Daimler, bei der Fahrvorstellung am vorgangenen Donnerstag in der Toskana, „ist das Jewel in unserem Portfolio.“ Und der Grand Cherokee, zuletzt bei uns laut Deutschland-Sprecher Markus Hauf knapp 3840mal verkauft, das Flaggschiff dieser Marke. Der Auftritt des großen Indianers ist immer noch, auch wenn er abgerundeter wirken mag und flacher ist, kraftvoll und breit. Er hat wieder runde Augen. Innen geht es heller und weicher zu. Die Qualitätsanmutung ist höher, die Verarbeitung insgesamt besser.

Mehr Länge und Radstand schaffen mehr Platz für Insassen, besonders was die Beinfreiheit selbst hinten betrifft. Die Ausstattung war bislang schon üppig, das Handling des Wagens aber ziemlich schwerfällig. In der Neuaufgabe ist es wesentlich agiler. Auch die Lenkung arbeitet viel präziser. „Der Vorgänger war onroad für manchen vielleicht zu amerikanisch“, räumt bei der Präsentation in Italien selbst der

für Internationales Produktmanagement zuständige Walter Scherg ein. Die Abstimmung ist nun europäischer, das heißt straftefer, und etwa auch auf höhere Geschwindigkeiten ausgelegt.

Zum Start gibt es drei mit Fünfstufen-Automaten kombinierte Euro-4-Motoren. Interessant sind der neue 3,0-Liter-CRD-Sechszylinder-Turbodiesel mit starkem Drehmoment, vergleichsweise moderaten um die zehn Liter Gesamtverbrauch und recht guter Laufkultur. Im wegen seiner Erdhalbkugel-förmigen Brennräume so genannten HEMI-Achtzylinder mit 5,7 Liter

Technische Daten

Motor: Zwei Achtzylinder-Benziner, ein Sechszylinder-Turbodiesel. Hubraum: 3,0 bis 5,7 Liter. Leistung: 218 bis 326 PS. Maximales Drehmoment: 410 bis 510 Newtonmeter ab 1600 bis ab 4000 Umdrehungen pro Minute. Beschleunigung: 7,4 bis 9,5 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Höchstgeschwindigkeit: 200 bis 208 Stundenkilometer. Gesamtverbrauch: Laut Chrysler 10,2 bis 15,4 Liter pro 100 Kilometer. Basisausstattung (Auswahl): ABS, Traktionskontrolle, ESP, Seiten-/Fensterairbags, Klimaanlage, 17-Zoll-Räder, 245er Reifen. Preis: 39 900 bis 54 000 Euro.

Hubraum spart eine automatische Zylinder-Abschaltung zusätzlich Sprit. Dass das Spitzenaggregat bei aller Kraft nicht über Tempo 210 kommt, kontert Chrysler-Chef Zetsche so: „Da kommt absehbar noch was.“

Auch für schweres Gelände taugt der Grand Cherokee bei allem Feinschliff am Robusten nach wie vor. Dafür sorgen in dem gut 4,7 Meter langen und über zwei Tonnen schweren Fünfsitzer mit fast 2,8 Meter Radstand, in dem sich fast 980 bis über 1900 Liter verstauen lassen, unter anderem zwei permanente Allrad-Antriebssysteme, das eine vollautomatisch mit Geländeunterstützung, das andere mit elektronischen Sperrdifferenzialen an beiden Achsen und Längsdifferenzial in der Mitte, wobei es bei der erweiterten Variante sogar möglich ist, die gesamte Drehmomentkraft auf ein einzelnes Rad zu übertragen. Als Zugpferd nimmt der Grand Cherokee bis 3500 Kilo an den Haken.

Das Segment der großen Sports Utility Vehicle (SUV), wie Offroader heute in der modernen Autosprache heißen, „wächst dramatisch“, freut sich Bernd Hullerum. Bei uns, so das Mitglied der Geschäftsleitung für Chrysler und Jeep in Deutschland, kennen über 90 Prozent die Marke Jeep. Manko bislang: Gewiss nicht wenige gehen zur Konkurrenz – auf der Suche nach einem Jeep. Günther Koch

Im MORGENPOST-Test: BMW M3

Motorsport-Variante mit Straßenzulassung

Marburg. – Er ist das Spitzenmodell in seiner Baureihe. Zwar wird die nächste M3-Generation von BMW nicht weniger heiß ersehnt, weil auch die Konkurrenz, etwa Audi mit dem neuen RS4, am Aufrüsten ist, doch dürfte sie kaum vor 2007 bei den Händlern stehen, vielleicht mit acht Zylindern, 4,0 Liter Hubraum und mindestens 400 PS. Wir haben den aktuellen M3 gefahren.

Schon der ist wahrlich nicht schwach auf der Brust. Kein Wunder bei dem mit sechs Zylindern in Reihe bestückten 3,2-Liter-Aggregat, das etwas mehr als 340 PS leistet, 365 Newtonmeter auf die Kurbelwelle stemmt, bis 8000 Touren drehen kann, in knapp über fünf Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigt und Euro 4 erfüllt.

Das Sportfahrwerk ist serienmäßig. Mit ihm ist dieser BMW natürlich keine Sänfte, meistert aber etwa Bodenwellen und kleine Unebenheiten immer noch so, dass sie nicht allzu heftig bis zu den Insassen durchdringen und die Karosserie nicht ständig in Bewegung halten. Unter Volllast macht der sportlichste 3er auch klangmäßig ganz schön auf sich aufmerksam. Sein Handling ist exakt. Vor allem in Kurven spielt er sein Potenzial aus. Drückt man die „Sport“-Taste, ist das Ansprechverhalten direkter.

Die üppige Kraft wird über ein manuelles Sechsgang-Getriebe auf die hinteren Räder übertragen; bei der Schaltung hätten wir uns gewünscht, dass sich die Gänge noch etwas leichter einlegen ließen. Der Vortrieb freilich ist enorm, die Lenkung dabei sehr direkt. Das Steuerrad könnte etwas weniger wuchtig sein.

Die Sportsitze bieten hervorragend Seitenhalt. Der M3 passt, egal bei welcher Körpergröße. Im Cockpit geht es sportlich-funktionell zu. Die Instrumentierung ist perfekt. So mahnen etwa gelbe Leuchten als optische Warnhinweise, zeitig hochzuschalten.

Breite Kotflügel, prägnante Motorhaube, seitliche Kiemen und tiefergelegt – so kommt der knapp 4,5 Meter lange Zweitürer mit vier Sitzen und gut 2,7 Meter Radstand als eine Art Motorsport-Variante mit Straßenzulassung daher. Technik und innere Werte zählen. Und da hat der M3 einiges zu bieten. Er ist im Grunde ideal für viel Freude am ambitionierten Fahren. Wenn man nicht unbedingt auf vier Türen angewiesen ist und keinen Kofferraum braucht, der mehr als 410 Liter fasst. Den M3 gibt es auch als Cabrio. Günther Koch

Technische Daten

Motor: Sechszylinder-Benziner. Hubraum: 3,2 Liter. Leistung: 343 PS. Maximales Drehmoment: 365 Newtonmeter ab 4900 Umdrehungen pro Minute. Beschleunigung: 5,2 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Höchstgeschwindigkeit: 250 Stundenkilometer. Testverbrauch: 12,4 Liter pro 100 Kilometer. Basisausstattung (Auswahl): ABS mit Kurvenbremskontrolle, Stabilitäts- und Traktionskontrolle, Seiten- und Kopfairbags, Sportfahrwerk, Servolenkung, Multifunktionslenkrad, Klimaautomatik, 18-Zoll-Räder, 225/245er Reifen. Preis: 55 100 Euro.



Sportlichster 3er: BMW M3, hier in der Coupé-Version. Foto: Koch

MORGENPOST exklusiv: Ford-Werke-Chef Bernhard Mattes über Billigautos und warum sie gegenwärtig bei uns so im Trend liegen

„Ohne jedoch Abstriche an Qualität und Sicherheit zu machen“



Die Komplexität für eine günstige Produktion reduziert: Ford-Werke-Chef Bernhard Mattes.

Köln. - Billigautos liegen im Trend. Mit dem Ka Student jetzt auch bei Ford. Für die Kölner Ford-Werke AG erklärt deren Vorstandsvorsitzender Bernhard Mattes im Gespräch mit dieser Zeitung, warum das so ist.

Die Kaufzurückhaltung hält an. Was beobachten Sie?

Bernhard Mattes: Wir sehen, dass die Kunden sich sehr genau überlegen, welche Investitionen sie für welches Fahrzeug in Betracht ziehen. Deshalb ist es für einen Hersteller natürlich wichtig, ein preiswertes Auto im Angebot zu haben. Es spricht Kun-

den an, die mobil sein, aber nicht viel dafür ausgeben wollen.

Hat es auch damit zu tun, dass der Mittelstand wegbricht und man eigentlich nur noch in der eher Konjunktur-unabhängigen Luxus- oder in der Kleinwagenklasse Geld verdienen kann?

Bernhard Mattes: Von der Automobilindustrie her gesehen: Nein. Auch von uns aus nicht, denn wir verdienen mit jedem Auto Geld, und zwar in jedem Segment. Andererseits muss man die Situation in der Tat auch gesamtwirtschaftlich sehen. Und da haben Sie Recht: Natürlich überlegen die Haushalte stärker, wie sie mit ihrem verfügbaren Nettoeinkommen umgehen. Für die Gesundheit etwa oder für die Rente müssen sie mehr aufwenden. Sie wollen aber mobil bleiben. Und deswegen ist ein preisgünstiges Angebot reizvoll.

Sie setzen dabei auf den Ka. Was würden Sie einem Händler sagen, der Ihnen entgegen hält, dass das Auto jetzt schon seit 1996 mehr oder weniger unverändert auf dem Markt ist?

Bernhard Mattes: Ihm würde ich sagen: Das Fahrzeug überzeugt noch immer durch seine ungewöhnliche Erscheinung, durch sein äußeres Design. Es ist frisch und eigenständig. Es hat alle Qualitäts- und Sicherheitsmerkmale, die ein Kunde auf dem deutschen Markt heute zu Recht von einem modernen Auto erwartet. Es bietet Raum und Platz. Es ist fahr agil, hat moderne Motoren – und das alles zu einem günstigen Preis von in diesem Fall 7990 Euro. Was will man mehr? Dass Händler und auch Kunden irgendwann fragen, ob und wann es einen Nachfolger gibt, das ist – und das stimme ich Ihnen zu – dennoch nachvollziehbar. An einem Nachfolgeprojekt arbeiten wir.

Puschen sich Hersteller da gegenseitig. Motto „Die machen es, also müssen wir es auch“?

Bernhard Mattes: Schauen wir mal, wenn alle diesbezüglich angekündigten Autos auf dem Markt sind, was dann ist. Seit fünf Jahren schon wächst der Gesamtmarkt nicht mehr. Wir müssen sehen, von wo die Kunden

für solche Autos kommen. Können wir Wachstum schaffen, indem wir Gebrauchtwagen-Kunden stärker zum Kauf von Neuwagen animieren? Oder geht es nur über Verdrängung? Sie können sicher sein: Ich schaue mir die Zahlen sehr genau an.

Wie kann man überhaupt bei



Basismodell Ford Ka Student. Fotos: Koch

billigen Autos Geld verdienen? Macht es da die Masse?

Bernhard Mattes: Nicht allein. Wir haben mit dem Ka Student eine einfache Variante gewählt. Es gibt wenig Wahlmöglichkeiten, etwa was Farben oder Ausstattung angeht. Mit anderen Worten: Wir haben die Komplexität reduziert. Das lässt uns das

Fahrzeug günstiger produzieren, ohne jedoch Abstriche an Qualität, Sicherheit und Mindestausstattung zu machen. So können wir auch den Preis rechtfertigen.

Billig, preisgünstig heißt im Umkehrschluss doch im Grunde genommen auch, dass man nicht alles haben kann. Es setzt voraus, dass man auf irgendwas verzichten muss. Auf was?

Bernhard Mattes: Wir haben im Ka Student trotz seines günstigen Preises alles, was Qualität und Sicherheit ausmacht. Was nicht drin ist, sind Ausstattungsmerkmale wie Radio, Metallclack oder Schiebedach. Das alles kann der Kunde sich aber bestellen, wenn er es haben will.

Und die Gefahr, dass billig letztlich doch irgendwie auf Kosten der Sicherheit geht?

Bernhard Mattes: Diese Gefahr sehe ich zumindest für unser Unternehmen nicht, weil wir klare Anforderungen an die Sicherheit stellen. Jedes Fahrzeug, das wir auf den Markt bringen, muss diese Standards erfüllen. Auch der Ka Student. Günther Koch