
Los Angeles 2016: Das Design – hohe Kunst

Von Jens Meiners

Irgendwann in den späten 80er-Jahren war der Zeitpunkt erreicht, an dem Kombis in den USA einfach nicht mehr „cool“ waren. Sie wurden mit der Lebensart der Elterngeneration assoziiert, sie verkörperten keine Abenteuerlust: Man hatte sich an ihnen sattgesehen. Ein Teil der Käuferschaft schwenkte auf die praktischen Minivans um. Doch der Image-Tod ereilte nach einigen Jahren auch diese Großraumlimousinen.

Ein Trend hingegen hat sich als zählebiger erwiesen, als je zu erwarten war: Der Drang zum SUV. 1990 ging es mit dem Ford Explorer los. Heute stehen sie an jeder Ecke – und sie dominieren die Automessen wie kein anderes Fahrzeugkonzept. Zum Beispiel die derzeit laufende Autoshow in Los Angeles (-27.11.2016), wo kaum eine Neuvorstellung zu besichtigen ist, die nicht auf hochgebocktem Fahrgestell, mit martialischen Plastik-Applikationen und reichlich Kopffreiheit für die (nicht vorhandenen Hüte) einherstolztiert.

Natürlich sehen heutzutage nicht alle Autos gleich aus. Doch für einige von ihnen trifft die Aussage zu, beispielsweise für den lange erwarteten Alfa Romeo Stelvio und den neu vorgestellten Mazda CX-5. Die Proportionen des Fahrzeugkörpers, die Lage der Scheinwerfer und Rückleuchten sowie praktischerweise auch die Farbe der Messeexponate präsentieren sich hier in unerwarteter Austauschbarkeit. Dabei ist der Mazda in den meisten Details filigraner ausgearbeitet, die Frontpartie kaschiert die Höhe des CX-5 gekonnt, und der neu interpretierte Grill definiert sich logisch aus der Motorhaube heraus. Der Stelvio hingegen wirkt in der Frontpartie grob; für diesen Hoffnungsträger der Marke, den ersten Versuch im Segment, hätte man sich mehr Mut und Eigenständigkeit gewünscht. Hier bleibt alles komfortabel im Bereich des Erwartbaren: So weit, so langweilig.

Dass der Trend zum SUV vor keinem Segment haltmacht, beweisen der Kleinwagen Chevrolet Spark Activ und der geliftete Ford Ecosport. Beide erfüllen den Anspruch, eine Portion Offroad und Abenteuer zu vermitteln, mit lackiertem Pseudo-Unterfahrschutz und marginaler Höherlegung gerade mal ansatzweise. Vermutlich genügt das den meisten Kunden, denn sie fahren mit ihren Crossover-Typen kaum einmal auf eine nasse Wiese, geschweige denn ins Gelände.

Überzeugend hingegen ist der Jeep Compass ausgefallen, der sich mit seinem charakteristischen Kühlergrill, mattlackierter Motorhaube und dunkel abgesetztem Dach als kleiner Bruder der Ikone Grand Cherokee präsentiert. Hier wirken die typischen Jeep-Elemente nicht nur additiv wie beim Vorgängermodell, sondern sie ergeben sich harmonisch aus dem Karosseriekörper.

Und auch der Land Rover Discovery schmeichelt dem Auge: Land Rover hat zu einer eigenständigen und überzeugenden Formensprache gefunden, puristisch und nochmals sachlicher als beim Range Rover, mit Mut zur Fläche und Anklängen an die verfllossene Marke Saab. Der Star der Messe kommt allerdings von der Schwestermarke Jaguar: Der Elektro-SUV I-Pace präsentiert sich als sehr sportlich anmutender Crossover, der die etablierte Formensprache von Jaguar verfeinert und konsequent für eine vollelektrische Plattform übersetzt. Weit mehr als etwa Tesla oder Daimler mit dem EQ hebt sich der I-Pace von konventionell angetriebenen Fahrzeugen ab, und er wirkt mit seiner sehr kurzen und flachen Fronthaube aggressiv und sportlich. So ungefähr würde man sich einen Mittelmotor-SUV vorstellen.

So ungewöhnlich der Jaguar I-Pace ausgefallen ist, so nahe bleibt der Mini Countryman

am Vorgängermodell. Etwas kantiger und nochmals größer als bisher führt er die entscheidende Prämisse, die der Marke Mini zugrundeliegt, endgültig ad absurdum.

Weitaus mutiger ist das Design des C-HR, der in den USA eigentlich unter der Marke Scion auf den Markt kommen sollte. Doch die Einstiegsmarke verschwindet vom nordamerikanischen Markt, jetzt kommt der wild gezeichnete Crossover als Toyota zu den Händlern. Er soll an einen „auf die Seite gelegten Diamanten“ erinnern, sagt Toyota; der Heckflügel des eher bescheiden motorisierten Crossover-Coupés sei „funktional“. Der Mut der Japaner ist lobenswert; hoffentlich bereitet das Auto annähernd soviel Fahrspaß wie die Karosserieform suggeriert.

Sieben Sitze, kräftig ausgeformte Kotflügel, eine nach oben abgeknickte Fensterlinie, hochliegende und horizontal ausgeformte Rückleuchten – und die gleiche Proportion: Die Ähnlichkeit zwischen dem Volkswagen Atlas und der Studie Subaru Viziv-7 SUV Concept ist frappierend. Beim Subaru sind die Designelemente noch etwas extremer ausgeprägt; bis das Fahrzeug in Serie geht, dürfte er dem Atlas etwas ähnlicher werden. Oder doch nicht? VW hat den Atlas im Vergleich zur Studie Cross Blue sogar noch nachgeschärft.

Die Dominanz der Pseudo-Offroader wäre perfekt, wenn nicht Daimler mit einem Paukenschlag das Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet vorgelegt hätte. Der vielbelächelte Relaunch der Nobelmarke hat sich für die Stuttgarter gelohnt; die moderat verlängerte Variante der S-Klasse-Limousine verkauft sich so gut, dass das Portefeuille jetzt mit dem limitierten Cabriolet expandiert wird. Der klassisch proportionierte offene Viersitzer wird mit auffälligen Chromapplikationen akzentuiert, die bei dieser Marke obligatorisch sind; eigenständigen Stil beweisen die großen Scheibenräder, bei denen die Radnabe jetzt abgedeckt ist. Solche Scheibenräder werden in Zukunft öfter zu sehen sein, weil sie die Aerodynamik und damit den Verbrauch günstig beeinflussen; beim Maybach wirken sie einfach hochwertig und edel.

Und dann gab es noch den Wettbewerb zur Mobilität 2050, bei dem es um das Nutzererlebnis für die Passagiere eines autonomen Fahrzeugs geht. Die Jury wählte ein Amphibienfahrzeug von Honda und Lego aus, das mit Hilfe von Kindern erdacht und gebaut wurde. Am nächsten an der ursprünglichen Fragestellung bewegte sich indessen der futuristische Vorschlag von Qoros und dem Zeichenstifthersteller Crayola, der von den Designern Tim Pilsbury und Xiaolin Li präsentiert wurde. So weit das faszinierende Modell von der Realität entfernt ist, so sehr macht dieses in Shanghai entwickelte Konzept Hoffnung, dass es eine automobiler Zukunft jenseits der SUV gibt. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Alfa-Romeo Stelvio.

Foto: Auto-Medienportal



Alfa Romeo Stelvio.

Foto: Alfa Romeo



Mazda CX-5.

Foto: Mazda



Chevrolet Spark Activ.

Foto: General Motors



Chevrolet Spark Activ.

Foto: General Motors



Ford Ecosport.

Foto: Ford



Ford Ecosport.

Foto: Ford



Jeep Compass.

Foto: Jeep



Jeep Compass.

Foto: Jeep



Land Rover Discovery.

Foto: Land Rover



Land Rover Discovery.

Foto: Auto-Medienportal



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace Concept Car.

Foto: Auto-Medienportal



Toyota C-HR.

Foto: Toyota



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Subaru Viziv-7 SUV Concept.

Foto: Subaru



Subaru Viziv-7 SUV Concept.

Foto: Subaru



Mercedes-Benz-Designchef Gordon Wagener am Maybach S 650 Cabriolet.

Foto: Daimler



Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet.

Foto: Daimler



Design- und Technologiestudie Qoros QC.

Foto: Qoros



Design- und Technologiestudie Qoros QC (links).

Foto: Qoros