
New York 2019: Die Tops und Flops

Von Jens Meiners

Praktisch zeitgleich mit der Automesse in Shanghai eröffnete das Gegenstück in New York die Pforten. Die Überschneidung sorgte dafür, dass weniger Journalisten als üblich von der New York International Auto Show berichteten. Dennoch hat sich die Reise gelohnt. Wir haben notiert, was uns gut gefallen hat - und was uns weniger beeindruckte.

Top - Genesis Mint

Die Überraschung schlechthin: Die Hyundai-Nobelmarke Genesis zeigt ein schön skulpturiertes Premium-Coupé der Kompaktklasse, das unter der Bezeichnung Mint augenblicklich zum Messestar avancierte. Wie beinahe jede Fahrzeugstudie heutzutage ist der Mint vollelektrisch, aber er deutet auch auf eine weiterentwickelte Formensprache der Marke hin – und zeigt den Amerikanern, dass auch ein kleines Auto "premium" sein kann.

Flop - Ital Design GT-R 50

Schön ist er ja schon, der umkarossierte Nissan GT-R aus dem Hause Giugiaro. Die moderne, kantig-reduzierte Form hebt sich durchaus vorteilhaft von dem brutalen Look des Ausgangsmodells ab. Das geht übrigens bereits ins zehnte Jahr. Die Verkaufszahlen sind mittlerweile homöopathisch, und so darf man Ital Design viel Glück dabei wünschen, stolze 50 Stück seines Rebody unters Volk zu bringen – für fast eine glatte Million Euro. Ohne Steuern.

Top - Porsche 911 Speedster

Porsche hat gelernt, was die wichtigsten und zahlungskräftigsten Kunden wollen: Keine Downsizing-Motoren, Elektronik-Spielereien und Automatikgetriebe. Sondern hochdrehende Saugmotoren, Handschaltung und viel Tradition. Genau diesem Rezept folgt der 911 Speedster, die ultimative Ausprägung der 991er-Baureihe. Sensationell: Die Vorabend-Präsentation im New Yorker Meatpacking-Distrikt.

Flop - Lamborghini, Bentley und Rolls-Royce

Dass diese Hersteller zu geizig sind, mit eigenem Stand aufzutreten, stört die New Yorker Händler fast gar nicht. Sie schließen sich einfach zusammen und rollen die Autos auf eine eigene Fläche im Javits Center. Dass diese den Corporate-Identity-Vorgaben der Hersteller kaum genügt, stört auch nur Puristen.

Top - Lincoln

Amerikanischer Luxus, klassisch interpretiert: Damit gewinnt die Ford-Nobelmarke Lincoln inzwischen viel Anerkennung. Auch beim neuen Corsair, einem relativ kompakten Crossover-SUV, geht es nicht um Querdynamik, sondern um Laufruhe, Luxus und Bums beim Beschleunigen.

Flop - Cadillac

Schlimmer kann man eine Marke nicht zurichten: Nach der Vertreibung von Markenchef Johan de Nysschen ist Cadillac, wo man amerikanischen Luxus eher im Sinne eines "Muscle Car" verstand, radikal zurechtgestutzt. Daran kann auch die neue Fließheck-

Limousine CT5 nichts ändern. Sie wirkt konfus - wie die ganze Markenstrategie.

Top - Hyundai und Kia

Seit Luc Donckerwolke und Sangyup Lee bei den Koreanern das Sagen haben, liefern die Koreaner einen Volltreffer nach dem anderen. Bei Hyundai ist das neben dem noch frischen großen SUV namens Palisade die gehobene Mittelklasse-Limousine Sonata und der pfiffige Kompakt-Crossover Venue. Kia zeigt noch einmal den Telluride sowie eine völlig eigenständige Studie namens Habaniro. Die Modelle verströmen die Aura der Präzision und Perfektion, mit sehr hochwertigen Elementen wie beispielsweise der Tagfahrleuchte am Sonata, die nahtlos zur Zierleiste wird. Über solche Ideen wird bei der Konkurrenz allenfalls philosophiert.

Flop - Ford, Honda, Volkswagen

Die nichtkoreanischen Massenmarken enttäuschen in Sachen Design fast durchgängig. Bei Ford mischen sich problematische Proportionen mit bei der Konkurrenz zusammengeklauten Designelementen; Honda pflegt einen schwer verständlichen Stil mit zerklüfteten Flächen und kuriosen Dubletten im Modellprogramm, und bei Volkswagen herrscht gepflegte Langeweile.

Top - Full-Size-Pick-ups

Die amerikanische Autoindustrie boomt ungebrochen, und davon profitieren nicht zuletzt die außerordentlich beliebten Pick-ups. Dabei setzen sich die „Heavy-Duty“-Modelle der obersten Gewichtsklasse noch einmal deutlich von den regulären „Full-Size“-Trucks ab. Hier dominieren Otto- und Dieselmotoren mit acht Zylindern, mehr als sechs Litern Hubraum und Drehmoment-Werten, die bis oberhalb von 1350 Newtonmetern (Nm) reichen. Zu bekommen ist so etwas schon für unter 40 000 Dollar, in der Spitze werden gern auch 70 000 Dollar und mehr investiert. Denn die großen Pick-ups verkörpern auch ein Lebensgefühl.

Flop - Rivian

Den Beweis, dass man einen Premium-Pick-up auch elektrisch denken kann, will die Marke Rivian antreten. Versehen mit gewaltigem finanziellen Rückenwind in Form einer Investition der Vertriebskrake Amazon sowie reichlich Subventionen, will man die Modelle doch in der Provinz in einem längst geschlossenen Chrysler-Mitsubishi-Kooperationswerk bauen lassen. Doch der Blick auf die Exponate enttäuscht: Die Modelle wirken etwas unfertig, die Verarbeitungsqualität der Prototypen lässt zu wünschen übrig. Preislich werden die Rivian-Modelle am oberen Rand der Heavy-Duty-Pickups der „Big Three“ liegen. Und auch das Leergewicht dürfte sich dank der gewaltigen Akkumulatoren in ähnlichen Gefilden bewegen. Platz gibt es hingegen deutlich weniger, die Ladefläche des Pick-up wirkt geradezu winzig. Die von der E-Mobilität restlos überzeugte Qualitätspresse lobt den Rivian in den Himmel, dass der vom V8-Turbodiesel verwöhnte Kunde zubeißt, darf hingegen bezweifelt werden. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Porsche Speedster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Porsche Speedster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Chevrolet HD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Cadillac CT5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Lincoln Corsair.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Kia Telluride.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Kia Habaniro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Hyundai Venue.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Hyundai Sonata.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis Mint.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Genesis Mint.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Chevrolet HD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners
