
Paris 2022: Willkommen, Asien!

Von Jens Meiners

Endlich wieder eine große Automesse in Europa: Nach der pandemischen Pause war es mit der IAA in München losgegangen, doch die ist eigentlich keine klassische Messe mehr, sondern ein Mobilitäts-Event mit dezentralem Charakter und Lastenrad-Erweiterung. Der Genfer Salon hingegen ist wieder ausgefallen. Nun also Paris, traditionell im Wechsel mit der IAA: Ganz so groß waren die Erwartungen nicht mehr, nachdem schon 2018 längst nicht mehr alle großen Hersteller Präsenz gezeigt hatten.

Und dennoch hat sich die Reise gelohnt – nicht zuletzt um einmal über den Tellerrand der deutschen Markenlandschaft hinauszublicken. Da wäre zunächst einmal Renault: Der ehemalige Staatskonzern spielte mit retrofuturistischen Variationen des R4 und des R5 auf die Historie an, vor allem dem 4Ever Trophy flogen dabei die Sympathien zu. Wer sich darüber aufregt, dass es sich bei diesem Elektroauto um eine Crossover-Studie handelt, der sei daran erinnert, dass auch der Original-R4 für Feldwege und leichtes Off-Roading ausgelegt war.

Die sportliche Tochter Alpine sorgte mit dem futuristischen Concept Car namens Alpenglow für Begeisterung, während die Dacia-Studie Manifesto äußerst frugales Design zeigte und den eigenständigen Anspruch der Marke unterstrich. Das neue Markenlogo präsentiert sich jetzt auch auf allen Serienmodellen. Dacia will – im Gegensatz zu Renault - auch auf längere Sicht Verbrennungsmotoren anbieten, und man darf der einstigen Billigmarke mit diesem Ansatz getrost hervorragende Aussichten auch im mittleren, vielleicht sogar im gehobenen Segment attestieren.

Wichtigste Nachricht bei Peugeot war die Mittelklasse-Limousine 408, die mit ihrer Fastback-Silhouette und einem umfangreichen Antriebs-Portefeuille eine faszinierende Interpretation des Limousinen-Themas liefert. Nebenan bei DS präsentierte sich zum ersten Mal die geliftete Version des DS3, die den neuen Ansatz des „Chrome-Detox“ jetzt auch in der Kompaktklasse umsetzt. Die Interieurs der französischen Nobelmarke suchen in Sachen Designqualität und Detailverliebtheit ihresgleichen. Warum die Schwestermarke Citroën in Paris so wenig Präsenz zeigte, bleibt das Geheimnis der Stellantis-Führungsetage, dafür debütierte bei Jeep der elektrische Avenger.

Und es gab es eine ganze Reihe neuer Player zu sehen. Zum Beispiel die vietnamesische Marke Vinfast, die eine respektable Palette von SUV-Modellen zeigte; zwei davon sollen schon in Kürze in Europa auf die Straßen kommen. Mit dem früheren GM-Designer David Lyon haben sich die Vietnamesen einen echten Star an der Spitze des Designs gesichert, den Autos sieht man es an.

Auch der chinesische Akku-Riese BYD trat auf, mit dem kompakten Atto 3, dem großen Crossover Tang und der Hochleistungs-Limousine Han. Die zu Great Wall gehörende Marke Wey zeigte einen eindrucksvollen Crossover der Oberklasse, und unter der Marke Ora präsentierte Great Wall den putzigen Funky Cat (der demnächst auch die Stimmung des Fahrers erkennen soll) sowie den flüssig gezeichneten Next Cat, eine im Porsche-Stil gezeichnete Limousine der oberen Mittelklasse.

Für eine Wasserstoff-Zukunft steht das französische Oberklasse-Projekt Hopium; der Prototyp des M?china wurde übrigens bei Uedelhoven Studios in Deutschland gebaut. Und schließlich ließen sich auch das ewige Start-Up e.go und die scheinbar unverwüstliche Firma Fisker blicken; ab Mitte November soll der Fisker Ocean bei Magna Steyr in Graz vom Band rollen. Dabei redet Firmengründer Henrik längst über die nächsten Modelle namens Pear und Ronin.

Während die asiatischen Newcomer sich auch von der Krise nicht beirren ließen und Flagge zeigten, war von den etablierten deutschen, japanischen und koreanischen Marken nichts zu sehen. Sie scheuten Kosten und Aufwand einer Präsenz auf dem Messegelände, wobei Mercedes-Benz die Messe übrigens zum Anlass nahm, einige Journalisten außerhalb zu einer Zusammenkunft zu laden.

Und so ist die Pariser Messe auch ein Symbol des Wandels: Die politisch herbeigeführte Verunsicherung der klassischen, nicht zuletzt der deutschen Hersteller und Kunden macht die Bahn frei für neue Marken und Mitspieler, die sich im freigewordenen Raum bewegen und positionieren können.

Übrigens genießt die Automesse in Frankreich auch den Rückhalt des Staates. Während die deutsche Politik der Industrie zuletzt auf der IAA in Frankfurt und München einen eher pompigen Empfang bereitet hatte, ließ es sich Präsident Emmanuel Macron nicht nehmen, die Exponate ausführlich zu begutachten und sich bei den Markenchefs persönlich über die Branchentrends zu informieren.

Dabei dürften vor allem Stellantis-Chef Carlos Tavares und Renault-Chef Luca De Meo kein Blatt vor den Mund genommen haben. Beide haben in den vergangenen Monaten mit Nachdruck darauf hingewiesen, welche sozialen Verwerfungen mit dem Schwenk zur Elektromobilität einhergehen könnten. Ein Risiko, das man übrigens auch in China erkannt zu haben scheint. Dort setzt man für den Heimatmarkt längst wieder auf Technologieoffenheit, während man sich in Europa erst einmal mit Elektroautos profiliert.
(aum/jm)

Bilder zum Artikel



Vinfast VF8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Vinfast VF 8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Vinfast VF e36.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Vinfast



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Alpine A110 R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Alpine Alpenglow.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alpine



DS3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/DS



Dacia Manifesto.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



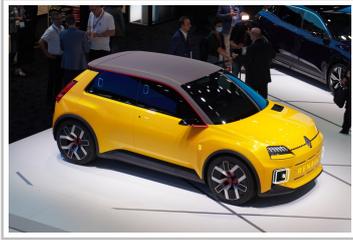
Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Renault 4Ever Trophy.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Renault 5 50 Years.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Renault 5 Turbo 3E.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Hopium Machina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Hopium Machina auf dem Autosalon Paris.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Meiners



Ora Funky Cat.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Ora Cat.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Wey Coffee 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



BYD Han.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Fisker Ocean.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



Ego E Wave X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker
