

Paris 2014: „Wir sind stolz auf den Motor“

Von Peter Schwerdtmann

Jaguar und Land Rover legen eine Geschwindigkeit bei Modellen und Marktentwicklung hin, die anfangs nur wenige dem britischen Hersteller mit der indischen Mutter zugetraut hätten. Nun legen sie in Paris noch einmal zu - mit dem Jaguar XE und dem Land Rover Discovery Sport, zwei Fahrzeuge auf einer komplett neuen Architektur.

Beim Land Rover Discovery Sport kommt auch gleich noch ein komplett neuer Motor hinzu, der Ingenium-Vierzylinder, der vom Unternehmen entwickelt wurde und nun auch als erster Motor von Jaguar Land Rover (JLR) in einer neu errichteten Fabrik gebaut wird. „Der Motor ist aus meiner Sicht der beste, der im Moment im Markt ist“, betont dazu Wolfgang Ziebart, Entwicklungsvorstand bei den Briten.

Bisher haben sie bei JLR zwar ihre Sechs- und Achtzylinder selbst entwickelt, aber woanders fertigen lassen. Der Vierzylinder-Benziner im XE stammt noch aus der Kooperation mit dem französischen Hersteller PSA. Doch mit dem Ingenium-Motor wird alles anders, zeigt sich Ziebart überzeugt. „So aufwendig, wie wir den Motor konstruiert haben, hätten man ihn nicht anderswo herstellen lassen können. Das wäre zu teuer geworden. Als Beispiel nennt er Nadel- statt Wälzlager.

„Wir sind stolz auf den Motor“, freut sich Ziebart und weist darauf hin, dass der schwächere der beiden Zwei-Liter-Diesel heute schon mit 3,8 Litern auf 100 km und 95 Gramm Kohlendioxidemission pro Kilometer die EU-Norm von 2020 erfüllt. „Damit sind wir besser als die Wettbewerber.“

Es wird nicht bei den beiden Diesel bleiben. Der Vier-Zylinder-Benziner tobt sich sicherlich schon auf den Prüfständen aus. Die Rede ist von einem Turbomotor mit 240 PS, der dann zusammen mit seinen Derivaten den PSA-Motor aus dem Jaguar XE verdrängen wird. Wie bei modernen Motorkonzepten inzwischen nicht mehr unüblich, lässt sich die Zylinderzahlen variieren. Sicherlich nach oben. Bei einem Dreizylinder hegt Ziebart allerdings Zweifel, ob der damit erzielbare Vorteil beim Verbrauch die Nachteile

aufwiegt, die die unpaarige Zylinderzahl bei den Schwingungen bringt.

Für Fahrzeuge in der XE-Klasse kann Ziebart nun mit gutem Recht sagen, dass JLR die Emissionsgrenze von 95 g/km schaffen kann. Anders sieht es bei den großen Fahrzeugen aus dem Land-Rover-Stall aus. Da sieht auch Ziebart das Heil im Plug-in-Hybrid.

Auch rein batterieelektrische Fahrzeuge hält er nicht für ausgeschlossen, wenn er sich auch als Gegner eines Umbaus bestehender Fahrzeuge bekennt. Aber die neue Alu-Architektur seiner Fahrzeuge sei dafür geeignet. Aktuell sei kein Elektroauto geplant, aber man beobachte den Markt, offenbar besonders intensiv das Verhalten von Tesla-Käufer. Dazu berichtet er, bei denen sei der Tesla in der Regel das Dritt- oder Viertfahrzeug. Im Schnitt betreibe eine Tesla-Familie 4,1 Fahrzeuge. Da spiele die Reichweite bei der Kaufentscheidung eine untergeordnete Rolle. Dennoch – so Ziebart – beobachte man im Lauf der Betriebszeit eine ständig wachsende Nutzung des Tesla. Die Zahl der zurückgelegten Kilometer nehme zu.

Zum Thema Wasserstoff hat Ziebart eine klare Meinung: „Die Arbeit sparen wir uns.“ Die Verluste von der Wasserstofferzeugung bis zum Rad seien zu groß. Dem Wasserstoffs als Kraftstoff für den Verbrennungsmotor gibt er ebenfalls keine Chance. „Das haben andere schon versucht.“ Er weiß das; er war damals bei BMW dabei. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Dr. Wolfgang Ziebarth.



Jaguar XE.



Land Rover Discovery Sport.
