

Brief aus New York: Attacke auf die Branche und Fahreindrücke mit den großen Pick-ups

Von Jens Meiners

Etliche US-Politiker haben die Rückrufe bei General Motors (GM) zum Anlass genommen, Konzernchefin Mary Barra vor dem Kongress geradezu vorzuführen - und sich gleichzeitig als Racheengel des Verbrauchers zu profilieren. Geleitet wurde die hochnotpeinliche Befragung im April von der Politikerin Claire McCaskill, die der demokratischen Partei angehört. Mit ihrem aktuellen Gesetzesvorstoß hat die Politikerin nun einen neuen Tiefpunkt erreicht: Er stellt Sicherheitsprobleme bei Autos mit Drogen- und Waffenhandel sowie Totschlag gleich.

Bestraft werden kann nach dem Gesetzentwurf von Claire McCaskill jeder „Repräsentant oder Manager einer Firma, der etwas autorisiert, anordnet oder durchführt“, was zu einem Sicherheitsverstoß führt. Sollte ein solcher Verstoß zum Tod eines Nutzers führen, kann lebenslängliche Strafe angeordnet werden. Sollte jemand verletzt werden, beträgt die Maximalstrafe 15 Jahre; „alle anderen Fälle“ können mit bis zu fünf Jahren Haft bestraft werden. Noch handelt es sich um einen Entwurf; die Hürden für einen "sicherheitsrelevanten Defekt" sind in den USA teilweise so niedrig angesetzt, dass eine ganze Branche kriminalisiert würde. Man darf gespannt sein, ob der Angriff abgewehrt werden kann.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass soeben Hyundai mit einer Strafe von 17,35 Millionen Dollar belegt wurde. Man habe die zuständige National Highway Traffic Administration (NHTSA), die US-amerikanische Verkehrssicherheitsbehörde, zu spät über einen technischen Defekt beim Vorgängermodell des Genesis informiert. Es geht um korrodierte Ventile im Bremssystem; sie sind angeblich für sechs Unfälle verantwortlich.

Fiat will Zulieferer anzapfen

Der Chef des Fiat-Chrysler-Konzerns, Sergio Marchionne, greift die Zulieferindustrie an.

Sie solle etwas von ihren Gewinnen abgeben, fordert der Italo-Kanadier, der den Sitz seiner Firma jüngst von Italien nach London verlagert hat. Fiat-Chrysler zehrt seit langem von zwei technisch konservativen Produktlinien, die in den USA entwickelt wurden: den großen Pickups der Marke Ram und den Modellen der Marke Jeep. Neil De Doker, Ex-Chef des Zuliefererverbandes, weist das Ansinnen zurück: Marchionne solle seine Firma lieber so gut führen wie die Zulieferer, ätzt er via „Automotive News“.

Zwischen Dodge Ram (mittlerweile nur noch Ram), Ford und GM ist ein Kampf über die Zugfähigkeit ihrer schweren Pick-ups ausgebrochen. Bei Ford und GM ist es Usus, die Pritschenwagen vor der Messung um etliche Pfunde zu erleichtern, indem eine Minimalspezifikation hergestellt wird – ohne Wagenheber, Ersatzrad, Mittelkonsolen und Radio. GM hat sogar die hintere Stoßstange entfernt, weil die Fahrzeuge theoretisch auch so bestellbar sind, andererseits jedoch Stahlfelgen durch Alufelgen ersetzt. Für das kommende Modelljahr wird sich GM einem neuen Standard unterwerfen, bei dem die Grundausstattungen ohne Modifikationen verglichen werden. Nur Ford will noch nicht mitspielen.

Porsche wendet sich mit dem Macan, dem kleinen Bruder des Cayenne, verstärkt an Frauen; die Verpflichtung der Tennisspielerin Maria Sharapova ist ein Indiz dafür. Die Strategie kommt nicht überall gut an: „Porsche erhält schlechte Reaktionen, wenn sie Produkte für 'soccer moms' herausbringen“, lässt sich Michael Prichinello, Mitbegründer des Classic Car Club Manhattan, von der „Business Week“ zitieren. Der langjährige Porschefahrer beschwert sich über das Design des Macan, das ihn an den Toyota RAV4 erinnert. Technische Basis für den Macan ist der von Audi entwickelte Modulare Längsbaukasten (MLB) erster Generation.

Schwere Laster

Bei ausführlichen Testfahrten mit den Spitzenversionen von Ram 1500 und Chevrolet Silverado war etwas vom Reiz der amerikanischen Full-Size-Pick-ups zu erfahren. Der Ram ist der Brutalo unter den Pickups, mit einer aggressiven Formensprache und sonorem Klangbild. Unter der Haube steckt ein 5,7-Liter-V8; in der Ausstattungsvariante Laramie beeindruckt der Ram mit besonders hochwertigen Materialien. Der Automatik-Wählhebel ist als Drehknopf ausgeführt, eine ungewöhnliche Lösung, die man bisher nur von Jaguar-Limousinen kennt.

Nicht ganz so ansprechend präsentiert sich der etwas langweilig gezeichnete Chevrolet Silverado in der Spitzenversion High Country. Dafür ist das Fahrverhalten präziser, der Komfort übertrifft den des Ram 1500, und der 6,2-Liter-V8 deklassiert den Motor des

Ram um Längen. Von 0 auf 100 km/h benötigt der Silverado kaum sechs Sekunden. Umso unglaublicher ist der Durchschnittsverbrauch, der in der Stadt zwar um 18 Liter beträgt, bei Überlandfahrten jedoch auf rund elf bis zwölf Liter pro 100 Kilometer sinkt.

Die Platzverhältnisse sind in beiden Modellen verschwenderisch; entsprechend ist die Verkehrsfläche, die man mit diesen großen Pick-ups belegt. Das Rangieren und Parken in der Stadt gehört zu den unerfreulichen Übungen, besonders dann, wenn die Rückfahrkamera, wie beim Silverado, mit ihren Markierungen eine geringere als die tatsächliche Fahrzeugbreite vortäuscht. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Ram 1500.



Ram 1500.



Raam 1500.



Ram 1500.



Dodge Ram 1500 SLT Crew Cab 4x4.



Dodge Ram 1500 SLT Crew Cab 4x4.



Dodge Ram 1500 SLT Crew Cab 4x4.



Chevrolet Silverado 2500 HD.



Mary Barra vor dem Untersuchungsausschuss.



Chevrolet Silverado.



Chevrolet Silverado.



Chevrolet Silverado.



Chevrolet Silverado.



Chevrolet Silverado.



Chevrolet Silverado.



Chevrolet Silverado.



Chevrolet Silverado.



Chevrolet Silverado.



Jens Meiners.
