
Guangzhou 2019: Wie China die Autowelt verändert

Von Des Sellmeijer, cen

Während die meisten Medien von der Los Angeles Auto Show in Kalifornien berichten, findet gleichzeitig im Fernen Osten eine nicht minder wichtige Automesse statt: Die Guangzhou Auto Show 2019 in Kanton, der Hauptstadt der Provinz Guangdong mit mehr als 100 Millionen Einwohnern, unweit von Honkong und Macao. Mehr als 900 000 Besucher konnte die Messe zuletzt verzeichnen; sie gibt traditionell einen guten Überblick über die Entwicklung von Markt und Herstellern in China.

Erster Eindruck: 15 Hallen sind gut gefüllt, nahezu alle großen chinesischen und ausländischen Marken sind heuer in Kanton vertreten. Auch Liebhaber von Luxusautos und Exoten kommen auf ihre Kosten; unter anderem zeigen Aston Martin, Bentley, Lamborghini, Lotus, McLaren, Porsche und Rolls-Royce ihre neuesten und schönsten Modelle. Nur Ferrari ist nicht dabei. Was für ein Kontrast zur schlechten Beteiligung auf der jüngsten Frankfurter IAA!

Die Chinesen holen schnell auf

Noch vor wenigen Jahren wurden die chinesischen Hersteller für ihre merkwürdigen Designs und schwache Produktqualität verspottet. Aber diese Messe ist ein Augenöffner für den Rest der Welt: China holt auf – und zwar schnell. Noch immer gibt es eine neue Marke nach der anderen. Aber die Autos sind besser geworden, und die Präsentation hält jedem Vergleich stand. Überall gibt es visuelle Erlebnisse: Spiele, interaktive Präsentationen, Live-Vorführungen und mehr. All dies soll die Besucher an die Stände fesseln und ihnen die Marken nahebringen. Als Vorbild dafür diente offensichtlich die Präsentation von Mini – aber die Chinesen haben den Ansatz der BMW-Tochter übernommen und so weit verfeinert, daß der Mini-Stand im Vergleich zu ihnen langweilig wirkt.

Was für den Markenauftritt gilt, gilt auch für die Produkte. Das Exterieurdesign ist noch immer Geschmackssache und lenkt bisweilen von den inneren Qualitäten ab. Aber im Interieur zeigen die Chinesen, daß sie ihre Kunden verstanden haben: Große Bildschirme, berührungsempfindliche Flächen, Konnektivität. Als Inspiration dafür dienen offensichtlich nicht mehr die europäischen Premiummarken, sondern Tesla und Smartphones. Die junge, technikaffine Generation der Chinesen findet daran Gefallen, die Stände waren sehr stark frequentiert. Das Durchschnittsalter der Käufer ist übrigens viel niedriger als in Deutschland oder den USA. Und die Kunden bezahlen den vollen Kaufpreis, anstatt zu finanzieren oder zu leasen.

Während die Stände der chinesischen Hersteller geradezu summten, war bei Audi, Volkswagen und bei den meisten Japanern überraschend wenig Publikumsverkehr zu verzeichnen. Eigens für China entwickelte Modelle bei Nissan und Toyota oder bei Volkswagen, zum Beispiel Phideon und Lamando, wirken mit ihren kleinen Bildschirmen und begrenzter Konnektivität erstaunlich altmodisch. Bei VW fehlte der Golf VIII, statt dessen dominierten ein T-Cross-Pendant namens Taqua, der Touareg Hybrid und ein Großraum-Konzept namens Viloran.

Elektroautos werden Neubewertet

Die Signale zur E-Mobilität sind übrigens gemischt: Die Zahl der Elektroautos sind dank staatlicher Subventionen zwar in den letzten Jahren stark angestiegen, aber nachdem die Regierung jüngst die Subventionen sowohl für Hersteller als auch für die Kunden

zurückgefahren hat, sind die Verkaufszahlen eingebrochen. Daimler-Chef Ola Källenius ist dennoch vorsichtig optimistisch, da es im weniger preissensiblen Luxussegment, in dem beispielsweise der EQC antritt, noch nicht viel Konkurrenz gibt.

Weitaus mehr Aufmerksamkeit zog der Mercedes-Maybach GLS 600 auf sich, der seine Weltpremiere feierte. Nicht ganz zufällig, denn mehr als zwei Drittel aller Maybach-Verkäufe finden in China statt. Der neue GLB dürfte seine Liebhaber finden, genauso wie der Mercedes-AMG A35 L als verlängerte, leistungsstarke Kompaktlimousine. Und das EQS-Forschungsauto liefert konkrete Hinweise auf ein neues elektrisches Spitzenmodell, dessen Positionskampf mit der S-Klasse noch interessant zu beobachten sein wird.

Doch am interessantesten fanden wir den Denza X, ein SUV, das es sowohl als Plug-in-Hybrid als auch mit vollelektrischem Antrieb gibt. Das von Daimler-Designern gezeichnete Produkt eines Joint Ventures von Daimler und BYD will in seiner elektrischen Variante stolze 520 Kilometer weit kommen und spurtet in ganzen 4,3 Sekunden von null auf 100 km/h. Das Interieur mit seinem riesigen Bildschirm und integrierten Kameras für Chat und Videoanrufe wirkt ebenso futuristisch wie die Außenhaut. Die Preise beginnen bei umgerechnet 37 000 Euro; der Denza X soll China vorbehalten bleiben, während die nächste Smart-Generation, die von Geely gebaut wird, ab 2022 auch nach Deutschland kommen soll.

Länge läuft

Eine reine Übertragung europäischer Modelle nach China funktioniert nicht, und die klassischen Premiumhersteller haben lange erkannt, dass die Präferenzen im Reich der Mitte anders aussehen. Eine davon ist die Vorliebe für verlängerte Fahrzeuge: Ursprünglich ließen sich viele Autobesitzer in China chauffieren, heute schätzt man den Extraplatz für Familie, Freunde und Geschäftspartner. Die kostenoptimierte Kompartimentierung zu Lasten der Fondpassagiere funktioniert in China nicht.

Und davon konnte sich der 190 Zentimeter große Autor dieser Zeilen persönlich überzeugen. Während die Standardkarosserien der europäischen Modelle beengt wirken, funktionieren die Langversionen hervorragend. Pionier war vor über einem Jahrzehnt Audi mit dem A6 L, inzwischen gibt es Langversionen von Audi A4, BMW 3er, Mercedes-Benz E-Klasse, Jaguar XF und anderen. Ein neuer Trend: Teilweise werden die Langversionen zu Weltautos.

Ein Auto, das sich nicht daran hält, ist der Aston Martin DBX, der hier ebenfalls seine Weltpremiere feiert. Mit einem 4,0-Liter-V8 von AMG spurtet das 2245 Kilogramm schwere SUV in 4,5 Sekunden auf 100 km/h und weiter bis auf eine Spitze von 291 km/h. Er ist der einzige SUV, den wir im Fondabteil als beengt empfanden.

Überraschend ist, wie begehrt die Großraumlimousine Toyota Alphard ist; die Wartezeiten sind erheblich, für prompte Lieferung werden Aufschläge gezahlt. Und für die neue Spitzenversion Vellfire, in der man hinten geradezu thront, werden über 150 000 Euro hingeblickt.

Natürlich gibt es auch noch Kopien und Klone. Aber Modelle wie die Taycan-Kopie von Enovate, der vom VW Touareg inspirierte Roewe RX5 e-Max oder der G-Modell-Klon Beijing BJ80 symbolisieren die Vergangenheit, nicht die Zukunft. Den Blick nach vorn richten Modelle wie der Byton M-Byte, der Geely Icon oder der Denza X.

Übrigens gibt es in China auch eine florierende Tuningszene, die vor allem an den Polen Lowrider und Extremtuning einerseits und personalisierten, extrem luxuriösen Großraumlimousinen wie Toyota Alphard und Mercedes-Benz V-Klasse andererseits stattfindet. Dazwischen gibt es wenig. Europäer wie Lorinser und Mansory bemühen sich

inzwischen intensiv um ein Stück vom Kuchen.

China wird stark

Fest steht: Der chinesische Markt bleibt stark – trotz Handelskrieg und gestrichener Subventionen für Elektroautos. Die Fortschritte der heimischen Industrie sind unübersehbar, teilweise geradezu unglaublich. In den Bereichen Interieur und Konnektivität sind sie führend. Abzuwarten bleibt, ob sie auch fahrdynamisch die hochgesetzten Erwartungen erfüllen – und sich damit auch im Rest der Welt behaupten können. (ampnet/des/GTspirit.de)

Bilder zum Artikel



Guangzhou Auto Show: Mercedes-Maybach GLS 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Guangzhou Auto Show: Mercedes-Maybach GLS 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Denza X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Denza X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Jaguar XF L.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Aston Martin DBX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Toyota Vellfire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Toyota Vellfire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Guangzhou Auto Show 2019: Porsche-Taycan-Klon
Enovate.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Roewe RX5 e-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Beijing BJ80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Byton M-Byte.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Mansory G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Mansory V-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Guangzhou Auto Show 2019: Baojun RS 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Guangzhou Auto Show 2019: Ora IQ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Guangzhou Auto Show 2019: Hongqi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Guangzhou Auto Show 2019: Haval H9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Guangzhou Auto Show 2019: Hyundai 45 EV Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Guangzhou Auto Show 2019: Concept-Car von GAC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer



Guangzhou Auto Show 2019: Leapmotor S01.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Des Sellmeijer