

Kommentar

Ralf Dzioblowski

Alle(s) auf Strom-Linie



Vor dem Hintergrund des ökonomischen Tsunamis, der die Volkswirtschaften Care-Pakete für die eigene Realwirtschaft schnüren lässt, versinkt die einstige Vorzeigebbranche, die in Amerika und Europa nach staatlichen Hilfen ruft, in einer tief greifenden Rezession. Die Ursachen sind neben anhaltend hohen Ölpreisen schnell und apodiktisch aufgezählt: Absatzschwäche, Überkapazitäten, Preiskrieg und Rabattschlachten, Qualitätsprobleme, hohe Rohstoffpreise, Managementfehler und falsche Modelle. Weltweit müsse sich die Automobilindustrie auf drei harte Jahre einstellen, diagnostiziert der deutsche Experte Ferdinand Dudenhöffer angesichts von Patienten, von denen viele auf der Intensiv- und einige bereits auf der Palliativstation liegen. Auf der „Mondial de l'Automobile“ in Paris verbreiteten die zu Crashtest-Dummies mutierten Bosse zwar noch gute Laune, doch was sie konzidierten, klang eher nach Götterdämmerung, denn alle stehen unter Strom. Wenn wir auch in Zukunft nicht auf individuelle Mobilität verzichten wollen, kommen wir um alternative Antriebe nicht herum. Benzin und Diesel sind passé. Eine Zeitenwende ist eingeleitet, an deren Ende der Mythos Auto neu erfunden werden wird – mit einem Plus- und einem Minus-Pol. „Die Zukunft des Automobilgeschäfts gehört der Elektrifizierung“, so Dudenhöffer. Eine Studie des Center of Automotive Research (CAR) an der Fachhochschule Gelsenkirchen geht davon aus, dass um das Jahr 2025 keine Neuwagen mehr auf den Markt kommen werden, die nicht entweder mit Hybrid- oder reinem Elektroantrieb ausgestattet sind. Die Tatsache, dass die Ölmultis massiv in Stromkonzerne und regenerative Energien investieren, stimmt hoffnungsfroh.

Margarete Endl

Fahrspaß bis zum globalen Crash



Tief in ihm brennt italienisches Feuer. Er hat Temperament. Er begegnet mir mit purer Eleganz. So präsentiert er sich in der Kontaktanzeige – äh, Werbung. Er heißt Alfa Romeo und ist ein Auto. Doch was ich von dem Schönen wissen will – wie viel Kohlendioxid er ausatmet – verschweigt er. Der andere ist stocknüchtern. Weder mit Eleganz noch mit Design will er locken. Der Citroën ist in einer Identitätskrise: Er meint, er sei ein Deutscher. Das Prospekt preist die absenkende Laderaumkante und intelligent mitlenkende Bi-Xenon-Scheinwerfer. Nach sieben Seiten technischer Details folgt die ökonomisch und ökologisch wichtigste Information ganz lapidar: 5,6 bis 9 Liter Verbrauch, bis zu 225 g/km CO₂-Emissionen. Mon Dieu. Die Ressourcen gehen zu Ende, der Planet überhitzt sich. Alles egal? Her mit dem Einliterauto, und zwar ganz diktatorisch für alle. Spritfresser sollten so hoch besteuert werden, dass sich nur mehr Milliardäre und Bescheuerte solche Autos kaufen. 1999 brachte VW den Dreiliter-Lupo auf den Markt. Nun steht er im Museum in Wolfsburg. Weil die Leute ihn – angeblich – nicht wollten. Stattdessen überschwemmt uns die Industrie mit Limousinen, Crossovers, SUVs. Wie im Suff. Der Mensch brauche Fahrspaß, meint die Industrie. Den gibt es anscheinend nur mit 200 PS und bei 170 km/h. Doch so ein Fahrspaß ist gar nicht gesund. Nicht für das eigene Leben und nicht für die zehn Mrd. Menschen, die in 50 Jahren vor leer gepumpten Erdölfeldern, geschmolzenen Polkappen und überschwemmten Küsten stehen werden. Weil wir heute Fahrspaß und vermeintliche Sicherheit in fetten Autos wollen. Ach herrje, wie moralisch. Verdirb mir doch nicht den Spaß, sagt da Alfa Romeo.

Der V8 – ein Requiem

Der amerikanische V8-Motor alias Detroit Iron hat eine fast hundertjährige Geschichte auf dem Buckel. Doch die Tage des Brot- und-Butter-Aggregats des US-Motorenbaus sind gezählt.

Arno Maierbrugger

Ein klassischer V8-Motor guter, alter amerikanischer Bauart hat nicht viele Spezifikationen: Er ist entweder ein Small Block oder ein Big Block, je nach Cubic Inch (cui, Hubraum). Horsepower ist Nebensache. Das technische Layout ist denkbar einfach und basiert auf einer 90-Grad-V-Anordnung zweier Vierzylinder-Blöcke mit zentraler Nockenwelle und einer mächtigen Kurbelwelle darunter.

Der V8 ist ein legendäres Stück aus der Geschichte des Motorenbaus – erstmals eingesetzt 1914 –, aber die derzeit erratischen Zustände der Autoindustrie lassen eines sicher erscheinen: Seine Tage sind gezählt. Heutzutage gelten weniger Cubic Inches als Miles per Gallon (mpg, amerikanische Verbrauchsangabe). Die Realität holt die Ikone ein.

Die Zeit ist also reif für einen Rückblick auf den Blubbermotor. Den klassischen Small-Block-V8, wie er millionenfach in ikonischen Gefährten wie dem Chevy Caprice, Corvette oder Pontiac Trans Am, in Fords, Cadillacs, Oldsmobiles, Dodges und Buicks eingesetzt wurde, gab es in Größen von 265 cui (4,3 Liter) bis 327 cui (5,7 Liter). Ein Big Block wiederum ist alles, was mehr als 360 cui (5,9 Liter) hat, und hier reichte die

Palette bis zu enormen Monstern wie dem 500 cui (8,2 Liter), den man in den 1970er Jahren in Serien-Cadillacs vorfand, und zu Mega-Versionen wie dem 572 cui (9,4 Liter) V8 von General Motors, der als Tauschmotor für alle Autos angeboten wurde, „die genug Platz unter der Haube haben“, wie es noch im Jahr 2002 hieß.

Viele dieser Motoren, vor allem die Brot- und-Butter-Small-Blocks für die weit verbreiteten Fullsize-Limousinen, wurden jahrzehntelang fast unverändert, mit nur geringfügigen Modernisierungen, hergestellt. Die Vorteile eines V8 waren lange unschlagbar: ein behutsamer Kraftaufbau beim Wegfahren, eine Laufruhe ideal für lange Highway-Fahrten, genug Kraft und Drehmoment für Anhängelasten, lange Lebensdauer und einfache Reparatur. Fans addieren hierzu noch den V8-Blubbersound, brachiale Gewaltentfaltung beim beherzten Gaspedaldruck und letztlich das entspannte Cruisen.

Blubb, blubb, blubb

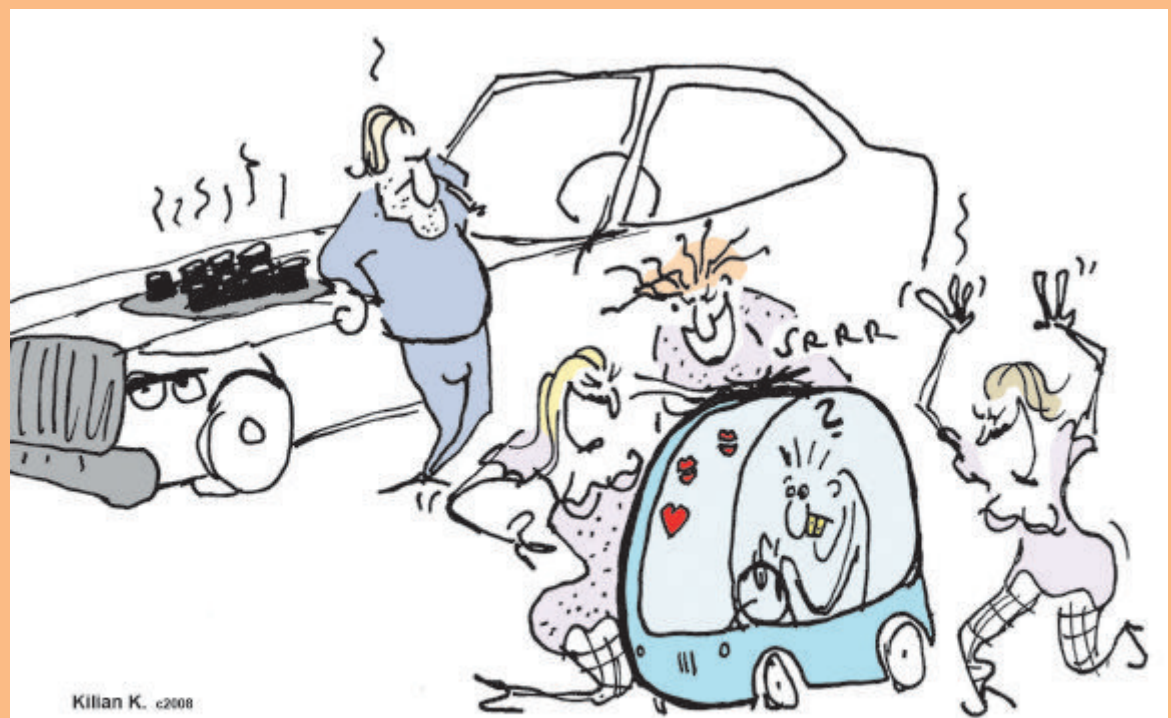
Aber: Ein V8 hat aus heutiger Sicht auch eine Menge Nachteile. Ein BMW-Techniker führte in einem Gespräch kürzlich den „verheerenden Wirkungsgrad“ der amerikanischen V8-Motoren ins Treffen, der alten sowieso, aber auch der neuen Achtzylinder, mögen sie nun

Vortec oder Northstar oder wie auch immer heißen. Im Vergleich mit einem Hightech-V8-Turbodiesel von BMW mögen die Detroit Irons durchaus sprichwörtlich ein wenig abstinken, aber wer hat behauptet, dass BMW-V8 jemals das Zeug zu einer Ikone haben werden?

Nun ja, zu den Nachteilen. Der größte ist sicherlich der enorme Benzindurst der riesigen Triebwerke, der seinen Höhepunkt im Stadtverkehr bei Stop and Go erreicht, auf der Autobahn aber so schlimm auch wieder nicht sein muss. Ein weiterer Nachteil ist der langsame Beschleunigungsaufbau beim Überholen. Und andere sind sicherlich auch der imposante Ölverbrauch und so manche Probleme beim Kaltstart.

Demgegenüber sind amerikanische V8-Motoren leicht zu reparieren, nahezu unverwundlich und auf Laufleistungen jenseits der 300.000 Kilometer angelegt. Der Auto dieser Zeilen durfte folgende V8-Autos vorübergehend sein Eigen nennen und aus vollen Zügen genießen: Chevy Caprice 1984, Pontiac Trans Am 1976, Chevrolet Chevelle 1972 und Dodge Charger 1974. Die imposanten Limousinen boten Fahrerlebnisse, die man nicht missen möchte. Abgesehen von den Tankstopps. Besonders die Caprice mit dem 100-Liter-Tank zeigte sich hier unbarmherzig.

Karikatur der Woche



Acht Zylinder sind out - "Downsizing" ist angesagt...

Zeichnung: Kilian Kada