

Zukunft von BMW und Mercedes

2025

Wer kann all die neuen Marken noch auseinanderhalten? Aus der Sea of Sameness wollen BMW und Mercedes-Benz auftauchen. Mit scharfem Design und spitzer Technik.

Von HOLGER APPEL



© Hersteller

2 für 2025

Aus den Tiefen bayerischer und schwäbischer Entwicklungskunst erwächst eine neue Lust des schönen Fahrens. In zwei Jahren wird die Welt frisch geordnet, wenn schon nicht die ganz echte, denn doch die der beiden ewigen Rivalen um das Hochamt des Automobilbaus. Von BMW surrt eine Modellreihe heran, die sich in Anlehnung an frühe Auf- und Umbrüche Neue Klasse nennt. Sie tritt im Format der 3er-Limousine und ihres gesellschaftsgeländegängigeren Pendant X3 an, wobei die Limousine zunächst gezeigt wird, das SUV aber zuerst auf den Markt kommen soll. Hernach wird sich das Duo zu einer kleinen Familie auswachsen und auch vor anderen Größenklassen nicht haltmachen. „Markenidentität ist der Schlüssel zu Premiummobilität“, sagt Entwicklungsvorstand Frank Weber, und wer jetzt den Begriff Sea of Sameness in die Runde wirft, erntet auch sogleich Kopfnicken von Ola Källenius und Gorden Wagener.

Ersterer ist der Vorstandsvorsitzende von Mercedes-Benz, zweiterer der zugehörige Designchef, und beide gemeinsam sind sie der Überzeugung, dass der aus China heranziehende Einheitsbrei vielleicht weiteren Wind in den ohnehin schon harten Konkurrenzkampf wehen wird, an den Stern aber nichts und niemand heranreichen darf. Das Concept CLA ist deshalb so ernst zu nehmen, wie es hier steht, und der Auftritt künftiger Modelle wird sicher noch mercedessiger, in Stuttgarts Archiven schlummern schließlich mehr als 130 Jahre Tradition.

Dieser CLA ist zudem nicht nur Aufbruch in eine Welt, in der Plattformen zuvörderst als Träger elektrischer Antriebe konzipiert werden, die womöglich auch noch einen Benzinmotor aufnehmen können. Er ist auch Inbegriff des neuen Selbstverständnisses in Stuttgart, demzufolge in der eigenen Liga Chanel, Rolex oder Louis Vuitton spielen. Das verwirrt den ein oder anderen Händler, dem ob des Preisniveaus der ein oder andere Stammkunde abhandenkommt, aber Källenius ist in seiner Ausrichtung unmissverständlich: „Marge vor Masse“, sagt er.

Außen scharfe Kanten und innen pure Linien

Deswegen wird die kompakte und jugendlicher orientierte A-Klasse ausgemustert, der CLA markiert künftig den Einstieg in die Mercedes-Liga. Elektrisch oder mit Benzinmotor angetrieben, etwa 4,75 stattliche Meter lang, mit Sternen vorn und Sternen hinten und illuminierten Sternen im Glasdach verorten wir den Einstiegstarif um 45.000 Euro, vielleicht steht sogar eine 5 vorne. „Wir glauben an Bildschirme“, sagt Wagener, weshalb sich jener im CLA über die gesamte Breite von links bis rechts spannt, flankiert von einem Head-up-Display in der Frontscheibe.

Das sieht BMW anders. In der Neuen Klasse dominieren außen scharfe Kanten und innen pure Linien, am Armaturenbrett ragt ein zentraler Bildschirm auf. Er korrespondiert mit einer am unteren Rand etwa zehn Zentimeter hoch in die Windschutzscheibe eingespiegelten Leiste voller Informationen und Entertainment. Der Antrieb ist auch hier elektrisch, Verbrennungsmotoren sind nicht mehr vorgesehen, obgleich BMW-Chef Oliver Zipse sich gerade erst wieder gegenüber der Politik stark gemacht hat, der Branche doch bitte Technologieoffenheit zuzugestehen. Die Neue Klasse wird in der Gattung einer Limousine gezeigt, weil die den Kern von BMW demonstriert, doch bei 50 Prozent Absatzanteil der X-Modelle ist offensichtlich, dass nur im Duett wahres Volumen winkt. Trotz allerlei technischer Kniffe ist weiterhin mit 400 bis 700 Kilogramm Akku zu rechnen, das Ensemble wird also schwer, soll aber leichtfüßig fahren.



© Hersteller

Newer geht nicht: Sagt der Entwicklungsvorstand. Ist wohl auch so. Die Neue Klasse von BMW fährt elektrisch, ...

Da die BMW-Oberen überzeugt sind, ein Auto werde kein Computer auf Rädern, vertrauen wir gern in die Fähigkeit, hier die leiwandste Abstimmung hineinzuzaubern. Die Effizienz soll derart zulegen, dass der Punkt sorgloser Elektrodauerfahrt auch auf der Autobahn

verschoben wird, von derzeit 120 km/h auf, sagen wir, 140 km/h. Dafür braucht es neue Zellen, neue Aerodynamik, eine neue Antriebsmaschine, einen neuen Zentralrechner, neue Assistenten, einfach irgendwie alles. „Newer geht nicht“, meint Entwickler Weber. Die Damen und Herren im Forschungszentrum stellen sich im Vergleich zu heutigen Elektroantrieben mittelfristig 50 Prozent niedrigere Kosten vor, die Ladedauer von 10 auf 80 Prozent soll um 30 Prozent sinken, die Reichweite um 30 Prozent steigen, der Einbruch all der schön ausschauenden Elektrowerte bei niedrigen Temperaturen möge im Zaum gehalten werden.

Wie weit die Neue Klasse auf diesem Weg schon kommt, wird man 2025 sehen. Bis zu 750 Kilometer Normreichweite sollten je nach Akkugröße drin sein, das wären denn 500 in fast allen Lebenslagen. Dies annehmend stünde ein WLTP-Verbrauch um 13 kWh für die Limousine und um 14 kWh für das SUV im Datenblatt, das wäre ein Wort, ebenso wie die Aussicht, dank etwa bei Hyundai oder Porsche schon eingesetzter 800-Volt-Technik unter Idealbedingungen innerhalb von 10 Minuten 300 Kilometer Reichweite nachladen zu können.

Technische Basis für die gesamte Modellpalette

Mercedes-Benz strebt sogar noch einen Tick weniger an, der elektrische CLA soll mit einem WLTP-Normverbrauch von 12 kWh Effizienzweltmeister werden. Wo es bislang sieben Modelle von der A-Klasse bis zum GLB gibt, wird nach 2024 ein Quartett reichen müssen, zu dem noch ein CLA Shooting Break als womöglich letzter Kombi aus Stuttgart sowie zwei Geländewagen im Stil von EQA und EQB zählen. Das Konzept legt die technische Basis für die gesamte Modellpalette der nächsten Jahre. MMA heißt die Plattform, sie ist die erste von Mercedes-Benz, die im Volumensegment konsequent auf die Belange der Elektromobilität ausgelegt ist, obgleich sie übergangsweise den Einsatz von Verbrennungsmotoren erlaubt. Die Mercedes Modular Architecture mache den CLA zum Einliterauto, sagt Källenius. Auch hier sind je nach Akku, den es vermutlich in zwei Größen geben wird, Normreichweiten zwischen 500 und 750 Kilometern möglich.

Auch hier ist 800-Volt-Technik im Einsatz, an der Schnellladesäule sollen unter Idealbedingungen 250 kW fließen und innerhalb von 15 Minuten 400 frische Kilometer ermöglichen. Die Realität wird darunter liegen, zumal im Winter, gleichwohl sind die Werte deutlich besser als heutige und klingen endlich alltagstauglich. Zu Design und Antrieb gesellt sich eine neue Software, die nach dem Vorbild Teslas mit einem eigenen Betriebssystem läuft. Es trägt den Namen MB.OS, sein als Schmuckstück inszenierter wassergekühlter Prozessor steckt im Fußraum des Konzeptfahrzeugs. Bis zum endgültigen Modell wird sich dies und einiges andere schleifen, aber nicht mehr vieles. Die Serienfassung des CLA wird im nächsten Jahr gezeigt, 2025 sollen erste Exemplare in Kundenhand gelangen. Womit wir am Ende des Textes wären. Aber wir kennen unsere aufmerksame Leserschaft. Die fragt nun: „Das war doch all die Jahre ein Dreikampf, was ist mit Audi?“ Ja, das fragen wir uns auch.

Quelle: F.A.Z.