

Verwechslungsgefahr: nein, kein Mazda.
Auch wenn das Markenlogo von Infiniti
ähnlich aussieht. Der Emerg-e ist der erste
Sportwagen der Nissan-Tochter

**Infiniti
Emerg-e**



Infiniti stellt die Sportwagenwelt auf den Kopf

Supersportwagen sind krawallig und gefräßig. Stimmt, aber nicht alle. Der Emerg-e kommt mit 2,3 Litern aus und fährt fast lautlos

■ Als Motorjournalist musst du dir manchmal komische Sachen anhören. So wie neulich. Wir sind bei einem exklusiven Fahrtermin mit dem Konzeptauto Infiniti Emerg-e.

François Bacon, Chefstrategie des Unternehmens, spitzt die Lippen und formuliert fast schon philosophisch: „Stille ist das neue Wroooaaam.“ Aha. Grübel, grübel. Gar nicht so übel. Was sich zunächst merkwürdig anhört, ergibt Sinn, sobald du Platz in dem nur 1,22 Meter flachen Zweisitzer genommen hast. Denn der ist nicht nur eine optische Fingerübung, sondern hat Technik von morgen unter der federleichten Carbon-Karosserie.

Der Emerg-e startet auf Knopfdruck. Du hörst keinen Motor. Den Antrieb übernehmen zwei nahezu lautlose Elektromotoren. Jeder von ihnen leistet 204 PS und bringt ein Drehmoment von 500 Newtonmetern ab der ersten Umdrehung an die Hinterachse. Macht 408 PS und 1000 Newtonmeter – willkommen in

der neuen Welt der Supersportwagen.

Wenn der Emerg-e erst einmal loslegt, ist das noch beeindruckender als die nackte Zahlenwelt. Ein leichter Druck aufs Fahrpedal – und schon beamt dich der Infiniti Richtung Horizont. Die Beschleunigung ist brutal wie Klitschkos Rechte und presst dich in die winzigen Schalensitze. In vier Sekunden

Nach 50 Kilometern sind die Akkus leer

den bügelt der Batteriebomber Tempo 100 nieder. Und weil ein Elektromotor mit einem Gang auskommt, beschleunigt der Emerg-e ruckfrei einfach weiter. Nach weiteren 26 Sekunden sind 200 km/h schon Geschichte. Von wegen Elektroautos sind Müsli-Schüsseln. Und keine Frage: Stille ist das neue Wroooaaam. Gewonnen, Monsieur Bacon. ►



Anders tanken: Wenn die 14,8 Kilowattstunden großen Akkus nach 50 Kilometern leer sind, kann der Emerg-e binnen fünf Stunden wieder aufgeladen werden



Mal zwei: Im Cockpit befindet sich die Tankanzeige für den Benziner (li.) und die Restkapazität der Akkus (re.). Macht zusammen 480 Kilometer Reichweite



Lauter Rabauke: Der kleine Dreizylinder von Lotus ist direkt hinter dem Fahrer montiert – und krakeelt mangels Dämmung lautstark, sobald die Akkus leer sind

Aber nur fast. Denn auch die Nobel-Tochter von Nissan kann keine Wunder vollbringen. Bereits nach etwa 50 Kilometern ist der 14,8 Kilowattstunden große Akku leer. Dann springt ein kleiner Dreizylinder hin-

ter dem Fahrer an. Das 1,2-Liter-Motörchen, konstruiert von Sportwagenhersteller Lotus, leistet zwar nur 48 PS, das reicht aber, um einen Generator anzutreiben und so den Strom zum Weiterfahren zu erzeugen.

So wie beim Opel Ampera oder Fisker Karma.

Wo Elektroportler wie Mercedes SLS e-cell oder Audi e-tron nach ein paar zügigen Kilometern an die Steckdose müssen, fährt der Emerg-e weiter.

Bis zu 480 Kilometer komme man, sagt Infiniti. Rein rechnerisch ergibt das nach den aktuellen Normzyklen einen Verbrauch von 2,3 Litern. Wir haben verstanden: Der Emerg-e ist schneller als ein Porsche 911, aber sparsamer als ein VW Up.

Hört sich zu schön an, um wahr zu sein. Ist es aber wohl. Zwar habe der Emerg-e keine Chance auf eine Serienfertigung, doch Chefstrategie Bacon plant, den Antrieb in einem der kommenden neuen Modelle zu verwenden. „Immer mehr Städte in Europa verbannen Autos mit Verbrennungsmotoren aus ihren Zentren. Jetzt geht es darum, sich mit neuen Spielregeln auseinanderzusetzen“, sagt Bacon.

Schneller als ein Elfer, sparsamer als ein Up

Auch das Design des Sportwagens werden wir auf unseren Straßen wiederfinden. Infiniti ist zurzeit eigentlich nur in Amerika erfolgreich. Weil aber China und Russland zu den am schnellsten wachsenden Märkten der Welt gehören und Kunden dort vor allem deutsche Autos bevorzugen, wollen die Japaner künftig europäischer werden. Der Emerg-e ist der erste Infiniti, der in England konstruiert und gezeichnet wurde. „Wir haben ein Zuliefernetzwerk aufgebaut, das wir für unsere künftigen Serienautos nutzen wollen“, sagt Bacon.

Genug der Theorie. Der Tag ist kurz – und der Akku des Sportlers noch lange nicht leer. Also wieder auf die Piste und die 1000 Newtonmeter des Infiniti Emerg-e genießen. Gaaaanz leeeeeeise...



FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (O), T. BAUER

Fazit

Der Emerg-e zeigt eindrucksvoll, wie der Sportwagen der Zukunft aussehen könnte. Das technische Konzept überzeugt, das Design ist eine Wucht. Schade, dass der Infiniti nie gebaut wird. Stefan Voswinkel

DACIA SANDERO STEPWAY DCI 90

Die SUV-Optik macht den Sandero Stepway interessant



Der schönere Sandero heißt Stepway

Erster Eindruck

- ↑ Kräftiger, sparsamer Motor, geschmeidige Federung, günstiger Preis.
- ↓ Mäßige Sitze, schwache Traktion, teigige Lenkung, knapper Fond.

Das ist neu

Robuste Beplankung und 40 Millimeter mehr Bodenfreiheit verleihen dem Sandero Stepway den Duft von Abenteuer und Freiheit; die 11 990 Euro für den Diesel sind ein Argument.

So fährt er sich

Der zumindest vorn geräumige Rumäne leidet zwar noch immer unter zu weichen, zu hoch mon-

tierten und unbequemen Sitzen, glänzt aber mit laufruhigem Diesel sowie komfortablem und dennoch nicht schaukeligem Fahrwerk. Weil der Sandero kaum mehr als eine Tonne und damit weniger als ein Clio wiegt, schnürt er flink durchs Land und soll dennoch mit vier Liter Diesel auskommen. Weil ESP zur Serie zählt und die Bremse verstärkt wurde, bleibt der Sandero Stepway sicher in der Spur – daran können selbst die teigige, unpräzise Lenkung und die mäßige Traktion nichts ändern. Erfreulich: Das Multimedia-System von TomTom gehört im Stepway Prestige zur Serienausstattung und unterhält bestens. Müffeliger Kunststoff ist beim kleinsten Dacia inzwischen Geschichte, der Sandero zeigt sich insgesamt routiniert verarbeitet.

Kaufen?

Ja, denn der Stepway ist der schönere und interessantere Sandero. Und der gute dCi-Motor könnte sogar eingefleischte Diesel-Hasser überzeugen.

Preis: ab 11 990 Euro

Verkaufsstart: bereits im Handel

Technische Daten

Vierzylinder, Turbo, vorn quer • zwei Ventile pro Zylinder • Hubraum 1461 cm³ • Leistung 66 kW (90 PS) bei 3750/min • max. Drehmoment 220 Nm bei 1750/min • Vorderradantrieb • Fünfganggetriebe • Kofferraum 320-1200 l • Tankinhalt 50 l • 0-100 km/h 11,8 s • Spitze 173 km/h • EU-Mix 4,0 l Diesel/100 km • CO₂ 105 g/km



Das Cockpit ist verständlich gestaltet, die Verarbeitung liegt inzwischen auf einem vollkommen akzeptablen Niveau



Der Kofferraum schluckt immerhin 320 Liter Gepäck – für einen Kleinwagen gar nicht mal so schlecht. Der nächste Wochenendtrip kann also kommen



FOTOS: HERSTELLER (O), A. EMMERLING (Z)

Der Stepway wirkt spannender als der normale Sandero. Und mehr Bodenfreiheit steht ihm auch ganz gut

KIA OPTIMA HYBRID



Der Hybrid sieht genauso schneidig aus wie seine Verbrenner-Verwandten

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

Erster Eindruck

- ↑ Harmonischer Hybridantrieb, gute Ausstattung, für einen Hybriden günstig.
- ↓ Hölzene Federung, knapper Kofferraum.

Das ist neu

Nach Europa kommt der erste Kia-Hybrid mit einem Zweiliter-Benziner statt des durstigen 2,4-Liters aus der Asien- und Amerikaversion.

So fährt er sich

Der Zweiliter-Vierzylinder mit 150 PS und der 40 PS starke Elektromotor arbeiten unauffällig zusammen. Die ersten Meter lassen sich bequem lautlos stromern, bei Leistungsabruf springt aber schnell der Verbrenner ein. Das Motoren-Duo bringt die rund 1,7 Tonnen schwere Mittelklasse flott in Fahrt und soll mit 5,4 l/100 km



auskommen. Was wirklich stört, sind der auf 381 (statt 505) Liter geschrumpfte Kofferraum und das knorrig-trockene Fahrwerk.

Kaufen?

Nur für eingefleischte Hybrid-Fans – der 165-PS-Benziner ist 5000 Euro günstiger.

Preis: ab 29 990 Euro

Verkaufsstart: bereits im Handel

Technische Daten

Vierzylinder, vorn quer • Hubraum 1999 cm³ • Leistung 110 kW (150 PS) bei 6000/min • max. Drehmoment 180 Nm bei 5000/min • E-Motor 30 kW (40 PS) • Systemleistung 140 kW (190 PS) • Vorderradantrieb • Sechsstufenautomatik • Tank 65 l • 0-100 km/h 9,4 s • Spitze 192 km/h • EU-Mix 5,4 l Super/100 km • CO₂ 125 g/km