

Peking 2016: Qoros mit doppeltem Paukenschlag

Von Jens Meiners

Es geht auch ohne Elektro: Das ist die Überzeugung der chinesischen Marke Qoros und des schwedischen Zulieferers Freevalve, die auf der Automesse in Peking in einem Prototyp die gemeinsam entwickelte Qamfree-Technologie vorstellen. Qoros agiert in China seit wenigen Jahren als Mitspieler in der gehobenen Mittelklasse; hinter Freevalve steckt kein geringerer als Christian von Koenigsegg, der sich bislang vor allem mit Supersportwagen einen Namen gemacht hat, deren Fahrwerte der etablierten Konkurrenz die Tränen in die Augen treiben.

Mit der Qamfree-Technologie will sich Qoros nunmehr als Technologieführer positionieren. Es geht um nicht weniger, als den klassischen Verbrenner innovativ weiterzuentwickeln - und zwar als Alternative zur Elektromobilität sowie zur teuren und komplexen Hybridisierung.

Beim Qamfree-System wird der klassische Ventiltrieb mit Nockenwellen durch ein elektrohydraulisches System ersetzt, das die Ventile individuell kontrolliert. Damit kann auf Drosselklappe und Zahnriemen verzichtet werden, außerdem funktioniert das System mit einer herkömmlichen Einspritzanlage so gut, dass eine teure Direkteinspritzung entbehrlich ist. Der Vor-Kat wird ebenfalls überflüssig.

Ergebnis: Das auf Basis des modernen 1,6-Liter-Turbomotors von Qoros konstruierte Aggregat steigt im Drehmoment um 47 Prozent auf 330 Newtonmeter; die Leistung klettert um 45 Prozent auf 170 kW / 231 PS. Damit wird der kompakte Qoros 3 zu einem veritablen Sportler. Gleichzeitig verbessern sich der Verbrauch um 15 Prozent, die Emissionen wegen des besseren Kaltstartverhaltens sogar um 30 Prozent. Obendrein wird der Qoros-Motor um stolze 50 Millimeter niedriger.

"Zum ersten Mal wird ein stärkerer Motor kleiner und leichter", schwärmt Qoros-Motorenentwickler Klaus Schmidt, der 25 Jahre lang für die BMW M GmbH gearbeitet hat. "Wir sind exklusiv mit dem Thema befasst und könnten eigentlich direkt in die

Werkzeuge gehen", so der Entwickler. Und er berichtet von einem erfreulichen Nebeneffekt der Technologie: "Der Motor klingt aggressiver." Realistisch sei ein Serienstart in zwei Jahren.

Um der Zukunftstechnologie auf optisch Rechnung zu tragen, hat Qoros-Chefdesigner Gert Hildebrand den Qoros 3 SUV – der mit konventionellem Antrieb bereits gebaut wird – mit starken Designelementen aufgewertet. Dazu zählen das auffällige Farbschema, eigenständig gestaltete 20-Zoll-Räder und eine Fronthaube, die mit einem in Kohlefaser eingerahmten Fenster Einblicke in den Motorraum gewährt. Das flachere Aggregat senkt übrigens den Schwerpunkt und erlaubt den Verzicht auf aktive Motorhauben für den Fußgängerschutz. Es könnte in Zukunft aber auch generell niedrigere Motorhauben erlauben, mit denen die Designer zu sportlichen Keilformen zurückkehren konnten, die früher möglich waren.

Bei allem Potential, das noch im Verbrenner steckt: Auf einigen Märkten dürfte an der Elektromobilität kein Weg vorbeigehen. Gleich zwei Fahrzeugstudien, der kompakte Crossover Qoros 3 Q-Lectric und der bullige Qoros 5 Q-Lectric, sind mit reinem Batterie-Energiespeicher. Beim Qoros 3 Q-Lectric stehen die Fahrwerte bereits fest: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 7,9 Sekunden, die Vmax liegt mit 162 km/h für ein Elektroauto ungewöhnlich hoch. Und die Reichweite von 350 Kilometern kann es locker mit Tesla aufnehmen. Ende des Jahres kommt das erste E-Mobil von Qoros in den Handel.

Und auch hier überzeugt das Design: 20-Zoll-Felgen im Aero-Design und geschlossene Kühlerblenden am Vorderwagen ergänzen das zeitlose Design um ein futuristisches Element – und sie unterstreichen das elektrische Antriebskonzept der Q-Lectric-Modelle.
(ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Qoros Qelectric 5.



Qoros Qelectric 5.



Qoros Qelectric.



Qoros Q electric 3.



Qoros Qelectric 3.



Qoros Qamfree.



Qoros Qamfree.



Qoros Qamfree-Motor.