



Probetext:

Nardina Alongi

Terofalstrasse 103

80689 München

nalongi@globale-kommunikation.com

Deutsch > Englisch

Beispieltext:

Mia san mia – auf Hochdeutsch heißt das: Wahre Bayern ziehen ihr Ding allein durch. Während Mercedes mit Renault-Nissan-Infiniti kooperiert und Audi sich (ganz unbayrisch) im Netzwerk der Konzernmutter VW bedient, stemmt BMW nahezu jede Neuentwicklung im Alleingang. Und überrollt seine Gegner derzeit geradezu. So setzt BMW lange vor den Rivalen mit Project i auf leichte Kohlefaser, macht den Dreizylinder auch im Premium-Segment hoffähig, ist führend beim Downsizing, sucht und findet sein Glück in der Nische, baut die stärksten Diesel und fächert das Produktangebot immer breiter auf. Das Ergebnis rechtfertigt die Mittel: BMW bleibt die Nummer eins unter den Edelmarken, Audi verharrt in Lauerstellung auf Platz zwei, Mercedes ist bis auf Weiteres nur Dritter im Bunde.

Die Münchner sind vor allem dort stark, wo gutes Geld verdient wird – in der unteren und oberen Mittelklasse. Hier hat BMW jene clevere Vielfalt in den Varianten perfektioniert, die bei Mercedes wieder verworfen und bei Audi nicht konsequent umgesetzt wurde.

Die 6er-Reihe erlöst mit günstiger 5er-Technik im Schnitt pro Auto fast 20 000 Euro mehr als die zweitürigen E-Klassen und der A7. Nach gleichem Muster entsteht die 4er-Reihe, die nicht nur dem A5-Trio Kontra geben soll, sondern auch dem künftigen CLC Coupé und Cabrio.

Die 3er-/4er-Reihe

Das volumenstärkste BMW-Modell ist der 3er. Die neue Baureihe hatte einen glänzenden Start – trotz Schwerpunkt auf dem Vierzylinder, trotz hoher Preise, trotz zunächst kleiner Variantenvielfalt. Doch das wird sich bald ändern, denn schon im Sommer 2012 startet der ebenso hübsche wie vernünftige 3er Touring. 2013 folgen der praktische und geräumige GT, dessen Design mit großer Heckklappe, angehobener Dachpartie und normal langem Radstand intern kontrovers diskutiert wird, sowie der 4er als Coupé und als Cabrio mit versenkbarem Hardtop.

2014 komplettieren das 4er Gran Coupé und der neue M3 mit dem relativ sparsamen Biturbo-Reihen-sechszylinder als Ersatz für den bulligen V8 die Produktoffensive. Die Leistung des M3 bleibt unverändert bei 420 PS, doch das maximale Drehmoment klettert von 400 auf 480 Nm. Weil gleichzeitig das Gewicht um

fast 200 Kilo sinkt, ist mit deutlich besseren Fahrleistungen zu rechnen.
Erst Anfang 2015 erwarten Insider den 3er Plug-in-Hybriden mit Vier-zy-linder-Benziner und genug Lithium-Ionen-Speicherkapazität für rund 25 Kilometer rein elektrisches Fahren.

Mia san mia - that's the Bavarian dialect for: true Bavarians push alone their things through. Mercedes is cooperating with Renault-Nissan, Infiniti and Audi and are helping themselves (in a very unbavarian manner) to the network of the parent company, Volkswagen, but BMW manages almost every new development on their own. BMW is currently veritably running over its competitors.

Thus, long before the others, BMW relied on light carbon fiber (in Project i) to make the three-cylinder engine also acceptable in the Premium segment. They lead the pack in downsizing, sought and found fortune in the niche segments, built the strongest diesel engines and broadened ever more its range of supplies. The end justifies the means: BMW is still top ranking among the luxury brands, with Audi biding its time on second place and Mercedes remaining only third in the league for the time being.

BMW Munich is very powerful and the gains are most profitable - in the lower and upper middle class segments. Here, BMW has perfected that clever scope of variants that Mercedes rejected and Audi failed to implement consistently.

The BMW 6 series applies the cheaper BMW 5 technology, earning on average almost 20,000 Euros more per car than the two-door E classes and the A7. The BMW 4 series pursues the same course, not only to compete with the three A5 variants, but also with the future CLC Coupé and the Convertible.

The BMW 3/4 series

The BMW 3 series is the most voluminous model. This new type enjoyed a brilliant launch - in spite of the preference of four cylinder engines, in spite of high prices, in spite of, at first, little variety. This will soon change, though, because in summer 2012, the BMW 3 Touring will be introduced, as pretty as it is reasonable. In 2013, the convenient and spacious GT will follow whose design yet faces controversial in-house debates, featuring a large tailgate, raised roof section and standard wheelbase. The same year will witness the BMW 4 Gran Coupé and its convertible complement with retractable hardtop.

In 2014, the product offensive will be completed by the BMW 4 Gran Coupé and the new BMW M3, a type featuring a rather fuel-efficient twin-turbo inline six-cylinder engine to replace the beefy V8. The performance of the M3 will remain unchanged, 420 hp, but the maximum torque will increase from 400 to 480 Nm. With weight also being reduced by nearly 200 kilos, this allows to predict a significantly better road performance.

Insiders expect the BMW 3 plug-in hybrid, with four-cylinder petrol engine and sufficient lithium-ion storage capacity to drive for about 25 kilometres on pure electric power, no sooner than early 2015.