

Lehrstück Audi

Vor zehn Jahren ruinierten vermeintliche Sicherheitsmängel den Absatz in den USA.

Die Bilder waren erschreckend, die Geschichten grausam. Millionen US-Bürger sahen im Fernsehen verbeulte Audi-Fahrzeuge und hörten von seltsamen Unfällen.

Ein Pfarrerssohn beispielsweise wartete vor der Garage, während seine Mutter den Wagen anließ. Der Audi beschleunigte, überrollte den Jungen und tötete ihn. Die Mutter berichtete, der Wagen sei plötzlich von allein losgerast. Sie habe ihn nicht stoppen können.

Andere Unfallfahrer erzählen von ähnlichen Erlebnissen mit ihren Audi-

schließlich sogar bis auf 12 000 Fahrzeuge (1991).

Der Fall der „unintended acceleration“, der unbeabsichtigten Beschleunigung, wurde zugleich zum Lehrstück für die gesamte Branche, wie der ungeschickte Umgang mit solchen Affären das Image eines Konzerns auf Jahre hinaus lädieren kann.

Den entscheidenden Fehler beging der damalige Audi-Chef Wolfgang Habel. Er betrachtete die Geisterfahrten nur als technisches Problem.

Habel beauftragte nicht nur die eigenen Entwickler, sondern auch Experten von Battelle und vom Virginia Polytechnic Institute and State University, nach den Ursachen der plötzlichen Beschleunigung zu suchen. Sie fanden, ebenso wie die Fachleute des amerikanischen Verkehrsministeriums, aber nur heraus, daß es keinen technischen Fehler gab.

Auf Autokäufer in den USA wirkten die schrecklichen



Beschädigter US-Audi (1986): Merkwürdige Geisterfahrten

Unfallberichte allerdings mehr als alle Beteuerungen der Techniker. Audi stand zudem vor einem Dilemma: Indem die deutschen Manager verbreiteten, ihr Auto sei absolut sicher, unterstellten sie ihren eigenen Kunden, daß die nicht ordentlich fahren können und offenbar Brems- und Gaspedal verwechselten.

Ein wenig schürte auch die Konkurrenz das Mißtrauen in Audi. Ein New Yorker Volvo-Händler führte in seinen Verkaufsräumen Videos vor, auf denen schwere Unfälle mit Automatik-Fahrzeugen von Audi zu sehen waren.

Techniker Piëch fand schließlich die Lösung. Die meisten Unfälle waren beim Anfahren passiert. Fahrer von Automatikwagen, die auf die Position „Drive“ schalteten und den langsam anrollenden Wagen gewohnheitsgemäß mit einem Tritt auf die Bremse zum Stehen brachten, verwechselten offenbar die Pedale und gaben Gas.

Nach dem Unfall waren die Fahrer allerdings überzeugt, die Bremse getreten zu haben.

Piëch konstruierte eine Sperre, das sogenannte Shift-lock. Vor- oder Rückwärtsfahrstufe können nur eingelegt werden, wenn der Fahrer den Fuß bereits auf der Bremse hat. Audi rief rund 130 000 Fahrzeuge in die Werkstätten und stattete sie mit der neuen Sperre aus.

Mit einer 80 Millionen Dollar teuren Werbekampagne und mit Rabatten von 5000 Dollar versuchte Audi, den Verkauf in den USA wieder anzukurbeln. Doch die Kunden blieben mißtrauisch. Audi hatte zu lange gezögert, bis es die Sperre einbaute. Der deutsche Hersteller nahm nach Ansicht vieler Autokäufer ihre Ängste offenbar nicht ernst. Der Imageverlust wirkt bis heute nach: Audi verkauft in den USA, auch ein Jahrzehnt nach dem Fall, noch nicht einmal halb so viele Wagen wie einst.

Fehler mit Folgen
Auslieferung von Audi-Modellen in den USA

