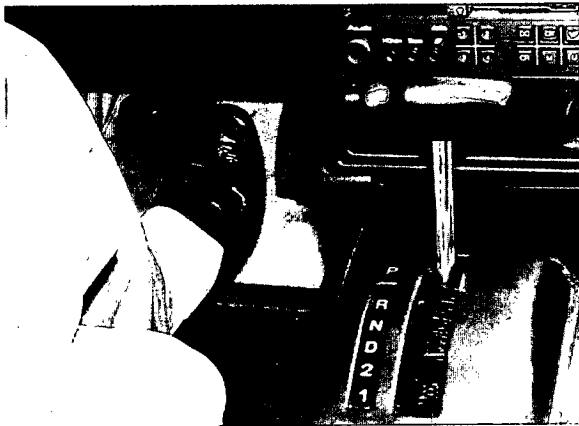


„Unsere Händler haben viel Verständnis“

SPIEGEL-Interview mit Audi-Chef Wolfgang Habel über die Probleme mit Automatik-Wagen in den USA

SPIEGEL: Herr Habel, in den USA hat es seltsame Unfälle bei Audi-Fahrzeugen mit Automatik-Getriebe gegeben. Die Wagen rasten vor- oder rückwärts, obwohl die Fahrer angeblich den Fuß auf dem Bremspedal hatten. Nun sollen deswegen 250 000 amerikanische Audis in die Werkstätten. Ist der Ruf Ihrer Marke in den USA ruiniert?

HABEL: Wir folgen mit dieser Rückrufaktion einer Empfehlung der für die Verkehrssicherheit zuständigen US-Behörde NHTSA. Dieses Amt hat keinerlei technische Fehler an unseren Autos feststellen können. Es empfiehlt aber, in die Automatik-Getriebe unserer Audis ein sogenanntes Shift-lock* einzubauen. Mit dieser Sicherung kann der Fahrer nur dann aus der Parkposition in den Vor- oder Rückwärtsgang schalten, wenn er dabei auf die Bremse tritt.



Audi-Automatik
„Jeder kennt das Problem“

SPIEGEL: Machen Sie den Rückruf freiwillig oder auf Druck der Behörde?

HABEL: Es ist eine Empfehlung. Insofern ist die Rückrufaktion freiwillig. Allerdings kann die negative Publicity, die diese unbeabsichtigte Beschleunigung gefunden hat, nur dadurch aufgefangen werden, daß wir diese zusätzliche Sicherung einbauen.

SPIEGEL: Sie sind also sicher, daß es nicht an einem technischen Defekt, sondern an falscher Bedienung liegt?

HABEL: Nicht nur wir schließen einen technischen Fehler aus. Alle zuständigen Behörden und Institutionen, die unsere Fahrzeuge überprüft haben, bestätigen uns das. In den letzten acht bis zehn Jahren sind auch bei anderen Herstellern immer wieder Fälle von unbeabsichtigter Beschleunigung vorgekommen, und nie wurde ein Fehler an den Fahrzeugen entdeckt.

SPIEGEL: Warum hat Audi dann offenbar häufiger dieses Problem als amerikanische Hersteller?

HABEL: Die Häufung dieser Fälle, die insbesondere in den letzten zwölf Monaten eingetreten ist, können wir nur darauf zurückführen, daß dem Publikum dieser Vorgang immer öfter in den Medien, in den Fernsehsendungen vorgeführt wird. Mancher geht dann davon aus, daß ihm ähnliches passiert ist, und er meldet sich daraufhin bei uns.

SPIEGEL: Ihren amerikanischen Konkurrenten kann es eigentlich nur recht sein, daß die Fälle bei Audi in den Medien so herausgestellt werden.

HABEL: Ich glaube nicht, daß es irgendeinem Hersteller willkommen oder angenehm ist. Jeder, der Autos mit Automatik baut, kennt das Problem. Wir glauben, mit unserem Shift-lock nun eine Lösung zu haben. Seit Oktober vergangenen Jahres wird diese Sicherung serienmäßig in alle unsere neuen US-Fahrzeuge eingebaut. Mit der Rückrufaktion stellen wir diese Problemlösung nun allen Kunden zur Verfügung.

SPIEGEL: Was kostet dieser Rückruf?

HABEL: Das Shift-lock selbst ist gar nicht so teuer, das ist eine relativ einfache elektronisch-mechanische Vorrichtung. Der Arbeitsaufwand in den Werkstätten für den Einbau ist bei dieser Menge von Fahrzeugen aller-



Audi-Chef Habel
„Das tut natürlich weh“

dings beträchtlich. Es ist die bisher größte Rückrufaktion von Audi. Wir rechnen mit 20 Millionen Dollar.

SPIEGEL: Sie haben nicht bloß diese Kosten zusätzlich zu verbuchen – auch der Audi-Absatz in den USA ist wegen des Image-Verlustes bei einer solchen Unfallserie zurückgegangen.

HABEL: Wir haben 1985 in den USA 74 000 Autos verkauft. 1986 waren es 15 000 weniger. Der Hauptgrund war tatsächlich die Publicity dieses Problems.

SPIEGEL: Es kommen ja auch noch Schadenersatzforderungen auf Sie zu.

HABEL: Die Möglichkeiten der amerikanischen Verbraucherorganisatio-



Unfall-Audi in den USA: „Nie wurde ein Fehler entdeckt“

* Schaltungssperre.

nen im Bereich der Produkthaftpflicht – bei Produkten jedweder Art – erreichen Größenordnungen, die für unsere europäischen Verhältnisse noch unvorstellbar sind. Das erreicht sehr schnell mehrere Millionen Dollar.

SPIEGEL: Wird Audi die jetzt anhängigen Schadenersatzprozesse verlieren?

HABEL: Es ist zwar sehr schwierig, Klagen dieser Art erfolgreich abzuwehren. Wir sind aber zuversichtlich, die Gerichte nicht zuletzt auch aufgrund der vorliegenden Gutachten neutraler Institutionen davon zu überzeugen, daß unsere Wagen technisch in Ordnung sind.

SPIEGEL: Es ist natürlich etwas peinlich, einem Kunden zu sagen: Sie können nicht richtig fahren und haben wohl das Gaspedal mit der Bremse verwechselt.

HABEL: Auch wenn wir das vermuten – wir müssen beweisen, daß der Wagen nicht unbeabsichtigt beschleunigen kann, und das ist natürlich relativ schwierig. Wir sind ja bei dem Unfall nicht dabei. Eins steht jedenfalls fest: Das Fahrzeug kommt über die Bremsen immer zum Stoppen.

SPIEGEL: Was planen Sie, um das Image von Audi in den USA wieder aufzupolieren?

HABEL: Wir werden nichts spektakulär anderes tun. Wir werden erneut deutlich machen müssen, daß ein Audi ein interessantes, ein sicheres, ein wirtschaftliches Automobil ist – eins, das man immer noch mit „made in Germany“ bezeichnet. Wir werden es aber vielleicht etwas deutlicher und etwas lauter sagen müssen.

SPIEGEL: Ob das reicht?

HABEL: Unsere Händler in den USA haben sehr viel Verständnis für unsere Probleme mit der Automatik, weil sie wissen, daß es eben nicht an der Audi-Technik liegt. Das läßt sich auch aus der Tatsache ableiten, daß manche Personengruppen stärker an solchen Unfällen beteiligt sind. Es passiert eben häufiger Menschen, die umsteigen von einem amerikanischen Automatik-Fahrzeug.

SPIEGEL: Das Gaspedal ist bei den europäischen Autos meistens größer als bei US-Fahrzeugen und könnte leichter mit der Bremse verwechselt werden.

HABEL: Wir haben die Anordnung der Pedalerie sehr sorgfältig geprüft, weil es da gewisse Abweichungen unter den Herstellern gibt. Aber unsere Techniker – und auch die Behörden – sind zu dem Ergebnis gekommen, daß die Änderung der Pedale keine Abhilfe bringen würde.

SPIEGEL: Haben Sie das Problem nicht zunächst unterschätzt?

HABEL: Möglicherweise. Wir konnten nicht erwarten, daß sich durch die Ereignisse der letzten zwölf Monate speziell für unser Haus eine solche Situation ergeben würde.

SPIEGEL: Fühlen Sie sich als Opfer einer Kampagne in den USA?

HABEL: Nein. Hier haben sich einige zwar auf diese Problematik eingestellt, und man könnte meinen, daß es so etwas wie eine Kampagne ist. Aber wir müssen sehen: Für den, der so einen Unfall womöglich mit Personenschaden erleidet, ist das ein Problem, auf das er schon so reagieren kann, wie es derzeit mancher in Amerika tut.

SPIEGEL: Was tun Sie in Europa, damit es hier nicht zu den gleichen Problemen kommt?

HABEL: Wir denken daran, diese Automatik-Sperre – wenn sie sich jetzt bewährt – in unsere gesamte Fahrzeug-Palette einzubauen. Es ist ja nicht sicherzustellen, daß ähnliche Vorgänge nicht auch in Europa, nicht auch in der Bundesrepublik passieren.

SPIEGEL: Wann soll der Einbau beginnen?

HABEL: Das ist zum Teil eine Frage der Größenordnungen und der Machbarkeit. Wir wollen natürlich zunächst unse-

nun auch noch das Problem des stark gesunkenen Dollar-Kurses. Verdienen Sie bei diesem Kurs überhaupt noch etwas im US-Geschäft?

HABEL: Welchen Kurs meinen Sie? Den von heute morgen oder den am Schluß dieses Jahres? Oder den von einer Mark für einen Dollar, wie ich das gerade auf dem Management-Forum in Davos als Vorhersage der Experten für nicht allzu ferne Zeit gehört habe?

SPIEGEL: Gehen Sie mal lieber von 1,70 Mark für den Dollar aus.

HABEL: Dann haben wir noch ein Ergebnis in unserem USA-Geschäft. Aber es wird natürlich immer schwieriger, weil wir den Kursverlust nicht in derselben Höhe über die US-Preise weitergeben können.

SPIEGEL: Gibt es eine Schmerzgrenze des Dollar-Kurses, wo Sie das US-Geschäft aufgeben würden?

HABEL: Es gibt in diesem Sinne keine Schmerzgrenze. Der Gewinn pro



US-Audi 5000 S: „Das Geschäft wird immer schwieriger“

ren amerikanischen Markt damit versorgen. Aber sobald die Lieferfähigkeit für das Shift-lock gegeben ist, werden wir das sukzessive auch in die europäischen Audi 100 einsetzen. Wir beginnen noch in diesem Jahr.

SPIEGEL: Wird es also in Europa auch eine Rückrufaktion geben?

HABEL: Das wird unseres Erachtens in Europa nicht nötig sein; wir werden den Kunden den Einbau anbieten.

SPIEGEL: Kostenlos?

HABEL: Wenn wir das Shift-lock in die Serien-Fertigung aufnehmen, werden wir sicherstellen, daß es nicht ein Kostenfaktor wesentlicher Art ist.

SPIEGEL: Und beim nachträglichen Einbau ...

HABEL: ... wird auch der Kunde in Deutschland wahrscheinlich dieses Teil kostenlos eingebaut bekommen.

SPIEGEL: Zu dem Ärger mit der Automatik in den USA haben Sie dort

Fahrzeug ist natürlich wichtig, aber nicht die einzige Größe, die unsere Entscheidungen beeinflusst. Die Stückzahl von 74 000 Wagen, die wir in den USA verkauften, ist bei einer Gesamtproduktion von fast 400 000 Audis ein Faktor, auf den wir nicht verzichten können und wollen.

SPIEGEL: Bisher hat Audi einen schönen Beitrag zum Gewinn der Mutter-Gesellschaft VW gebracht. Ist die Mutter nun enttäuscht?

HABEL: Wir haben auch im vergangenen Jahr unseren Umsatz insgesamt gesteigert und mehr Audis verkauft. Allerdings, unser Plan waren 10 Milliarden Mark Umsatz, erreicht haben wir 9,9 Milliarden Mark. Und wir müssen sehen, ob wir das Gewinn-Ergebnis halten können. Sicher, unser US-Geschäft war im Vergleich zum Absatz von VW in Amerika ein ordentlicher Beitrag – da tut das natürlich weh. Aber diese Schmerzen erdulden wir gemeinsam. ♦