AUTOMOBILE

„Was würde Jesus fahren?“

Riesige Geländewagen und Pick-up-Trucks dominieren die Automesse in Detroit. Nach Unfallanalysen sind die Allrad-Giganten gefährlicher als bekannt – auch für die Insassen.

JOHN C. HILLERY

Dodge-Showcar von DaimlerChrysler: *Nachhaltige Geschmacksverirrung*

Das letzte Auto der Welt, orakelte Firmengründer Ferry Porsche, werde dereinst ein Sportwagen sein.

Der letzte Porsche jedoch, die jüngste Modellentwicklung lässt es erahnen, könnte eher ein Lastwagen sein.

Noch kurz vor Weihnachten kamen die ersten 35 Porsche-Geländewagen im Bauch eines russischen Frachtflugzeugs über den Atlantik – pünktlich zur nordamerikanischen Autoschau in Detroit.

Ähnlich wie das Schwestermodell VW Touareg wurde der Porsche Cayenne nur aus einem einzigen Grund entwickelt: Geländewagen sind der beliebteste Fahrzeugtyp im größten Automarkt der Welt.

Fast alle europäischen Hersteller, die in den USA vertreten sind, huldigen auf der diesjährigen Detroit Motor Show einer nachhaltigen Geschmacksverirrung amerikanischer Autokäufer, die zunehmend auch auf die Alte Welt übergreift: Auf nahezu allen Messeständen präsentieren sie ihre neuen Allrad-Ungetüme.

Audi zeigt die Studie Pikes Peak – benannt nach einem amerikanischen Bergrennen, bei dem Walter Röhrl einst mit einem Ingolstädter Rallyewagen siegte. Die wulstige Abwandlung des vom Mutterkonzern VW entwickelten Touareg soll mit einem 500 PS starken V8-Zylinder 250 km/h erreichen und auch tatsächlich gebaut werden. „Wir halten ihn wirklich für schön“, beteuert Firmensprecher Rudolf Schiller.

PAUL WARNER / AP

Maserati-Studie Kubang: *Graziler Zwitter*

Sogar die italienische Exotenmarke Maserati, bisher nur für elegante Sportwagen und Limousinen bekannt, ließ von Stardesigner Giorgetto Giugiaro einen Zwitter aus Kombi und Geländewagen kreieren. Das vergleichsweise grazile Kletterauto Kubang beschleunigt bis zu sieben Insassen auf 255 km/h, erscheint aber neben den in den USA üblichen Hochbeinern eher wie ein Kleinwagen. Bisher ist es nur ein Konzept, kein marktreifes Produkt.

Pick-up-Trucks und Geländewagen, in den USA „Sport Utility Vehicle“ (SUV) genannt, sind die letzte Fahrzeuggattung, die die amerikanische Autoindustrie auf ihrem Heimatmarkt noch nahezu exklusiv beherrscht. Bei normalen Personenwagen stürzten die Marktanteile der „Großen Drei“ General Motors, Ford und Chrysler (inzwischen DaimlerChrysler) seit den siebziger Jahren konstant ab – zu Gunsten qualitativ hochwertigerer Autos aus Japan und Europa. Inzwischen ist jeder dritte in den USA zugelassene Pkw ein Importauto.

Doch diesen Verlust konnten die Industrieriesen aus Detroit mehr als kompensieren. Ihre Rettung war der in den Achtzigern einsetzende und seither ständig zunehmende SUV-Trend. Über die Hälfte aller neu zugelassenen Autos in den USA sind inzwischen Geländewagen, Vans und Pick-up-Trucks – und fast alle davon amerikanischen Fabrikats. „Der anhaltende Ruf mangelnder Qualität“, sagt GM-Chefentwickler Robert Lutz, „hat sich nicht auf die Trucks übertragen.“

Dabei sind die Schwergewichte keineswegs moderner oder besser verarbeitet als amerikanische Limousinen; nur hatten sie schlicht keine ausländischen Konkurrenten, jedenfalls keine, die den Kundengeschmack trafen.

SUVs, wie sie das amerikanische Straßenbild prägen, sind völlig antiquierte, zwei bis dreieinhalb Tonnen schwere Konstruktionen. Ihre Karosserien sitzen gewöhnlich auf simplen Lkw-Rahmen. Angetrieben werden sie von uralten, längst abgeschriebenen Motoren mit sechs oder acht Zylindern.

Es gibt in der Autoindustrie kein lukrativeres Geschäft als den Verkauf von SUVs. Die Entwicklungskosten sind gering, dennoch zahlen die Kunden dafür relativ hohe Preise. Amerikas Autokonzerne, Anfang der Neunziger nahezu pleite, haben sich allein durch den SUV-Boom saniert – unterstützt durch politischen Feuerschutz aus Washington.

Geländewagen und Pickups gelten in Amerika als Nutzfahrzeuge. Trotz schlechterer Abgas- und Verbrauchswerte werden sie nicht wie normale Personenwagen mit Strafsteuern belegt. Die Lobbyarbeit dafür leisteten die Manager der SUV-Urmutter Jeep bereits in den siebziger Jahren, als sich das spartanische Soldaten- und Bauernauto allmählich zum Modevehikel mauserte.

Pünktlich zur diesjährigen Automesse erschien in den USA ein Buch über den Aufstieg des Kleinlasters zum Massenverkehrsmittel. Unter dem Titel „High and Mighty“ brandmarkt Autor Keith Bradsher, früherer Korrespondent der „New

York Times“ in Detroit, die SUVs als „gefährlichste Fahrzeuge der Welt“*.

So enttarnt der Autor die rollenden Rammböcke nicht nur als Gefahr für andere Straßennutzer, sondern vor allem auch für die Insassen selbst. Die SUV-Nutzer wähnen sich am Steuer der rollenden Blechburgen in trügerischer Sicherheit.

Lediglich bei der Kollision mit einem kleineren Pkw profitiert der SUV-Fahrer (zu Lasten des Pkw-Fahrers). Stößt der harte Hochbeiner jedoch gegen eine Betonwand, absorbiert seine Blechstruktur wenig Energie. Die Belastung der Insassen ist höher als in Limousinen mit definierter Knautschzone.

JEFF KOWALSKY / AFP / DPA

Audi Pikes Peak: *„Wir halten ihn wirklich für schön“*

Die größte Gefahr besteht darin, dass sich Geländewagen wegen ihres hohen Schwerpunkts bei Unfällen leichter überschlagen. Bradsher zitiert Unfallstatistiken aus Arkansas und Utah, nach denen Autounfälle mit Überschlägen fast die Hälfte aller Wirbelsäulenverletzungen mit Lähmungsfolge verursachen. Mit Daten amerikanischer Behörden belegt Bradsher, dass das Risiko, in einem SUV tödlich zu verunglücken, um sechs bis acht Prozent höher ist als in Minivans oder großen Limousinen.

Die spektakulärste Unfallserie traf Ford, als sich seit Ende der Neunziger reihenweise Explorer-Geländewagen nach Reifenplatzern mit Firestone-Pneus überschlugen und weltweit fast 300 Menschen in den Tod rissen. Ford tauschte in Rückrufaktionen etwa 13 Millionen Reifen aus. Bei Tests mit Konkurrenzfahrzeugen zeigte der Hersteller, dass sich auch andere Geländewagen überschlagen können, wenn ein Reifen platzt. Was als Verteidigung gedacht war, wurde so zur Anklage gegen eine ganze Fahrzeuggattung.

Bei den deutschen Offroad-Neulingen von VW und Porsche sind solche Probleme nicht zu erwarten. Sie haben deutlich niedrigere Schwerpunkte als die klassischen US-Trucks. Und ihre nach Pkw-Bauart selbsttragenden Karosserien zerknautschen beim Aufprall insassenschonend.

Ford ist traditionell der erfolgreichste Anbieter von SUVs, was Konzernchef William Clay Ford durchaus in eine weltanschauliche Zwickmühle bringt. Der Urenkel des Firmengründers geriert sich gern öffentlich als Umweltfreund und zierte sich lange, ins Management der Autodynastie einzusteigen. Dass sein Unternehmen im Wesentlichen von den hochbeinigen Spritschluckern lebt, rechtfertigt der „grüne Prinz“ (Bradsher) so: „Wenn wir sie nicht anböten, täten es andere – und sie würden es nicht so verantwortungsvoll tun wie wir.“

Immerhin hat Ford als einziger amerikanischer Hersteller seine gesamte SUV-Flotte bereits freiwillig auf Pkw-Abgasstandards gebracht. Auf der Detroit Motor Show zeigte der Konzern das vollrezyklierbare Offroad-Konzeptauto „Model U“ mit Wasserstoffantrieb und kompostierbarem Faltdach auf Getreidebasis. In einem Land, wo der Liter Benzin umgerechnet etwa 40 Euro-Cent kostet, wirken solch grüne Gesten eher komisch als überzeugend.

Proteste gegen PS-Gigantismus sind in Amerika eher selten. Im November besuchten Nonnen in einem Konvoi sparsamer Toyota-Hybridautos die Konzernzentralen von General Motors und Ford. Auf den Wagen stand die automobile Gretchenfrage: „Was würde Jesus fahren?“

William Ford gab ganz den Öko-Apostel und lud die Gottesdienerinnen zum Plausch ins Hauptquartier.

GM-Chefentwickler Lutz hat sich inzwischen eine Antwort für die Nonnen zurechtgelegt: „Jesus würde Hummer fahren.“ Der im Golfkrieg bewährte Militärgeländewagen biete sich schon deshalb an, weil der Messias vorwiegend Wüstengebiete aufsuchte.

CHRISTIAN WÜST

* Keith Bradsher: „High and Mighty – SUVs: The world’s most dangerous vehicles and how they got that way“. Public Affairs, New York; 468 Seiten; 28 Dollar.