

AUTOMOBILE

„Gejagt bis ans Ende“

Mit weiteren Fahrdemonstrationen will Mercedes beweisen, daß sich die A-Klasse vom Kipptrauma erholt hat. Doch ein elementares Problem bleibt ungelöst.



Daimler-Benz-Vorstand Hubbert, Mercedes A-Klasse*: Unsportlich aus der Affäre gezogen?

Der Elch schien vom Eis. Am 1. Dezember, fast anderthalb Monate nachdem Robert Collin die A-Klasse aufs Kreuz gelegt und damit das größte Debakel der Daimler-Benz-Geschichte ausgelöst hatte, stieg der wuschelköpfige Schwede, inzwischen weltberühmt, erneut in den kleinen Wagen.

Zusammen mit Testern anderer Fachmagazine und dem Rennsport-Veteran Niki Lauda unterzog er auf einem spanischen Testgelände die nunmehr nachgebesserte A-Klasse dem mittlerweile zur Mercedes-Werksdisziplin erhobenen Elch-Ausweichmanöver. Unisono erklärten die Fach-Fahrer den optimierten Mini-Benz für elchfest, Lauda rühmte ihn als „narrensicher“.

Ob die Kippgefahr restlos gebannt ist, sollen in dieser Woche Autotester aus ganz Europa bei Fahrversuchen im südfranzösischen Montpellier ermitteln. Zu Hunderten werden sie dort verschiedene Modelle der A-Klasse durch die mit Gummihütchen abgesteckte Elchschikane jagen.

Für Mercedes birgt die Veranstaltung nicht das geringste Risiko. Denn ebenso wie das Exemplar, mit dem Elchtest Collin probewedeln durfte, stehen nun alle Versionen der A-Klasse auf einem nachgebesserten Fahrwerk. Die entscheidende Neuerung dabei ist – neben zahlreichen

Veränderungen der Abstimmung und der Geometrie der Radaufhängungen – das elektronische Stabilitätsprogramm ESP. Diese Fahrhilfe, eine Gemeinschaftsentwicklung von Daimler-Benz und Bosch, war schon seit 1995 nach und nach bei verschiedenen Luxus- und Mittelklassefahrzeugen von Mercedes, BMW und Audi eingeführt worden.

Sie besteht aus einer Kombination des elektronischen Antiblockiersystems und der Antischlupfregelung, die in den siebziger und achtziger Jahren ebenfalls unter der Federführung von Bosch zur Serienreife gebracht wurden.

Durch einen gezielten, elektronisch gesteuerten Bremsengriff an einzelnen Rädern verhindert ESP, daß ein Fahrzeug bei zu schneller Kurvenfahrt ins Schleudern gerät. Vor allem auf Eis und Schnee überzeugte das System inzwischen viele Experten durch seine blitzschnelle und verblüffend präzise Wirkung.

Der unfreiwillige Dreher auf glatter Fahrbahn wird mit ESP ausgeschlossen. Erst bei gewaltig überhöhten Geschwindigkeiten kann ein so ausgerüstetes Fahrzeug noch von der Straße abkommen. „Viele schwere Unfälle“, sagt der Freiburger Unfallsachver-

ständige Ulrich Löhle, „wären mit ESP vermieden worden.“

Auch der bislang folgenschwerste für Daimler-Benz. Denn ein System, das Schleuderbewegungen verhindert, beugt auch dem Aufschaukeln vor – und damit der Kippneigung im Elchtest.

Mercedes hatte ESP bereits für die A-Klasse abgestimmt und als Sonderausstattung vorgesehen, als sich das schwedische Malheur im Oktober letzten Jahres ereignete. Die Entwickler erkannten, daß sich das Stabilitätsprogramm vortrefflich als technische Krücke eignete, um die Fahrwerksschwächen des kleinen Mercedes schnell und ohne aufwendige Konstruktionsänderungen auszugleichen.

Daimler-Pkw-Vorstand Jürgen Hubbert erklärte das System sogleich zur Serienausstattung – eine kurzsichtige Ausflucht, die den Spott der Experten weckte. Ex-Reifentester Dirk Vincken schrieb im Fachblatt „Auto Zeitung“: „Grundgedanke des ESP war, ein im Grundkonzept sicheres Auto in Grenzsituationen beherrschbar zu machen – und nicht erst dessen Betrieb zu ermöglichen.“

Daimler-Benz sah sich plötzlich dem ehrverletzenden Vorwurf konfrontiert, die Firma habe sich auf unsportliche Weise aus der Affäre gezogen: Der angesehenste Autohersteller der Welt bändigte ein mangelhaft entwickeltes Fahrwerk mit einem elektronischen Helfer und verschaffte sich aus der Not heraus einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Kleinwagenherstellern, die sich ein serienmäßiges ESP nicht leisten, wohl aber mechanisch intakte Automobile herstellen können.

Darüber hinaus ist ESP als dauerhafter Garant gegen die Kippneigung zweifelhaft, da Elektronik im Auto mit zunehmendem Alter störanfälliger wird und ausfallen kann. Die Fahrwerksgeometrie bleibt dagegen ein ganzes Autoleben lang erhalten.

Konzernchef Jürgen Schrempp erkannte, daß sich die A-Klasse mit Hubberts Soforthilfemaßnahme nicht würde kurieren lassen. Er befahl den einstweiligen Auslieferungsstopp und eine gründliche Überarbeitung des Fahrwerks.



Autotester Lauda (2. v. r.): „Der Wagen ist narrensicher“

* Oben: bei der Verleihung des „Goldenen Lenkrads“ am 12. November 1997 in Berlin; unten: mit Dirk Vincken (l.) und Robert Collin (M.).



AUTO ZEITUNG

Seit jeher wissen Auto-konstrukteure, daß Fahr-zeuge in Grenzsituationen fast immer über die Hin-terräder instabil werden. Das hat einen einfachen Grund: Den Einschlagwin- kel der Vorderräder be- stimmt der Fahrer durch die Lenkung. Hier hat die Achsgeometrie keinen be- sonderen Einfluß. Die Hin- terräder hingegen müssen von selbst geringfügig mit- lenken, um bei schneller Kurvenfahrt ein Ausbre- chen des Hecks zu verhin- dern. Hier liegt die Ur- krankheit der A-Klasse (SPIEGEL-Titel 45/1997).

Aus ebendiesem Grund experimentierten japani- sche Konstrukteure lange mit komplizierten Allrad- lenkungen, die sich aller- dings als zu aufwendig und störanfällig erwiesen.

Sportwagenhersteller lö- sten das Problem mit aus- geklügelten Mehrlenker- konstruktionen. Eines der bemerkenswertesten Ex- emplare dieser Art ent-

Von Anfang Februar an wird der klei- ne Mercedes nun mit tiefgelegter Kar- roserie, strafferen Dämpfern, anderen Reifendimensionen, stärkerem Vorder- achsstabilisator, breiterer Spur vorn und hinten und verändertem Sturz an den Hinterrädern ausgeliefert – und mit se- rienmäßigem ESP.

Das klingt nach gründlicher Reparatur. Dennoch wurde Schrempps Ziel nicht er- reicht. Energisch hatte der Konzernchef gefordert, die modifizierte A-Klasse schon beim ersten Fahrtermin mit Lauda und den ausgewählten Fachjournalisten auch ohne ESP durch die Elchkurve zu schicken, da- mit keine Zweifel an der grundsätzlichen Genesung des Wagens bestehen blieben.

Noch wenige Tage bevor die Tester in Spanien eintrafen, gab es hitzige Telefo- nate zwischen Schrempp und den Fahr- versuchsexperten. Sie endeten mit einem Eingeständnis der Ingenieure: Bei einer Demonstration ohne ESP müßten sie jede Verantwortung ablehnen.

Die A-Klasse ist auch mit der neuen Fahrwerksabstimmung noch nicht gesund. Ihre elementare Konstruktionsschwäche, die spartanische, platzsparende Längslen- kerhinterachse, ließe sich nur mit einem tiefgreifenden Umbau des Fahrzeugs aus der Welt schaffen. Intern machen sich die Entwickler längst Vorwürfe, zugunsten ei- nes großen Kofferraums einen Achstyp ausgewählt zu haben, „den Opel schon An- fang der achtziger Jahre verworfen hatte“ (ein Mercedes-Manager).

entwickelte Alfa Romeo für die Modelle Spider und GTV. Die italienischen Kon- strukteure erreichten damit ein weltweit bestauntes Spitzenniveau an aktiver Fahr- sicherheit. Der gigantische Achskörper nimmt allerdings fast das gesamte Wagen- heck ein. Als Kofferraum bleibt nur ein zerklüftetes Staufach.

Mercedes realisierte mit der A-Klasse genau das Gegenteil, erzielte höchste Raumnutzung mit Abstrichen bei der Fahrdynamik und verletzte damit eherne Konzern-Prinzipien. Die sicherste Kombi- nation, erklärte Mercedes-Versuchschef Frank Knothe noch vor vier Jahren dem Fachblatt „Auto, Motor und Sport“, sei immer „ein guter Fahrer mit einer guten Hinterachse“.

Das serienmäßige ESP wird nun zwar den Mangel kompensieren – die Diskussi- on um die Probleme der A-Klasse beenden kann es nicht. Mercedes-Kunden werden sinnieren, warum ESP bei teureren Mer- cedes-Modellen nicht serienmäßig einge- baut ist. Auf diese Frage wird es nur eine schlüssige Antwort geben: Bei anderen Mercedes-Modellen ist ESP eine sinnvolle Ergänzung, bei der A-Klasse ein für die Sicherheit notwendiges Bauteil.

So wird denn fürs erste keine Fahrde- monstration und keine öffentliche Beteu- erung das Thema endgültig aus der Welt schaffen. Resigniert sagte ein Mercedes- Manager Anfang Januar auf dem Autosalon in Detroit: „Wir werden gejagt bis ans Ende der Zeit.“