

04.06.07

Kann billig gut sein?



Bei der Fahrt durch die Pylonengasse hängen zwei Räder des Citroën Berlingo in der Luft

Tests preiswerter Autos kommen zu unterschiedlichen Resultaten. Fest steht: Fehlt der Schleuderschutz ESP, haben vor allem Kleinwagen ein Problem. Von *Thomas Imhof*

DER SILBERNE CITROËN Berlingo rollt auf zwei Rädern über den mit rot-weißen Absperrhütchen markierten Ausweichparcours. Tückisch schaukelt sich der kastenförmige Wagen (Neupreis ab 14.950 Euro) auf, ist nach dem abrupten Kurswechsel kurz davor zu kippen. Dem Hochdach-Auto folgt der Dacia Logan, die in Rumänien gebaute Billiglimousine von Renault. Im unbeladenen Zustand bleibt das nur 7250 Euro teure Auto noch gut beherrschbar. Mit fünf Personen und vollem Kofferraum ist das Fahrzeug dagegen nur noch von geübten Fahrern zu kontrollieren. Dann keilt sein Heck so aus wie ein jähzorniger Elch. Jenem Tier, nach dem der Test mit „doppeltem Spurwechsel“ (mit versetzter Ausweich- und Ausfahrgasse) benannt ist.

ten hätte. In bester Geiz-ist-geil-Manier bietet die Renault-Tochter Dacia im Logan ein ESP gar nicht erst an. „Der Logan wird fast ausschließlich über den Preis verkauft und bindet die jüngste Kundengruppe im Renault-Konzern“, sagt Renault-Sprecher Thomas May-Englert. „Um den niedrigen Einstandspreis halten zu können, war die teure Entwicklung eines ESP nie vorgesehen.“

Beim Berlingo gibt es zwar ein ESP, doch wird es in einem 2420 Euro teuren Luxuspaket versteckt. Dabei hätte gerade der Citroën den Anti-Schleuder-Wächter nötig: Der hohe Aufbau des seit elf Jahren gebauten Modells erhöht die Kippgefahr. „In dieser Klasse sind viele Kleinunternehmer oder junge Familien unsere Kunden, für die zählt jeder Hunderter“, sagt Citroën-Sprecher Thomas Albrecht. „Die geben das Geld lieber für andere Extras aus.“ Im Übrigen böten auch die Konkurrenten Renault Kangoo oder Fiat Doblo kein ESP gratis – warum also vortpreschen?

Dass ein ESP auch bei den ganz Kleinen längst Pflicht sein sollte, zeigen der von Daewoo in Korea entwickelte Chevrolet Matiz (9990 Euro) und der Fiat Panda (10.140

Euro). Der Chevrolet war speziell im beladenen Zustand heikel, und beim Fiat drohte ständig die Gefahr, dass das Heck ausbricht. Selbst der VW Fox wird erst dank des optionalen ESP zu einem wirklich braven Slalomfahrer. Die 415 Euro Aufpreis sind gut investiert.

„Billige Autos sind heute zwar nicht mehr zwangsläufig gefährlich, könnten aber mit wenig Aufwand deutlich sicherer sein“, sagt Bernd Wieland, Chefredakteur von „Auto Bild“. Denn auch das Arsenal an Airbags sei dürftig, und aktive Kopfstützen gegen das Schleudertrauma fehlten sogar ganz.

In der Mittelklasse dagegen sind die von Wieland geforderten, mitunter lebensrettenden Helfer heute Standard. Preisschlagere wie Kia Magentis oder Hyundai Sonata fallen gegen einen 8000 Euro teureren Audi A4 in puncto Sicherheit kaum noch ab. Auch bei Geländewagen kamen die Tester zu dem Schluss: „Billig ist kaum schlechter“.

Preisliche Lockvögel wie der Chevrolet Captiva oder der Jeep Compass wieselten zwar nicht so flink durch die Pylonengassen wie der Klassenprimus BMW X3, blieben aber gut beherrschbar. Dass beim Jeep das ESP ruppig regelt

Entwicklung und Zukunft von ESP



Für den Dacia Logan ist ESP nicht einmal als Extra bestellbar

ENTWICKLUNG VON BOSCH
Der Schleuderverhinderer ESP wurde von Bosch entwickelt und 1995 erstmals im Mercedes CL 600 eingeführt. Bekannt wurde ESP 1998, weil das System das Kippen der Mercedes-A-Klasse beim Eichstest verhinderte.

EINE TECHNIK, VIELE KÜRZEL
Weitere Bezeichnungen der unterschiedlichen Hersteller für ESP sind DSC (Dynamic Stability Control), VDC (Vehicle Dynamic Control), VSC (Vehicle Stability Control) oder PSM (Porsche Stability Management).

USA ALS VORREITER
Als erstes Land schreiben die Vereinigten Staaten ein Electronic Stability Program ab September 2011 für alle Neuwagen vor. Schon ab September 2008 muss jeder Hersteller 55 Prozent seiner Autos mit dem System ausrüsten.

und der Chevrolet starke Seitenneigung aufbaut, zählt eher zu den zeitlichen Schwächen.

Weil sowohl die Bremsen als auch die Crashfestigkeit in allen Klassen mittlerweile einen hohen Standard erreicht haben, bleibt als Erkenntnis die überragende Bedeutung des ESP. Dessen Verbreitung liegt in Deutschland in der Golf-Klasse bei mittlerweile 96 Prozent, Klein- und Kleinstwagen liegen mit nur 30 Prozent dagegen noch weit zurück. Immerhin zählt Deutschland in Europa zu den ESP-Vorreitern: 75 Prozent aller hierigen Neuwagen haben den Schleuderschutz bereits ab Werk, in Italien erst 33 Prozent.

Längst plant EU-Kommissar Günter Verheugen nach Vorbild der USA (siehe Kasten) eine allgemeine Ausstattungsspflicht. Spätestens 2012, möglichst aber schon deutlich früher, soll in Europa ESP so selbstverständlich sein wie heute das Antiblockiersystem (ABS).

Unterstützung erhält der Brüsseler Politiker von Max Mosley, Präsident des Automobil-Weltverbandes Fia. „Wenn wir wie geplant die Zahl der Verkehrstoten in Europa für den Zeitraum 2000 bis 2010 auf jährlich 25.000 halbieren wollen,

geht das nur mithilfe von ESP.“ Auch der ADAC-Vizepräsident Klaus Becker betont die Wichtigkeit des Schleuderschutzes bei Kleinwagen: „Nach unseren Berechnungen würde die flächendeckende Einführung von ESP in Deutschland 500 Menschen jährlich zusätzlich das Leben retten.“

Geradezu skandalös wirkt vor diesem Hintergrund die Entscheidung von BMW, für den Mini ein DSC (so nennt das Unternehmen

ANZEIGE

Seite A3

Exklusive Dienstfahrzeuge der Volkswagen AG

TradePort
Gebrauchte Transporter

Notfahrzeuge

FOTO: HAUER/ASTUTZ/REUTERS