

18.02.2018

Moderne Bewertungspunkte: Gebrauchseigenschaften und Sozialverträglichkeit

Stand der Dinge

Dabei haben sie sich so viel Mühe gegeben. Die Rede ist von einem Vergleichstest von vier Fahrzeugen der mittleren SUV-Klasse in AutoBild. Der Test ist ein Paradebeispiel dafür, wie überflüssig Vergleiche von fast identischen und austauschbaren Automobilen sind. Zu allem Überfluss auch noch ein Ranking aufzustellen, basierend auf einem Endergebnis von 538, 528, 524 und 519 Punkten, dafür fehlt dem Autokritiker jegliches Verständnis.

Entsprechend fragwürdig die verbale Begleitung der nackten Zahlen. Da lautet beispielsweise der Kommentar beim BMW X3 xDrive20d „alltagstauglich“. Das ist ja wohl das mindeste, was man von einem Auto für 56.810 Euro verlangen kann. Oder sind etwa die Konkurrenten nicht alltagstauglich? Beim Mercedes GLC 450 d 4Matic heißt es „kostspielig“. 55.098 Euro kostet das einigermaßen mit Extras bestückte Exemplar, demnach exakt 1.712 Euro weniger als der BMW. Können die Tester nicht rechnen? Und glaubt irgendjemand, dass in dieser Fahrzeugklasse 1.712 Euro Preisunterschied den Ausschlag geben? Journalisten glauben das.

Die Liste der negativen Punkte ließe sich beliebig fortsetzen. Das Konzept „Vergleichstests“ krankt an mehreren Stellen.

- Zum einen natürlich an der Fahrzeugauswahl. Die Praxis, fast ausschließlich Fahrzeuge zu vergleichen, die sich wie ein Ei dem anderen ähneln, wurde schon in dem Beitrag vom 03.02.2018 *Automobilvergleichstests: Äpfel mit Äpfel und Birnen mit Birnen* entsprechend „gewürdigt“.
- Außerdem zeigt die jahrzehntelange „Golfisierung“ Früchte. Das heißt im Klartext, alles was vom VW-Standard abweicht, wird mit Punktabzug bestraft. Das Resultat sind austauschbare Massenprodukte ohne eigenes Profil und ohne Alleinstellungsmerkmal. Aber wer wollte es den Autofirmen verdenken? Kleines Beispiel: Da prangern Journalisten die völlig aus dem Ruder gelaufene Breitenentwicklung an, und dann gewinnen ausgerechnet die größten Fahrzeuge mit den breitesten Reifen und den größten Wendekreisen.
- Schließlich spielt auch noch das Bewertungsschema selbst eine wichtige Rolle. Egal ob bei ams oder AutoBild, es stammt aus der Zeit der Dinosaurier und ist hoffnungslos veraltet. Es lenkt die Entwicklungen in eine völlig falsche Richtung. Aber vor allem spiegelt es die Anforderungen an die heutigen Verkehrsverhältnisse nur unzureichend wider.

Wir möchten aber an dieser Stelle nicht nur Kritik am bestehenden System üben, sondern das Augenmerk viel lieber auf zeitgemäße Änderungen und Ergänzungen richten.

Zeitgemäße Bewertung:

Das wesentliche Merkmal heutigen Verkehrs ist die hohe Verkehrsdichte. Sie stellt andere Anforderungen an die Fahrer und die Fahrzeuge als noch vor 20 Jahren. Die Bewertung bei einem Vergleichstest muss darauf Rücksicht nehmen. Der Verkehrsraum wird immer enger, und die Fahrzeuge immer größer. Das kann nicht die Antwort auf die Mobilität der Zukunft sein. Was jetzt fehlt ist eine scho-

nungslose Analyse der **Gebrauchseigenschaften** und der **Sozialverträglichkeit**. Was ist unter diesen Begriffen zu verstehen?

Gebrauchseigenschaften: Darunter fallen z.B. die Benutzerfreundlichkeit, die einfache, intuitive Bedienung, die Übersichtlichkeit usw.

Sozialverträglichkeit bedeutet die Teilnahme am Straßenverkehr nicht auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer, andere nicht durch Größe, Lärm oder Abgase zu stören oder zu beeinträchtigen, Einrichtungen der Allgemeinheit nicht zu schädigen usw.

Welche Kriterien gehören in diese beiden Kategorien, und wie kann man sie neutral und modellübergreifend bewerten?

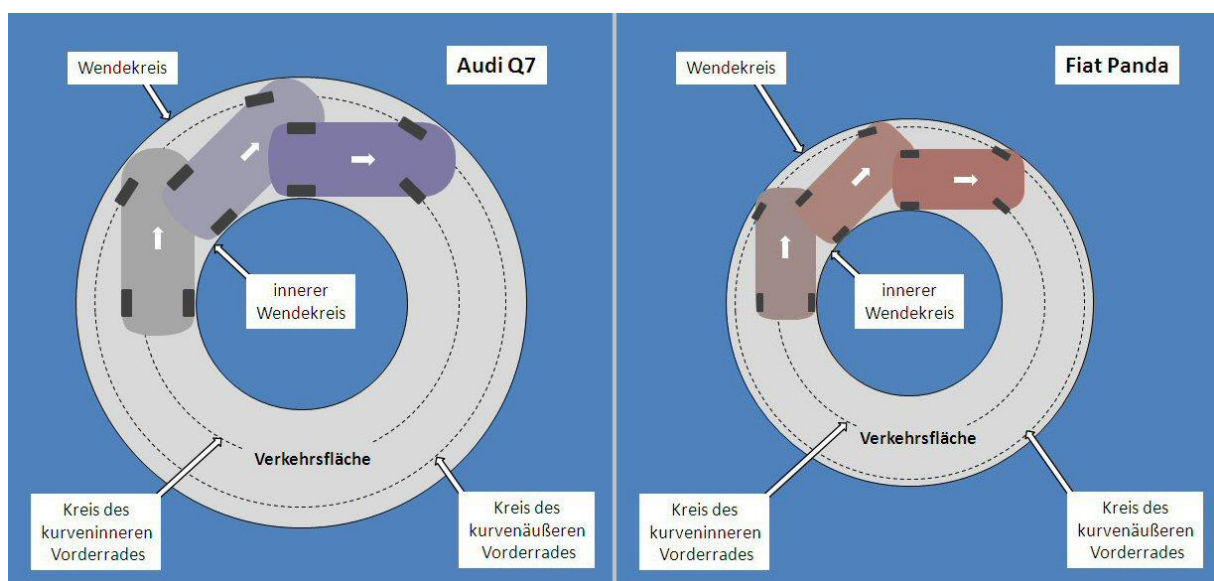
Update der Bewertungskriterien

Da diese beiden Kriterien bei den üblichen Bewertungsschemata nur rudimentär oder gar nicht vorkommen, ist es an der Zeit, ein völlig neues Schema zu entwerfen. Eine Bewertungstabelle allein genügt aber nicht, auch die Punktevergabe ist zu überarbeiten. Schließlich wollen wir Fahrzeuge auch über Klassengrenzen hinweg miteinander vergleichen, im Idealfall einen Fiat Panda mit einem Audi Q7. Die wichtigsten Kriterien aus unserer Sicht sind im Folgenden aufgeführt. Bei der Punktebewertung schlagen wir folgende Vorgehensweise vor:

Bei jedem Kriterium wird ein Optimum definiert, auch Normgröße genannt. Dieses Optimum erhält Null Punkte. Abweichungen nach oben, also Verbesserungen ergeben Pluspunkte, Abweichungen zum Schlechteren werden mit Minuspunkten geahndet.

Äußerer und innerer Wendekreis:

Die Tester geben immer nur den äußeren Wendekreis an, den inneren halten sie für unwesentlich. Dabei ist dieser maßgeblich dafür, wie man um enge Ecken herumkommt, ohne mit dem Heck anzustoßen oder den Randstein anzukratzen.



Das maßstabsgetreue Bild wurde entnommen aus dem Beitrag

http://der-autokritiker.de/technik/121204_Die%20Kunst%20des%20Einparkens.pdf

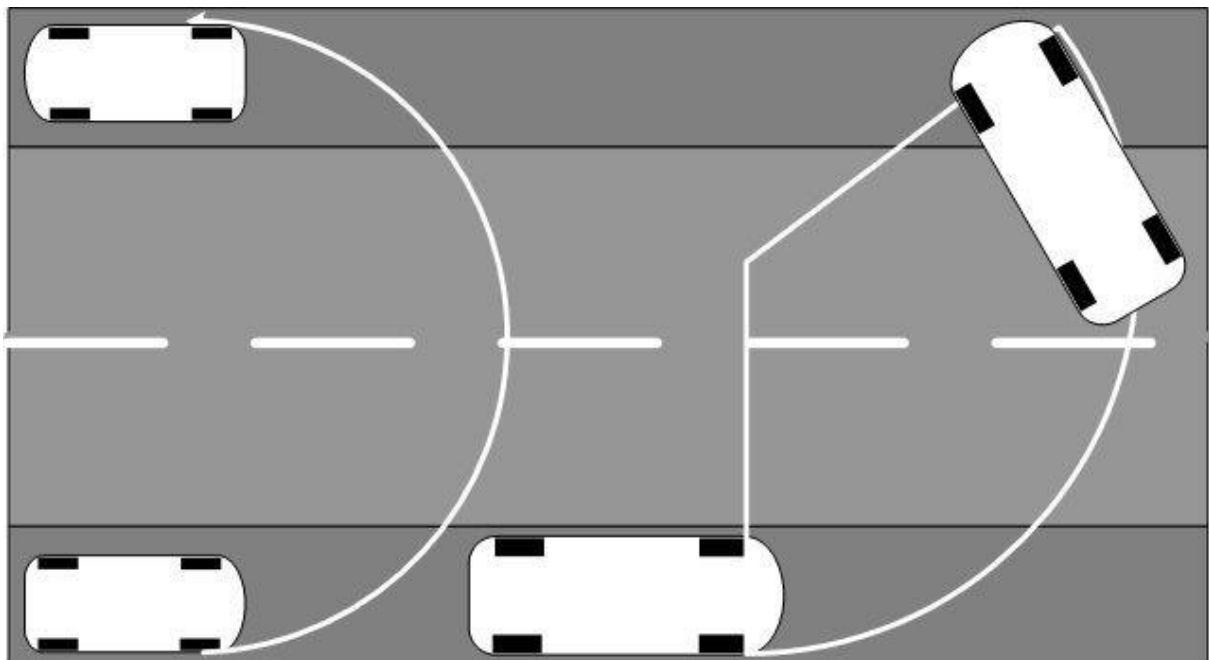
Der äußere Wendekreis soll möglichst klein, der innere im Vergleich dazu möglichst groß sein. Hauptverantwortlich für den inneren Wendekreis ist der Radstand. Ein langer Radstand zwingt den Fahrer, in engen Kurven weit auszuholen, ähnlich einem Linienbus. Da kann es schon vorkommen, dass ein großes Schiff beim Abbiegen aus einer engen Straße oder beim Rangieren aus einer engen Parklücke den laufenden Verkehr zum Bremsen zwingt.

Als Normgröße bietet sich ein äußerer Wendekreis von 10 Metern an, der innere ist noch zu definieren. Wer die Normwerte unterschreitet bekommt Pluspunkte, wer sie überschreitet Punktabzug.

Beanspruchung Verkehrsraum:

Mit Fahrzeugen bestimmter Größenordnung wird man Fahrten in italienisches Centro Storico nach Möglichkeit vermeiden. Man manövriert sich womöglich in eine Situation, bei der es weder vorwärts noch rückwärts geht. Besonders weit sind wir in Deutschland von italienischen Verhältnissen nicht mehr entfernt. Überall parkende Autos, an allen möglichen und unmöglichen Stellen. In engen Straßen, und welche Ortschaften sind nicht eng, muss man oftmals den Gegenverkehr abwarten, um durchzukommen. Besonders eng wird es immer dann, wenn Fahrzeuge der Zwei-Meter-Klasse am Straßenrand stehen oder einem entgegenkommen. Mit einem Koloss der Marke Hummer legt man sich besser nicht an. Manche würden sich bei einer solchen Begegnung der dritten Art am liebsten in den Straßengraben verkrümeln.

Große, lange Fahrzeuge beanspruchen auch viel Parkraum. So ein fünf-Meter-Ungetüm belegt einen Längsparkplatz, der locker für zwei Kleinwagen ausreicht. Aber sie dürfen genauso lange und für das gleiche Geld parken wie ein Panda.



Der Panda links kann in einem Zug wenden. Der Q7 rechts muss rangieren.

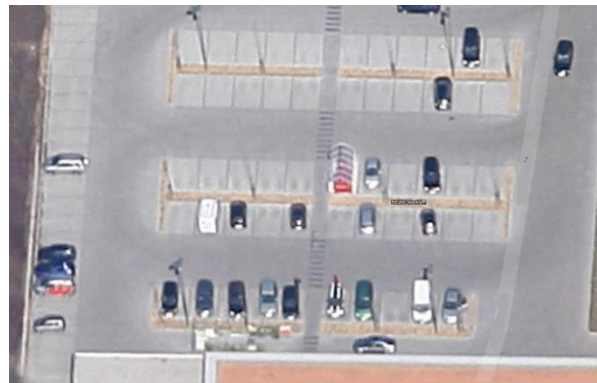
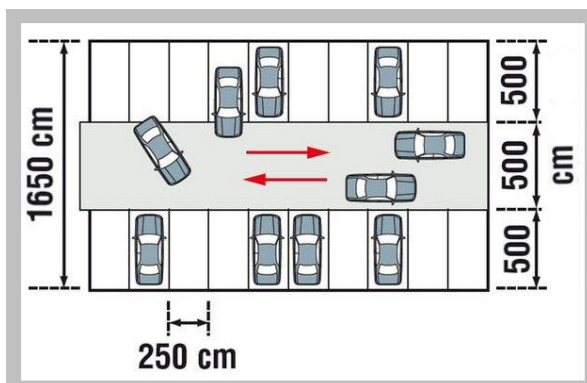
Leider ist die Spezies der Touaregs, Cayennes und X7 noch nicht vom Aussterben bedroht, wie einst die Dinosaurier. Die entsprechende Katastrophe ist noch nicht eingetreten, wird uns aber in nicht allzu ferner Zukunft treffen. Natürlich völlig unvorbereitet. Mit einer entsprechenden Bewertung könnten die Journalisten wenigstens ein kleines bisschen dem Trend zur Größe und zum Wachstum gegensteuern.

Türöffnungswinkel in definierter Parklücke oder Normgarage:

Die Fahrzeuge waren früher wesentlich schmäler. Bei den Herstellern von Normgaragen und den Architekten von Neubausiedlungen hat sich der Trend zur Breite noch nicht herumgesprochen. Auch in älteren Parkhäusern findet man kaum noch einen Parkplatz, bei dem man ohne Verrenkungen und Gefahr von Bandscheiben- und Lackschäden ein- und aussteigen kann. Das erklärt auch die steigende Beliebtheit von Aldi, Lidl, Obi und Rewe. Sie wissen, wie man älteren Personen den Besuch in ihren Häusern schmackhaft machen kann. Man muss ihnen bequeme, breite Parkplätze zur Verfügung stellen.

Die folgenden Bilder wurden entnommen aus dem Beitrag

http://der-autokritiker.de/technik/121204_Die%20Kunst%20des%20Einparkens.pdf



Garagenverordnung

Rewe-Parkplatz breite 3 Meter

Entscheidend für den Ein- und Aussteigekomfort ist aber nicht nur die Fahrzeugbreite, sondern auch die Länge der Tür. Coupés mit ellenlangen Türen sind deshalb in heutiger Zeit eine vom Aussterben bedrohte Spezies. Eine genaue Schilderung der Problematik ist zu finden unter dem Schlagwort Technik im Beitrag mit dem Titel: „04.12.2012 Die Kunst des Einparkens – eine aussterbende Fähigkeit“.



Türöffnungswinkel Kompaktfahrzeug

Coupé

Als Normgröße bietet sich ein Türöffnungswinkel von Grad an, gemessen an einem Fahrzeug der Kompaktklasse in deiner Normgarage. Bei Überschreiten Pluspunkte, bei Unterschreiten Punktabzug.

Fahrzeugbreite:

Unabhängig vom Wendekreis und dem Türöffnungswinkel ist die Fahrzeugbreite auch per se eine wichtige Größe. Fahrer großer Fahrzeuge neigen beim Parken zur Rechtslastigkeit. Es reicht nicht, dass sie mit ihren Angebervehikeln den Parkraum auch so schon über Gebühr beanspruchen, nein,

sie müssen auch noch auf der rechten Seite näher an die Anderen ran, um selbst bequemer ein- und aussteigen zu können. Meistens handelt es sich bei den „Anderen“ um Kleinwägen, die dann sehen müssen, wie sie zurechtkommen. Schließlich spiegelt das Fahrzeug den gesellschaftlichen Status wider. Der Fahrer oder die Fahrerin eines großen Schiffes rangiert deutlich über dem eines Panda oder Polo. In unserer Gesellschaft nehmen die Kleinen auf die Großen Rücksicht, und nicht umgekehrt.

Was die Normbreite anbetrifft, 180 cm ohne Spiegel wären ein guter Richtwert. Bei Über- bzw. Unterschreiten das bekannte Prozedere.

Sitzhöhe und Einstiegsqualität:

Ob man bequem in die Kiste hinein und wieder herauskommt, hat auch mit der Sitzhöhe und der Sitzposition zu tun. Im Alter und bei zunehmender „Lebenserfahrung“ in Form von Rettungsringen vermeidet man tunlichst artistische Verrenkungen.



Das gibt Punktabzug, Dr. Reithofer.

Eine Sitzposition, die nur ein Schlangenmensch ohne Bandscheibenvorfall einnehmen kann, scheidet für diesen Personenkreis von vornherein aus. Aber auch ein zu hoher Sitz ist für kleine Personen unkomfortabel.

Im Gefolge der SUV-Entwicklung kristallisierte sich eine optimale Sitzhöhe heraus. Sie entspricht nicht unbedingt immer den SUV Maßen, sondern ist zwischen SUV und Limousine angesiedelt. Sie kann als Richtwert bei der Bewertung dienen.

Sitzposition für große und kleine Personen:

In jeder Redaktion gibt es einen Zweimetermann. Ihm obliegt die Beurteilung der Sitzposition. Die Vorgehensweise führt geradezu zwanghaft zu den üblichen Kritikpunkten: zu wenig Kopffreiheit und zu kurze Auflage für die Oberschenkel. Auf freier Wildbahn, außerhalb der Redaktions-Biotope, lau-

fen aber auch noch Menschen mit einer Körpergröße von 160 Zentimetern herum. Die haben auch ein Recht auf ordentliche Platzverhältnisse. Auch sie wollen für einen guten Überblick möglichst hoch sitzen. Daneben wollen sie auch noch die Pedale gut erreichen können, ohne zu nahe ans Lenkrad heranzurücken. Was übrigens auch gefährlich ist bei einem Crash mit Auslösen des Airbags.

Zur Beurteilung könnte man den 90-Prozent Mann und die 10-Prozent Frau heranziehen. Fühlen sich beide wohl, gibt es volle Punktzahl. Mängel für Groß und Klein führen zu Punktabzug.

Beinfreiheit auf der Rücksitzbank:

Bei der Bewertung der Beinfreiheit auf der Rücksitzbank kommt wieder der Zwei-Meter Redakteur zum Einsatz. Wehe er stößt mit seinen Knien an den Vordersitzen an. Diese Bewertung ist in den Redaktionen zum Fetisch zum Fetisch ausgeartet. Das obligatorische Foto darf natürlich nicht fehlen.



Typisches Bild in allen Testberichten

Verzweifelt bemühen sich die Entwickler, dem Platzhunger der illustrierten Tugendwächter gerecht zu werden. Kein Wunder, dass die Fahrzeuge immer länger werden. Ein weiterer, nicht gewürdigter Nachteil: Kleine Personen fühlen sich mit so viel Freiraum fehl am Platz, ja sie kommen sich regelrecht verloren vor. Und mit Kindern auf der Rücksitzbank zu kommunizieren fällt immer schwerer. Diesen Bewertungspunkt könnte man getrost abschaffen. Jeder Kunde ist in der Lage selbst zu entscheiden, ob ihm dieser Punkt wichtig ist, und sich anhand der Maßtabelle informieren.

Rundumsicht und Überblick:

Das Thema Rundumsicht ist eng verflochten mit dem Überblick über das Verkehrsgeschehen. Klar, ohne gute Rundumsicht kann es keinen guten Überblick geben. Aber es gehört noch mehr dazu. Viele Faktoren können eine gute Rundumsicht beeinflussen. Größe der Fenster, zu niedrige Sitzposition, voluminöse Säulen. Vor allem die A-Säulen sind aus Gründen der Karosseriesteifigkeit sehr dick und verdecken einen wichtigen Bereich der Straße. Schießscharten-ähnliche Seitenfenster, vor allem die

hinteren, können Radfahrern das Leben kosten. Und ohne Einparkpiepser ist man mit winzigen Heckfenstern verloren.



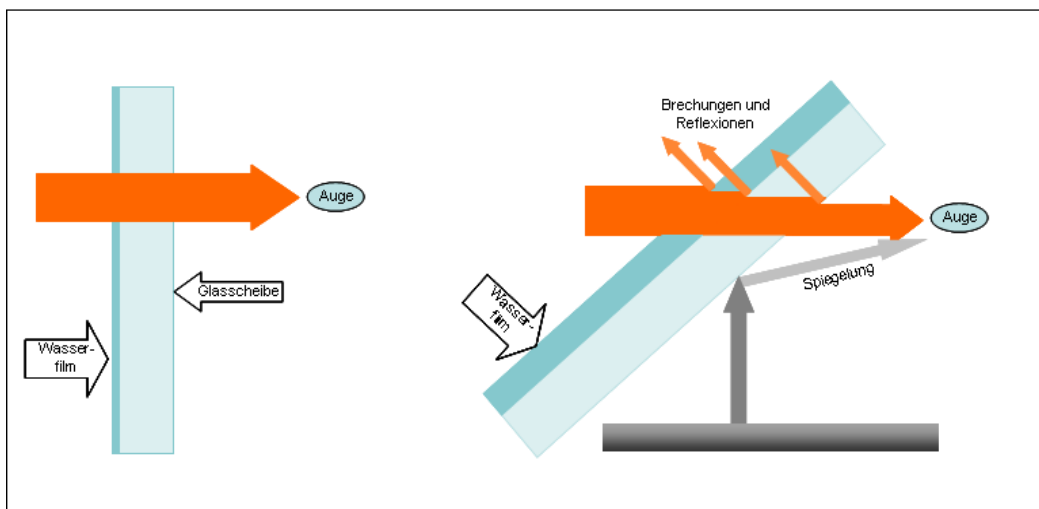
Rundumsicht gestern (BMW 2002) und heute (Mercedes A-Klasse)

Dem Bestreben nach geringem Luftwiderstand verdanken wir die liegende Sitzposition. Sie verhindert definitiv einen guten Überblick. Nicht einmal der Raum vor der eigenen Schnauze ist vernünftig einsehbar. Der Sichtlinie trifft bei diesen Fahrzeugen erst weit vor dem Fahrzeug auf die Straße. Das gibt Punktabzug, wir sind schließlich nicht in der Formel 1.



Beispiel für eine weit vor dem Fahrzeug liegende Sicht auf die Straße

Zur Windschlüpfigkeit gehört auch eine möglichst flach gestellte Frontscheibe. Die Nachteile haben sich noch nicht überall herumgesprochen, erst recht nicht bei den Journalisten. Sonneneinstrahlung, Treibhauseffekt, Blendung, schlechte Sicht nach draußen durch Schaufenstereffekt, Schwerstarbeit für Scheibenwischer, dicke Eisschicht im Winter, Spiegelung des Armaturenbretts usw.



Sichtverhältnisse bei senkrechter (links) und flacher Frontscheibe

Journalisten und Tester verbreiten immer noch die irrige Ansicht, je größer die Scheibe, desto besser. Sie glauben allen Ernstes, eine flache, über die Köpfe reichende Frontscheibe bietet ein Cabrio-ähnliches Gefühl.

Eine erhöhte Sitzposition erleichtert den Überblick, vermutlich der Hauptgrund für die Beliebtheit von SUVs bei der Generation 60-Plus. Auch hier kann man dasselbe Optimum ansetzen wie bei der Sitzhöhe.

Sichtbehinderung der übrigen Verkehrsteilnehmer:

Die Kehrseite guten Überblicks ist die Sichtbehinderung der übrigen Verkehrsteilnehmer. Welcher Limousinenfahrer hat nicht schon geflucht, weil er, neben einem SUV stehend, beim Ausparken den laufenden Verkehr nicht sehen konnte, und sich „blind“ in die Fahrbahn vortasten musste? Im Gegensatz zum Abstandstempomaten ist der menschliche Fahrer in der Lage, den Verkehr einige Autos weiter vorne beobachten und sein Verhalten danach ausrichten. Man nennt diesen Vorgang „vorausschauend“. Vorausgesetzt, der Vordermann ist kein SUV oder Lieferwagen. Dann sieht man nur noch dessen Heckansicht. Das ist reichlich unangenehm und sogar gefährlich, wenn man nicht den Abstand deutlich vergrößert.

Der Normwert richtet sich wieder nach der bereits bekannten Kompakt-Limousine. Je größer die Abweichung, desto mehr Punktabzug.

Außengeräusch:

Auf Zehntel-Dezibel genau messen die Testingenieure das Innengeräusch. Das Wichtigste scheint ihnen zu sein, dass der Pilot bei 180 km/h seine Hörbücher noch gut versteht und entspannt YouTube-Videos gucken kann. Um das Außengeräusch kümmern sie sich wenig bis gar nicht. Höchstens lassen sie über sportliches, sprich lautes Motorgeräusch eine lobende Bemerkung fallen. Dabei stellt der Lärm eines der größten Ärgernisse des Straßenverkehrs überhaupt dar. Lärm macht krank, das ist allgemein bekannt. Die Medien berichten aufgeregt über NOx, über die vorzeitigen Todesfälle durch Lärmbelästigung liest man nichts.

Zugegeben, die Motoren sind schon sehr leise geworden. (Bis auf das spätpubertäre Dröhnen diverser Sportautos.) Aber die Reifen! Ab 50 km/h ist der Reifenlärm dominant und überdeckt die anderen Geräusche. Es gibt aber erhebliche Unterschiede. Vieles hängt vom Reifentyp und vom Fabrikat ab. Ein anderer wesentlicher Einflussfaktor ist das Fahrzeuggewicht.

Die ABE schreibt eine Messung des Geräuschs beim Vorbeifahren mit 50 km/h im dritten Gang vor. Logischerweise optimieren die Fahrzeughersteller ihre Fahrzeuge auf diesen Punkt. Sie ziehen z.B. die kleinsten zugelassenen Reifen auf. Als Fabrikat wählen sie einen Reifenhersteller, dessen Produkte bekanntermaßen sehr leise sind. Auf der Straße bekommt man derartige Fahrzeuge so gut wie nie zu sehen bzw. zu hören. Die beliebteste Sonderausstattung sind größere und breitere Felgen und die passenden Reifen. Dabei handelt es sich dann um Niederquerschnittstypen mit weichem Gummi, der Sportlichkeit zuliebe. Sie brauchen zudem noch einen höheren Luftdruck, was sich in Summe in einem deutlich höheren Geräusch bemerkbar macht.

Ein wesentlicher Geräuschtreiber ist das Fahrzeuggewicht. Je schwerer das Fahrzeug, desto größer die Reifen, desto höher der Luftdruck, und desto höher der Lärmpegel. Die größten Reifen findet man auf SUVs, die, um das Maß voll zu machen, auch noch grobstolliger profiliert sind. Das soll Geländetauglichkeit suggerieren. Die Monster-SUVs, mit Gewichten weit über zwei Tonnen, markieren im Moment den Gipfel der Dezibelskala.

Das kann jeder selbst erleben. Man braucht sich nur in der Ortschaft an eine nicht zu stark belebte Straße stellen und den Verkehr beobachten. SUVs und große Limousinen kündigen sich lautstark schon von weitem an. Sogenannte Sport-Limousinen erzeugen ebenfalls einen ordentlichen Lärmpegel. Ein „sportlicher“ Auspuffklang gehört bei ihnen zum „guten Ton“. Fährt aber ein Fiat Panda vorbei, was hört man dann? Fast nichts. Hat man einige Zeit geübt, kann man die Probe aufs Exempel machen, sich mit dem Rücken zur Fahrbahn aufstellen und raten. Wetten, dass Sie neun von zehn Fahrzeugkategorien am Vorbeifahrgeräusch erkennen?

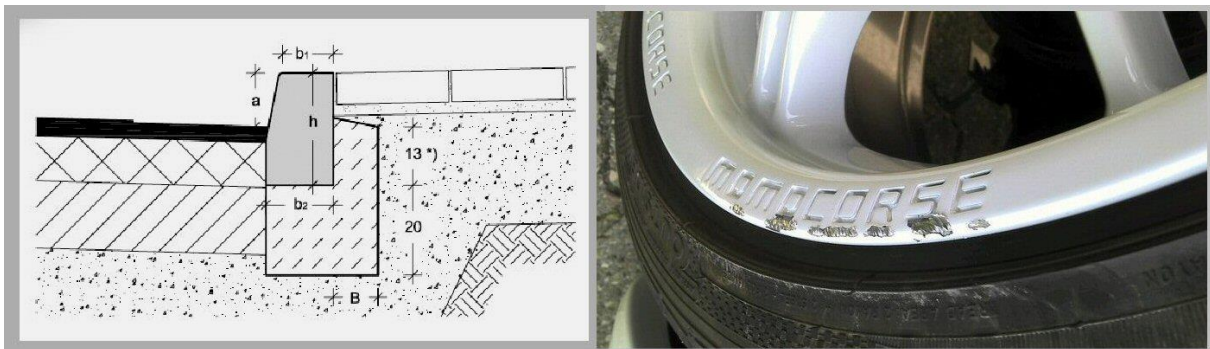
Was könnte man dagegen unternehmen? Ein Anfang wäre eine ähnlich penible Messung des Außen- geräuschs wie beim Innengeräuschpegel. Ein Normfahrzeug, z.B. aus der Kompaktklasse mit Standardbereifung könnte die Bewertungsbasis bilden.

Die Hersteller müssten gezwungen sein, die Geräuschprüfung mit der lautesten Konfiguration vorzunehmen. Größter Reifen, höchster Luftdruck und volle Beladung.

Bei der Reifenzulassung müssten neue Typen beweisen, dass sie nicht lauter sind als bereits abgenommene. Auch da ließe sich ein Standard definieren, der nicht überschritten werden darf, es sei denn, das Fahrzeug wird zwecks Einzelbetriebserlaubnis dem TÜV vorgeführt.

Felgenschutz:

Alufelgen zittern vor dem Bordstein. Bei der leisesten Berührung sind sie verkratzt oder beschädigt. Früher konnte man gefahrlos über Bordsteine klettern, z.B. beim Längs-Einparken. Heutzutage nimmt man einen gehörigen Respektsabstand in Kauf, mit dem Ergebnis, dass die Fuhre mit zwei Rädern auf der Fahrbahn steht und den fließenden Verkehr behindert. Wieder so ein Punkt, der nicht nur dem Fahrer Kummer bereitet, sondern auch das Umfeld beeinträchtigt. Auch hier gilt, je niederquerschnittiger der Reifen, desto gefährdeter die Felgen. Ein modernes Bewertungsschema muss diesen Umstand berücksichtigen.



Bordstein und verkratzte Felge

Bedienungs-Freundlichkeit und –Einfachheit

Was tun Ingenieure, wenn sie nicht mehr wissen was sie tun sollen. Sie doktern solange an bestehenden Systemen herum, bis sich niemand mehr auskennt. Licht, Heizung, Scheibenwischer – das hatte man früher in einem fremden Fahrzeug schnell gelernt. Heute braucht man dazu zwei Semester Informatikstudium. Von intuitiver, selbsterklärender und nutzerfreundlicher Bedienung sind wir ungefähr drei Untermenüs und 10 Eingabevorgänge entfernt. Aber zur Bedienungserleichterung gibt es doch inzwischen zwei Bildschirme, sogenannte Tatsch-Screens (genau so sehen sie nach kurzer Zeit

aus), jede Menge Tasten auf dem Lenkrad und sonstigen ungeeigneten Stellen, dazu noch Spracheingabe und Gestensteuerung. Toll! Was kommt als Nächstes? Gedankenübertragung? Viele Interessenten der Generation 60+ suchen fluchtartig das Weite, wenn der Verkäufer mit all diesen technischen Wunderwerken aufwartet.



Tesla Model 3: Das ist der Gipfel der Bedienungs-Unfreundlichkeit. Die Fangemeinde ist begeistert.

Und erst noch die vielen Assistenzsysteme, die, wie der Name schon sagt, den Fahrer bei seiner schwierigen Aufgabe der Fahrzeugführung unterstützen. Falls er in der Lage ist, sie zu bedienen. Spurhalteassistent, „intelligenter“ Tempomat mit Abstandsregelung, Totwinkelassistent, Einparkassistent und vieles mehr, was sich kreative Entwickler halt so ausdenken. Für die meisten dieser elektronischen Helferlein gilt: Wer sie bedienen kann, braucht sie nicht; wer sie brauchen könnte, kann sie nicht bedienen.

Sinnvolle Einrichtungen fehlen. Des Öfteren liest man von Fahrzeugen, die im Schaufenster gelandet sind, weil Fahrer oder Fahrerin, meist älteren Datums, statt auf die Bremse auf das Gaspedal drückten. Eine Folge von ungewohntem Umgang mit Automatikgetrieben. Ein Algorithmus, der dies verhindert, wäre mit Hilfe von Navisystem und Parksensoren kinderleicht zu programmieren. Automatisches Einparken funktioniert doch auch.

Was in Ortschaften am meisten nervt ist das korrekte Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 oder 30 km/h. Das ständige Beobachten des Tachometers und die verkrampfte Fußhaltung bei der niedrigen Leistung sind anstrengend. Bei der kleinsten Gaspedalbewegung ist man entweder zu schnell oder zu langsam. Tempomat in diesen Zonen? Keine gute Idee. Warum nicht ein kraftsensitives Gaspedal? Es liefert einen haptischen Hinweis an den Fahrerfuß, hallo, du hast das Limit erreicht. Wer will kann es jederzeit übertreten.

Solche Lösungen sind den promovierten Entwicklern natürlich zu einfach. Damit können sie sich nicht profilieren, also werden wir sie auch nicht so schnell zu Gesicht bekommen.

Crashsituation David gegen Goliath:

In welchem Fahrzeug würden Sie bei einem Frontalcrash lieber sitzen, im Fiat Panda oder im Porsche Cayenne? Oder anders gefragt, in welchem der beiden würden Sie lieber nicht sitzen? Die Frage ist rhetorisch. Bei der Markteinführung des Smart wurde ein Video vom Crash eines Smart mit einer S-Klasse ins Netz gestellt. Es sollte die Smart-Interessenten beruhigen, weil die S-Klasse angeblich einen vorbildlichen Partnerschutz aufweist. Der Smart wird von der Vorderfront der S-Klasse „weich“ abgefangen. <https://www.youtube.com/watch?v=v708z67ALww>



Smart gegen S-Klasse. Das soll beruhigen?

Der Panda wird richtiggehend weggeschleudert, er kippt und kreiselt. Die S-Klasse fährt unerschüttert weiter. Sicher, die Passagiere des Smart erleiden keine schwerwiegenden Verletzungen. Die Insassen der S-Klasse dagegen sind unverletzt.

Die S-Klasse war damals das größte und schwerste Pferd im Mercedes-Stall. Da ist durchaus Skepsis angebracht, ob sich dieses Resultat auf die heutigen Fahrzeugmodelle übertragen lässt. Neuere Untersuchungen gibt es nicht. Man sollte mal einen Panda gegen einen Audi Q7 krachen lassen. Wie da die Dummies anschließend wohl aussehen? Wenn man sie überhaupt noch in einem Stück aus dem Panda herausbekommt.

An welcher Größe kann man das Partner-Crash-Verhalten festmachen? Vielleicht am Gewicht? Man nimmt 1.500 Kilogramm als Standardgewicht für ein Kompaktfahrzeug. Pluspunkte für weniger, Minuspunkte für mehr Kilo.

Zusammenfassung:

Den Punkt „Gebrauchseigenschaften“ könnte man ohne weiteres auch „Alters-Tauglichkeit“ nennen. Diesen Begriff sollte man aber tunlichst vermeiden. Ältere Personen sind in dieser Hinsicht sehr empfindlich. Einem speziell auf sie zugeschnittenen Fahrzeug würden sie sich verweigern. Man erkennt dieses Verhalten auch daran, dass die sogenannten VANs bei der Generation 60+ viel weniger beliebt sind als die SUVs. Die meisten Marketingleute der Autohersteller haben anscheinend die entsprechende Lernkurve durchlaufen. Sie wissen, „Senioren und Seniorinnen“ sind der am schnellsten wachsende Käuferkreis. Sie verfügen meistens über das entsprechende Kleingeld für einen neuen

Wagen, wollen sich aber nicht mit einer exotischen Bedienung, artistischen Kunststückchen und unhandlichem Verhalten herumärgern.

Die Automobilzeitschriften werfen den Herstellern gerne vor, alle möglichen Trends und moderne Entwicklungen zu verschlafen. Den Trend zu einfachen, leicht zu bedienenden Fahrzeugen aber haben sie selbst verschlafen. Ihnen sei angeraten, den Fokus wieder mehr auf den Normalkunden zu richten, und nicht nur auf die verwöhnten und begüterten Kunden der Spitzenprodukte unserer Premiumhersteller. Das Ziel muss sein, wieder mehr bezahlbare Fahrzeuge ohne allzu viel überflüssigen Elektronik-Schnickschnack in das Angebot der Hersteller zu bekommen. Das vorgestellte Bewertungsschema könnte ein Schritt in diese Richtung sein.

Frei nach dem Motto: **Small is beautiful!**

Jacob Jacobson