

Spaßbremse Allrad

Was versteht Audi unter Fahrspaß? Anscheinend das, was sie in ihrer jüngsten Werbung zum Thema Winter zum Besten geben.



Audi-Werbung aus ams Heft 3/2017

An diesem Auftritt ist so ziemlich alles falsch, was falsch sein kann.

1. Wo gibt es die abgebildeten Straßen mit festgefahrenen Schneedecke? Die Gemeinden räumen und salzen mittlerweile wie verrückt. (Gefakete Bilder ist man von Audi gewohnt.)
2. Woher will der Fahrer schon in der Nacht wissen, was ihn am Morgen erwartet? Schaut er permanent aus dem Fenster? Eigentlich sollte er in der Nacht schlafen, um am Morgen ausgeruht den Stress der Fahrt zum Arbeitsplatz zu bewältigen.
3. Worauf freut sich der Fahrer eigentlich? Auf Fahrspaß? Kommt darauf an, was ein Audi-Fahrer unter Fahrspaß versteht - innerhalb einer geschlossenen Ortschaft, ausgestattet mit einer „intelligenteren“ Allradtechnologie, die jeglichen Fahrspaß im Keim erstickt?
4. Sogar Audi-Fahrer wissen, wenn es in der Nacht von Sonntag auf Montag schneit, dass sie dann eine Stunde früher aufstehen müssen weil sie diese länger brauchen auf dem Weg zur Arbeit. Nicht weil sie in den Schneeverwehungen steckenbleiben; das verhindern die Räumdienste zuverlässig. Sondern weil sie im Stau stehen, da kann ihre Kiste noch so viele angetriebene Räder haben. Da hält sich die Freude in Grenzen.
5. Und schließlich: Auf der abgebildeten, topfebenen Siedlungsstraße ist ein Allradantrieb überflüssig wie ein von außen verstellbarer Innenspiegel.

Die triste Realität des Alltags sieht anders aus. Das wissen die Kreativlinge aus der Werbebranche auch. Mit ihren Phantasien muten sie ihren Lesern und Kunden einiges an Verdrängungsarbeit zu, in der Hoffnung, dass dennoch ein bisschen was Positives für Audi hängenbleibt.



So sieht die Realität für Autofahrer aus, wenn es in der Nacht schneit.

Zurück zum Thema Fahrspaß im Winter. Das Fahren auf kurvenreichen Schneefahrbahnen kann unglaublich Spaß machen. Nur wo findet man sie in Deutschland? Und wenn es sie wirklich noch gibt, die Sträßchen, wo nicht geräumt und gesalzen wird bis zur letzten Schneeflocke, wie oft und wie lange im Winter hat man das Vergnügen? Um winterlichen Fahrspaß zu erleben muss man nach Skandinavien oder Finnland, wo sich die europäischen Fahrzeughersteller und die Zulieferindustrie über Monate ein Stelldichein geben. Für die Versuche werden eigens Pisten auf zugefrorenen Seen präpariert. Dort stimmen sie dann die sogenannten „intelligenten“ Fahrstabilitätsregler und Allradsysteme solange ab, bis sie ihnen den letzten Rest an Fahrspaß ausgetrieben haben. Im Interesse der Sicherheit natürlich. Dann können auch Herr und Frau Jedermann den strengen mitteleuropäischen Winter ohne ein einziges durchdrehendes Rad bewältigen. Die Systeme verhindern das Rutschen zuverlässig.



Reifenteststrecke in Finnland; aus ams 3/2017

Gibt es für den Könner am Volant ein schöneres Fahrerlebnis, als im Drift um die Kurven zu zirkeln? Lenken mit dem Gaspedal sozusagen? Wohl kaum. Dazu braucht man allerdings das richtige Auto. Auf Schnee benötigt man nicht einmal viel Leistung, aber Heckantrieb. Ältere Semester werden sich erinnern, dass man sogar mit einem Opel B Kadett mit 45 PS ordentlich quer fahren konnte. Mit einem Rallye-Kadett mit 90 PS gelingt das natürlich viel besser, wie das folgende Bild zeigt. Da tritt auch die niedrige Hinterachslast bedingt durch den schweren Zweiliter-Graugussmotor positiv in Erscheinung. Man muss nur aufpassen, dass einen nicht das eigene Heck überholt.



Opel Rallye-Kadett im Drift (aus ams 3/2017)

Mit einem entfernten Verwandten des abgebildeten Fahrzeugs, dem Opel Ascona, wurde Walter Röhrl im Jahre 1982 Weltmeister. Mit Heckantrieb. Anschließend stieg er um auf den Lancia 037 – ebenfalls mit Heckantrieb. Im Nachhinein bezeichnet er dieses Auto als bestes Rallyeauto aller Zeiten. Heckmittelmotor längs eingebaut und extremer Leichtbau waren die erfolgreichen Merkmale dieses Fahrzeugs. Eine Fahrmaschine pur, die sich spielerisch fahren ließ, und mit der das Rallyefahren außerordentlich Spaß machte. Wie gesagt, Heckantrieb, kein Allrad.

Zugegeben, ein Opel Kadett war nicht gerade das ideale Winterauto, trotz guter Heizung. Mit Fronttrieblern wie dem VW Golf war man damals besser gerüstet. Die Zeiten haben sich aber inzwischen gewaltig geändert. Warum ist Traktion beim Heckantrieb kein Thema mehr? Winterreifen verbesserten sich im Gripp auf Schnee und Eis um über 100 Prozent, Hinterachslasten stiegen von mageren 40 auf fast 50 Prozent, und schließlich verhindern Regelsysteme ein Durchdrehen der Räder.

Leider verhindern die Stabilitätsregler auch weitgehend den Powerslide. Mit einem beherzten Gasstoß kann man die Hinterachse aber immer noch zum Ausschwenken bewegen und einen leichten Drift provozieren. Das ESP fängt die Kiste zuverlässig wieder ein, bevor sich das Heck selbständig macht. So gesehen bereitet Heckantrieb heute sogar noch mehr Spaß als zu Zeiten von Opel B Kadett und BMW 1800, sogar oder gerade im Winter.

22.01.2017 Jacob Jacobson