

26.10.2017 Allrad und der Klimawandel

Eine kleine Ergänzung zum Technik-Titel: Wer braucht noch Allradantrieb außer Audi?

Wer hat Angst vor einem schneereichen Winter? Gewiss nicht die Betreiber von Skiliften und Skisport-hotels. Sie fürchten sich eher vor dem Gegenteil. Vor einem Winter ohne nennenswerten Schneefall, wie er in den letzten Jahren immer häufiger wurde. Sicher wird es auch weiterhin die eine oder andere schneereiche Woche geben. Die Wahrscheinlichkeit sinkt jedoch von Jahr zu Jahr.

Hatte jemand in den letzten Jahren Schwierigkeiten mit der Traktion seines einachsigen angetriebenen Fahrzeugs? Sogar mit Heckantrieb kommt man heutzutage bequem durch den Winter, wenn es sein muss sogar mit Sommerreifen. Dafür sorgen vorbildlich geräumte und gesalzene Straßen, sowie perfekt abgestimmte Antriebsschlupfregelungen in fast jedem Fahrzeug. Und wenn man von Blitzeis überrascht wird, hilft der Allrad auch nicht weiter, weil dann eh' der gesamte Verkehr zum Erliegen kommt. Und wer sich in seinem Allradfahrzeug aufgrund vermeintlich guter Traktion zum Übermut verleiten lässt, bezahlt dies nicht selten mit einem Blechschaden.

Leider herrscht in vielen Köpfen immer noch das Vorurteil, Allradantrieb sei besser oder gar sicherer. Medien und Hersteller bestärken diese Denkweise. Die Presse, weil sie irgendwie ihre Seiten mit Text und Bildern füllen müssen. Fernsehen und Internet mit der Übertragung spektakulärer Bilder. Schließlich die Hersteller, weil sie dem Käufer damit noch mehr Geld aus den Rippen leiern können.

Warum bietet ein Hersteller wie BMW in fast jeder Modellreihe Varianten mit Allradantrieb an? Weil die Kunden es so wollen? Es stimmt schon, Käufer in einer bestimmten Preisklasse nehmen alles an Sonderausstattung mit, was angeboten wird. Viele Käufer von teuren SUVs erwarten in ihrem „Geländefahrzeug“ selbstverständlich Allradantrieb.

Aber neben der Befriedigung von Kundenwünschen gibt es auch noch einen technischen Grund – die Hinterachslast. Durch die Dieselmotoren mit Turbolader stiegen die Vorderachslasten horrend an, auf Kosten der Hinterachslast. Für heckgetriebene Fahrzeuge ein Problem. Je größer und leistungsfähiger der Motor umso gravierender wird es. Verschärft wird die Situation durch zunehmend längere Radstände, was die prozentuale Verteilung weiter verschlechtert.

Natürlich ginge es auch anders. Ein Hersteller wie BMW müsste konsequent auf Abgasturboaufladung verzichten. Also weg mit Diesel und Downsizing. Keine Angst, liebe High-Tech-Freunde, dazu wird es nicht kommen. Dazu sind die Synergieeffekte von Dieseln und aufgeladenen Benzinern viel zu groß. Insbesondere bei großen und schweren Fahrzeugen und leistungsstarken Motoren.

Aber Fahrzeuge mit zwei Tonnen oder mehr sind ohnehin nicht die bevorzugte Gewichtsklasse der Puristen. Für die liegt der maximale BMI bei 1.500 Kilogramm. Alles darüber ist unnötiger Ballast. Gerade für diese Fahrzeuge zeichnet sich ein Silberstreif am Puristen-Horizont ab. Beispielsweise der Honda Civic Type R mit sage und schreibe 320 PS und Frontantrieb! Existiert da

nicht seit Jahrzehnten das Dogma, der Frontantrieb wäre nur bis 200 PS akzeptabel? Honda beweist das Gegenteil. VW hält sich beim Golf R noch an den Richtwert, brav und treu wie sie nun einmal gegenüber ihrem alten Ziehvater sind, und verpassen dem Golf R Allradantrieb. Was prompt ein höheres Gewicht (+50 kg) und höhere Preise (+4.600 Euro) nach sich zieht. Das Vorbild Honda wird Schule machen.

Man kann also absehen, dass der Allradantrieb die Fahrzeugwelt in zwei Lager spaltet. „Unten rum“ verzichtet man auf den unnötigen Mehraufwand. „Oben raus“ werden womöglich nur noch Varianten mit Allrad angeboten.

Sollen sie doch! Wenn´s der Renditefindung dient ... !?

Jacob Jacobson