

Zeitwort

21.10.1997:

Die Mercedes A-Klasse besteht den Elchtest nicht

Von Alfred Schmit

Sendung vom: 21.10.2024

Redaktion: Susanne Schmaltz

Produktion: SWR 2014

Zeitwort können Sie auch im **Webradio** unter [swrkultur.de](https://www.swr.de/swrkultur.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR Kultur App** hören – oder als **Podcast** nachhören:

<https://www.swr.de/swrkultur/programm/podcast-zeitwort-100.html>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Die SWR Kultur App für Android und iOS

Hören Sie das Programm von SWR Kultur, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR Kultur App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: <https://www.swr.de/swrkultur/swrkultur-radioapp-100.html>

Autor:

Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Das mussten die Ingenieure von Mercedes-Benz erfahren, als ihr erster Kleinwagen, die A-Klasse, auf einer schwedischen Landstraße umkippte. Nach acht Millionen Test-Kilometern und einem Riesen-Werbe-Aufwand. Ganz Deutschland machte damals Witze über die stolzen Stuttgarter Autobauer. Kostproben von Mike Krüger und Harald Schmidt:

O-Ton von Mike Krüger:

Man darf ja auch in der neuen A-Klasse jetzt, hat Mercedes gesagt, nicht rauchen, (Lachen), warum nicht, zu viele kippen.

O-Ton von Harald Schmidt:

Ein großer Vorteil der neuen A-Klasse ist, sie müssen nicht mehr einparken üben, ja sondern sie fahren einfach an die Lücke ran, und lassen sich dann fallen. (Lachen)

Autor:

Was war passiert: Der Wagen hatte den Elchtest nicht bestanden. Und der geht so: Eine trockene Straße, darauf zwei Reihen rot-weißer Zuckerhüte. Und dann der

Test-Wagen. Er soll mit angeschnallten Personen auf jedem Sitz und Gewichten im Kofferraum – also vollbeladen – eine ruckartige Kurve fahren. Wie um ein Hindernis herum. Bei 50-80 Kilometern pro Stunde. Ungebremst. So hatten sich schwedische Tester das ausgedacht, und am 21. Oktober 1997 wurde der Elchtest zum Desaster für die neue A-Klasse von Mercedes. Am Steuer saß damals der schwedische Auto-Tester Robert Collin. Und konnte es kaum fassen.

O-Ton von Robert Collin:

Wir haben einen ganz normalen Test bei unserer Autozeitung in Schweden gemacht, ein Test, das alle Autos gut machen kann, nur diese A-Klasse hat umgekippt. Das Auto ist nicht gut gebaut, ist nicht sicher.

Autor:

Jürgen Hubbert, damals im Daimler-Vorstand zuständig für die A-Klasse, reagierte sofort: Der Kleinwagen bekam in einer teuren Rückruf-Aktion das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP. Zum Glück für Daimler gab es damals überhaupt schon ESP: Es hält über elektronische Manöver das Fahrzeug in der Spur, viel schneller als der Fahrer selbst das könnte. Seit 2011 ist ESP Standard für alle Neufahrzeuge in der EU. Seinen Durchbruch auch für Kleinwagen hat es nicht zuletzt der kippenden A-Klasse zu verdanken. Eigentlich war ESP nämlich damals noch ein teures Extra für Luxus-Limousinen. Listenpreis 1997, 1.700 DM. Doch Daimler wollte beim Krisenmanagement nicht sparen.

O-Ton Jürgen Hubbert:

Deshalb haben wir uns entschieden, die A-Klasse Serienmäßig mit ESP, dem elektronischen Stabilitätsprogramm auszurüsten. Lassen sie mich, meine Damen und Herren ganz klar sagen, dieser sicher ungewöhnliche Schritt macht deutlich, dass wir auch mit der A-Klasse dem Anspruch gerecht werden wollen, unseren Kunden ein

Auto mit der bestmöglichen passiven und aktiven Sicherheit, auch für Extremsituationen anzubieten.

Autor:

Das Fahrwerk wurde auch noch geändert, eine härtere Reifen-Sorte kam dazu, außerdem ein Verkaufsstopp, bis alle Autos nachgerüstet waren. 150 Millionen Euro ließ der Autobauer sich die Umrüstung damals kosten. Aus heutiger Sicht nur verständlich, weil das Daimler-Image vom sicheren Fahrzeug in Gefahr war.

Im Rückblick war das Krisenmanagement des Autobauers durchaus gelungen, weil Vorstandmitglied Hubbert die Schwäche zugab und der Konzern Soforthilfe spendierte. Die späteren Verkaufszahlen der A-Klasse bestätigen das auch. Peinlich nur, dass der Kleinwagen Smart aus dem Hause Mercedes etwas später ebenfalls beim Elchtest durchfiel. Durch eine weniger aufwendige Nachrüstung konnte aber auch der Smart stabilisiert werden. Bestes Auto im Elchtest der schwedischen Auto-Zeitschrift war übrigens ein Citroen Xantia. Und selbst das DDR-Fahrzeug Trabant konnte den Test bestehen. Beide werden allerdings heute nicht mehr gebaut. Die A-Klasse und der Smart dagegen leben in neueren Baureihen bis heute weiter.