

Brief aus New York: Schöne neue Welt

Von Jens Meiners

Schöne neue Welt: Die USA wollen Technologien, mit der alkoholisierte Personen vom Fahrtantritt gehindert werden sollen. Die notorische Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA hat vor dem Kongress und der mächtigen Lobbyorganisation „Mothers against drunk driving“ zwei Systeme vorgestellt, die von den Zulieferern Autoliv und Takata zur Serienreife gebracht werden sollen. Das Motto der DADDS-Initiative (Driver Alcohol Detection System for Safety) lautet „Eine Welt ohne Trunkenheitsfahrten erfinden“.

Bislang regt sich wenig Protest dagegen, die intrusive Überwachungstechnik ins Auto zu bringen. Tatsächlich sind Trunkenheitsfahrten in den USA ein echtes Problem – nicht zuletzt wegen des ungenügenden Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln. In fünf Jahren will die NHTSA die Systeme dann in Serienautos erzwingen – ganz sicher unter dem Applaus von „Mothers against drunk driving“.

Autonome Unfälle

Dabei könnte es zu diesem Zeitpunkt auch schon egal sein, welchen Alkoholpegel die Insassen eines Fahrzeugs haben, denn die Industrie arbeitet mit Hochdruck an Systemen zum autonomen Fahren. Und während die deutschen Hersteller dem Fahrer (der dabei nüchtern sein sollte) noch immer die ultimative Verantwortung überlassen will, denkt Google an Autos ohne Lenkrad.

Dabei geht es, so beteuert man, vor allem um die Sicherheit. Doch mindestens ebenso wichtig dürfte einigen Akteuren sein, dass sich der Fahrer auch im Auto ungehindert in seinen sozialen Netzwerken bewegen kann und dort per Smartphone und Infotainment-System surft, einkauft und wertvolle Daten absetzt.

In den vergangenen Wochen hat die schöne Vision allerdings einige unschöne Kratzer erhalten. Google musste einräumen, dass die wenigen Prototypen, die unter höchsten Vorsichtsmaßnahmen im kalifornischen Straßenverkehr unterwegs sind, seit 2009 in 13

Verkehrsunfälle verwickelt waren; fünf davon passierten im jetzt laufenden Jahr. Google-Chef Sergey Brin weigert sich, die Unfallberichte zu veröffentlichen, um – nach eigenen Worten – „die Privatsphäre der Unfallgegner zu schützen“. Doch die US-Öffentlichkeit ist mittlerweile sensibilisiert.

Saubere Arbeit

Unterdessen hat Tesla begonnen, ausgewählte Eigner der elektrischen Luxuslimousine Model S zum Test der Batteriewechselstation an der zwischen San Francisco und Los Angeles gelegenen Harris-Park-Ranch einzuladen. Vor fast genau zwei Jahren hatte Firmengründer Elon Musk das System auf einer vielbeachteten Veranstaltung vorgestellt – und die Inbetriebnahme binnen weniger Monate in Aussicht gestellt. Seitdem ist fast nichts passiert.

Das Thema ist brisant, weil die Höhe der Subventionen in Kalifornien davon abhängt, dass Tesla die Option zum Batterietausch anbietet. Kritiker vermuten, dass die Firma bereits über 100 Millionen Dollar an Geldern eingestrichen hat – für eine Technik, die kaum funktional ist. Nur wenige Tage nach der kritischen Berichterstattung durch die Seite dailykanban.com mehren sich plötzlich die Internet-Forenbeiträge von Tesla-Besitzern, die eine Einladung erhalten haben wollen.

Übrigens hat dailykanban.com auch festgestellt, wie Tesla mit der hohen Nachfrage nach Ladestationen auf Harris' Ranch umgeht. Während die Batteriewechselstation geschlossen blieb, wurden zusätzliche temporäre Ladestationen aufgebaut – mit einem Dieselgenerator.

Nesbitt wechselt zu Buick

Der frühere Opel-Chefdesigner Bryan Nesbitt ist in die USA zurückgekehrt. Der 46-jährige Amerikaner hatte bei Chrysler den erfolgreichen PT Cruiser zur Serienreife gebracht und war 2001 dem Ruf des Entwicklers Bob Lutz zu General Motors gefolgt. Dort war er für den vom PT Cruiser inspirierten Chevrolet HHR verantwortlich – und prägte unter anderem den Chevrolet Malibu von 2004 sowie die 2005 vorgestellten Minivans. Von 2004 bis 2007 war Nesbitt Chefdesigner von Opel. Er wechselte anschließend in verschiedene Positionen in Detroit und leitete vier Jahre lang das GM-Design für asiatische Märkte. Künftig ist Nesbitt, der einst als Kandidat für die Nachfolge von GM-Chefdesigner Ed Welburn gehandelt wurde, für das Design der amerikanischen Opel-Schwestermarke Buick verantwortlich.

Traditionelle Low-Tech

Full-Size-Vans gehören zur amerikanischen Automobilkultur wie die Muscle Cars und die großen Straßenkreuzer. Doch die Ära der spritfressenden, hinterradgetriebenen Personen- und Lastentransporter neigt sich unerbittlich ihrem Ende zu. Den Anfang machte Dodge schon 2003, als der Ram Van – übrigens einer der Protagonisten des illegalen Cannonball-Rennens – aus dem Programm gekippt wurde. Die jeweiligen Besitzerverhältnisse von Chrysler reflektierend, wurde er zunächst durch ein Derivat des Mercedes-Benz Sprinter, dann durch eine Ableitung des Fiat Ducato ersetzt.

Letztes Jahr setzten sich auch bei Ford Vernunft und Langeweile durch: Die traditionsreiche E-Serie, die es zuletzt sogar mit einem 6,8-Liter-Zehnzylinder-Motor gab, wurde durch den Europa entwickelten Transit ersetzt. Die E-Serie gibt es nur noch als Fahrgestell mit Fahrerhaus; immerhin ist sichergestellt, dass die entsprechenden Umbauten noch rund fünf Jahre lang als Wohnmobile und Shuttle-Fahrzeuge angeboten werden können.

Gute Nachrichten für Nostalgiker gibt es allerdings von GM: Dort bleiben die Zwillingmodelle Chevrolet Express und GMC Savana bis auf weiteres in allen Varianten im Angebot. Spitzenmotorisierung ist hier ein 6,0-Liter-V8-Ottomotor mit 347 PS oder ein 6,6-Liter-Turbodiesel mit 264 PS; schön, dass es das heute noch gibt. Ein Fahrwerksentwickler gestand dem Bericht kürzlich, dass sich die hinterradgetriebenen GM-Vans ausgezeichnet zum Driften eignen. (ampnet/jm)

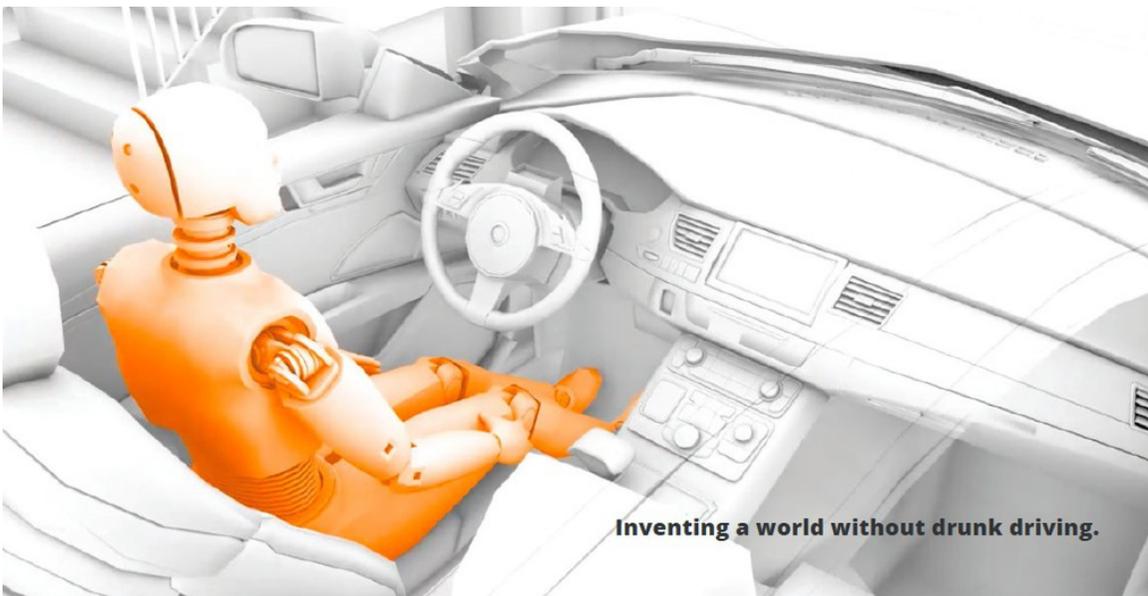
Bilder zum Artikel



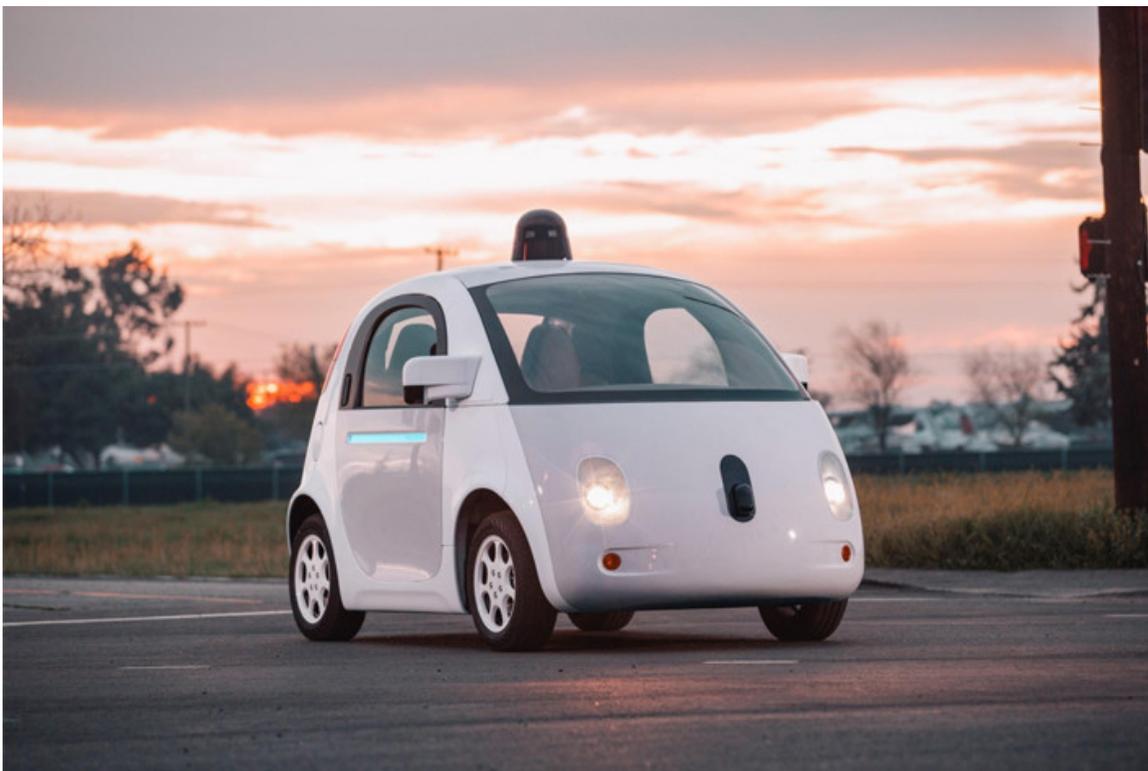
Bryan Nesbitt.



Chevrolet HHR.



Der US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA schwebt eine Welt ohne Trunkenheitsfahrten vor.



Google-Car.



Ford E-Serie als Wohnmobil.



Ford Transit.



Dodge Ram Van (- 2003).



Chevrolet Express.



GMC Savana.



Ford Econoline (1977).



Ford Econoline (1976).
