

Exklusiv: In den USA liegt Automatik einsam an der Spitze

Von Hans-Robert Richarz

Die Arbeit des Menschen am Steuer zu erleichtern war der Grund, warum General Motors im amerikanischen Detroit 1939 erstmals ein Auto mit Automatikgetriebe präsentierte. Der Oldsmobile Series 60 besaß ein Getriebe mit der Bezeichnung "Safety Automatic Transmission", das zum Anfahren immer noch eine Kupplung erforderte, danach aber selbsttätig schaltete. Erst im Modelljahr 1940 folgte die „Hydramatic Transmission“, eine Vollautomatik. Nachteil der schaltfaulen Fortbewegung auf vier Rädern: Der Oldsmobile mit seinem 3,8 Liter großen Sechszylinder, der 67 kW (90 PS) leistete, soff wie ein Seemann auf Landurlaub.

Waren es zuerst Automatikgetriebe mit zwei, wenig später drei Stufen, haben moderne Versionen mehr als fünf, schalten andere sogar stufenlos. Längst haben ihnen die Ingenieure den unmäßigen Treibstoffdurst abgewöhnt, und die Technik wechselt die Gänge so optimal und ohne zu ruckeln wie es ein Mensch nicht besser schafft. Moderne Automatikgetriebe passen sich sogar der Fahrweise des Menschen am Steuer an und schalten je nach dessen Mentalität eher geruhsam oder eher rasant.

Hierzulande begleitet die Automatik allerdings ganz zu Unrecht immer noch das Vorurteil, sie eigne sich besonders für Sonntagsfahrer und Autobanausen. Zudem sei die freie und selbstständige Wahl der Gänge einfach sportlicher. Wer als Autokäufer oder Autokäuferin in den USA so denkt, hat ein Problem. Davon kann auch die 44jährige Marlo Dewing aus Sacramento im US-Bundesstaat Kalifornien ein Lied singen.

„Autos mit Automatik sind ganz und gar nicht mein Fall“, erklärt sie. „Ich fahre sehr gerne und will genau spüren, dass ich das Auto beherrsche und kontrollieren, was der Motor gerade macht.“ Mit dieser Meinung schrumpft ihr Einkaufszettel für ein neues Autos auf ein überschaubares Maß. Wie die Nachrichtenagentur „The Associated Press“ recherchierte, verfügen heutzutage nur noch zehn Prozent aller in den USA produzierten Autos über eine manuelle Schaltung, 1980 waren es noch über 35 Prozent. Nach

Expertenmeinung werden sich die Zahlen weiterhin zugunsten der Automatik entwickeln. Für die am meisten verkauften Limousinen in den USA – Toyota Camry, Nissan Altima und Ford Fusion – steht eine manuelle Schaltung noch nicht einmal auf der Zubehörliste, und sogar sportliche Autos wie unlängst der Jaguar F-Type werden ausschließlich mit Automatik angeboten. Grund: Die meisten Kunden haben die Lust am Schalten verloren.

Vor zwei Jahren holte sich Chrysler eine blutige Nase, als dessen Marketing-Strategen hohen Bedarf nach einer manuellen Schaltung im Kompaktwagen Dodge Dart prognostizierten. Das entsprechend ausgestattete Modell stand wie Blei bei den Händlern herum. Daraus zog Fiat/Chrysler jetzt die Lehre und exportierte dieses Jahr den Sportwagen Alfa Romeo ausschließlich mit Automatik. Fiat/Chrysler-Boss Sergio Marchionne: „Für Handschaltungen gibt es in den USA so gut wie keinen Bedarf mehr. Sie gehören zu einer aussterbenden Art.“ Und das, obwohl für Autos, bei denen sich die Käufer die Getriebeart aussuchen können, für die Automatik nach wie vor ein Aufpreis verlangt wird: für den Honda Accord 800 Dollar und für die Chevrolet Corvette Stingray 1725 Dollar.

Nachfrage nach Schaltgetrieben herrscht hingegen bei VW immer noch. Bei Volkswagen heißt es, dass gut die Hälfte aller in die USA exportierten Golf GTI damit gut und erfolgreich fahren. Auch Marlo Dewing entschied sich für ein solches Auto mit 210 PS und Sechs-Gang-Getriebe. Die Mutter zweier Töchter will auch ihrem Nachwuchs das Schalten per Hand schmackhaft machen: „Ich werde beiden beibringen, wie man gut und richtig damit umgeht.“ (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Oldsmobil von 1939.



Marlo Dewing.
