

Der ADAC-Ausweichtest

Nie ohne ESP



Das elektronische Fahrstabilisierungs-System ESP ist heutzutage glücklicherweise Serienstandard - zumindest nahezu. Wie wichtig es ist, beim Kauf auf die Ausstattung mit dem Fahrstabilisierungs-System zu achten, zeigt unser Test mit den beiden Hochdach-Kombis Fiat Qubo und Citroen Nemo. Technisch nahezu identisch, geht der eine mit - und der andere ohne ESP in den Spurwechsel-Test. Mit fatalen Folgen für den ESP-Verweigerer.

Citroen Nemo versagt im ADAC Ausweichtest



ADAC-Tests haben es immer wieder bewiesen: ESP macht das Fahren sicherer. Die Tendenz zum Ausbrechen bzw. Schleudern wird damit bereits im Ansatz unterbunden – Fahrfehler laufen meist noch glimpflich ab. Umso unverständlicher, dass einige Hersteller nach wie vor Modelle ohne diese wichtige Sicherheitsausstattung im Programm haben.

Wie deutlich die fahrdynamischen Unterschiede tatsächlich sein können, ermittelte der ADAC in seinem standardisierten Ausweichtest aus 80 km/h mit zwei nahezu identischen Modellen aus dem Segment der Hochdach-Kombis: Fiat Qubo und Citroen Nemo.

Während der Qubo mit ESP-Unterstützung (allerdings nur in der Dieselvariante lieferbar) den vorgegebenen Parcours mit Bravour meisterte, verloren beim Nemo zuerst auf der Kurven-Innenseite die Räder den Bodenkontakt – und anschließend das gesamte Fahrzeug.

Soweit die schlechte Botschaft – nun kommt die gute: Citroen wird den Nemo umgehend mit serienmäßigem ESP anbieten – beginnend mit den Diesel-Varianten ab September 2010. Gleiches gilt für den auf technisch identischer Basis gebauten „Bipper“ von Peugeot.

Deutlich mehr Geduld aufbringen müssen Käufer der Benziner-Version. Für alle Modelle mit Ottomotoren, und zwar nicht nur beim Nemo, sondern auch beim Fiat Qubo und Peugeot Bipper ist eine Neuentwicklung erforderlich, die voraussichtlich erst ab Herbst 2011 zur Verfügung stehen wird.

ESP für Alle

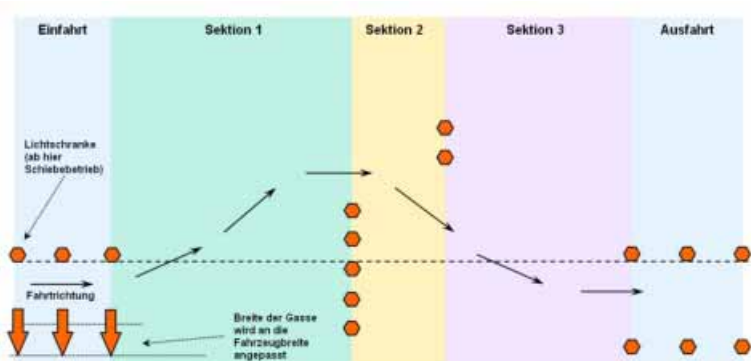
Entsprechend EU-Vorgaben müssen sämtliche neu entwickelten Pkw- und Lkw-Modelle, die ab November 2011 neu auf den Markt kommen, serienmäßig über ESP verfügen. Für bereits laufende Modellserien gilt das ab November 2014 - spätestens ab diesem Datum ist also ESP generell Pflicht.

Beim EuroNCAP-Crashtest kann aber jetzt schon ein neues Modell nur die Höchstwertung von 5 Sternen bekommen, wenn die Modellreihe serienmäßig mit ESP ausgestattet ist. Das erhöht den Druck auf die Hersteller, jetzt schon ESP anzubieten.

Fotogalerie: Citroen Nemo startet zum Abflug

	Noch brav in die Pylonen-Gasse		Zum Vergleich der ESP-geführte Fiat
	ESP hätte bereits hier eingegriffen- ohne Fahrdynamik-Regelung drängt das Heck konsequent nach außen (Fz. "übersteuert")		der den Parcours auch im Grenzbereich meistert
	die kurveninneren Räder heben ab		zurück zum Nemo: jetzt wird's instabil

Methodik & Hintergrund



Der ADAC-Ausweichtest beschreibt ein plötzliches Ausweichen vor einem Hindernis und das anschließende Zurücklenken in die ursprüngliche Fahrspur. Dazu wird im höchsten Gang, bei mindestens 2.000 1/min in die Einfahrtgasse gefahren. Nach dem Passieren der ersten Pylone wird vom Gas gegangen. Das ESP ist immer aktiv, falls vorhanden.

Die Einfahrt erfolgt mit 90 km/h mit anschließender Beurteilung der Fahrzeugreaktionen. Es werden mehrere Ausweichversuche mit unterschiedlichem Lenkwinkel und -geschwindigkeit gefahren, um unterschiedliches Fahrerverhalten abzubilden.

Ein ADAC-Test in Kooperation mit dem englischen Verbraucherschutz-Magazin "which?"

Ergebnisse im Detail

Citroen Nemo Kombi HDi 70 Multispace

ADAC-Ausweichtest: Note 5,5



Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs 14.490 €
Testwagen ohne ESP

Der Nemo wurde, wie der technisch weitgehend identische Peugeot Bipper, vor August 2010 ausschließlich ohne ESP ausgeliefert. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt das Fahrzeug dann auch eine ausgeprägte Kippneigung. Selbst bei einer recht niedrigen Einfahrtgeschwindigkeit in den Ausweichtest-Parcours kann das Fahrzeug nicht am Kippen gehindert werden.

PSA (Peugeot-Citroen) verspricht umgehende Nachbesserung. So kommen alle Nemo mit Dieselmotor ab September 2010 mit serienmäßigem ESP zum Händler.

Kaufinteressenten für den Benziner müssen sich etwas länger gedulden. Das elektronische Stabilitätsprogramm muss erst komplett neu entwickelt werden. Die Entwicklung und Applikation ist zeitaufwendig, wodurch der Nemo 1,4 Benziner erst ab Herbst 2011 serienmäßig mit ESP ausgestattet sein wird.

Stärken

- Serienm. ESP für Dieselmotoren ab Sept. 2010
- Serienm. ESP für Benzinermodelle ab Herbst 2011

Schwächen

- ohne ESP ausgeprägte Kippneigung

Peugeot Bipper Teepee 75 Outdoor

ADAC-Ausweichtest: Note 5,5



Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs 13.560 €
Testwagen ohne ESP

Der Peugeot Bipper wurde zum Testzeitpunkt April 2010 ohne ESP ausgeliefert. Entsprechend den Erfahrungen mit dem Citroen Nemo wurde auf den Ausweichtest verzichtet. Er erübrigte sich auch deshalb, weil nach Aussage von Peugeot das kritische Fahrverhalten des Nemo uneingeschränkt auf den Bipper übertragbar ist.

PSA (Peugeot-Citroen) sagt, wie auch beim Citroen Nemo, eine umgehende Nachbesserung zu. So kommen alle Bipper mit Dieselmotor ab September 2010 mit serienmäßigem ESP nach Deutschland.

Kaufinteressenten für den Benziner müssen sich etwas länger gedulden – hier gilt das gleiche wie für Qubo und Nemo. Das elektronische Stabilitätsprogramm muss erst komplett neu entwickelt werden. Die Entwicklung und Applikation ist zeitaufwendig, ESP kommt dann erst ab Herbst 2011.

Stärken

- Serienm. ESP für Dieselmotoren ab Sept. 2010
- Serienm. ESP für Benzinermodelle ab Herbst 2011

Schwächen

- ohne ESP ausgeprägte Kippneigung

Fiat Qubo 1,3 JTD Multijet 16V Trekking

ADAC-Ausweichtest: Note 2,4



Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs 17.290 €
ESP Serie (in der getesteten Variante)

Der Qubo 1,3 JTD war zum Testzeitpunkt nur in der Ausstattungsvariante Trekking serienmäßig mit ESP ausgestattet, ab August 2010 ist es bei allen Dieselmotoren Serie. Für die Benziner-Modelle wird es erst ab Herbst 2011 zur Verfügung stehen.

Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Qubo in der zweiten Phase beim Gegenlenken ein leicht untersteuerndes Fahrverhalten. Dank effektiver ESP-Eingriffe wird das Fahrzeug aber stabilisiert, wodurch Schleudern oder Kippen zuverlässig vermieden wird. Das Fahrzeug lässt sich dank ESP unkritisch und sicher durch den Ausweich-Parcours fahren.

Stärken

- Unkritisches Fahrverhalten mit ESP

Schwächen

- bei abgeschaltetem ESP ausgeprägte Kippneigung
- ESP nur in der Topausstattung Trekking Serie (bis 08/10)
- ESP zurzeit für Benzinermodelle nicht erhältlich

Modellübersicht: Neuwagen ohne ESP

ESP-freie Modelle sterben auf dem Neuwagensektor glücklicherweise aus. Die Defizite betreffen, wenn man Nischenmodelle einmal außer acht lässt, insbesondere Chevrolet und Lada.

- Chevrolet: Aveo, Lacetti, Matiz, Nubira
- Dacia Logan, Logan MCV, Sandero
- Daihatsu: Copen (Roadster)
- Fiat Strada (Pick Up)
- Ford Ranger (Pick Up)
- Isuzu D-MAX (Pick Up)
- Lada 1117, 1118, 1119, 2170, 2172, Niva
- Land Rover Defender
- Lotus Elise, Europa S, Evora, Exige (Roadster)
- Mazda BT-50
- Morgan 4/4, Aero, Plus4, (Roadster)
- Nissan Navara, NP300, Patrol (Pick Up)
- Opel Combo (Hochdach-Kombi)
- Suzuki Jimny (kleiner Geländewagen)
- Toyota Hiace (Kleinbus/Kasten)

Modellübersicht:

Gebrauchtwagen mit ESP in der Kleinwagen -und unteren Mittelklasse

Nicht ohne mein ESP! Allzu schwer ist diese Anforderung selbst in der Kleinwagen -und unteren Mittelklasse nicht zu erfüllen. Man muss nur wissen, wie man auf dem Gebrauchtwagenmarkt gezielt sucht. Um das zu erleichtern, hat der ADAC eine Übersicht sämtlicher ursprünglich mit ESP lieferbaren Neuwagen (Serie oder Aufpreis) erstellt. Die Liste geht von Baujahr 2000 (vorher gab es keinen nennenswerten ESP-Modelle) bis 2004 und umfasst die Kleinwagen - sowie die untere Mittelklasse. Naheliegend, dass man unter Umständen mehr Geld anlegen muss, als ursprünglich geplant - es gibt aber kaum einen "Aufschlag" der sich so positiv auszahlt wie auf diesem Sektor!

Wir haben unter www.adac.de/Tests/Autotest/ zusammengestellt, ab wann die genannten Modelle mit ESP lieferbar waren, ob es serienmäßig war oder Aufpreis kostete und wie viel Geld man im Mittel für ein Auto des beispielhaft ausgewählten Baujahres anlegen muss.