



FR IT

Anmelden →

Der TCS

[DER TCS](#) [KONTAKT](#) [GESCHÄFTSSTELLEN](#) [SEKTIONEN](#) [PRESSE](#) [POLITIK](#) [SITEMAP](#) [VERKEHRSINFO](#) [MEIN KONTO](#) [SHOP](#)

HOME

[MITGLIEDERVORTEILE](#)[VERSICHERUNGEN](#)[ASSISTANCE](#)[REISEN & FREIZEIT](#)[AUTO-MOTO](#)[KURSE](#)[SICHERHEIT](#)

DER TCS

SUCHE:

Mitglied werden

[TCS - TOURING-ZEITUNG - CLUB UND MITGLIED](#)

Wir über uns

[Schleuderschutz nach Programm](#)

Politik

Touring-Zeitung

Mensch und Mobilität

Test und Technik

Freizeit und Reisen

» Club und Mitglied

CampCar

Österreich-Spezial

Archiv

Redaktion

Touring Shop

Wettbewerb

Presse

Sektionen

Geschäftsstellen

Jobs



Foto: Martin Michel Mäder

Touring, 17/2008

Obschon Schleudern zu den Hauptunfallgründen zählt, haben viele Fahrzeuge kein Fahrerassistenzsystem wie das ESP. Eine vom TCS getragene europäische Kampagne soll dies ändern.

Schleudern gehört mit einem Anteil von rund einem Viertel zu den Hauptunfallursachen. Gemäss internationalen Unfallstudien hätten 30 bis 50 Prozent der tödlich verlaufenen Alleinunfälle mit einem elektronischen Schleuderschutz, wie das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), vermieden werden können. ESP ist wie das Antiblockiersystem ABS ein so genanntes Assistenzsystem, das den Fahrer unterstützt. Beim ABS wird bei einer Vollbremsung das Blockieren der Räder verhindert und das Fahrzeug bleibt lenkbar. Beim ESP werden bei drohendem Schleudern einzelne Räder gezielt abgebremst, so dass sich das Fahrzeug stabilisiert. Beide Systeme basieren auf Sensoren, die etwa an den Rädern die Raddrehzahlen messen oder über die Querschleunigung des Wagens informieren.

### Lücken schliessen

Mit dem 1978 lancierten elektronischen ABS sind heute weltweit über drei Viertel der Neufahrzeuge ausgerüstet. Das ebenfalls von Bosch entwickelte und 1995 in Serie gegangene ESP ist seltener. Zwar ist weltweit knapp jedes dritte Neufahrzeug mit ESP bestückt, und 2007 hatten in Europa erstmals 50 Prozent der neu zugelassenen Personenwagen den Schleuderschutz, doch es gibt noch Lücken. Dürtig ist der ESP-Anteil bei Klein- und Kleinstwagen. Autos, die oft Neulenker mit wenig Fahrpraxis fahren. «Es ist Besorgnis erregend, dass die meisten der Fahrzeuge ohne ESP junge Menschen lenken, die den Schleuderschutz am stärksten bräuchten», sagt Anton van Zanten. Er war bei Bosch der ESP-Chefentwickler. Das Problem wurde auch auf europäischer Ebene erkannt. So lancierte man unter dem Patronat der EU-Kommission sowie der FIA, dem internationalen Dachverband der Autoclubs, eine Kampagne zur Förderung von ESP. Auch ist ein Gesetz geplant, das EU-weit von 2012 an bei neu zugelassenen Modellen und ab 2014 bei allen Neufahrzeugen ESP vorschreibt.

### Information tut Not

Das Engagement zur Förderung der Verbreitung des ESP unterstützt auch der Touring Club Schweiz. So organisierte der TCS Mitte August im Verkehrssicherheitszentrum Stockental ein Fachseminar mit dem Titel "ESP für alle!". Handlungsbedarf in Sachen Aufklärung sieht auch Andreas Burgener, Direktor des Auto-Importeure-Verbands auto-schweiz: "Es ist wichtig, dass angesichts der dominierenden Öko-Debatte das Thema Sicherheit im Verkaufsgespräch beim Händler nicht zu stark ins Abseits gedrängt wird." Wichtig sind Kenntnisse zum Schleuderschutz ESP aber nicht nur für den einzelnen Lenker, sondern etwa auch für Flottenbesitzer. Schliesslich bedeuten für sie weniger Unfälle geringere Kosten. Für Yves Soland, Flottenmanager beim Baudienstleistungs-Konzern Implenia, ist es darum unabdingbar, dass die Implenia-Fahrzeuge ESP haben. "Wir wollen zum einen die Fahrer unserer 1200 Fahrzeuge bestmöglich schützen. Zum anderen bezahlt man bei geleasteten Fahrzeugen tiefere Raten, weil mit ESP der Wiederverkaufswert grösser ist", erklärt Yves Soland. Den Vorteil des höheren Erlöses beim Verkauf hat man natürlich auch als Eigentümer des Flottenfahrzeugs.

### Positiv für Versicherung

Dass das elektronische Stabilitätsprogramm Unfälle zu vermeiden hilft, sollte auch für eine Versicherung interessant sein. Schliesslich sind sie es, die bei Unfällen zahlen. Sie sollten an einer grossen Verbreitung des Assistenzsystems starkes Interesse haben.

Wären tiefere Versicherungsprämien für Fahrzeuge mit ESP ein Anreiz? Laut André Dutli, Leiter Leistungszentrum bei den Basler Versicherungen, war diese Idee ein Thema, doch sie wäre nicht praktikabel: "Eine korrekte Erfassung dieser Fahrzeuge liesse sich kaum realisieren und in den Rapporten der Polizei fehlen Hinweise auf das Vorhandensein von ESP in den Unfallfahrzeugen." Immerhin könnten die Versicherungsnehmer ohne Schadenereignis dank sicheren Fahrzeugen von attraktiven Bonus-Stufen profitieren, was die Prämie sinken lasse.

Versicherungsfachmann Dutli kam im Verkehrssicherheitszentrum Stockental auf einen weiteren Aspekt zu sprechen: Wie stark verleitet ESP zu risikoreichem Fahren? Geschah dieser oder jener Unfall gerade wegen ESP weil sich der Fahrer in falscher Sicherheit wähnte und sich zu viel zumutete? Die Relevanz dieser Fragen bestätigte am TCS-Event auch der Zürcher Fahrlehrer André Spörndli. "Es besteht die Gefahr, dass sich ein Lenker auf diese Assistenzsysteme sorglos verlässt und den erweiterten Grenzbereich bis es kritisch wird auslotet." Nach Spörndli darf mit Blick auf den technischen Fortschritt die Ausbildung nicht vernachlässigt werden. Für Daniel Baumann von der Abteilung Verkehrssicherheit des TCS ist deshalb die Geschwindigkeit auch mit ESP immer an die Rahmenbedingungen wie Strassenverlauf oder Wetter anzupassen. "Wer den Sicherheitsgewinn mit aggressiverer Fahrweise zunichte macht, legt ein unentschuldigbares Fehlverhalten an den Tag", findet der TCS-Experte. Fahrerassistenz ja, ein Freibrief für Verkehrsrowdys nein.

ESP- und weitere Fahrtrainings unter [www.tcs.ch](http://www.tcs.ch) (Rubrik: Kurse > Test & Training). Technische Informationen: [www.bosch.com](http://www.bosch.com), [www.esafetyaware.eu](http://www.esafetyaware.eu)

### **Mit Sicherheit die Grenzen erfahren**

Assistenzsysteme können laut Experten dazu verleiten, dass ungeübte Fahrer den Grenzbereich ausloten und sich überfordern. Wie aber fühlt sich ein unkontrollierbar werdendes Fahrzeug an? Diese Erkenntnis kann in den Verkehrssicherheits- und Fahrtrainingszentren von Test & Training TCS gewonnen werden. In sicherem Rahmen und unter Anleitung fachkundiger Instruktoren. Mit neun Hektaren Fläche das grösste Verkehrssicherheitszentrum der Schweiz ist jenes von Betzholz bei Hinwil (ZH). Das zweite Zentrum des TCS nebst Stockental bei Niederstocken (BE) feierte unlängst sein 5-Jahr-Jubiläum. Lernen durch erleben.

Text: Martin Michel Mäder