



01.07.2013

## DER KLEINE IST GANZ SICHER

Die Sicherheit im Fahrzeugsegment der Kleinwagen wird immer wieder heiß diskutiert. Dennoch: Die Anzahl der Kleinwagen auf deutschen Straßen steigt. Damit rückt auch die Frage der Fahrzeugsicherheit immer stärker in den Fokus. Mit der Markteinführung des VW up! haben die Wolfsburger ein Kleinwagen-Modell entwickelt, bei dem es keine Abstriche bei der Sicherheit geben sollte. Eine aktuelle Testreihe des Allianz Zentrum für Technik (AZT) in Ismaning bei München belegt: Dies ist wohl gelungen.

### NACH VIER REPARATUREN IMMER NOCH SICHER

Die Experten in München haben den VW up! vier Mal gecrasht, um die Fahrzeugsicherheit zu testen. Ein roter VW up! wurde im AZT mit 8, 12, 15 und 20 km/h frontseitig gegen eine starre Barriere gefahren. Nach jedem Crash wurde das Fahrzeug jeweils in der institutseigenen Werkstatt nach Herstellervorgaben mit Volkswagen-Originalteilen fachgerecht instand gesetzt. Schließlich wurde nach den vier reparierten Vorschäden bei Volkswagen ein High-Speed-Crashtest im Frontbereich nach EuroNCAP-Bedingung mit 64 km/h durchgeführt — und das Ergebnis mit dem eines Neufahrzeugs verglichen. Das Resultat: „Ein fachgerecht reparierter Kleinwagen ist auch nach einem Strukturschaden so sicher und reparaturfreundlich wie ein Neufahrzeug“, fasst Rolf Bergmann, Experte für Fahrzeugsicherheit bei Volkswagen zusammen.

Voraussetzung dafür ist natürlich, dass sich Werkstätten an die Herstellervorgaben halten und Ersatzteile in Qualität der Originalteile verwenden.

## **STEIGEN DIE REPARATURKOSTEN?**

Die Fahrzeughersteller sind gefordert, geprüfte Reparaturverfahren und Reparaturleitfäden für jedes Modell ab Markteinführung bereitzustellen und allen Karosserie- und Lackierbetrieben zugänglich zu machen. „Bei fachgerechter Reparatur bleibt die Sicherheit von Fahrzeugen auch nach mittelschweren Schäden in vollem Umfang erhalten“, betont Dr. Christoph Lauterwasser, Leiter des Allianz Zentrum für Technik.

Außerdem konnte in den Tests gezeigt werden, dass die Kosten für die Reparatur auch nach vorhergegangenem Längsträgerersatz nicht steigen - vergleicht man sie mit den Kosten für die Reparatur eines beschädigten Neuwagens. Klar ist dagegen, dass der Schadenumfang und die entsprechenden Aufwendungen für eine Reparatur deutlich von der Aufprallgeschwindigkeit abhängen. Ab einer Geschwindigkeit von 15 km/h entstehen am Fahrzeug Strukturschäden, die wegen der erforderlichen Karosseriearbeiten den Preis für die Instandsetzung exponentiell ansteigen lassen.

## **WENIGER UNFÄLLE DURCH NOTBREMSSYSTEME**

Das City-Notbremssystem, das VW für den up! anbietet, ist ein weiterer Punkt, der deutlich zur Sicherheit des Kleinwagens beiträgt. Für knapp 600 € kann der Bremsassistent zusätzlich beim Kauf des Fahrzeug bestellt werden. Im Wesentlichen greift das System auf bestehende Aggregate der Serienausstattung zurück. Zusätzlich wird unterhalb des Spiegels an der Frontscheibe ein Laser eingebaut, der den vorderen Fahrbereich des Fahrzeugs vermisst. Das System ist bei Geschwindigkeiten unterhalb von 30 km/h aktiv und bringt den up! selbstständig zum Stehen, wenn der Abstand zu einem Hindernis zu klein wird und der Fahrer nicht reagiert.

Notbremssysteme können einen Auffahrunfall ganz verhindern oder wenigstens die Aufprallgeschwindigkeit deutlich vermindern. Der Insassenschutz und das Risiko von Verletzungen der Halswirbelsäule werden dadurch wesentlich reduziert. Im gleichen Maße verkleinert sich der Schadenumfang am Fahrzeug. „Langfristig müssen sich Werkstätten wohl darauf einstellen, dass es weniger Unfallschäden an Fahrzeugen geben wird“, prognostiziert Dr. Lauterwasser. Doch eine flächendeckende Ausstattung mit solchen Systemen wird noch dauern. Zur Erinnerung: „Das EPS wurde 1997 eingeführt und auf deutschen Straßen sind derzeit gerademal 60 Prozent aller Fahrzeuge ausgerüstet“, erklärt Dr. Lauterwasser.

## **WAS BEDEUTET DIE ENTWICKLUNG FÜR K&L-BETRIEBE?**

Sicher ist: Auf Dauer werden durch Fahrerassistenzsysteme gerade Bagatellschäden abnehmen und Unfälle ganz vermieden. Gleichzeitig wird es jedoch weniger Totalschäden geben, die dann reparierbar werden. Ob sich diese These für die Betriebe rechnet? Das kann heute keiner sagen, spürbar werden die Auswirkungen der neuen Systeme auf die Werkstattausrüstung erst in den nächsten Jahren. Schon jetzt sollten sich die Karosserie- und Reparaturbetriebe jedoch mit der Technik vertraut machen. Know-how für Elektronik wird auch im K&L-Betrieb ein Mega-Thema.

Andreas Löffler