

Autofahrer suchen die Sterne –NCAP, ein politisches Instrument?

Welch eine Katastrophe. Der neue VW Golf erreichte nach dem ersten Verbraucher-Crashtest nur vier von fünf möglichen Sternen. Ein gutes Ergebnis bedeutet für VW aber höhere Absatzzahlen. Die Wolfsburger installierten daraufhin noch einen Seat Belt Reminder, der den Fahrer per Piepton zum Gurtanlegen auffordert. Damit war der fünfte Stern geschafft. Für VW sicherlich ein Imagegewinn, für die Allgemeinheit ein Sicherheitsgewinn, für den Golf-Käufer, der sich immer anschnallt ein Verlust. Denn heutzutage liegt die Gurtanlegequote bei etwa 95 %, ein Reminder ist somit für fast alle Autofahrer ein überflüssiges Detail, das sie mitbezahlen müssen.



Schon seit Jahren kritisieren Experten die Praktiken des Prüfinstituts Euro-NCAP (European New Car Assessment Programme). Ursprünglich sollte der Crashtest mit seinen Punkten und Sternen dem Autofahrer als Ratgeber beim Autokauf dienen. Mittlerweile wandelt sich der Verbraucherratgeber immer

mehr zum politischen Instrument: Die EU-Kommission unterstützt Euro-NCAP finanziell und forciert im Gegenzug den Einbau von Systemen, deren Nutzen für Autofahrer nicht immer nachvollziehbar ist. Andre Seeck, Experte für Fahrzeugsicherheit bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die die deutschen Interessen bei NCAP vertritt: „Schon heute verschärft Euro-NCAP relativ kurzfristig die Anforderungen, selbst in laufende Testreihen greifen die Prüfer ein“. Den Automobilherstellern fehlen damit verlässliche Vorgaben, den Autofahrern bleibt letztlich nur der



zweifelhafte Blick zu den Sternen.

Automodelle, die die Crashtest-Vorgaben nicht erfüllen, verlieren Punkte. Dies führt zu absurden Praktiken, wie beim Knieschutz. Selbst wenn der Dummy beim Crashtest keine kritischen Werte anzeigt, können zwei Punkte abgezogen werden, wenn die Prüfsingenieure ein Verletzungspotenzial am Knie vermuten. Da die Investitionen für einen optimalen Knieschutz aber recht aufwändig sind,

verzichten einige Automobilhersteller auf hoch komplizierte und teure Lösungen, kalkulieren statt dessen einen Punktabzug ein. Der Autofahrer muss im Crashfall möglicherweise dafür „bezahlen“. „Damit wird ein wichtiger Mechanismus des Verbraucherschutzes außer Kraft gesetzt“, erklärt Andre Seeck.

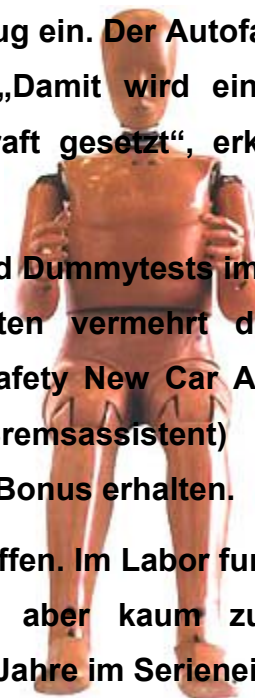
Seit 1997 wird die Passive Sicherheit mit Crash- und Dummytests immer weiter verfeinert, derzeit widmen sich die Technokraten vermehrt der aktiven Sicherheit, dem so genannten PNCAP (Primary Safety New Car Assessment Programme): Neufahrzeuge mit ABS, BAS (Bremsassistent) oder ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) sollen einen Bonus erhalten.

Wie und was bewertet werden soll, ist noch völlig offen. Im Labor funktionieren solche Systeme gut, aus der Praxis gibt es aber kaum zuverlässige Untersuchungen. So ist ESP mittlerweile etwa acht Jahre im Serieneinsatz, jetzt

liegen erste Studien über dessen Nutzen vor. So ist auch Pim van der Jagt, verantwortlich bei Ford weltweit für Fahrzeugdynamik, skeptisch: „Euro-NCAP unterschätzt die Umsetzung der geplanten Testmethoden.“ Denn die geplanten ESP-Tests erfassen vor allem den technischen Systemumfang, vom Steuermodul bis zu den Sensoren, die ESP komplex und teuer machen. Einige Automobilhersteller wollen sich die hohen Investitionen sparen und bezeichnen ein System schon als ESP, wenn es ABS nutzt, links und rechts den Bremsdruck unterschiedlich aufbaut, um dann

das Fahrzeug in kritischen Situationen zu stabilisieren – ohne teure Elektronik. „Wenn Euro-NCAP Punkte für ESP vergibt, um die Fahrzeugsicherheit zu erhöhen, dann sollten nur komplette und ausgereifte Systeme die Punkte erhalten“, fordert Fahrwerkspezialist Pim van der Jagt. Die vorgeschlagenen Tests sollen aber nur bewerten: Hat das Fahrzeug ESP oder nicht?

Die geplanten PNCAP-Tests könnten für Autofahrer sogar gegenläufige Auswirkungen haben, beispielsweise beim „Bremsen in der Kurve“. Während für sportlich ambitionierte Fahrer, die ihren Wagen beim Bremsen mit der Lenkung stabilisieren, in Kurven ein kurzer Bremsweg wichtiger ist, steht für



unerfahrene bei einem Bremsmanöver in der Kurve vor allem eine gute Fahrzeugstabilität im Vordergrund – bei längerem Bremsweg. Was soll also für einen künftigen Kurven-Bremstest gelten: möglichst kurzer Bremsweg oder eine möglichst hohe Stabilität des Fahrzeugs? Sicherheitsexperte Andre Seeck: „Fasst man die unterschiedlichen Bewertungskriterien einfach zusammen, erreicht man letztlich eine konstruktive Fahrzeugauslegung, die als ideal für alle Autofahrer dargestellt wird, und möglichst viele Punkte bringt“. Die Vorteile liegen bei der Industrie, der Autofahrer muss auf Agilität verzichten und erhält ein Einheitsauto.

„Der NCAP-Test ist auf dem falschen Weg“, kritisiert Mercedes-Chef Jürgen Hubbert. Denn die Kompatibilität – der Unfallverlauf beim Zusammenprall



zweier unterschiedlich schwerer Fahrzeuge – werde nicht genügend berücksichtigt. So bezahlte auch die E-Klasse ihre bewusste Auslegung auf Partnerschutz mit dem verwehrt fünften Stern.

Ein global ausgerichteter Hersteller wie Mercedes zieht bei europäischen Crashtest gegenüber regionalen Anbietern wie Renault den Kürzeren: Die Franzosen, die nicht in die USA exportieren, konstruieren ihre Autos präzise nach den Wünschen von Euro-NCAP. Dies brachte für den Renault stolze fünf Sterne. Die dann direkt auf alle Karosserievarianten übertragen werden.

**„Fahrzeuge von Mercedes unterliegen den Crash-Bestimmungen in Europa, Amerika und Asien“, klagt Hubbert, „die teilweise völlig unterschiedlich sind.“
Wie gut seine E-Klasse wirklich ist? Hubbert: „Addieren wir die Wertungen weltweit erreichen wir sogar 19 Sterne“.**

Solche Rechnungen interessieren die Kunden wenig. Viele Autofahrer sind unaufgeklärte Verbraucher. Eine Umfrage von Ford ergab, dass Autofahrer häufig Testergebnisse mit vier Sternen als suspekt ansehen, fünf Sterne werden von ihnen gar abgelehnt. Denn das kennen sie aus dem Urlaub: Je mehr Sterne ein Hotel oder Restaurant hat, um so teurer ist es.

Mitglieder des Konsortiums

Ursprünglich gehörten zu „EURO“ nur England und Schweden, mittlerweile sind auch Deutschland, die Niederlande Frankreich und Spanien Mitglieder, genauso wie der Dachverband der Automobilhersteller (FIA), Automobilclubs wie der ADAC und Verbraucherverbände wie die Stiftung Warentest. Derzeit sind zehn EU-Staaten oder Konsumentenverbände Mitglied in dem Konsortium. Die politische Lobby in Brüssel machte das Euro-NCAP innerhalb von wenigen Jahren zum Crash-Standard in Europa. Jedes Mitglied zahlt jährlich etwa 29.000 Euro für Verwaltungsaufgaben an die Organisation und muss nochmals mindestens 120.000 Euro für die Crashtests eines Automodells hinblättern.

Euro-NCAP plant für die Zukunft

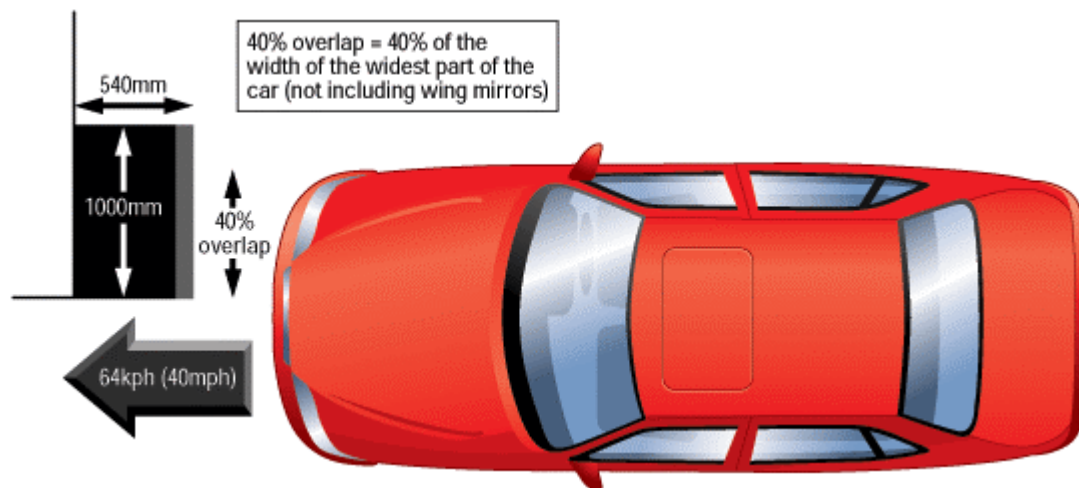
In einer Roadmap plant das Konsortium für die nächsten zwei Jahre Tests zur Vermeidung von Whiplash-Verletzungen, die hohe Folgekosten als HWS-Syndrom verursachen können. Bis 2010 will Euro-NCAP Crashtest-Resultate aus unterschiedlichen Fahrzeugsegmenten vergleichbar machen. Bis 2014 sollen Pkw so konstruiert sein, dass sie im Crashfall den Unterfahrschutz schwerer Nutzfahrzeuge optimal „nutzen“ können. Ein zusätzlicher Test für Cabrios – Rollover-Gefahr - soll eng mit den amerikanischen

Sicherheitsbehörden entwickelt werden. Damit könnte man dann auch einen weiteren Schritt zu dem vielfach diskutiertem World-NCAP schaffen.

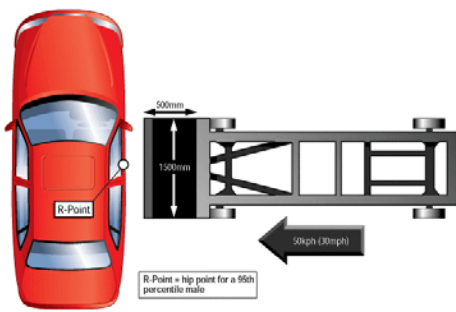
Euro-NCAP als politisches Instrument

Mit welcher Intensität die Brüsseler Eurokraten auf Euro-NCAP einwirken, zeigen deren Statements und Programme. Im Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit (bis 2010 soll die Zahl der Unfallopfer halbiert werden) bekennt die Kommission offen, dass sie Euro-NCAP finanziell unterstützt und sich an technischen Entscheidungen beteiligt. „Das NCAP-Institut zieht die Gesetzesvorhaben um etwa fünf Jahre vor“, heißt es im offiziellen Papier der EU. Einige Mitglieder ziehen mit: Ein Staat beispielsweise erwägt Steuererleichterungen für Neufahrzeuge mit integriertem Seat Belt Reminder.

Euro-NCAP testet Insassensicherheit, Fußgängerschutz und Kinderschutz



Insassensicherheit - Euro-NCAP vergibt derzeit maximal 37 Punkte und bis zu fünf Sterne für die Insassensicherheit in einem Frontal- und in einem Seitenaufprall-Crashtest. Bis zu 16 Punkte sind beim Frontalaufpralltest (Offset-Crash) erreichbar, wenn das Fahrzeug mit 64 km/h und einer Überdeckung von 40% der Fahrzeugbreite gegen eine deformierbare Aluminiumwaben-Barriere fährt.

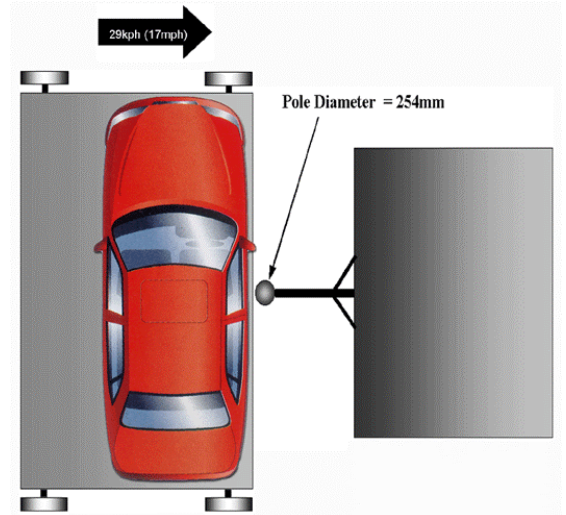


Maximal 16 Punkte gibt es beim Seitenaufprall, dem rechtwinkligen Aufprall mit 50 km/h auf eine ein Meter hohe fahrbare Barriere.

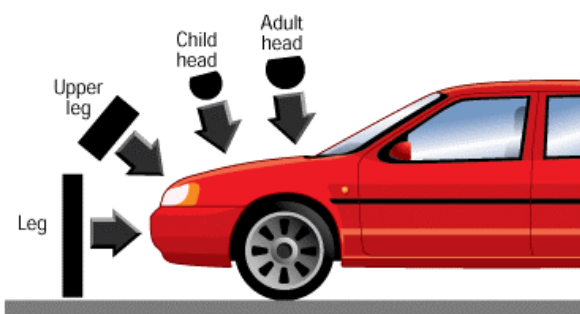
Optional können beim Seitenaufprall zwei weitere Punkte für ein spezielles Schutzsystem (Kopf- oder Seitenairbag) vergeben werden, das den Fahrer beim seitlichen Kopfanprall schützt.

Dabei prallt das Fahrzeug seitlich mit 29 km/h gegen einen Pfahl (Durchmesser 25,4 cm).

Drei Punkte erhalten Fahrzeuge mit Seat Belt Reminder.



Fußgängerschutz



Euro-NCAP prüft den Fußgängerschutz in einem eigenen Rating und bewertet ihn mit maximal vier Sternen. Dazu werden verschiedene Prüfkörper (Impaktoren), die Körperteile darstellen sollen, gegen die Fahrzeugfront geschossen.

Kinderschutz - Im Segment Kinderschutz (bis zu fünf Sternen) überprüft Euro-NCAP Kindersitze auf ihre Sicherheit bei einem Unfall. Dummies werden dazu beim Frontal- und Seitencrash im Fond im Sitz angeschnallt und biomechanischen Tests unterzogen.