



Medienmitteilung

Vernier/Ostermundigen, 12. August 2025

Gefährliche Rückwärtsmanöver: Rückfahr-Notbremsassistenten im Test

Assistenzsysteme zum Parkieren und Rückwärtsfahren können schwere Unfälle und Sachschäden vermeiden, indem sie Fahrerinnen und Fahrer warnen oder eine Vollbremsung einleiten. Der TCS hat Rückfahr-Notbremsassistenten von acht Fahrzeugmodellen getestet und festgestellt, der Fahrzeugpreis spielt bei der Qualität keine Rolle und alle getesteten Systeme gehen über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus.

Seit Juli 2024 sind eine ganze Reihe von Fahrassistenzsysteme für alle neuen Personenwagen obligatorisch. Beim Rückwärtsfahren sind es Parkpiepser oder eine Rückfahrkamera, jedoch kein Notbremsassistent. Dabei gilt schlechte Rundumsicht als eine der Ursachen für Rangierunfälle. Nicht nur Sachschäden, sogar schwere Unfälle lassen sich mit den Systemen vermeiden. Besonders ältere Menschen können schon durch eine langsame Kollision und einen nachfolgenden Sturz zu Boden schwere Verletzungen erleiden.

Nicht immer serienmässige Ausstattung

Der Test zeigt auf, was heutige Systeme bereits leisten und die Möglichkeiten der fortgeschrittenen Sensortechnik wie Radar und Kamera. Bei der Fahrzeugwahl wurden Modelle mit hohem Suchvolumen unterschiedlicher Hersteller ausgewählt. Getestet wurden die drei Kategorien «Fussgänger», «statische Hindernisse» und «ausparken» in unterschiedlichen Szenarien.

Bei sechs der acht getesteten Modelle gehört der Rückfahr-Notbremsassistent beim Neuwagenkauf in der Schweiz zur serienmässigen Ausstattung: BMW X3, VW Tiguan, Volvo EX30 Ultra, Mercedes E220, Hyundai Ioniq 5 sowie BYD Seal (Querverkehrserkennung, jedoch kein Rückfahr-Notbremsassistent). Als Option ist das System bei den beiden Modellen Ford Puma und Renault 5 erhältlich.

Zwei Modelle überzeugen weniger

Vier Modelle erreichen eine Performance von 100 Prozent, der BMW X3, Ford Puma (das preisgünstigste dieser vier Fahrzeuge), Volvo EX 30 Ultra und VW Tiguan erkennen sehr zuverlässig Hindernisse und Verkehrsteilnehmer. Der VW Tiguan bremst zwar sicher, aber unangenehm hart.

Auch der Hyundai Ioniq 5 erkennt und bremst rückwärts mit 4 km/h zuverlässig bei allen Kategorien. Zudem wird die FahrerIn oder der Fahrer durch die Vibration des Lenkrades gewarnt, wenn sich das Fahrzeug einem Hindernis nähert. Bei Rückwärtsfahrt mit 8 km/h erkennt das Fahrzeug den Bobbycar Dummy hingegen nicht. Der Mercedes E220 erkennt und bremst zuverlässig auf Hindernisse und andere Verkehrsteilnehmer, ausser den Bobbycar Dummy.

Der BYD Seal bremst nur bei kreuzendem Verkehr. Der Renault 5 verzichtet auf einen Bremsengriff bei kreuzenden Verkehrsteilnehmern, sondern warnt mit Piepstönen und zeigt an aus welcher Richtung das Hindernis daherkommt. Der Renault 5 hat von allen getesteten Fahrzeugen die wenigste schlechte Fahrersicht auf das hintere Nahfeld.

Gesamthaft kann festgehalten werden, dass alle getesteten Systeme über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen.

Investition lohnt sich

Nicht immer ist eine Vollversion bestellbar. Der TCS empfiehlt jedoch, sich vor dem Kauf über den Rückfahr-Notbremsassistenten zu informieren und falls erhältlich in den Mehrpreis zu investieren, falls das Angebot noch nicht serienmässig ist. Auch wenn Falschbremsungen und unerwünschte Eingriffe bei schmalen Ausfahrten oder Büschen mit diesen Systemen durchaus auftreten können, überwiegt doch klar deren Nutzen durch Schadensminderung und das Vermeiden von Unfällen. Die Preise bewegen sich ab 650 bis rund 1'400 Franken.



Die Resultate im Überblick

Modell	Gesamtergebnis	Fussgänger	Hindernisse stehend	Ausparken	Serie oder Option
Gewichtung		50%	20%	30%	
BMW X3	100%	100%	100%	100%	Serie
Volvo EX30 Ultra	100%	100%	100%	100%	Serie
Ford Puma	100%	100%	100%	100%	Option
VW Tiguan	100%	100%	100%	100%	Serie
Hyundai Ioniq 5 N-Line	97,6%	100%	88%	100%	Serie
Mercedes E220	90%	100%	50%	100%	Serie
BYD Seal	51,5%	33%	25%	100%	Serie
Renault R5	48,5%	67%	75%	0%	Option

TCS-Bewertung

	Hervorragend	100%
	Sehr empfehlenswert	90%–99%
	Empfehlenswert	70%–89%
	Bedingt empfehlenswert	40%–69%
	Nicht empfehlenswert	<40%

© 2025 Touring Club Schweiz

Der Test wurde in Zusammenarbeit mit dem deutschen Partnerclub ADAC realisiert.

Kontakt

Vanessa Flack, Mediensprecherin TCS
Tel. 058 827 34 41 | vanessa.flack@tcs.ch
pressetcs.ch | [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/tcs/)

Touring Club Schweiz – immer an meiner Seite.

Seit seiner Gründung 1896 in Genf steht der Touring Club Schweiz im Dienst der Schweizer Bevölkerung. Er engagiert sich für Sicherheit, Nachhaltigkeit und Selbstbestimmung in der persönlichen Mobilität, politisch wie auch gesellschaftlich. Mit über 2000 Mitarbeitenden und 23 regionalen Sektionen bietet der grösste Mobilitätsclub der Schweiz seinen über 1,6 Millionen Mitgliedern eine breite Palette von Dienstleistungen rund um Mobilität, Gesundheit und Freizeitaktivitäten an. Alle 70 Sekunden erfolgt eine Hilfeleistung. 200 Patrouilleure sind jährlich mit etwa 361'000 Einsätzen auf Schweizer Strassen unterwegs und ermöglichen in mehr als 80 % der Fälle eine sofortige Weiterfahrt. Die ETI-Zentrale organisiert jährlich etwa 63'000 Hilfeleistungen, darunter 3500 medizinische Abklärungen und über 1300 Repatriierungen. TCS Ambulance ist der grösste private Akteur für Rettungsdienst und Krankentransport in der Schweiz mit 400 Mitarbeitenden, 22 Logistikbasen und rund 45'000 Einsätzen pro Jahr. Die Rechtsschutz-Büros bearbeiten 52'000 Fälle und geben rund 10'000 Rechtsauskünfte. Seit 1908 setzt sich der TCS für die Verkehrssicherheit in der Schweiz ein, indem er Lehrmittel, Sensibilisierungs- und Präventionskampagnen entwickelt, Mobilitätsinfrastrukturen testet und Behörden berät. Der TCS verteilt jedes Jahr rund 115'000 Leuchtgürtel und 90'000 Leuchtwesten an Kinder, damit auch ihre Mobilität sicher ist. 42'000 Teilnehmende zur Aus- und Weiterbildung zählen die Fahrzentren in allen Kategorien von Fahrzeugen jährlich. Mit 32 Plätzen und rund 900'000 Logiernächten ist der TCS auch der grösste Campinganbieter der Schweiz. Die Mobilitätsakademie des TCS beforscht und gestaltet die Transformationen im Verkehr, wie die vertikale Mobilität der Drohnen oder die geteilte Mobilität, etwa mit den 400 elektrischen Lastenvelos «carvelo» und 43'000 Nutzenden. Der TCS ist Mitunterzeichner der Roadmap Elektromobilität 2025.