

Crashtest Peugeot 308 gegen Ford Fiesta



Der TCS überprüfte anhand von zwei ähnlich schweren Fahrzeugen die Sicherheit beim Crashtest gegeneinander und verglich sie mit den bereits durchgeführten Einzeltest. Das Resultat: Die Verletzungen der Insassen würden bei einem realen Unfall höher ausfallen. Dies ist vor allem auf die unterschiedlichen Strukturen der Unfallgegner zurückzuführen.

Fahrzeuge von heute haben zwar eine bessere Sicherheit im Vergleich zu früher. Doch was passiert, wenn die ideale Knautschzone knapp verfehlt wird oder ein grosses gegen ein kleines Fahrzeug prallt? Beim Crashtest traten der Peugeots 308 gegen den Ford

Fiesta an, die stellvertretend für andere Fahrzeugmarken und -modelle ausgewählt wurden. Dabei fiel das Resultat ernüchternd aus. Schnitten die beiden Fahrzeuge doch beim Euro NCAP-Crashtest überdurchschnittlich gut ab, so würden die Insassen beim Crashtest Fahrzeug gegen Fahrzeug speziell im Brust- und Beinbereich stärker verletzt werden.

Bei beiden Fahrzeugen ist das Verletzungsrisiko also höher als beim Crashtest gegen eine feste Barriere (Bestandteil des Euro NCAP-Crashtests), obwohl der Gewichtsunterschied weniger als 200 kg beträgt. Dies zeigt, dass die vorgesehene Crashstruktur

verfehlt und die auftretenden Kräfte an Stellen des Fahrzeugs geleitet wurden, die nicht für diese Last ausgelegt sind. Verbesserungen in der Fahrzeugstruktur sind daher gefragt, vor allem im Bereich der Frontstrukturen (geometrische Anpassungen), der Knautschzonen, die sich über die ganze Fahrzeugbreite verteilen sollten und der Steifigkeit der Frontpartien. Letzteres ist beispielsweise beim Crash von einem Kleinwagen gegen einen Geländewagen wichtig, was der Test eines schwergewichtigen Audi Q7 gegen einen viel leichteren Fiat 500 deutlich gezeigt hat (Medienmitteilung vom 24. Juli 2008).

Im Test prallten der Ford und der Peugeot mit einer Geschwindigkeit von 56 km/h sowie mit 40% der Fahrzeugbreite aufeinander. Untersucht wurde das Verletzungsrisiko der Insassen und die Kräfteverteilung beim Aufprall.

Fazit

Die Fahrzeugsicherheit aktueller Modelle ist auf hohem Niveau angelangt, doch bei Crashtests Fahrzeug gegen Fahrzeug werden Schwächen deutlich. Der TCS wird auch in Zukunft dafür einsetzen, dass die Sicherheit auf den Strassen erhöht werden kann. Konkret kann dies über ein neues Crashverfahren geschehen, das die Struktur des Fahrzeuges mitbeurteilt.

Beispiel von unterschiedlichen Fronstrukturen



Das Bild links zeigt eine Frontstruktur, die nicht weit nach aussen reicht und nur auf einer einzigen Höhe Kräfte aufnehmen kann. Diejenige auf der linken Seite ist für eine gute Kompatibilität optimiert, weil sie sich viel besser am Unfallgegner abstützen kann.