

## US-Versicherungsinstitut legt die Latte beim Crashtest höher

**Das Insurance Institute für Highway Safety (IIHS) hat mal wieder einen neuen Test aufgelegt, dieses Mal einen Crashtest, bei dem das Auto mit 64 km/h auf einen Pfahl geschossen wird, der 25 Prozent der Frontpartie abdeckt. Die ersten elf dieser Tests mit Modellen aus 2012 führten nur bei drei Personenwagen zu Ergebnissen, die für das IIHS zufriedenstellend waren.**

Die Erwartungen erfüllten der Acura TL, der Volvo S60 und der Infinity G. Vier Autos verhielten sich ausreichend gut: der Acura TSX, die BMW 3er, der Lincoln MKZ und der Volkswagen CC. Die Ergebnisse der Mercedes-Benz C-Klasse, des Lexus IS 250, des Audi A4 und des Lexus ES 350 wertete die IIHS als mangelhaft. Das Institut erwartet noch schlechtere Werte, wenn in einem nächsten Durchgang sogenannte Non-Luxury-Cars, also Fahrzeuge aus niedrigeren Preisklassen, auf den Prüfstand kommen.

Das Institut stellte mit den neuen Crashtest-Kriterien fest, dass bei Unfällen, bei denen das Fahrzeug nicht mittig auf das Hindernis trifft, unter Umständen die Seiten-Airbags zu langsam öffnen, um die Passagiere optimal zu schützen. Außerdem hätten sich beim Crash Gurte zu weit abgespult, so dass die Crashtest-Dummies auf harte Flächen aufschlagen konnten. Beim VW CC sei die Tür beim Crash komplett abgeschert worden.

Mercedes-Benz wies in seinem Statement darauf hin, dass IIHS die C-Klasse bisher als vorbildlich hingestellt habe (Top Safety Pick). Außerdem gingen die Testkriterien von einem außergewöhnlich schweren Szenario aus. Als führendes Unternehmen in der Automobilsicherheit habe man wenig Vertrauen in einen Test, der das nicht berücksichtige. Toyota hat sich den Schuh dagegen angezogen und geänderte Konstruktionen für neue Modelle zugesagt.

Um nicht auch in Zukunft die eigene Top-Safety-Pick-Bewertung mit dem neuen Test abzuwerten, will die IIHS die Kriterien für das kommende Jahr anpassen. Da das IIHS im amerikanischen Markt eine bedeutende Rolle spielt, wird den Hersteller letztlich nichts übrig bleiben, als auch die IIHS-Vorstellungen für einen Crashtest noch zu erfüllen. Das

Institut beharrt darauf, die Kriterien seien das Ergebnis der Auswertung von Frontalunfällen, bei denen in den USA jährlich rund 10 000 Menschen sterben.

Das IIHS hat sich in der Vergangenheit einige spektakuläre Fehleinschätzungen geleistet. So hatte das Institut ABS als gefährlich gebrandmarkt. Wer ABS in einer kritischen Situation einsetze, gefährde sich und andere, weil das System den Fahrer in die Lage versetze, in den Gegenverkehr zu fahren. Das IIHS von der Nützlichkeit von ABS und später von ESP zu überzeugen, kostete die Beteiligten viel Zeit unter anderem auch deshalb, weil die Institution immer noch zunächst auf die Vermeidung von Unfallfolgen und nicht die Vermeidung von Unfällen setzt. (ampnet/Sm)