

---

## Im Rückspiegel: Seit 30 Jahren immer wieder vor die Wand gefahren

In Deutschland hat sich die Zahl der getöteten Pkw-Insassen in den vergangenen 30 Jahren um zwei Drittel reduziert, von 4655 (vor der Wiedervereinigung) auf 1531. „Die Crashtests des ADAC als aktive Verbraucherschutz- und Aufklärungsarbeit haben einen wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung“, so der ADAC Vizepräsident für Technik, Thomas Burkhardt. Der erste Crashtest des Clubs fand im März 1987 statt. Das Auto, das im Dienst der Sicherheit damals noch mit 48 km/h gegen die Wand fuhr, war ein Toyota Lite ACE.

Aus den Crashtests des Clubs oder nahestehenden Organisationen erhalten die Hersteller wichtige Hinweise für die Verbesserung ihrer Produkte. Außerdem informieren der ADAC wie das europäische New Car Assessment Program (Euro NCAP) die Autobesitzer und -käufer über etwaige Sicherheitslücken. Wirksame Sicherheitssysteme werden durch die Testarbeit zum Standard. So zum Beispiel Airbags, die bis heute gesetzlich nicht vorgeschrieben sind. Dennoch gehören sie zur Serienausstattung aller Autos. Denn ohne Airbag sind Pkw, zumindest in Europa, unverkäuflich.

Seit Beginn der Testarbeiten im Jahr 2000 war der Seitencrash Teil des Testarrangements. 2013 wurde er schließlich gesetzlicher Standard bei der Produktzulassung. Der versetzte Frontalaufprall sowie der Pfahlaufprall waren weitere Meilensteine der erfolgreichen Crashgeschichte. Die Analyse von Unfalldaten bei Zusammenstößen von großen und kleinen Autos wurde durch sogenannte Kompatibilitätscrashes vorangetrieben und zum europäischen Standard gemacht. Neue Maßstäbe setzte der Club auch beim Kindersitztest.

Die umfangreichen Entwicklungen im Rahmen von Crashtests werden beim Zusammenprall eines Golf II aus den 80er Jahren mit seinem jüngeren Bruder, dem Golf VII sichtbar. Im Gegensatz zum älteren Golf bleibt beim Golf VII die Fahrgastzelle stabil. Das Lenkrad dringt weit weniger in die Fahrgastzelle ein. Zudem verringern Airbags und Gurtstraffer das Verletzungsrisiko. Im Unterschied zu seinem Vorgänger verformt sich der Fußraum beim Golf VII nicht.

Die Crashtest-Geschichte wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Derzeit bereiten die Experten des ADAC im Technikzentrum in Landsberg vertiefte Untersuchungen zu Brustverletzungen vor. Hierzu wurde eigens in eine neue Dummy-Generation investiert, die in Kürze ihren Dienst antreten wird. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



ADAC-Crashtest groß gegen klein: Audi Q7 gegen Fiat 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ADAC

---