



# VERSICHERER FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ

Die von Versicherungen getragene Organisation IIHS prüft in den USA die Sicherheit von Fahrzeugen. Mit C-IASI gibt es in China nun ein Pendant. Beide stellten auf der Safety Week in Würzburg ihre aktuellen Programme vor – ein Überblick.

- VON SVEN PRAWITZ -

**D**as Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) wurde im Jahr 1959 gegründet und führt unabhängig von US NCAP Fahrzeugtests zur aktiven und passiven Sicherheit durch. Die Organisation wird von amerikanischen Versicherungen finanziert und hat das Ziel, die Zahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren.

Matthew Brumbelow, Senior Research Engineer am IIHS, präsentierte auf der Safety Week Mitte Mai in Würzburg die Bewertung von aktiven und passiven

Sicherheitsfunktionen. Für die Auswertung von Unfällen stehen dem IIHS „jeden Monat Millionen von Datenpunkte“ zur Verfügung. „Weil wir von Versicherungsunternehmen finanziert werden, haben wir Zugriff auf deren Unfallstatistik“, nennt Brumbelow einen Vorteil des Sponsorings.

Aus der Statistik geht hervor, dass durch den Einsatz von Kollisionswarnern die Schadensersatzansprüche sowohl bei Blechschäden (-8 %) als auch bei Personenschäden (-13 %) deutlich zurückgehen. Kombiniert

mit einem automatischen Notbremssystem fallen die Zahlen noch respektabler aus (-12 bzw. -21%). Am größten ist der Effekt beim Rückfahrnotbremsassistenten: Mit diesem Produkt wird laut IIHS-Statistik die Zahl der Kollisionen um etwa zwölf Prozent reduziert. Die Schadensumme, für die die Versicherungswirtschaft aufkommen muss, sinkt damit um rund 25 Prozent.

Bei Fahrzeugen des Modelljahres 2013 gibt es noch 142 Modelle, die kein Frühwarnsystem für einen Frontalaufprall im Ange-



Das IIHS misst die Ausleuchtung der Straße mittels Sensoren, die 25 Zentimeter über dem Boden angebracht sind.

bot haben. Bei den 2018er Modellen sind es nur noch 21 ohne entsprechende Option – dafür erhielten 114 Fahrzeuge die IIHS-Superior-Auszeichnung für ein besonders effektives System.

Mit einer großen Marktdurchdringung ist dennoch vorerst nicht zu rechnen. Brumbelow: „Wir erwarten, dass im Jahr 2027 50 Prozent aller Fahrzeuge auf der Straße mit einem Kollisionswarner ausgestattet sind.“ Bis 2034 sollen es 81 Prozent sein.

Seit Kurzem bewertet das IIHS die Funktion von Frontscheinwerfern: „Das ist unsere neueste Bewertung in der Kategorie aktive Sicherheit“, sagt Matthew Brumbelow. Die Fahrzeuge durchlaufen drei Tests: Gefahren wird durch zwei Kurven (150 Meter Radius mit 64 km/h und 250 Meter Radius mit 80 km/h) sowie auf einer Geraden. Die Messpunkte für die Ausleuchtung liegen jeweils 25 Zentimeter über dem Boden am Straßenrand und der Fahrbahnmitte. In 110 cm Höhe wird auf der Gegenfahrbahn die Blendung der Scheinwerfer gemessen. Alle Versuche werden mit Abblend- und Fernlicht durchgeführt.

Vom Modelljahr 2018 haben zehn Prozent der getesteten Fahrzeuge die Bewertung „Gut“ erhalten, 26 Prozent bekamen ein „Akzeptabel“.

Das chinesische Pendant zum IIHS ist der C-IASI – China Insurance Automotive Safety Index. Wei Xu, Director Vehicle Safety Technology Center des China Automotive Engineering Research Institute (Caeri), stellte die Organisation vor, die vom Caeri und vom CIRI Automobile Technology Institute getragen wird – beratend steht zudem die Insurance Association of China zur Seite.

Für die Jahre 2017 und 2016 habe man 24 Prozent der verfügbaren Fahrzeuge getestet. Erste Ergebnisse des C-IASI waren beispielsweise, dass bei 9 von 26 Modellen der Airbag bei Frontalzusammenstößen

bei weniger als 15 km/h auslöst. Bei solchen niedrigen Geschwindigkeiten sei dies nicht notwendig und verursache unnötige Ersatzteil- und Werkstattkosten – Wei gibt im Schnitt 10.856 RMB (etwa 1.433 Euro) an.

Weiter habe das C-IASI festgestellt, dass internationale Fahrzeugmodelle für den chinesischen Markt eine schlechtere passive Sicherheit erhalten. Beim Seitenaufprall erhalten nur 13 Prozent der getesteten Fahrzeuge die höchste Bewertung, beim

IIHS in den USA sind es hingegen 100 Prozent. Beim Small-Overlap-Test schneiden nur sieben Prozent gut ab (46 Prozent beim IIHS).

Im September werden die Ergebnisse von zehn weiteren Fahrzeugtests bekanntgegeben. Darüber hinaus möchte das C-IASI seine Modellabdeckung sukzessive erweitern: Ein Ziel ist zum Beispiel, alle neuen Modelle in China zu testen und somit die Markenabdeckung zu erhöhen. <



## Der nächste Schritt im Displayspiegel

Die neue Generation des Full Display Mirrors® (FDM®) von Gentex macht die Verknüpfung unterschiedlicher digitaler Bildverarbeitungssysteme jetzt noch einfacher. Und bietet jede Menge Vorteile für jeden Fahrzeugtyp:

- » Optimale Sicht nach hinten dank des hochauflösenden Panoramadisplays. Auch bei schlechtem Wetter.
- » Erweitertes Sichtfeld statt totem Winkel durch das Multi-Kamera-System.
- » Die Hybridtechnologie lässt den Fahrer zwischen dem Display und dem konventionellen Spiegel wählen. Je nach Situation und Präferenz.
- » Bild-im-Bild-Modus, Turn-by-Turn-Navigation und die Rückfahrkamera sind nur ein paar Beispiele für ergänzende Fahrerassistenzfunktionen im FDM.

**GENTEX**  
CORPORATION

Today's Features » Tomorrow's Technology  
[gentextech.com](http://gentextech.com)