



Gespannt schauen die Teilnehmer der Safety Week 2019 in Richtung Bühne.

Bild: Natalie Golowko/Carhs.Training

# Den Entwicklern vergeht das Lachen

350 Experten der Automobilindustrie informieren sich auf der Safety Week über aktuelle Themen der Fahrzeugsicherheit. Die Verbraucherschützer bauen ihren Anforderungskatalog beständig aus. Bei der passiven Sicherheit sorgte ein neuer Crashtest für Missmut in der Branche.

- VON SVEN PRAWITZ -

**D**ie Vorträge von Andre Seeck, Leiter der Abteilung Fahrzeugtechnik bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, sind feste Programmpunkte auf der Safety Week. In der Session „Safety Update“ stellt Seeck regelmäßig die neuen Tests von Euro NCAP, China NCAP und Japan NCAP (New Car Assessment Program) vor. Besonderes Augenmerk legt Seeck dabei auf den europäischen Verbraucherschutz, wo er im Board of Directors des Euro NCAP die

Bundesrepublik Deutschland vertritt. Die Mitglieder des Boards legen den Bedarf für neue Test fest.

In den vergangenen Monaten sorgte vor allem der neue Kompatibilitätstest für kontroverse Diskussionen. Vereinfacht treffen dabei in einem Crashtest ein großes Auto, zum Beispiel ein SUV, und ein Kleinwagen frontal aufeinander. Der Test soll zeigen, wie stark die Insassen des kleinen Fahrzeugs in Mitleidenschaft gezogen werden. Langfris-

tig erhoffen sich Seeck und das Euro-NCAP-Gremium einen besseren Schutz für Fahrer und Mitfahrer kleiner Pkws. Vor Begeisterung über diesen neuen Crashtest ließ Andre Seeck auf der Bühne metaphorisch die Sektorkorken knallen.

Bei der Auswahl neuer Tests prüft Euro NCAP diverse Unfallstatistiken, erklärte Seeck dem Publikum. Die Arbeitsgruppen leiten aus Unfallszenarien mit vielen tödlich verunglückten Insassen entsprechende

Tests ab. Seeck verwies dabei auf die noch immer sehr hohe Zahl an Unfällen mit Todesfolge auf den Bundes- und Landstraßen in Deutschland. Hier setzt das Board of Directors an.

So wird zum Beispiel künftig der Seitenaufpralltest verschärft: Das Gewicht der mobilen Barriere erhöht sich um 100 Kilogramm auf 1.400 Kilogramm und ist damit ebenso hoch wie im Frontalcrash. Viel schwerwiegender ist die neue Geschwindigkeit, mit der die Barriere künftig seitlich auf den Pkw trifft: 60 statt 50 Kilometer pro Stunde.

### KEINE PARTY

Doch mit seiner Partylaune stand Andre Seeck auf der Safety Week relativ alleine da: Auf seine stolze Anmerkung, „nach über 20 Jahren Forschung ist Euro NCAP die erste Organisation weltweit, die eine Kompatibilitätsbewertung einführt“, folgte Stille im Plenarsaal. Eine Situation, die Kai Golowko, Leiter des Bereichs Fahrzeugsicherheit bei Bertrandt, später in seinem Vortrag aufgriff. „Ich kenne keinen, der sich megamäßig darüber freut, diesen Konflikt lösen zu müssen“, sagte Golowko zum neuen Kompatibilitätstest. Er selbst brachte seinen Ärger deutlich zum Ausdruck: „Mir vergeht das Lachen, wenn ich die ganzen Anforderungen an die passive Sicherheit sehe.“

Den immer schärferen Vorgaben in der passiven Sicherheit hält er Statistiken entgegen, wonach ein gutes Viertel der im Auto tödlich verunglückten Menschen nicht angeschnallt war – und das bei einer konstant hohen Anschnallquote in Deutschland von 98 beziehungsweise 99 Prozent für Fahrer und Beifahrer, wie Golowko in seiner Präsentation darstellte. Trotzdem resultieren daraus relativ viele Todesopfer. Golowko zitierte eine Statistik der elektronischen Unfalltypensteckkarte aus dem Jahr 2015: Demnach waren 27 Prozent aller tödlich verunglückten Fahrzeuginsassen nicht oder nicht richtig angeschnallt. Ein weiterer Grund für tödliche Unfälle sei eine zu hohe Geschwindigkeit im Moment des Aufpralls.

### VISION ZERO NICHT ERREICHBAR?

Golowko sagte: „Wenn wir einen großen Hebel suchen, müssen wir hier ansetzen.“ Zusätzlich verwies er darauf, dass mittler-

weile die Mehrheit der im Straßenverkehr verunglückten Menschen nicht im Auto unterwegs waren. Das größte Potenzial sieht Golowko daher in der aktiven Sicherheit, zum Beispiel beim automatischen Notfallbremsassistenten. Dennoch glaubt er nicht an den Erfolg der Vision Zero: „Der Weg zur Vision Zero in Europa ist noch sehr lang“, sagte er auch vor dem Hintergrund der E-Scooter, die bald auf der Straße unterwegs sein werden.

Golowko richtete abschließend einen Appell an Seeck und das NCAP-Gremium: Ginge es nach ihm, müssten die Anforderungen an die passive Sicherheit eingefroren werden. Der Zweijahresrhythmus, in dem Euro NCAP neue Kriterien aufstellt, sei zu schnell für die Zyklen der Fahrzeugentwicklung.

Dieser Wunsch wird sich zunächst nicht erfüllen. Im kommenden Jahr endet die Roadmap 2020 von Euro NCAP. Gleichzeitig startet die Roadmap 2025, die wieder im Zweijahresrhythmus viele Kriterien anpasst und neu einführt. Kommen des Jahr werden zum Beispiel der Far-Side-Test (Seitenaufprall von der Beifahrerseite) und die sogenannte Mobile Progressive Deformable Barrier für den Frontalaufprall eingeführt.

Die Roadmap 2025 führt bereits 2020 einige neue Kriterien in das Safety Rating

ein: etwa eine Fahrerüberwachung, einen modifizierten Notbremsassistenten und einen automatischen Ausweichassistenten.

Helfen kann den Entwicklern eine Vielzahl von Simulationsprogrammen. Auf der Safety Week stellte Mark Gevers, Director Business Development der Tecosim GmbH, die Möglichkeiten der Software vor. Die Software-Entwickler sehen sich mit immer größeren Modellen und einem steigenden Anspruch an die Genauigkeit der Simulationsergebnisse konfrontiert. Die Gründe dafür seien zum Beispiel die Anforderungen an die Materialeigenschaften und den Modellen zum Fehlverhalten der Werkstoffe.

Ein weiterer, immer wichtiger werdender Punkt sind die immer detailreicher dargestellten Verbindungspunkte im Fahrzeug. Diese Nahtstellen müssen für den Crashfall korrekt dargestellt werden, egal ob es sich dabei um Niet-, Schweiß- oder Klebeverbindungen handelt.

### BUDGETS VERSCHIEBEN SICH

Und noch etwas macht es für die Entwickler künftig schwieriger, die Vorgaben der Verbraucherschützer zu erfüllen. Die Elektromobilität nagt an den Budgets. Von mehreren Besuchern auf der Safety Week war zu hören, dass Mittel innerhalb der Entwicklungsabteilungen zugunsten der elektrischen Antriebstechnik verschoben werden. Ein weiterer Punkt, der für wenig Begeisterung bei den Ingenieuren sorgt. <

„Der Weg zur Vision Zero in Europa ist noch sehr lang.“

Kai Golowko, Bertrandt



Kai Golowko, Leiter Fahrzeugsicherheit bei Bertrandt, sprach auf der Safety Week über die Herausforderungen für die Entwickler von passiver Sicherheit.