

Wer hätte das gedacht? CRASHTEST GEGEN SCHLEUDERTRAUMA

Beitrag von „Thanandon“ vom 21. November 2004 um 19:43

CRASHTEST GEGEN SCHLEUDERTRAUMA

Jeder dritte Autositz fiel durch

Erstmals haben sich die Versicherer weltweit auf Teststandards für Autositze geeinigt, um Verletzungen der Halswirbelsäule zu verringern - mit ernüchternden Ergebnissen. Rund 60 Prozent der geprüften Sitze erhielten mäßige oder schlechte Bewertungen, egal ob aus der Oberklasse oder aus Kleinwagen.

Ein Drittel der 111 vom Verkehrstechnischen Institut der Deutschen Versicherer in Berlin nach dem neuen Verfahren getesteten Sitze fiel durch, rund 60 Prozent schnitten mit mäßigen oder schlechten Ergebnissen ab. Das teilte der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) in Berlin mit. Nur jeder sechste Sitz sei uneingeschränkt gut. Unter den Autositzen mit dem Urteil "schlecht" und damit durchgefallen waren Modelle aus Fahrzeugen des aktuellen Autojahres wie VW Polo, Fiat Panda, aber auch aus BMW 5er, Renault Vel Satis und Citroën C2.

"Die Ergebnisse haben uns ziemlich überrascht und zeigen erheblichen Verbesserungsbedarf", kommentiert Projektleiter Axel Malczyk laut dem "Handelsblatt" den Test. "Ob Top oder Flop kann ein Autokäufer dem Sitz leider nicht ansehen. Einfach aussehende Sitze in Kleinwagen können teilweise besser abschneiden als wuchtige Sitze in größeren Limousinen." Aus diesem Grund könne man auch keine Tipps geben, worauf Autokäufer zu achten hätten.

Schleudertraumata verursachen hohe Folgekosten

Die Situation ist typisch: Ein Auto wartet an der Ampel, ein nachfolgendes Fahrzeug fährt auf. In den Tagen darauf sind die Insassen des vorderen Autos mit einer Halskrause unterwegs - wegen leichter Verletzungen im Bereich der Halswirbelsäule (HWS). Das so genannte Schleudertrauma heilt in der Regel ohne bleibende Schmerzen aus. Doch diese Verletzungen sind lästig und kosten die Versicherungen viel Geld. Daher wird jetzt verstärkt über Möglichkeiten nachgedacht, das Schleudertrauma-Risiko zu verringern.

"Nach aktuellen Statistiken haben Auffahrunfälle einen Anteil von 22,4 Prozent an allen Unfällen mit Personenschäden", sagt Jörg Ahlgrimm, Leiter Unfallanalyse bei der Sachverständigen-Organisation Dekra in Stuttgart, der Deutschen Presseagentur. "Auffällig ist bei diesen Unfällen, dass es einen besonders hohen Anteil an leicht Verletzten gibt."

Meist bleibt es beim HWS-Schleudertrauma bei leichten Beschwerden. Insgesamt jedoch entstehen Kosten, die europaweit auf jährlich rund zehn Milliarden Euro geschätzt werden, heißt es beim Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC) in Wien.

Die Schwere der Verletzung hängt dabei stark von der Konstruktion der Autositze ab, vorrangig geht es dabei um die Kopfstütze und die Lehne. "Wichtig ist zum einen der Abstand der Kopfstütze zum Hinterkopf", erläutert Axel Malczyk. Je weiter der Kopf durch den Aufprall nach hinten geschleudert werden kann, desto größer ist die Gefahr einer HWS-Verletzung. Der nächste Punkt ist die Höhenverstellung der Kopfstütze. Kann sie nicht weit genug herausgezogen werden, besteht für größere Insassen ebenfalls eine erhöhte Verletzungsgefahr.

Schultern müssen an Lehne anliegen

Die optimale Einstellung sieht laut der Aktionsgemeinschaft gesunder Rücken (AGR) in Selsingen (Niedersachsen) so aus: "Die Oberkante der Kopfstütze und der obere Punkt des Kopfes sollten eine Linie bilden", empfiehlt Vorstandsmitglied Ulrich Strauß. "Außerdem darf der Kopf nicht an der Kopfstütze anliegen, der Abstand sollte zwei bis drei Zentimeter betragen." Der nächste wichtige Punkt ist die Lehne: Sie darf nicht zu kurz sein. Vielmehr ist es laut Strauß wichtig, dass die Schultern an der Lehne anliegen.

Im Alltag ermöglichen nicht alle Sitze die richtige Einstellung. So ergab ein Sitztest des ADAC in München, dass es beispielsweise in Kleinwagen bei den Sitzkonstruktionen nicht optimal aussieht. Bemängelt wurden unter anderem nicht verstellbare oder nicht arretierbare Kopfstützen, die außerdem noch zu nachgiebig waren. Hinzu kam teilweise eine nicht genügende Stabilität der Sitze.

Kriterien für Sitzbewertung neu entwickelt

Diese Mängel sind den Experten bekannt. Daher gab es seit einiger Zeit Aktivitäten, Testverfahren für Autositze auszuarbeiten. Eine Arbeitsgruppe von Versicherern aus Europa, Nordamerika und Australien entwickelte ein Verfahren vor, nach dem der GDV jetzt ihren Test durchführte. Der International Insurance Whiplash Prevention Group (IIWPG) ging es laut Axel Malczyk darum, Kriterien für die Sitzbewertung in Hinblick auf das Risiko leichter HWS-Verletzungen festzulegen.

Das endgültige Verfahren sieht zwei Schritte vor: zuerst die Bewertung des Sitzes an sich, ergänzt durch einen so genannten dynamischen Test auf einem Versuchsschlitten. "Dabei wird ein speziell entwickelter Dummy mit detaillierter Halswirbelsäule eingesetzt", erklärt Malczyk. Ist die Testpuppe im Sitz platziert, wird ein Heck-Aufprall mit Tempo 35 simuliert, der den Sitz-Dummy aus dem Stillstand auf etwa 16 Stundenkilometer beschleunigt. "Ziel ist, mit der Veröffentlichung der Testergebnisse die Verbraucher zu informieren, und die Autohersteller dazu zu bringen, bessere Sitze zu bauen."

Produktumstellung innerhalb eines Jahres möglich

Nach Angaben von Bernd Lorenz, stellvertretender Leiter des Referates passive Sicherheit und Biomechanik bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch Gladbach, wird dieses Verfahren aber nicht das einzige bleiben. So arbeitet auch die Organisation EuroNCAP an einem entsprechenden Test. Sie setzt sich aus Vertretern europäischer Regierungen, Automobilclubs, Verbraucherschützern und Versicherungen zusammen und hat eine Verbesserung der Fahrzeugsicherheit zum Ziel.

Ob es am Ende ein oder mehrere Prüfverfahren geben wird, ist noch nicht abzusehen. Dass die Ergebnisse der Tests aber schon bald Auswirkungen auf die Qualität der Sitze haben werden, gilt als wahrscheinlich. "Wir wissen, dass die Hersteller mit ihren Produkten vergleichsweise kurzfristig auf die Testergebnisse reagieren können, etwa binnen eines Jahres", sagt Malczyk.

Bei den PDF's sind auch SUV's dabei. Leider noch nicht der Touareg.
Trotzdem sehr interessant!



[URL=<http://www.spiegel.de/auto/werkstatt/0,1518,328527,00.html>]Quelle & Pdf's für SUV Testergnisse[/URL]