
Elektroautos schlagen sich auch im Dekra-Crashtest gut

In aktuellen Crashtests der Dekra haben zwei Serien-Elektrofahrzeuge ihr hohes Sicherheitsniveau bestätigt. Für ein gemeinsames Forschungsprojekt der Dekra-Unfallforschung und der Verkehrsunfallforschung der Universitätsmedizin Göttingen wurden im Crashtest-Center in Neumünster ein Renault Zoe und drei Nissan Leaf gecrasht. Die Kollisionen mit einem Pfahl simulierten unterschiedliche Szenarien eines Baum-Anpralls. Dabei lagen die Geschwindigkeiten weit jenseits denen, die bei Standard-Crashtests üblich sind. Fazit der Unfallforscher: Die getesteten Elektrofahrzeuge stehen vergleichbaren konventionell angetriebenen Fahrzeugen bei der Sicherheit in nichts nach.

In drei der vier Crash-Szenarien ließen die Experten Elektrofahrzeuge seitlich mit dem Pfahl kollidieren: den Renault Zoe mit 60 km/h, den Nissan Leaf (Produktionsserie 2010–2017) mit 60 und zusätzlich 75 km/h. Hinzu kam im vierten Szenario der Frontal-Anprall eines Nissan Leaf mit 84 km/h.

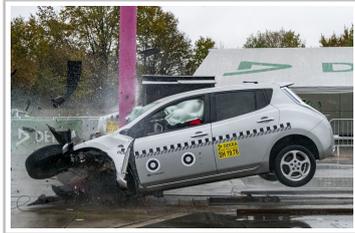
„Die Schadenbilder aus den Crashtests sind vergleichbar mit denen an konventionell angetriebenen Fahrzeugen“, so Dekra-Unfallforscher Markus Egelhaaf. „Das Hochvoltsystem der Elektrofahrzeuge wurde jeweils beim Crash zuverlässig abgeschaltet. Und trotz massiver Deformation der Antriebsbatterie kam es in keinem Fall zu einem Brand.“ Grundsätzlich, so der Experte, wäre gerade der seitliche Baumanprall bei derartigen Geschwindigkeiten kaum zu überleben. „Das gilt aber für jede Art von Pkw, ganz unabhängig von der Antriebsart. Die großen Hersteller von Serien-Elektrofahrzeugen haben es verstanden, mindestens das gleiche Sicherheitsniveau zu erreichen, das wir von Verbrennerfahrzeugen kennen.“ So haben beide getesteten Modelle auch im Euro-NCAP-Rating jeweils die maximalen fünf Sterne erreicht.

Ziel des Forschungsprojekts ist es, die Rettung von Insassen aus verunfallten Pkw zu optimieren. Deshalb wurden im Anschluss an die Crashtests jeweils Versuche gemacht, mit welchen Verfahren und mit welchen Hilfsmitteln die Rettungskräfte die Insassen am besten aus den Wracks herausholen könnten.

Da immer wieder Probleme beim Löschen brennender Antriebsbatterien genannt werden, wurde unter anderem auch ein neues Löschsystem getestet, die so genannte Löschanze. Sie kann, falls Teile einer Antriebsbatterie doch in Brand geraten sind, von der Feuerwehr direkt in das Akkugehäuse eingeschlagen werden. „Damit finden die Löscharbeiten sozusagen innerhalb der Batterie statt, um die Ausbreitung des Feuers auf weitere Batteriezellen zu stoppen“, erklärt Dekra-Unfallforscher Markus Egelhaaf. „Die ersten Erkenntnisse mit dem Verfahren sind positiv, für eine endgültige Aussage ist weitere Forschung nötig.“

Insgesamt, so das erste Fazit, können die Rettungsarbeiten mit den Mitteln der Feuerwehr ebenso schnell wie bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen erledigt werden. Auch für Ersthelfer besteht keine erhöhte Gefahr. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Dekra-Crashtest: Älterer Nissan Leaf eim frontalen Pfahlaufprall mit 85 km/h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dekra



Dekra-Crashtest: Älterer Nissan Leaf beim frontalen Pfahlaufprall mit 85 km/h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dekra



Dekra-Crashtest: Älterer Nissan Leaf beim seitlichen Pfahlanprall mit 75 km/h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dekra