

## ADAC macht Sicherheitsdefizite auf der Beifahrerseite aus

**Bei seitlichen Kollisionen zeigen sich bei den meisten Fahrzeugen Sicherheitsdefizite für die Insassen auf der gegenüberliegenden Seite des Aufpralls. Das haben aktuelle Tests des ADAC ergeben. Laut Automobilclub besteht bei solchen Zusammenstößen die Gefahr, dass der Fahrer beim Aufprall seitlich aus dem Gurt rutscht. Die aktuellen Airbags seien für diesen Belastungsfall nicht ausgelegt. Sie lösen zwar aus, bieten aber keinen Schutz. Die Folge sind erhebliche Verletzungen im Kopf-, Brust-, Hüft- und Beckenbereich durch Aufschlagen auf Armaturen, Türverkleidung und Sitzteilen - wegen geringer Innenraumbreiten vor allem ein Problem von Kleinwagen. Im schlimmsten Fall prallen Fahrer und Beifahrer sogar zusammen und verletzen sich gegenseitig.**

Auswertungen der ADAC-Unfallforschung haben ergeben, dass bei jedem dritten schweren seitlichen Unfall die Kollision auf der Beifahrerseite stattfindet. Aktuell sind die Sicherungssysteme wie Gurt und Airbag jedoch hauptsächlich auf optimalen Schutz bei Crashes auf der Fahrerseite ausgerichtet. Nach Einschätzung des Automobilclubs könnten Verletzungen schon durch einfache Maßnahmen wie die Aktivierung von Gurtstraffern auf den vorderen Sitzen beim Seitencrash erheblich abgemildert werden. Die Insassen bleiben so auch beim Seitencrash an den Sitz gebunden, eine seitliche Verlagerung des Körpers wird minimiert und der mögliche Kontakt mit dem Beifahrer und Teilen des Innenraums verhindert. In vielen Fällen hat auch eine erhöhte Mittelkonsole einen entscheidenden Einfluss auf die Schwere der Unfallfolgen. Letztere, weil sie den Brustbereich stützt und somit die gefährliche Körperverschiebung vermeidet. Mittelkonsolen mit integrierten Airbags könnten in Zukunft verhindern, dass der Fahrer bei einem Seitencrash gegen den Beifahrersitz oder -Beifahrer prallt.

Für den Seitenaufpralltest wurden zwei Modelle der Kompaktklasse (gängige Variante) und ein Roadster (hohe Mittelkonsole) ausgewählt. Untersucht wurden in unterschiedlichen Unfallkonstellationen die Auswirkungen auf die Insassen, wenn ein 1,3 Tonnen schwerer Barrierewagen mit 50 km/h und 65 km/h in die Beifahrerseite prallt.

Der ADAC hat die bei den Tests aufgetretenen Sicherheitsdefizite bereits im europäischen Crashkonsortium Euro NCAP thematisiert. Die Erkenntnisse könnten in vier Jahren in dessen Verbraucherschutzprogramm einfließen. (ampnet/jri)

## Bilder zum Artikel

---



ADAC-Crashtest an der Beifahrerseite.

---





ADAC-Crashtest an der Beifahrerseite.



ADAC-Crashtest an der Beifahrerseite.



ADAC-Crashtest an der Beifahrerseite.

---



ADAC-Crashtest an der Beifahrerseite.

---





ADAC-Crashtest an der Beifahrerseite.

---