

lastauto omnibus

Sonderdruck
aus Heft Nr. 8/75
August 1975
Stuttgart
Postfach 1042

**Sicherheit
bei VW-
Transportern:
Überzeugende
Crash-Tests**

**Lkw auf
Orientkurs:
Jede Fahrt
kann die
letzte sein**



**Kombinierte
Hand-/
Fußschaltung
für Telma**

**Pro und
kontra
Liberali-
sierung im
Transport-
gewerbe**

Test: Der neue VW LT Schnellstarter

**Ceat-Reifen
in Deutschland:
Geschäfte mit
Großkunden**

**Die neuen
Preis-
empfehlungen
aus
Verladersicht**

**Experiment
Fast-Null-
Tarif
gescheitert**



Es geschieht zumeist in Bruchteilen von Sekunden, wird von abschreckenden Geräuschen zerknautschten Blechs und splitternden Glases begleitet und läßt sich nur schwer und ungenau durch das menschliche Auge verfolgen. Ein Auffahrunfall! Im Versuch werden Hochgeschwindigkeitskameras eingesetzt, um den Ablauf eines Aufpralls, eines Crashes, in den einzelnen Phasen exakt festzuhalten. – VW demonstrierte kürzlich, wie crashsicher die Transporter sind.



Frontlenker-Fahrzeugen haftet der tief im Bewußtsein vieler Autofahrer verwurzelte Makel an, den Wageninsassen im Fahrerhaus bei Frontalzusammenstößen nicht den nötigen Schutz zu bieten. Das leichtfertig gefällte Pauschalurteil lautet oft: im Frontlenker ist man mehr gefährdet als in einem Fahrzeug mit schützendem Vorbau.

Diese diskriminierende Auffassung mag in der Vergangenheit einmal berechtigt gewesen sein. Heute ist sie ein alter Zopf, mit dem sich die Hersteller von Frontlenkern gewiß noch einige Zeit herumzuschlagen haben, denn Sicherheit läßt sich gerade bei dieser Fahrzeugkonzeption nur schwer sichtbar machen. Allein Beweise vermögen zu überzeugen.

Diese Aufgabe hatte sich kürzlich das Volkswagenwerk gestellt. In überzeugenden Crashtests mit dem VW-Transporter demonstrierten die sicherheitsbewußten Volkswagen-Konstrukteure glaubhaft, daß ihr Frontlenker viel mehr Sicherheit bei Auffahrunfällen bietet als allgemein angenommen wird, daß er in puncto passiver Sicherheit viel besser ist als sein Ruf.

Vor der Kulisse interessierter Zuschauer von Funk, Fernsehen und Presse liefen zwei typische Crashtests ab, die gleichermaßen zugunsten des VW-Transporters ausfielen und neben einer leicht ondulierten Wagenfront im Fahrerhaus so gut wie keine Veränderungen erkennen ließen. Auch im Fußraum nicht, der zumeist als besonders gefährdet angesehen wird.

Im ersten Test prallte ein VW-Transporter mit einer Geschwindigkeit von annähernd 50 km/h – das ist das in US-Sicherheitsvorschriften festgelegte Tempo für Crashtestversuche – frontal auf eine Leitplanke auf. Dabei schob sich der Stoßbalken mit dem Deformationselement dahinter unter die Leitplanke, die Wucht des Aufpralls wurde von der Karosseriezone darüber aufgefangen. Ergebnis: Die Leitplanke wurde aus ihrer Verankerung herausgerissen und verformte sich zu einem großen runden Bogen. Fingerdicke Befestigungsschrauben wurden glatt abgeschert.

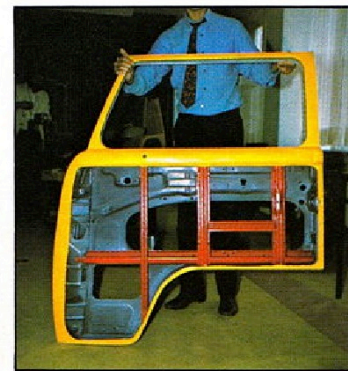
Der VW-Transporter handelte sich bei dem Aufprall eine gleichmäßig verformte „Schnauze“, Glasbruch an beiden Scheinwerfern und im Innern einen Anriß des senkrechten Luftschatztes einschließlich einer gelösten Verklebung auf der Beifahrerseite ein. Eine Veränderung im Fußraum war nicht zu registrieren, beide Türen ließen sich öffnen und einwandfrei wieder schließen. Der Nachweis hinreichender Stabilität der Karosserie im Bereich oberhalb des Deformationselements war erbracht. Die Umsetzung der Bewegungsenergie in Verformungsarbeit ging zu Lasten der Leitplanke. Ein beruhigendes Gefühl für jeden Fahrer eines VW-Transporters, so meinen wir (siehe Kopfbild).

Beim zweiten Crash waren ein Pkw und wieder ein VW-Transporter die Versuchsobjekte. Der Personenwagen in Gestalt eines



Transporter im Crashtest

Sicherheitspreis



K 70 war abgestellt, der Transporter prallte abermals mit Tempo 50 auf das ruhende Hindernis. Im Alltag auf der Straße entspricht diese Versuchsanordnung einem Auffahrunfall bei einem Verkehrsstau. Wie die beiden Unfallkandidaten den Schaden überstanden, zeigt das Großfoto deutlich. Der Crash spricht für beide VW-Konstruktionen; dem Transporter bescheinigt er in hohem Maß passive

Sicherheit durch steife, energieabsorbierende Ausbildung des Fahrzeugbuchs, und am K 70 bleibt die Fahrgastzelle so gut wie unberührt, während das Heck als energieumwandelndes Bauteil die Knautschzone verkörpert. Der VW-Transporter entpuppte sich bei diesem Versuch als der Stärkere, an ihm gab es lediglich gebrochene Scheinwerferscheiben und eine leicht verbeulte Bugpar-

Linke Seite: Der neue LT nach einem Crashtest. Leichte Verkürzung des Fußraumes, aber keine Gefahr für die Wageninsassen. – Links: Deformationselement, Lenkung mit Knickstrebe und Verstärkungen in den Türen ähnlich wie beim Typ 2. Hinter dem Deformationselement energieaufnehmende Pralltöpfe. – Kopfbild und oben: Leicht verbeult aber ohne Gefahr für die Insassen überstanden die Transporter beide Aufprallversuche.

tie zu beklagen. Keine Verkürzung im Fußraum, keine akute Gefahr für Wageninsassen, denn bekanntlich resultieren oft leichte Verletzungen von Autofahrern, die in Unfälle verwickelt sind, aus der Tatsache, daß sie die Sitzgurte nicht angelegt haben, und zwar

vornehmlich bei Karambolagen aus kleinen Geschwindigkeiten. Die Empfehlung der Sicherheitsexperten heißt deswegen auch: stets Sitzgurte anlegen. Mit seinen Sicherheitseinbauten wie Deformationselement, Kastenprofilen, Türverstärkungen und Lenkung mit Knickstrebe rangiert der VW-Transporter vom Standpunkt der passiven Sicherheit zwischen Pkw und Lkw. Er ist stabiler als ein Pkw und konstruktiv mit so viel Verformungsreserven ausgestattet, daß angegurterte Insassen den Aufprall des Fahrzeugs bis Tempo 50 km/h auf eine feste Betonwand überstehen können. Er ist der einzige Transporter, der die US-Sicherheitsvorschriften erfüllt. Die mit dem Typ 2 in den zurückliegenden Jahren gewonnenen Erkenntnisse haben analog auch für den neuen LT Gültigkeit. Einen Preis für aktive und passive Sicherheit verdienen beide VW-Transporter.

