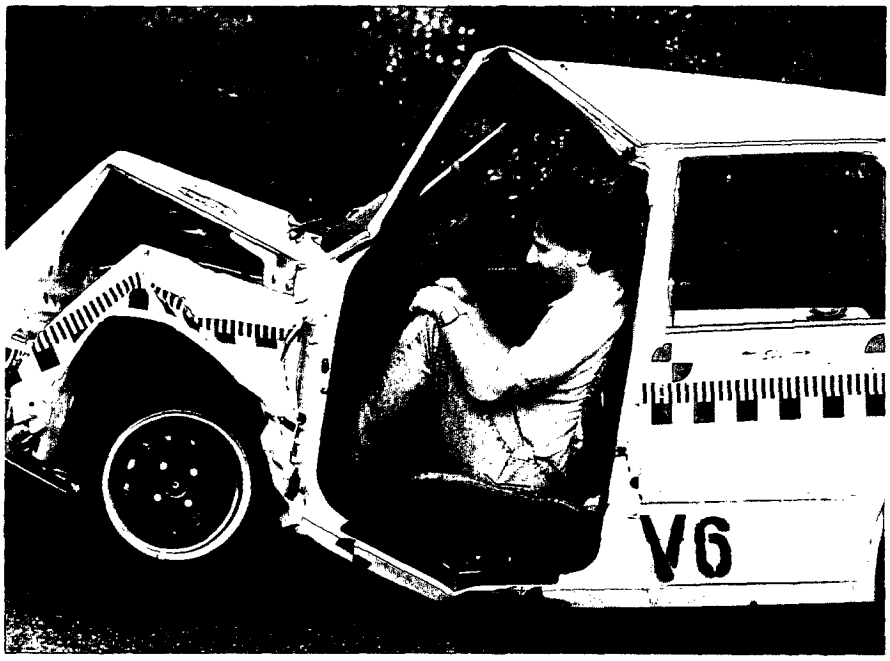
Automobile

Krach um Crash

Aufprallteste des ADAC mit Kompaktautos erbrachten beunruhigende Ergebnisse.

Der Mann im roten Polohemd hockte mit hochgezogenen Knien im Autowrack. Das Lenkrad berührte seine Lippen. Die zusammengequetschte Fahrgastzelle, von den Technikern „Überlebensraum" genannt, war auf ein augenscheinlich lebensbedrohliches Minimum geschrumpft.



Ford Escort im ADAC-Crash-Test*: „Möchten Sie drinsitzen?"

„Möchten Sie hier drinsitzen?" lautete die Schlagzeile über dem großaufgemachten Farbbild. Als der Ford Escort beim Aufpralltest des ADAC mit 50 km/h gegen die Barriere fuhr, hatten seelenlose Testpuppen und nicht der Typ mit dem Polohemd im Auto gesessen. Wohl zu seinem Glück: „Die Insassenzelle des Ford Escort", meldeten die Tester in den 9 460 950 Exemplaren ihrer *ADAC motorwelt*, „brach zusammen wie ein Kartenhaus."

Daß ihr Brot-und-Butter-Auto Escort bei einem Aufprall-Vergleich von sechs Kompaktautos zum Schlußlicht wurde, verdarb den Ford-Managern eine Premierenfeier. Mit einem Aufwand von rund 2,5 Milliarden Mark hatten sie einen neuen Ford Escort samt einer kaum noch überschaubaren Anzahl von Varianten entwickelt und auf Testfahrten der internationalen Motorpresse vorgeführt. Sie präsentierten ein kreuzbraves Auto, dem sogleich anzusehen war, daß die Techniker und Designer jedwedes Experiment vermieden hatten, das dem Allerweltsgeschmack zuwiderlaufen könnte.

Zwar hatte der ADAC kein Probeauto des neuen Escort-Typs (dessen Verkauf am 4. Oktober beginnt) zerschellen lassen. Zerbröseln mußte, wie in der Klub-Zeitschrift detailliert geschildert, ein Escort der alten Serie, die binnen zehn Jahren in über acht Millionen Exemplaren gebaut und vor kurzem zugunsten des Nachfolgers eingestellt worden war. Aber war nicht zu befürchten, daß die im Test ermittelte mangelhafte Aufprallsicherheit auch die neue Generation befrachten würde?

Der Test, unbezweifelbar korrekt auf der Crash-Anlage des TÜV Rheinland ausgeführt, war für Ford wahrhaftig ein Fiasko. Im Wettstreit mit dem Toyota Corolla Compact 1.3 XLI, dem Opel Kadett LS 1.4i, dem Renault 19 TR 1.4, dem VW Golf CL 1.3 und dem Fiat Tipo 1400, lauter Fünftürern wie der Escort, waren der Escort und der Fiat durchgefallen. Bezeichnete der ADAC den Zustand des Tipo nach dem Test als „Schrotthaufen", so war der – einst wie auch der Tipo zu Europas „Auto des Jahres" gekürte – Escort augenscheinlich in einer noch schlechteren Verfassung.

Wohl konnte bei beiden Verlierern laut ADAC „von Sicherheitszelle keine Rede sein". Doch beim Escort war der „Überlebensraum" am meisten komprimiert, hatte sich die vordere Dachsäule um 18 Zentimeter nach rückwärts verschoben, noch fünf Zentimeter weiter als beim Unglücks-Kumpan Tipo. Eine „Rekordmarke" des ADAC-Crash-Tests erlangte der Escort, als gemessen wurde, wie tief das Lenkrad in den Innenraum eingedrungen war – horizontal um 23, vertikal um 25 Zentimeter.

Am schlimmsten aber wirkte, daß nach dem ADAC-Bericht Ford-Techniker beim Anblick des Escort-Wracks kleinlaut einräumten, der Escort sei zuvor „noch nie" in der Art wie nun beim Autoklub geprüft worden. „Man hatte sich halt an das gehalten", so der ADAC, „was der Gesetzgeber verlangte."

Was der Gesetzgeber verlangt, ist vor dem Hintergrund jahrzehntelangen öffentlichen Lamentierens über Knautschzonen mit „definierter Verformung" überraschend wenig. Wer Autos baut und sie nach den USA, dem größten aller Automärkte, exportieren möchte, orientiert sich hinsichtlich der Aufprallsicherheit an einem fast 20 Jahre alten „Sicherheitsstandard" der US-Bundesbehörde für Verkehrssicherheit.

Der Standard schreibt vor, daß bei einem Aufprall auf ein massives Hindernis im 30-Meilen-Tempo (48 km/h) die Lenksäule allerhöchstens um 12,7 Zentimeter in den Fahrgastraum eindringen darf. Diese Eigenschaft muß bei der Typprüfung durch einen Test nachgewiesen werden, bei dem das Auto frontal aufprallt, mit der ganzen Bugfläche.

Seltsam mutet an, daß die Deutschen, denen die besten Autos der Welt zugeschrieben werden, mitnichten zu jenen acht europäischen Ländern zählen, die einen derartigen Aufpralltest verlangen. Dabei halten gerade die Deutschen die geltende Vorschrift schon für längst nicht mehr ausreichend.

Als erste hatten die Experten von Mercedes-Benz festgestellt, daß Amerikas Aufpralltest dem wirklichen Unfallgeschehen nur unvollkommen entsprach. Aus den Analysen echter Unfälle, mit deren systematischer Untersuchung die Stuttgarter Sicherheits-Pioniere schon 1969 begonnen hatten, erfuhren sie, daß die Autos bei Frontalkollisionen meist nicht „vierkant" aufeinanderprallen, wie es der US-Test simuliert, sondern viel häufiger seitlich versetzt, und zwar meist nach links. Zum selben Ergebnis kamen auch die Ingenieure des Verbandes der Versicherungsgesellschaften.

Daher erweiterten die Mercedes-Ingenieure ihre internen Crash-Verfahren von 1978 an um zusätzliche „Offset-Crash-Tests", bei denen die Autos versetzt auf das Hindernis prallten, anfangs mit 45, später mit 50 und seit geraumer Zeit gar mit 55 km/h Geschwindigkeit.

Weil die Aufprallenergien auf eine viel kleinere Fläche trafen, verliefen die Tests dramatischer. Dabei schlug auch für manch honoriges Fremdfabrikat die Stunde der Wahrheit, wenn sich Merce-

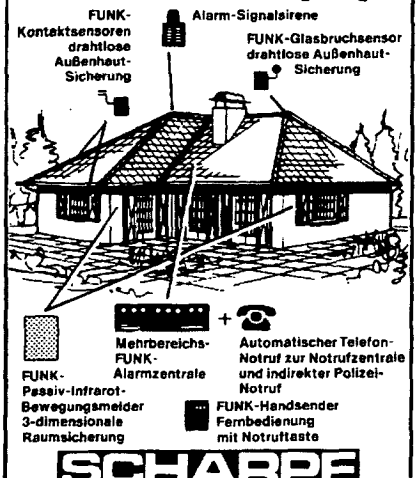
* Foto aus der *ADAC motorwelt*.

Deutschlands meistgekaufte drahtlose Alarmanlage



SCHARPF-FUNKALARM

- **Keine aufwendige Montage.**
- **Steckdosenanschluß genügt.**



SCHARPF DRAHTLOSE ALARMSYSTEME

SCHARPF Alarmsysteme
Am Siebenstein 2 · 6072 Dreieich
Tel. (06103) 62061 · Telex 414326
Telefax (06103) 66052

Sicherheitscoupon

Schicken Sie mir bitte Ihre kostenlose Scharpf-Funkalarm-Info-Mappe

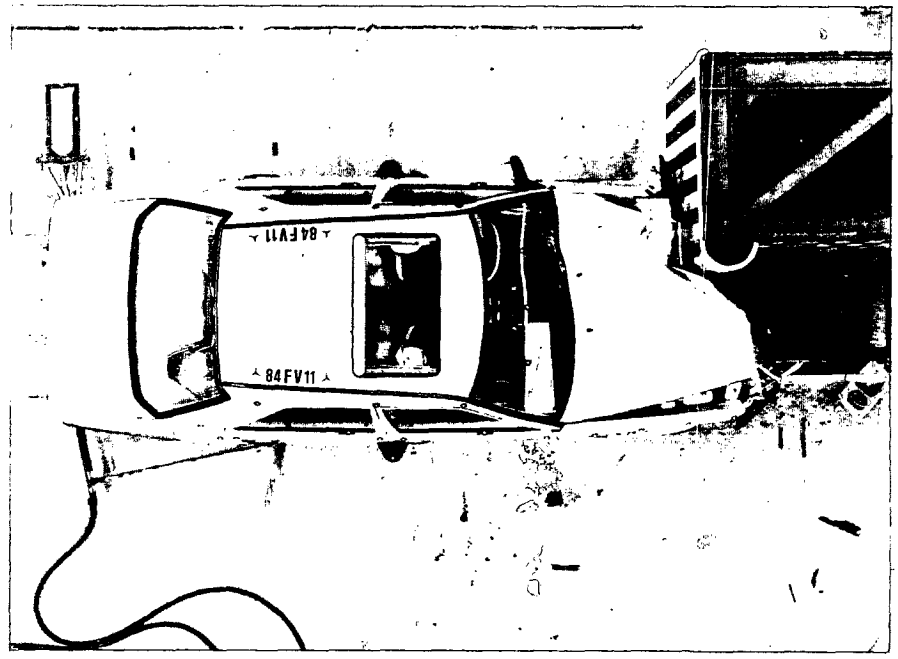
SP37/90

Name

Straße

PLZ/Ort

Telefon



„Offset"-Aufpralltest bei Mercedes-Benz: Stunde der Wahrheit

des-Benz über den Sicherheitsstandard der Konkurrenz per seitlich versetztem Crash informierte.

Schonungslos zeigten die Hochleistungskameras den Weg der zerstörerischen Kräfte durch den Vorderwagen – so beispielsweise an einem gerade wegen seiner überdurchschnittlichen Sicherheit gerühmten Produkt westlicher Nachbarn. Die mit Meßfühlern gespickte Testpuppe („Dummy") starb den Testtod. Auf dem Schluß-Foto des Wracks, dessen Herkunft die Stuttgarter höflich verschleierten, war das Vorderrad in den „Überlebensraum" eingedrungen, fanden sich Pedale auf den Sitzen.

BMW, Porsche und Audi übernahmen die Testmethode, die später auch die ADAC-Tester als das praxisgerechtere Vorgehen ansahen. Als Testmaterial für ihre insgesamt 300 000 Mark teuren Tests kauften die Techniker des Autoklubs „wenig gebrauchte Autos" ein.

Ermutigt zu der verschärften Testmethode sah sich der ADAC zudem durch eigene Unfallanalysen, aber auch durch laxes Gebaren des Bonner Verkehrsministers. So forderte Autofahrer Hermann Lich aus Buseck, der mit seinem Mitsubishi-Kleinbus vom Typ L 300 im Juli 1984 bei einem typischen Offset-Unfall gegen einen Baum geraten war und dabei den rechten Unterschenkel eingebüßt hatte, vom damaligen Verkehrsminister Werner Dollinger, durch entsprechende Bau- und Testvorschriften für mehr Sicherheit der Kleinbus-Lenker zu sorgen. Der Verunglückte schickte dem Minister Fotos seines frischamputierten Beinstumpfes, um seiner Anregung Nachdruck zu verleihen.

Der Minister antwortete im November desselben Jahres, es werde „unter maßgeblicher Mitarbeit der Bundesrepublik" auf europäischer Basis „an einem Prüfverfahren gearbeitet". Man denke an ein Aufprall-Tempo 50. Als der ADAC im Frühjahr 1987 nachfragte, beschied der Minister den Autoklub: „Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen" – und daran hat sich bis heute nichts geändert.

Ford suchte sich gegen das vernichtende Crash-Resultat seines Escort mit dem Hinweis zu verteidigen, die Firma sei bei der Konstruktion sogar noch über bestehende gesetzliche Auflagen hinausgegangen. „Als wir damals anfingen", beteuerte ein Ford-Manager, sei überdies „ein Offset-Crash-Test noch unbekannt" gewesen – eine Betrachtungsweise, die der ADAC und andere Fachleute nicht teilen.

In ihrer Not schlossen sich die Ford-Manager auch einer Argumentation von Fiat an. Der ADAC hat es nach Ansicht der Turiner versäumt, bei seinem Test „die biomechanischen Kriterien" darzulegen, also die tatsächlichen Kräfteeinwirkungen auf die Insassen. Diese Werte könnten – so sei der Tipo konstruiert – sehr wohl günstiger sein, als die heftig demolierte Karosserie vermuten lasse.

Aber die ADAC-Tester wiesen auch diesen Einwand zurück: „Diese Kräfte lagen bei allen getesteten Autos auf einer Ebene", erläuterte *motorwelt*-Redakteur Manfred Caroselli.

„Die Crux ist im Grunde", räumte Escort-Projektingenieur Dieter Hahne ein, „daß es keine gesetzlichen Standards für die Crash-Tests gibt."

„Crash hin, Crash her", suchte Ford-Marketingchef Horst Hoyler die Ehre des alten Escort zu retten, indem er auf

die Unfallstatistiken der Versicherungen verwies: „Es gibt keine Aussage, die den Escort in irgendeiner Weise als auffällig gefährlich" ausweise.

Die Ford-Manager hoben hervor, der neue Escort und sein Schwestermodell Orion hätten unter insgesamt 18 Crash-Tests ihrer Entwicklung auch „einige" Offset-Aufpralltests absolviert. Dem ADAC empfahl Ford, er möge sich von der Festigkeit des neuen Escort alsbald durch einen Offset-Prallversuch überzeugen.

„Wir sind sicher," sagte Projektingenieur Hahne, „der neue Escort verhält sich erheblich besser als der alte."

Flirt

Immer, pfff, ich mein'

Verhaltensforscher beweisen: Hollywood hat recht. Es gibt die Liebe auf den ersten Blick.

Die Dame hat Feuer gefangen. Zwar ist das Ambiente, ein spärlich möblierter Fernsehraum mit DDR-Charme, alles andere als erotisierend, doch das stört sie nicht, sie ist in Stimmung. Gespielt verschämt taxiert sie den verlockenden jungen Mann auf dem Sofa schräg gegenüber, wendet sich ab, wühlt in ihren Locken. Dann blinzelt sie vorsichtig hinüber, sieht seinen halb coolen, halb faszinierten Blick auf sich ruhen, schlägt die Augen nieder. Sie zieht an ihrer Halskette, rupft an ihrer Frisur, wagt einen Blick. Lächelt. Er lächelt zurück.

Nicht nur den Umworbenen freut es, wie sich die Verführerin müht. Beglückt registrieren es auch die Späher hinter der Wand. Professionell ausgestattet, mit gut getarnter Kamera samt Mikrophonen, zeichnen sie auf, wie es zwischen den beiden jungen Menschen funkt. Skrupel haben die Voyeure nicht: Sie sind Verhaltensforscher und spionieren im Dienst der Wissenschaft.

Was dem Auerhahn die Balz, sind dem Menschen „Kontaktanbahnung und Partnerwahl" – streng wissenschaftlich untersucht wurden diese Vorgänge an der Andechser „Forschungsstelle für Humanethologie", einer vom Verhaltensforscher Irenäus Eibl-Eibesfeldt dirigierten Dependance der Max-Planck-Gesellschaft. Der abgehörte Fernsehraum ist ein Versuchslabor; die Ergebnisse des Liebes-Lauschangriffs hat die Psycholinguistin Christiane Doermer-Tramitz, 31, jetzt als Buch veröffentlicht*.

* Christiane Doermer-Tramitz: „... Auf den ersten Blick". Westdeutscher Verlag, Opladen; 200 Seiten; 28 Mark.

Verblüffendste Erkenntnis: Hollywood hat recht – es gibt die Liebe auf den ersten Blick. Die Leidenschaft, hat die Forscherin festgestellt, lodert nicht selten sofort und auf der Stelle: „Ob zwei miteinander können oder nicht, das ist nach 30 Sekunden klar."

158 bayerische Gymnasiasten beiderlei Geschlechts, alle um die 18 Jahre alt, nahmen am „Flirtprojekt" teil. Unter einem Vorwand wurden jeweils ein Schüler und eine Schülerin, die einander nicht kannten, zehn Minuten lang allein gelassen – und dabei gefilmt und beobachtet. Anschließend aufgeklärt über den Versuch, füllten sie einen Fragebogen aus: wie attraktiv sie sich und ihr Gegenüber einschätzten oder ob ihr Rendezvous-Partner ein Mensch sei, mit dem sie gern ins Kino gingen.



Forscherin Doermer-Tramitz: Nach 30 Sekunden klar

Es zeigte sich, daß in erster Linie die Frauen bestimmten, ob etwas läuft. Wie im Tierreich, also auch bei bayerischen Oberschülern: Die weiblichen Wesen, so die Forscherin, gehen deutlich „selektiver, wählerischer" als die Männer vor. Ob er bei ihr Chancen hat, hängt ganz davon ab, wie er auf zögernde Signale reagiert. Meist riskierte die Schülerin den ersten Blick, eröffnete das Spiel; blieb der Beflirtete träge und stumm, verlief die Anmache im Sand.

Als „erstaunlich wichtiger Faktor" für die Zukunft einer Romanze erwies sich außerdem das männliche Selbstwertgefühl. 80 Prozent der Männer überschätzten ihre Reize, beurteilten ihre Erscheinung weit positiver, als die weiblichen Kontrollpersonen das taten. Solche selbstbewußten Jungmänner ließen die Muskeln spielen: Sie reckten sich, machten sich größer und versuchten, in jeder Hinsicht Dominanz darzustellen. Hielt sich der Jüngling hingegen optisch für einen Flop, konnte aus der Affäre nichts werden – dann schwieg der Gymnasiast und mied mißmutig jeden Blickkontakt, egal wie sehr die Dame ihn becircte.

Sprachlich allerdings haperte es nicht selten mit der Überlegenheit. So wurden beim Liebesgetändel Sätze gestammelt, deren Sinn im dunkeln blieb, wie etwa von jenem jungen Mann, dem der Streß des gemischtgeschlechtlichen Beisammenseins jegliche Kontrolle über Wortschatz und Syntax raubte: „Ja", gab er kund, „des is halt Verhalten hat eins, zwei im Grunde genommen, immer, pfff, ich mein' . . ."

Verfällt der Mensch dem Menschen, reicht die Konzentration oft nicht mehr für ausgefeilte Satzperioden. Besonders gerne greift der entflammte Homo sapiens auf sogenannte Einwortäußerungen zurück, Einwürfe wie „hey", „toll", „ohh", „irre" oder „echt". Wenn ein Mann in der ersten halben Minute häufiger Worte wie diese von der Partnerin zu hören bekommt, das hat die Forscherin Doermer-Tramitz durch Meßreihen ermittelt, „ist die Chance, von ihr ins Kino begleitet zu werden, relativ groß".

Gelegentlich wird weibliches Interesse in Gymnasiastenkreisen auch ohne derartiges Vorgeplänkel demonstriert. „Ziemlich beeindruckend" fanden die Wissenschaftler die Darbietung einer Schülerin, die sich vor dem männlichen Vis-à-vis entblätterte: „Langsam, lasziv, mit Blick auf ihn" zog sie ihren Pullover aus. Daß der Junge davon nicht ungerührt blieb, hat die Psycholinguistin genau registriert: „Der wurde so rot wie der Vorhang."

Die Balzrituale der Jugend sind weitgehend übertragbar auf ältere Menschenpärchen. Das spannungsvolle Spiel mit Scheu und Scham, Anmache und koketter Verweigerung verläuft bei den Alten nicht viel anders als bei den Jungen.

In einem Punkt allerdings, glaubt Doermer-Tramitz, wandelt sich das Verhalten mit der Zeit. Wenn ein Erwachsener nicht gerade ein Adonis ist, hat er es, anders als 18jährige, nicht mehr nötig, frustriert Distanz zu halten: „Der zeigt halt seine pralle Brieftasche vor." ◀