

VW Up nach vier Crashes noch sicher

Ein nach Herstellervorgaben und mit Volkswagen Original Teilen reparierter Up ist genauso crashsicher wie ein Neufahrzeug. Dies bestätigt das Allianz Zentrum für Technik (AZT) im Rahmen einer Forschungsreihe zur Reparaturfähigkeit von Fahrzeugen. Bereits im Jahr 2000 wurden die Auswirkungen eines Zweitcrashes auf das Deformations- und Reparaturverhalten von Autos untersucht. Dabei wurde das Fahrzeug frontal mit Aufprallgeschwindigkeiten von 8, 12, 15 und 20 km/h gegen eine starre Barriere gefahren. Danach wurde der Kleinwagen nach Herstellervorgaben und mit Volkswagen Original Teilen fachgerecht repariert. Zur Überprüfung der Insassensicherheit fand abschließend ein 64 km/h Offsetcrash im Zentrum für Fahrzeugsicherheit von Volkswagen in Wolfsburg statt.

Der Up bietet wie kein anderes Fahrzeug seiner Klasse ein sehr hohes Sicherheitsniveau. Zudem ist der Stadtfliker von Volkswagen eins der wenigen Autos im Segment, das optional mit einer City-Notbremsfunktion ausgestattet werden kann. Diese reduziert laut AZT-Untersuchungen die Reparaturkosten zusätzlich.

Mit der Fahrzeugkonstruktion wurde der Grundstein für eine günstige Versicherungseinstufung in der Schadensklasse 13 gelegt. Grundsätzlich gilt: Je weniger Schaden im Falle eines Unfalls am Fahrzeug entsteht, desto günstiger ist die Schadensklasse. Für die Kasko-Einstufung werden die Fahrzeuge in Deutschland einem Normcrash bei 15 km/h unterzogen. Ein Kriterium ist dann im Anschluss die Reparaturfreundlichkeit des Fahrzeugs. Weitere Faktoren wie das individuelle Verhalten des Fahrers, die Daten der Unfallstatistik sowie das weitere Crashverhalten der jeweiligen Autos spielen ebenso eine Rolle.

Der AZT-Strukturtest bildet übliche Versicherungsschäden sehr gut ab. Bei einem typischen Versicherungsschaden handelt es sich um einen Unfall mit einer Geschwindigkeit von weniger als 20 km/h. In Abhängigkeit von der Aufprallgeschwindigkeit werden die Bauteile mehr oder weniger stark in Mitleidenschaft gezogen. Im Detail heißt das beim Up: Bis zu einer Aufprallgeschwindigkeit von 12 km/h werden ausschließlich Anbauteile beschädigt, so dass sich die Arbeitsumfänge auf Montage und Lackierung beschränken. Ab einer Aufprallgeschwindigkeit von 15 km/h

werden zusätzliche Arbeitsumfänge wie Vermessung und Richtarbeiten notwendig.

Ein Strukturschaden am Fahrzeug ist erst ab 15 km/h Aufprallgeschwindigkeit möglich, so dass zusätzliche Schweißarbeiten anfallen. Erste signifikante Verschiebungen der Messpunkte an der in der AZT-Versuchsreihe hauptsächlich betroffenen linken Flanschplatte – vorderes Ende der tragenden Struktur von Schraubteilen – erfordern Richtarbeiten. Bei der Aufprallgeschwindigkeit von 20 km/h musste der vordere linke Längsträger teilerneuert werden. Dennoch lagen die Werte bei der Achsvermessung auch bei 20 km/h Aufprall noch innerhalb der Herstellertoleranz. Fazit: Das gute Deformationsverhalten – in Verbindung mit den eingesetzten Volkswagen Original Teilen – sorgt dafür, dass keine kostenintensiven Folgeschäden an der Gesamtkarosserie auftreten.

Die Erkenntnisse der AZT-Forschungsreihe wurden heute in München während einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel:



Der neue Volkswagen Eco-Up.