

Fall und Knall

Daimler-Benz untersuchte Unfälle mit Airbag-Autos und ist mit dem neuen Rettungssystem hochzufrieden.

Als sich der S-Klasse-Mercedes bei Kilometer 521 der Autobahn nahe München mit voller Wucht in den kleinen, vorausfahrenden Fiat 500 bohrte, setzte sich im Mercedes ein komplizierter Mechanismus in Bewegung.

Ein installierter Sensor ermittelte in Windeseile die Wucht des Aufpralls und erteilte dann blitzartig einen Befehl in Richtung Lenkrad. Dort entzündete sich ein fester Treibstoff, der mit der Exaktheit einer Atomuhr abbrannte und die dabei entstehenden Gase in ein aus Neopren beschichtetes Nylongewebe leitete. Das danach einem plattgedrückten Luftballon ähnelnde Gebilde verdeckte – inzwischen waren 25 Millisekunden verstrichen – das Daimler-Lenkrad.

In diesen Ballon flog nun mit Vehemenz der CSU-Generalsekretär Otto Wiesheu als Fah-

in ein unförmiges Wrack verwandelt hatte: Der 67jährige Fahrer war auf der Stelle tot, ein Beifahrer wurde schwer verletzt.

Der folgenschwere Unfall erregte nicht nur in Bayern Aufsehen; erstmals war in Zeitungen auch von einem „sogenannten Airbag, der sich beim Aufprall automatisch aufbläst“, die Rede.

Dabei war die tragische Karambolage auf der dreispurigen Autobahn vor der Ausfahrt Garching nicht der erste Unfall, bei dem sich ein Airbag entfaltet hat. Bereits seit Anfang 1981 bieten die Stuttgarter als einzige Autofirma der Welt

strammer) wurden allein im Jahr 1983 weit über 10 000 Neuwagen mit diesem Sicherheitssystem geordert, in Deutschland fahren bereits knapp 19 Prozent aller S-Klasse-Modelle mit dem Luftsack im Lenkrad über die Straßen. Weitere Daten: Weltweit sind 2,8 Prozent



Wie ein platter Ballon: Airbag im Mercedes

vom Autotelefon an und beschwerte sich darüber, daß sein Airbag nicht losgegangen sei. Wir untersuchten sein Auto und stellten fest, daß der Gurt bei der Schwere des Aufpralls völlig ausgereicht hatte.“

Der im Wageninnern plazierte Sensor, der den Airbag gegebenenfalls auslöst, funktionierte auch in einem anderen Fall exakt nach den Vorstellungen der schwäbischen Tüftler. Ein S-Klasse-Mercedes streifte, ohne daß der Airbag in Aktion trat, zunächst einen Baum und rammte wenige Meter später mit voller Wucht einen anderen Baum – prompt entfaltete sich der Sack zur vollen Größe. Der Fahrer trug keine nennenswerten Blessuren davon.

Der Airbag, der nur bei einem Frontalaufprall schützt und bei einem Seitenaufprall im Lenkrad verharrt, ist von Daimler-Benz nur „als ergänzende Schutzvorrichtung“ gedacht, wie Dr. Falk Zeidler vom Bereich Unfallforschung bestätigt: „Bei einem leichteren Frontal-Unfall sowie bei Überschlag, Heck- oder Seitenaufprall bleibt der Gurt der alleinige Schutz.“

Daimler-Benz zeigt sich jedenfalls von den ersten Airbag-Resultaten außerhalb starrer Versuchsbedingungen voll und ganz zufrieden. Prognosen über einen Siegeszug des Ballons, dessen Erneuerung nach einem eventuellen Crash mit rund 1 340 Mark zu Buche schlägt, mögen die Schwaben nicht geben. Jetzt erst wird in den USA jenes System in der S-Klasse angeboten. Und Scholz gesteht: „Wir wissen nicht, wie es dort ankommt.“

Eines glaubt der Airbag-Spezialist aber doch genau zu wissen: „Irgendwann hat das mal jedes Auto serienmäßig.“ U.B.



Spektakulärer Airbag-Unfall: Wiesheu-Mercedes gegen Fiat 500

rer des Mercedes – das Airbag genannte System fing den bayerischen Politiker relativ sanft auf. Anschließend schoß der Wiesheu-Wagen nach rechts in Richtung Böschung, wo sich dann das nicht angeschnallte CSU-Mitglied leichte Verletzungen zuzog.

Viel schlimmer war es dem Fahrer des kleinen Fiat ergangen, den der schwere Mercedes

dieses stets mit einem Gurtstrammer gepaarte Rettungssystem an, mit dessen Entwicklung schon im Jahr 1970 begonnen wurde.

Nach erfolgreicher Erprobung und insgesamt 500 Millionen Airbag-Kilometern ohne Zwischenfälle sind inzwischen weltweit 25 000 Autos damit ausgerüstet. Zum Stückpreis von 1 972 Mark (inklusive Gurt-

der Daimler-Autos mit dem Luftbeutel bestückt, in Deutschland sind es 3,8 Prozent, und selbst beim 190er vertrauen 1,8 Prozent der Käufer auf diese zusätzliche Sicherheit.

Inzwischen, so weiß Hans-Jürgen Scholz als Leiter der Daimler-Abteilung Rückhalte-Systeme, wurden in Deutschland 62 Unfälle registriert, an denen Airbag-bestückte Autos beteiligt waren. Aber nur in 16 Fällen hatte sich der Luftsack explosionsartig – Scholz: „Ein Augenaufschlag dauert etwa vier mal so lang“ – aufgeblasen und den Fahrer vor dem Aufprall auf das Lenkrad geschützt.

Daimler-Benz analysierte alle Karambolagen. Ergebnis: Der Airbag war zu Recht nur bei einigen Unfällen aktiviert worden. Airbag-Experte Scholz nennt einen typischen Fall: „Ein Kunde rief nach einem Unfall

Fotos: dpa, Daimler-Benz