

# Achter het nieuws **Geruchtmakende crashtest**

Volgens de ANWB is de Landwind van de Chinese Jiangling Motor Company een gevaar op de weg. Hun test wijst uit dat een bestuurder een frontale botsing niet zal overleven. De importeur van de Landwind schermt met een Duitse test die aantoonde dat de auto veilig genoeg is. 'Aso-bakken' hoeven trouwens niet eens getest te worden voor ze op de markt komen. Een crashcursus autoveiligheid voor de in verwarring gebrachte consument. *George van Hal*

De minimum-normen voor een personenauto de Europese markt op mag, worden bepaald door de Europese commissie. Verplicht is onder meer een test waarbij de auto frontaal op een obstakel botst met een snelheid van 56 kilometer per uur. In het geval van de Landwind heeft TÜV (*Technische Überwachungsvereine*, een soort Duitse TNO) deze test gedaan en volgens de importeur toonde die aan dat deze goedkope, Chinese *Sports Utility Vehicle* wel degelijk veilig is.

De resultaten van deze test volgen op een eerdere test, uitgevoerd door de ANWB en haar Duitse zusterorganisatie Adac, waaruit zou blijken dat de Landwind levensgevaarlijk is voor inzittenden. Na de crash zat de dummychauffeur volledig klem tussen het dashboard, het stuurwiel en de autostoel.

De ANWB en de importeur baseren hun tegenstrijdige uitspraken op verschillende testen. Die van de importeur is gedaan naar de letter van de Europese wet, terwijl de ANWB een EuroNCAP-test uitvoerde. Die test stelt 'bovenwettelijke' eisen aan de veiligheid van personenauto's. Voornaamste verschil is de hogere snelheid (64 tegen 56 kilometer per uur) waarmee de auto tegen het obstakel botst.

Het niet halen van de EuroNCAP-test heeft geen wettelijke gevol-

gen en is vooral bedoeld om consumenten informatie te verschaffen over de veiligheid van de diverse autotypen. In de praktijk streven autofabrikanten er daarom altijd naar die test te halen.

Na afloop van de test volgt een toekenning van maximaal vijf sterren. In dit geval is die beoordeling echter niet gegeven. "Daar zijn we niet eens aan begonnen", zegt ANWB-woordvoerder Ad Vonk. "De stuurkolom kwam bij de test zo'n twintig centimeter naar binnen. Dat is ongelooflijk veel. Zoveel, dat het zinloos was om er nog een beoordeling aan te geven. Het resultaat is dat de auto zeer onveilig is. Dat is voor ons voldoende."

**Crashtests** Bij TNO Industrie en Veiligheid in Delft voert Ton Versmissen dagelijks crashtests uit, zowel voor EuroNCAP als puur op wettelijke eisen. "Bij zo'n crash rijdt een auto tegen een vervormbaar aluminium blok aan, dat qua eigenschappen zoveel mogelijk op een gemiddelde auto lijkt". De snelheid is bij de botsing belangrijk omdat de bewegingsenergie van de auto – en dus het geweld van de botsing – daar kwadratisch van afhangt. Acht kilometer per uur extra komt hier neer op bijna dertig procent meer energie. "De snelheidseisen zijn gebaseerd op ongevalstatistiek", vertelt Versmissen. "Tachtig procent van

de ongevallen vindt plaats bij 64 kilometer per uur of minder."

Een mooi voorbeeld van 'bovenwettelijke' eisen zijn volgens Versmissen de scores voor het hoofd. "Crashtestpoppen hebben een sensor, die een cijferwaarde hangt aan hoofdschade. Wettelijk wordt een auto goedgekeurd als de schade onder de duizend blijft. Dat staat voor een overlevingskans van ongeveer vijftig procent. Bij EuroNCAP moet de schade onder de zevenhonderd blijven." Lagere scores geven natuurlijk een hogere sterrenbeoordeling.

De hamvraag is, of een betere testscore ook in de praktijk van alledag een veiliger auto oplevert. Versmissen: "Auto's met een sterrenbeoordeling zijn pas sinds 1997 op de weg en auto's met vijf sterren zelfs pas sinds twee á drie jaar." Wel is er al wat statistiek gedaan in Zweden. "Daar werd gevonden dat er twintig tot vijfentwintig procent minder letsel is per ster".

De EuroNCAP kent overigens nog meer bovenwettelijke criteria om de veiligheid van een auto te beoordelen. "Voor de wet is de belangrijkste eis: de cijfers die volgen uit de sensoren op de crashtestpoppen. EuroNCAP voegt daar een subjectieve beoordeling aan toe. Dan gaan we de auto in en kijken bijvoorbeeld hoe het zit voor grotere of klei-



**Vouwstoel** Na een frontale botsing met 64 kilometer per uur blijft er voor de chauffeur van de Landwind weinig levensruimte over. Inmiddels is het model versterkt met extra balken om het opvouden tegen te gaan.

ten. “TüV, die de test heeft uitgevoerd, heeft de resultaten niet geïnterpreteerd. Dat heeft alleen Landwind zelf gedaan”, stelt AdVonk. Het was dus weinig verrassend dat die de auto veilig verklaarden. Bovendien werd de auto voor de test verstevigd met extra balken, die inmiddels standaard in elk verkocht exemplaar zitten. Daardoor zijn de resultaten van die tweede test niet te vergelijken met de eerste. De ANWB heeft dus ook die tweede test bekeken.

“We zijn nog niet overtuigd. Ook hier lijkt de stuurkolom veel verder naar binnen te komen dan mag”, aldus Vonk. De importeur is in gesprek met de Adac, maar niet met de ANWB. De extra balken worden nu gratis aangebracht in al verkochte Landwinds. Ron Zwaans, algemeen directeur van JMC Landwind Europe, zegt in een reactie in *De Ingenieur* van 27 oktober: “De Chinezen luisteren goed naar ons en reageren meteen. De Landwind is niet de veiligste auto op de markt, maar we moeten ergens beginnen. De Euro-NCAP halen, met sterren, is ons uiteindelijke doel.” ■

neren mensen dan de standaard crash-testpop.” Ook bepalen ze de schade aan de auto bij een zijwaartse botsing. “Daar testen we de zogenaamde *curtain airbags* die het hoofd tegen een zijwaartse klap beschermen. Die bepalen het verschil tussen een beetje hoofdpijn en overlijden bij een dergelijke botsing”.

Belangrijk voor auto's die een goede testscore willen halen zijn het frame van de auto, dat stevig moet zijn om de bestuurder te beschermen, en de kreukelzone die de klap van de botsing op moet vangen. Ook wordt gekeken naar het gevaar voor voetgangers bij een botsing met de auto.

**Asobakken** Overigens hoefde de Landwind helemaal geen crashtest te

ondergaan om toegelaten te worden op de Europese markt. Dit type Landwind weegt namelijk net iets meer dan 2500 kilo en valt daarom boven de gewichtsgrens voor personenauto's. Volgens Ton Vermissen is de standaard crashtest niet toegesneden op zulke zware 'aso-bakken': “Het aluminium blok kan die massa niet meer opvangen en dat is lastig testen.”

Personenbussen en vrachtwagens zijn veel zwaarder dan 2500 kilo en moeten wel crashtests ondergaan, maar daarbij gelden andere eisen dan voor personenauto's.

De Duitse test met de Landwind was dus niet wettelijk verplicht en is waarschijnlijk slechts uitgevoerd om de aantijgingen van de ANWB te ontcrach-

Filmpje ANWB-test  
[www.anwb.nl/published/anwbcms/content/binaire-bestanden/mpg/auto/tests/crashtest-landwind-1-467150.wmv](http://www.anwb.nl/published/anwbcms/content/binaire-bestanden/mpg/auto/tests/crashtest-landwind-1-467150.wmv)

ANWB-test met camera in de auto  
[www.anwb.nl/published/anwbcms/content/binaire-bestanden/mpg/auto/tests/crashtest-landwind-2-467165.wmv](http://www.anwb.nl/published/anwbcms/content/binaire-bestanden/mpg/auto/tests/crashtest-landwind-2-467165.wmv)

Filmpje TÜV-test  
[www.anwb.nl/published/anwbcms/content/binaire-bestanden/mpg/auto/tests/crashtest-landwind-tuv-485149.wmv](http://www.anwb.nl/published/anwbcms/content/binaire-bestanden/mpg/auto/tests/crashtest-landwind-tuv-485149.wmv)

Testrapport ANWB  
[www.anwb.nl/published/anwbcms/content/binaire-bestanden/pdfs/auto/tests/landwind-crashtest-469632.pdf](http://www.anwb.nl/published/anwbcms/content/binaire-bestanden/pdfs/auto/tests/landwind-crashtest-469632.pdf)