

Crashtest Renault Laguna (Mittelklasse)

Bauzeitraum ab 2001

Testdatum: April 2001



Bei der Unfallsimulation gelang Renault eine Sensation: Der neue Laguna absolvierte Frontal- und Seitenaufprall sowie den zusätzlichen Seitenstoß gegen einen stählernen Pfahl so gut, dass er als erstes Auto fünf Wertungsterne erhielt

Auch wenn der Verkaufserfolg des neuen Renault Laguna noch in den Sternen steht - seinen ersten großen Auftritt beim Euro NCAP hat er bereits mit Bravour hinter sich gebracht. Als »Ehrgast« auf der ADAC-Crashanlage in Landsberg garnierte er am 27. März 2001 die internationale Präsentation der Euro-NCAP-Ergebnisse der Minivans. Das Crashtest-Konsortium, ein Zusammenschluss aus europäischen Automobilclubs, Verbraucherschutzorganisationen und Regierungsstellen, bot Ehrgästen und Journalisten aus aller Welt die Möglichkeit, einen seitlichen Pfahlaufprall einmal live mitzuerleben. Dazu wählte man das erste Fünf-Sterne-Auto in der Crashtest-Geschichte des Euro NCAP aus - den neuen Renault Laguna. Und wie schaffte der neue Laguna, was zum Beispiel der kürzlich getestete direkte Konkurrent Audi A4 mit vier Sternen nicht ganz erreichte? Die Testergebnisse von Euro NCAP zeigen, wo Renault die Nase vorn hat.

FRONTALCRASH. Der Wagenkörper ist im Bereich der Fahrgastzelle extrem stabil. Das muss auch sein, wenn man bei den unterschiedlichsten Unfallarten den Überlebensraum möglichst in voller Größe erhalten will. Davon kann der Laguna beim Frontalaufprall profitieren. Außerdem ist es den Entwicklungsingenieuren offensichtlich gelungen, die Balance zwischen den Frontairbags und den Sicherheitsgurten gut hinzubekommen. Dazu tragen die Gurtstrammer genauso bei wie die Gurtkraftbegrenzer. Die Strammer (auf dem Fahrerplatz sogar ein doppelt wirkendes System) legen die Gurte mit Pyrotechnik blitzartig fest an den Körper an, während die



Frontalcrash: Die Fahrgastzelle steht wie eine Burg, das Rückhaltesystem arbeitet perfekt

Kraftbegrenzer den Gurten in der härtesten Phase des Unfalls wieder etwas Weg freigeben, um die Brustbelastungen abzusenken. In unserer Grafik (siehe nächste Seite) zeigen die Farbmännchen eindeutig Flagge: Die Belastungen sind so niedrig, dass Kopf und Hals im grünen Bereich liegen, während das Gelb an Brust von Fahrer und Beifahrer nur ein ganz leicht erhöhtes Risiko dokumentiert. Schaut man ganz genau in die endlosen Zahlenkolonnen der Messprotokolle, dann fällt auf, dass die Brust des Beifahrers etwas mehr eingedrückt wird als beim Fahrer. Das ist nicht dramatisch, könnte aber mit dem etwas aufwändigeren Gurtsystem auf dem Fahrerplatz zu erklären sein. Die »grünen« Beine beider Messpuppen sind der Beweis, dass es Renault geschafft hat, den Aufprallbereich der Knie am Armaturenbrett - ganz besonders auch im gesamten kritischen Areal um und an der Lenksäule - wirksam zu entschärfen. Beim Audi A4 gab es in dieser Prüfdisziplin und

auch wegen der erhöhten Brustbelastungen den entscheidenden Punktabzug, der den Weg zum begehrten fünften Stern blockierte.

Der Renault Laguna kann zudem daraus Kapital schlagen, dass sich die Lenksäule kaum bewegt, wenn sich die Knautschzone während der wenigen Millisekunden des Anpralls zusammenfaltet. Auch mit dem Fußraum sind die Tester zufrieden: Die Pedalerie dringt kaum nach innen ein, außerdem mindern die Verkleidungsmaßnahmen im kompletten Beinschacht das Verletzungsrisiko der Füße. Im Gesamtbild fehlt dem Renault Laguna nur ein einziger Punkt zum momentan erreichbaren Maximalwert von 16 Punkten.

SEITENCRASH. Um auch optimal gegen den Anprall von der Seite zu gerüstet zu sein, spendierten die Renault-Techniker dem Laguna neben der formstabilen Karosserie nicht nur Seiten-, sondern auch gleich separate Kopfairbags. Es handelt sich hier um so genannte Windowbags, die von der vorderen bis zur hinteren Dachsäule reichen und so die Köpfe der jeweils außen sitzenden Passagiere abfangen. Aus diesem Grund wird beim Euro-NCAP-Verfahren nicht nur der übliche

Seitenunfall simuliert, sondern auch ein zusätzlicher Pfahlaufprall durchgeführt. In den beiden Testläufen macht der Franzose eine blendende Figur. Auf Grund der niedrigen Belastungswerte aller Körperpartien der Messpuppen erreicht er bei Seitenkollision und Pfahlaufprall jeweils den Höchstwert - zusammen satte 18 Punkte - und in unserer Wertungsgrafik ein rundum grün gefärbtes Männchen samt grünem Zusatz-Stern hinter dem Kopf.

FAZIT. Mit dem Laguna als allererstem Fünf-Sterne-Auto im Euro-NCAP-Testprogramm beweist Renault, dass es möglich ist, bereits in der Mittelklasse ein Auto anzubieten, das die derzeit höchsten Sicherheitsstandards erfüllt. Dieses gute Ergebnis war nur möglich, weil sich die Autobauer nicht darauf beschränkten, ein gutes Gesamtkonzept zu entwickeln, sondern auch den Details akribische Aufmerksamkeit schenken. Seit Mai 2003 erhielt das Modell auch ein Gurtwarnsystem auf dem Fahrerplatz und ab Juni 2005 auch auf dem Beifahrerplatz. Somit erzielt die Gesamtwertung zwei Punkte mehr insgesamt nun 35 Punkte. *KLAUS BRIETER*

Testergebnis: ★★★★★

Gesamt-Punktzahl: 34 Punkte

Frontalcrash: 15 Punkte

Seitencrash incl.

Pfahlaufprall: 18 Punkte

Pfahlaufpralltest: Bestanden
Pfahlaufprall (Sternsymbol am Kopf) wird nur durchgeführt, wenn Fahrzeug mit Kopfairbag geliefert wird.

Fußgängerschutz: ★★☆☆☆

Beim Fußgängerschutz können maximal vier Sterne erreicht werden

★★★★★ Fünf Sterne: Beste Beurteilung für die Summe der Punkte aus den Einzelcrashes:

1 bis 8 ★☆☆☆☆ 9 bis 16 ★★☆☆☆
17 bis 24 ★★★☆☆ 25 bis 32 ★★★★★
ab 33 Punkte ★★★★★

