

„Wir brauchen die Industrie“

Anders als sein Vorgänger sucht Dr. Michiel van Ratingen, neuer Euro-NCAP-Generalsekretär, die Nähe zu den Automobilherstellern. „Wir geben den OEM genug Zeit, um sich auf das neue Bewertungssystem im Euro-NCAP einzustellen“, sagt Ratingen im »Al«-Interview.

Kompromissbereit: Dr. van Ratingen auf der Safety-Week in Aschaffenburg.



Foto: Al

? Herr Dr. van Ratingen, nächstes Jahr will Euro-NCAP das Rating-System umstellen und aktive Fahrerassistenzsysteme in die Bewertung mit einbeziehen. Ist der Starttermin 2009 fix?

! Es kann immer etwas passieren. Aber mein Eindruck ist, dass wir im „Board of Members“ sehr nah an einem abgestimmten gemeinsamen Vorschlag sind. Das heißt, die Whiplash-Bewertung wird Ende dieses Jahres eingeführt und der „Beyond Euro-NCAP“ einschließlich aktiver Fahrerassistenzsysteme im Jahr 2009.

? Welche aktiven Systeme werden berücksichtigt?

! Am Anfang nur das elektronische Stabilitätsprogramm ESC und der Speed Limiter. Hinzu kommt noch der Seat Belt Reminder. Wir hoffen, dass das der Start einer sehr populären Bewertungskategorie sein wird.

? Warum werden hier so unterschiedliche Systeme zusammengeführt? Anschnallen ist Pflicht. ESC hingegen ist ein op-

tionales System, das außerdem nur in Grenzsituationen eingreift.

! Richtig. ESC arbeitet nur in Unfallszenarien und es unterstützt den Fahrer. Trotzdem helfen beide Systeme dabei, sicher zu fahren. Wir haben Daten von schwedischen Institutionen, die beweisen, dass sich beide Systeme bei fatalen Unfallsituationen nahezu identisch auswirken. Deswegen erhalten beide 3 Punkte in unserer Fahrerassistenzbox.

? Und der Speed Limiter? Schließlich gibt es doch auch Geschwindigkeitslimits?

! Auch hier stimme ich mit Ihnen überein. Die Geschwindigkeit hat aber einen sehr großen Einfluss auf den Crashverlauf. Es ist deshalb nur fair, auch die Geschwindigkeit einzubeziehen. Ich

denke aber, dass wir dem Speed Limiter im ersten Schritt nur eine sehr geringe Wertigkeit im Rating-System geben. Heute wollen wir den Markt darauf vorbereiten, dass in den nächsten fünf Jahren viel smartere Speed Limiter in die Fahrzeuge kommen, durch die Kommunikation zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen. Das ist der einzige Grund, warum wir Speed Limitation berücksichtigen.

? Wie will Euro-NCAP zukünftige Fahrerassistenzsysteme berücksichtigen?

! Der konventionelle Weg wäre die Diskussion über neue Systeme wie „Advanced Braking“. Unser Weg hingegen ist die Zusammenarbeit mit der Industrie: Wir wollen gemeinsam ein Protokoll erstellen und von deren Know-how profitieren. Die OEM zeigen, wie Assistenzsysteme das Unfallgeschehen beeinflussen, und wir geben NCAP-Punkte. Diese sollen parallel zum Fünf-Sterne-Bewertungssystem veröffentlicht werden, das wir weiterhin beibehalten möchten.

Das Interview führte Jens Badstübner

Zur Person

Der gelernte Maschinenbau-Ingenieur und promovierte Biomechaniker **Dr. Michiel van Ratingen**, 41, steht seit dem 1. Januar 2008 an der Spitze des Euro-NCAP-Instituts in Brüssel. Zuvor arbeitete der gebürtige Holländer für TNO im Crashlabor und wechselte dann für zwei Jahre zu FTSA in den USA.