

## Allianz Zentrum für Technik

**MÜNCHEN.** Seit 35 Jahren forscht das Allianz Zentrum für Technik (AZT) im Bereich Kraftfahrzeugsicherheit. Am 20. Juni feierte es dieses Jubiläum mit dem „Tag der Automobilwirtschaft“. Ende des Monats übergibt Geschäftsführer Dieter Anselm die Leitung des AZT an seinen Nachfolger Christoph Lauterwasser. „Der Geschäftsbereich Kraftfahrzeugtechnik des Allianz Zentrum für Technik ist ein wichtiges Verbindungsglied zwischen dem Autoversicherer Allianz und der internationalen Automobilindustrie,“ sagte Karl-Walter Gutberlet, Vorstand der Allianz Versicherungs-AG, in seiner Laudatio auf der Jubiläumsfeier in der Werkhalle des Instituts. „Denn es verknüpft die Schadenerfahrung der Allianz mit der technischen Expertise der Automobilwirtschaft.“ Neue Aufgaben werden künftig hinzukommen. Hierzu gehören die Internationalisierung des AZT und klimapolitische Fragen. „Die Allianz hat mit dem Allianz Zentrum für Technik entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Kostendämpfung bei Fahrzeugreparaturen und zur größeren aktiven und passiven Sicherheit von Fahrzeugen beigetragen.“ So das Resümee von Dieter Anselm, Geschäftsführer des Allianz Zentrum für Technik, über 35 Jahre Kfz-Forschung im AZT. „Künftig liegen die Herausforderungen verstärkt im Spannungsfeld von Mensch und Maschine, also in den Möglichkeiten und Risiken der modernen Technologien.“

## Anfang der 1970er Entscheidung für Kfz-Geschäftsbereich

Das Allianz Zentrum für Technik wurde vor 75 Jahren in Berlin als Materialprüfanstalt gegründet. In den 60er Jahren siedelte das Institut nach Ismaning bei München um. Als sich Anfang der 70er Jahre die Reparaturkosten bei Kraftfahrzeugschäden drastisch erhöhten und sich die Autoversicherung spürbar verteuerte, entschloss sich die Allianz Versicherungs-AG, dem AZT einen eigenen Geschäftsbereich Kraftfahrzeugtechnik anzugliedern. Dessen Initiator und Leiter, Max Danner, begann mit seinen Mitarbeitern, Unfallschäden systematisch zu erforschen und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sie vermieden oder in ihren Auswirkungen begrenzt werden können. Das AZT entwickelte beispielsweise die Abschnittsreparatur, setzte das System der Teil- und Beilackierung durch, machte Vorschläge zur Ersatzteilgestaltung und Reparatursystematik und regte die Automobilindustrie unter anderem dazu an, Energie umwandelnde und reparaturfreundlichere Stoßfängersysteme und Längsträger zu konstruieren. „Unser Ziel war und ist es, Unfallreparaturkosten zu sparen, zum Vorteil unserer Kunden und für uns als Schadenversicherer – und zwar ohne Einbußen hinsichtlich Sicherheit, Qualität und Optik“, erklärt Anselm. Die wissenschaftlichen Untersuchungen des AZT beispielsweise auf den Gebieten Sicherheitsgurt, Airbag, Kinderrückhaltesystem, Transport von Kindern mit dem Fahrrad, Hund im Auto, Motorradunfall, Autositz und Kopfstütze haben Risiken für die Verkehrsteilnehmer deutlich gemacht. Im Jahr 1993 entwickelte das AZT das Anforderungsprofil für die elektronische Wegfahrsperre. Seither geht die Zahl gestohlener Fahrzeuge Jahr für Jahr zurück, von mehr als 144.000 im Jahr 1993 auf unter 40.000. „Wir sehen uns hierbei immer als Partner der Automobilindustrie. Wir informieren die Hersteller nicht nur über die Gefahren, sondern machen immer auch konkrete Verbesserungsvorschläge und entwickeln entsprechende Richtlinien und Empfehlungen. Und die Industrie greift sie auf und setzt sie um – zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum Vorteil für die Menschen“, betont Anselm. Dieter Anselm beim „Tag der Automobilwirtschaft“ im AZT: „Der Autofahrer steht im Blickpunkt unserer Aktivitäten“

## Risikoservice und –management

**MÜNCHEN.** Risikoservice und Risikomanagement in größeren Zusammenhängen und im internationalen Rahmen bestimmten die Arbeit der letzten zehn Jahre im AZT. Im November 2006 stellte das AZT einen neuen Crashtest für Stoßfänger vor, der weltweit Standards setzen soll und der von einer Expertengruppe des Research Council for Automobile Repairs (RCAR) unter Leitung des AZT entwickelt wurde.

Der Bumper-Test ist ein Crashtest für leichte Auffahrunfälle im Straßenverkehr mit niedrigen Geschwindigkeiten. Ziel ist es, dass künftig Stoßfänger bei allen Fahrzeugmodellen so ausgelegt werden, dass sie sich bei einem Unfall treffen und Stoßenergie wirkungsvoll abbauen, wodurch die Reparaturkosten um bis zu zwei Drittel niedriger ausfallen können.

Der neu gegründete Arbeitsbereich „Unfallforschung und Unfallverhütung“ untersucht neben der Wirkung unterschiedlicher technischer Faktoren, wie zum Beispiel aktueller Fahrerassistenzsysteme, auch das Verhalten der Menschen im Straßenverkehr. „Damit lösen wir uns von rein technischen Aufgaben und stellen den Menschen, den Autofahrer verstärkt in den Blickpunkt unserer Aktivitäten“, erklärt Anselm. Während der Feierlichkeiten informierte Anselm, dass er Ende Juni 2007 die Geschäftsleitung an seinen Nachfolger Christoph Lauterwasser übergeben wird. Lauterwasser zu seinen zukünftigen Aufgaben: „Die dynamische Entwicklung bei Fahrerassistenzsystemen, bei den verwendeten Materialien und in der Füge-technik, aber auch die gesellschaftlichen Veränderungen werden versicherungsseitig neue Herausforderungen bringen. Als Kompetenzzentrum der Allianz werden wir auch in Zukunft in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Automobilwirtschaft an optimalen Lösungen für unsere gemeinsamen Kunden arbeiten.“

*ENDE*

Allianz 24  
Allianz Versicherungs-AG  
Königinstraße 28  
80802 München  
Im Web: [www.allianz24.de](http://www.allianz24.de)  
E-Mail: [presse@allianz24.de](mailto:presse@allianz24.de)

Bei Fragen und Interviewwünschen – wenden Sie sich gern unter 0 170 / 310 79 72 an Rafael Robert Pilczek, Ihren Ansprechpartner bei Allianz 24.