

## Editorial::



### Sicherheit für alle

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vom idealen Straßenverkehr ohne Staus und ohne Unfälle sind wir nach wie vor weit entfernt. Im Gegenteil, wie auf dem Motorpressekolloquium von Bosch vor kurzem zu hören war: Laut der vereinten Nationen sterben derzeit weltweit 1,3 Millionen im Straßenverkehr. In zehn Jahren könnte die Zahl bei 1,9 Millionen liegen. Eine merkwürdige Entwicklung, wo unsere Fahrzeuge doch immer sicherer werden? Grund dafür ist der rasant steigende Straßenverkehr in Schwellenländern. Deshalb will man schon jetzt die Weichen stellen, um gegenzusteuern: Helmpflicht für Zweiradfahrer, Autos mit ESP und Motorräder mit ABS sind einige Anknüpfungspunkte. Interessante Statistikergebnisse: Würden alle genannten Maßnahmen konsequent umgesetzt, hätten wir in diesem Jahrzehnt fünf Millionen weniger Verkehrstote und 50 Millionen weniger Schwerverletzte im Straßenverkehr!

So weit die Theorie. Die Praxis zeigt: Unfallvermeidende Technologie muss vor allem bezahlbarer werden, die Preispolitik der Fahrzeughersteller für sicherheitsrelevante Ausstattung gehört auf den Prüfstand! Aufpreise im teils hohen vierstelligen Eurobereich, z. B. für Radarsensorik und das Kombinieren mit wenig sinnvoller Ausstattung, schreckt kaufwillige Kunden ab, verhindert die Verbreitung längst vorhandener Sicherheitstechnik und trägt dazu bei, dass sich die Unfallzahlen nicht wie gewünscht reduzieren. Noch immer sind richtig sichere Autos ein Privileg derer, die es sich leisten können. Prinzipiell ein Unding im Zeitalter billig herstellbarer Elektronik und Sensorik. Beispiel ESP: Seit 1995 in Serie, rollen 16 Jahre später noch immer nicht alle neuen Autos damit vom Band. Erst eine Gesetzesvorlage muss es richten und zwingend vorschreiben. Wird es beim Notbremsassistenten, Spurhalteassistenten, Nachtsichtassistenten, Totwinkelassistenten oder Müdigkeitsassistenten anders werden? Schon heute weiß man: Ein Notbremsassistent in allen Autos in Deutschland würde 500.000 Bagatellunfälle und ca. 330 Millionen Euro Reparaturkosten sparen. Ein Spurhalteassistent kann laut GIDAS-Datenbank jeden vierten relevanten Unfall in Deutschland gänzlich verhindern und ca. 250 Menschenleben retten. Die Effekte moderner Sicherheitstechnik sind also klar berechenbar. Wer es ernst meint, muss der breiten Masse den Zugang erleichtern.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, stv. Chefredakteur VKU

## Inhalt::

|  |     |
|--|-----|
| <b>Aktuell</b>                             |     |
| Nachrichten                                | 244 |
| Veranstaltungen                            | 247 |
| EVU-Nachrichten                            | 248 |
| Neues Crashzentrum in<br>Münster-Wolbeck   | 250 |
| Interview mit Prof. Kramer,<br>HTW Dresden | 253 |

### Fachbeiträge

#### 2.2 Unfallforschung

**Titelthema:** Verdeckte Schäden  
an Krafträdern

*Hans Helmar Rapprich* 256

#### 2.3.4 Unfallrekonstruktion

Mikrospurensicherung und ihre  
Auswertung zur Aufklärung von  
Unfallfluchten

*Jochen Lehmkuhl und Karlheinz Willems* 262

#### 1.3 Motor

Beispiel Motorschaden – was bedeutet  
sachverständig?

*Friedhelm Tonk* 269

#### 1.1.0 Richtarbeiten an Pkw-Karosserien

Die Oldtimer-Restaurierung im Wandel  
und zukünftige Bedeutung der Doku-  
mentation Teil 3

*Johann Gwehenberger* 276

### Datenblätter

Audi Q5 287  
Dacia Duster 289

Impressum 245  
Redaktionsbeirat 244



Titelfoto: Hans Helmar  
Rapprich  
Bearbeitet: O.H., Springer  
Fachmedien München