

## Editorial::



### Gilbe Gefahr

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das Jahr neigt sich dem Ende zu, die Tage werden kürzer, kälter und die Straßen salzreicher. Mitunter stößt das Auge des aufmerksamen Automobilbetrachters dann wieder vermehrt auf ein nicht ansehnliches Problem, von dem man glaubte, dass es die Automobilindustrie längst gelöst hat: Korrosion. Selbst Käufer von Premium-Fahrzeugen sind nicht davor gefeit. Doch ärgert es die wenigsten Erstbesitzer, denn die Mehrzahl dieser Fahrzeuge ist oft geleast, die emotionale Bindung zum Gefährt eher gering einzuschätzen und nach drei bis vier Jahren Nutzungszeit steht ein neues Automobil parat. Das inzwischen fortgeschrittene Rostproblem trifft in dieser Fahrzeugklasse den Zweitbesitzer und die Kulanzabteilung des Herstellers.

Lag die starke Korrosionsneigung bis in die Achtzigerjahre hinein schlicht an mangelndem oder gänzlich fehlendem Korrosionsschutz, konnte man in den Neunzigerjahren beobachten, wie durch übertriebenen Sparzwang und das Ziel maximaler Gewinne bei einigen Fahrzeugherstellern die Qualität und Sorgfalt sank. Neue Lackiermethoden und neue Lackaufbauten taten ihr Übriges. Die jüngere und aktuelle Zeit wird unter anderem dominiert von immer weiter gesteigerten Sicherheits- und Craschanforderungen, die sich besonders durch einen Materialmix von hoch- und höchstfesten Stählen erreichen lassen. Allerdings weisen diese Stähle eine erhöhte Korrosionsanfälligkeit auf.

Lackbeschichtungen sind als alleiniger Korrosionsschutz für höchstfeste Stähle aber nicht ausreichend, wie das Titelthema dieser VKU ab Seite 418 benennt. Doch der Beitrag geht im Wesentlichen auf eine Thematik ein, die den Sachverständigen im Alltag noch mehr betrifft: Wie nutzbringend und praxistauglich ist ein nachträglich aufgebracht Korrosionsschutz? Insbesondere eine galvanische Beschichtung, zum Beispiel Verzinken? Das KTI (Kraftfahrzeugtechnisches Institut) hat in seiner Karosseriewerkstatt zahlreiche Untersuchungen dazu durchgeführt und präsentiert seine Ergebnisse in diesem und im nächsten Heft.

Lackbeschichtungen sind als alleiniger Korrosionsschutz für höchstfeste Stähle aber nicht ausreichend, wie das Titelthema dieser VKU ab Seite 418 benennt. Doch der Beitrag geht im Wesentlichen auf eine Thematik ein, die den Sachverständigen im Alltag noch mehr betrifft: Wie nutzbringend und praxistauglich ist ein nachträglich aufgebracht Korrosionsschutz? Insbesondere eine galvanische Beschichtung, zum Beispiel Verzinken? Das KTI (Kraftfahrzeugtechnisches Institut) hat in seiner Karosseriewerkstatt zahlreiche Untersuchungen dazu durchgeführt und präsentiert seine Ergebnisse in diesem und im nächsten Heft.

Mit vorweihnachtlichen Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

## Inhalt::

### Aktuell

Nachrichten	412
Veranstaltungen	415
EVU-Nachrichten	416

### Fachbeiträge

Titelthema: Nachträgliches Verzinken bei der Karosserieinstandsetzung – Untersuchung der Praxistauglichkeit Teil 1	
1.1.0 Richtarbeiten an Pkw-Karosserien	
Helge Kiebach	418

Mess- und Aufzeichnungsgenauigkeit digitaler EG-Kontrollgeräte in Verbindung mit Bremsmanövern	
2.3.4 Unfallrekonstruktion	
Peter Schmidt	426

Untersuchungen zur Wahrnehmbarkeit von Anfahrvorgängen im Querverkehr	
2.0.0 Reaktionsdauer	
Stefan Fuoß	431

Einblicke in die Entwicklungen der Zahlen getöteter Verkehrsteilnehmer auf deutschen Straßen von 2001 bis 2010	
2.2 Unfallforschung	
Alexander Berg	438

### Datenblätter

BMW 1er	447
Mercedes-Benz M-Klasse	449

Impressum	413
Redaktionsbeirat	412



Titelfoto: Helge Kiebach (KTI)