

Editorial::



Gefährdete Jugend

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Verkehrsteilnehmer im Alter von 18 bis 25 Jahren haben ein doppelt so hohes Risiko bei einem Unfall getötet oder verletzt zu werden. Das zeigt die Statistik und eine aktuelle Untersuchung des ADAC. Gründe dafür sind schnell ausgemacht: Junge Fahrer sind im Falle eines Unfalls meist in älteren Fahrzeugen mit geringer Sicherheitsausstattung unterwegs, schätzen Verkehrssituationen aufgrund mangelnder Fahrpraxis häufiger falsch ein und sind mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs. Das sind keine unbekanntenen Erkenntnisse. Der ADAC empfiehlt eine Sensibilisierung der Zielgruppe und das Angebot von günstigen und zugeschnittenen Fahrerschulungen und Fahrausbildungen. Zudem sollte man beim Fahrzeugkauf auf Autos mit ESP und Airbags achten. Diese Vorschläge sind plausibel und ein richtiger Ansatz.

Es stellt sich aber auch die Frage, ob die Probleme nicht ein Stück weit im gesellschaftlichen Wandel begründet sind oder sich künftig sogar noch verschärfen könnten. Denn bei der heutigen Jugend sinkt das Interesse am eigenen Fahrzeug nachweislich. Das Mofa oder Moped mit 15 oder 16 Jahren endlich fahren zu dürfen, lockt nicht mehr so wie früher und selbst auf den Führerschein mit 18 Jahren fiebern junge Leute nicht mehr so sehnsüchtig hin. Andere Statussymbole rangieren heute höher als das eigene Auto. Viele lernen dadurch im Vergleich zu früher erst viel später den Fahrzeugumgang. Verliert das Auto an Interesse, liegt die Mutmaßung nahe, dass sich auch die Auseinandersetzung mit der Technik und das Training möglicher Gefahren im Straßenverkehr zeitlich verschiebt. Weitere Dinge lassen sich auflisten, die bei Jugendlichen unfallursächlich sein können: Alkohol- und Drogenkonsum, Ablenkung durch Unterhaltungsmedien, Telefon oder Mitfahrer, gefährliches Fahrzeugtuning, aber auch der relativ preiswerte Zugang zu gebrauchten Fahrzeugen mit hoher Motorleistung, die dann nicht beherrscht wird. Vor solchen Gefahrenquellen lassen sich junge Verkehrsteilnehmer nicht ohne gesetzliche Regelungen vollständig schützen. Vieles bleibt da Erziehungs- oder Einstellungssache und obliegt leider dem Reife- und Erfahrungsprozess.

Mit vorweihnachtlichen Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

| | |
|----------------------------------|-----|
| Nachrichten | 412 |
| Veranstaltungen | 415 |
| EVU-Nachrichten | 418 |
| Aktuell / Fahrerassistenzsysteme | 420 |

Fachbeiträge

Titelthema: Fahrerassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – Teil 1

2.2 Unfallforschung

| | |
|----------------|-----|
| Erwin Petersen | 424 |
|----------------|-----|

Die Karosseriestruktur des Mercedes-Benz SL

1.1.2 Karosseriestruktur von Fahrzeugen

| | |
|--|-----|
| Michael Kelz, Thomas Rudlaff, Werner Schretzlmeier, Michael Müller, Rita Bitzer, Stephan Dürr, Jochen Pfutterer, Willibald Assmann, Andreas Neye | 432 |
|--|-----|

NHTSA-Unfalldatenaufzeichnung – Continentals aktueller Implementierungsansatz

1.7.0 UDC / Fahrtschreiber

| | |
|--|-----|
| Christian Kuhrt, Andreas Forster, Adrian Soare | 440 |
|--|-----|

Datenblätter

| | |
|-------------|-----|
| Mazda CX-5 | 447 |
| Nissan Juke | 449 |

| | |
|------------------|-----|
| Impressum | 413 |
| Redaktionsbeirat | 412 |



Bild: Daimler AG