

## Gastkommentar::



### Hoffnung auf Besserung

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vor dem Jahr 2000 war die Reifenwelt einigermaßen in Ordnung. Die Fahrzeughersteller waren für die Reifenauswahl zuständig. Die von ihnen nach der Erprobung freigegebenen Reifen konnten im Kfz-Schein festgeschrieben werden. Aufgrund einer Klage der EU gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen „unnötiger Handelshemmnisse im Markt“ musste aber auf die Reifenvorgabe verzichtet werden. Von 2000 bis 2012 gab es keine gesetzlichen Anforderungen an das Seitenführungs- und Bremsverhalten von Reifen. Verkürzt gesagt: Jeder Schrott der schwarz und rund war, war gesetzlich zugelassen.

Bereits 2009 schrieb mein Kollege Jörg Ahlgrimm von der Dekra: „Erschreckend für Sicherheitsexperten ist, dass Reifen auf dem Markt angeboten werden, die gerade bei nasser Fahrbahn eklatante Schwächen aufweisen. Während Tausende von Ingenieuren in der Auto- und Zulieferindustrie engagiert daran arbeiten, die passive Sicherheit von Fahrzeugen voranzutreiben und durch ausgeklügelte Fahrerassistenzsysteme das Unfallrisiko zu reduzieren, schläft die Bürokratie in Brüssel, wenn es um das wichtigste Bauteil des Fahrzeugs geht, das die Verbindung zur Straße herstellt.“

Dann erfand die EU das Reifenlabel und alle Probleme sollten gelöst sein. Das war ein schwerer Irrtum, der Menschenleben kostet. Denn die heutigen gesetzlichen Forderungen zum Bremsverhalten auf nasser Strasse sind kontraproduktiv zum Ziel der EU, die Zahl der Toten und Schwerverletzten auf unseren Straßen in der laufenden Dekade zu halbieren. Die Reifen der unteren (gesetzlich zugelassenen) Leistungsklassen sind eine Gefahr für die Menschen auf unseren Straßen! Es ist deshalb dringend notwendig, dass die heute gültigen Grenzwerte für das Bremsverhalten auf nasser Fahrbahn für alle Reifen aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit signifikant angehoben werden! Entsprechende Vorschläge wurden von Fachleuten des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) erarbeitet und der Kommission zugeleitet. Die Arbeitsunterlagen dazu sind in dieser VKU-Ausgabe veröffentlicht. Jörg Ahlgrimm schrieb damals auch: „Die Erwartung der Verkehrssicherheitsexperten an die EU-Kommission ist deshalb hoch und auf baldige Ergebnisse gerichtet.“ Hoffentlich sind diese neuen Ergebnisse besser als das, was bis heute in Brüssel in Sachen Reifen erdacht wurde.

Prof. Dr.-Ing. habil., Dr. h. c.  
Egon-Christian von Glasner,  
Präsident der Europäischen Vereinigung  
für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU)

## Inhalt::

### Aktuell

Nachrichten	410
Veranstaltungen	413
Interview Tachomanipulation	416
EVU-Nachrichten	420

### Fachbeiträge

Probleme der Gesetzgebung mit der Bremsleistungsfähigkeit von Reifen auf nasser Fahrbahn	
1.2.5 Reifen	
Egon-Christian von Glasner, Sigmar Micke, Jörg Ahlgrimm, Heinz Burg, Stephan Schal, Hermann Steffan, Gustav Kasanicky	422

### Titelthema:

Untersuchung zur Außenausbeultechnik an Aluminiumbauteilen Teil 1	
0.1.8 Reparaturkosten	
Helge Kiebach, Uwe Schmorte, Rolf Dehne	427

Aufnahme und Verarbeitung von Daten aus Crashtests	
2.2.0 Aufprallversuche	
Gustáv Kasanický, Pavol Kohút	438

### Datenblätter

Dacia Sandero	445
Honda CR-V	447

Impressum	411
Redaktionsbeirat	410



Foto: H. Kiebach, KTI