

Editorial::



Schwer getroffen

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Small Overlap Frontcrashtest, wie er in den USA inzwischen standardmäßig durchgeführt wird, entlarvt seit 2012 in fast regelmäßigem Abstand die konstruktiven Schwächen moderner Fahrzeugkarosserien. Jüngst traf es mit den Sport Utility Vehicle (SUV) eine Fahrzeugkategorie, bei der man andere Ergebnisse erwartet hätte. Denn SUV sind im Regelfall massig gebaut, haben hohe Fahrzeugfronten und es steht genügend Platz im Frontbereich für die Integration von seitlichen Schutzschilden zur Verfügung. Neun SUV, die in den USA in die Kategorie „mittlere Größe“ eingestuft werden, wurden beim Insurance Institut for Highway Security (IIHS) frontal mit geringer Überlappung (25% der Fahrzeugbreite) mit 40 Meilen/h auf eine feste Barriere gefahren. Mit dem Kia Sorento und dem Jeep Cherokee waren zwei Modelle dabei, die auch in Deutschland verkauft werden. Allerdings erhielt der Kia die Wertung „mangelhaft“, der Jeep ein „mäßig“. Die beste Bewertung erreichten der Chevrolet Equinox und der GMC Terrain, die schlechteste der Mazda CX-9 und Honda Pilot.

Der Massevorteil, den ein SUV bei einem Crash mit kleineren und leichteren Fahrzeugen für sich nutzt, wirkt beim Small Overlap gegen eine undeformierbare Barriere sogar eher nachteilig, wenn die Crashstruktur nicht richtig getroffen wird oder in diesem Bereich überhaupt keine Crashvorkehrungen getroffen wurden. Dann muss die Crashenergie anderweitig abgebaut werden und es steigt die Belastung für die Fahrgastzelle und die Fahrzeuginsassen. Zudem kann es passieren, dass durch die Insassenverschiebung Airbags nicht mehr getroffen werden.

Das ist Unfallforschern und Automobilherstellern prinzipiell längst bekannt. Doch über Jahrzehnte tat sich nichts, weil diese Lastfälle irrelevant für die Einstufung waren. Auch wenn laut Statistik „nur“ 20 bis 25% der Frontalunfälle in die Kategorie Gegenverkehrsunfälle mit geringer Überlappung fallen und die Unfallzahlen selbst rückläufig sind, haben Unfälle mit geringer Überdeckung überwiegend einen tragischen Ausgang für die Fahrzeuginsassen. Es bleibt abzuwarten, wie man sich dieser Thematik überhaupt noch konstruktiv annimmt oder stattdessen auf Fahrassistenten vertraut, die einem Kollisionskurs durch elektronische Sensorik und automatischen Lenkeingriff oder Notbremsfunktion selbsttätig entgegenwirken.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

PS: In der letzten Umfrage auf VKUonline.de wurde thematisiert, ob die Bezeichnung „Unfallanalytiker“ ein geschützter Titel werden soll. Eine klare Mehrheit von 77% votierten dafür, 21% waren dagegen und 2% hatten keine Meinung dazu.

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	162
Veranstaltungen	165
EVU-Nachrichten	168

Fachbeiträge

Titelthema: Der ADAC-Kompatibilitätscrashtest 2013

2.2.0 Aufprallversuche

Andreas Ratzek, Volker Sandner, Reinhard Kolke	170
--	-----

Die Nutzung von Smartphones für die Dokumentation von Unfällen und kritischen Situationen

2.2 Unfallforschung

Lars Hannawald, Henrik Liers	180
------------------------------	-----

Unfallanalytische Parameter bei Heckkollisionen ermittelt anhand einer Auswertung von AZT-Crashtests

2.3.0 Auffahrunfälle

Marvin Lammert	186
----------------	-----

Besseres Licht für mehr Sicherheit

1.6.4 Scheinwerfer

Thomas Seidenstücker	196
----------------------	-----

Datenblätter

Citroën C4 Picasso	197
Hyundai H-1	199

Impressum	163
Redaktionsbeirat	162



Foto: ADAC