

Editorial::



Wissen bündeln!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

rund 30% der untersuchten Unfälle sind auf eine technische Ursache zurückzuführen, wobei nur etwa 10% davon sofort auffallen! Von dieser Erfahrung berichtete Prof. Dr. Hermann W. Kurth bei seinem Vortrag zum Thema technische Ursachen bei Straßenverkehrsunfällen, den er auf der 71. MAS-Fachtagung im Oktober in München hielt. Anhand mehrerer Praxisbeispiele wurde klar ersichtlich, wie wichtig für den Sachverständigen und Unfallanalytiker in diesem Zusammenhang die permanente Fortbildung ist. Denn technische Mängel, die zum Unfall führen, können viele Ursachen haben: schlecht durchgeführte Reparaturen, nicht durchgeführte Reparaturen und fehlende Wartung, die Verwendung qualitativ minderwertiger Ersatzteile oder falscher Bauteile und Verbindungselemente, nicht durchgeführte notwendige Anpassungen nach Fahrzeugumbauten, mangelhafter Korrosionsschutz, erhöhter Verschleiß, Ausfall von Steuergeräten und Sensoren, um nur einige zu nennen.

Sorgfältiges Arbeiten und Dokumentieren bei der Unfallaufnahme und besser ein Blick mehr als zu wenig sind zwingend notwendig. Kurth: „Häufig erkennen wir erst bei der genauen technischen Untersuchung, dass die Versagensursache ein technisches Problem war! Hierzu ist geballter Sachverstand erforderlich, den ein einzelner Gutachter heute nicht mehr haben kann!“ Klingt das nicht etwas nach der Kapitulation vor den Herausforderungen? Nein, es ist vielmehr ein klares Statement für mehr Zusammenarbeit und Austausch unter den Kollegen und für weniger Eigenbrötelei und Abschottung.

Die moderne Fahrzeugtechnik und Marktentwicklung hält künftig neue Felder parat, die von Sachverständigen und Unfallanalytikern bisher gar nicht oder nur unzureichend bespielt werden oder wo es Möglichkeiten gibt, den Sachverständigen gänzlich außen vor zu lassen und bei seiner Arbeit zu behindern. Beispiel Connected Drive, die Möglichkeit der Fernlöschung von Daten, oder nachträgliche Updates. Interessant auch die zitierte Aussage zur Verwendung von immer mehr Halbleitern und deren Anwendungsprofilen im Fahrzeug, die aus dem Consumerbereich stammen, gar nicht speziell für den Automobilmarkt entwickelt sind und daher hohe Risiken bergen. Wie viele Sachverständige können so etwas heute fundiert analysieren?

Die moderne Fahrzeugtechnik und Marktentwicklung hält künftig neue Felder parat, die von Sachverständigen und Unfallanalytikern bisher gar nicht oder nur unzureichend bespielt werden oder wo es Möglichkeiten gibt, den Sachverständigen gänzlich außen vor zu lassen und bei seiner Arbeit zu behindern. Beispiel Connected Drive, die Möglichkeit der Fernlöschung von Daten, oder nachträgliche Updates. Interessant auch die zitierte Aussage zur Verwendung von immer mehr Halbleitern und deren Anwendungsprofilen im Fahrzeug, die aus dem Consumerbereich stammen, gar nicht speziell für den Automobilmarkt entwickelt sind und daher hohe Risiken bergen. Wie viele Sachverständige können so etwas heute fundiert analysieren?

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	370
Veranstaltungen	373
EVU-Nachrichten	374

Fachbeiträge

EVU traf sich in Schottland	
0.2 Tagungen Kongresse	
<i>Markus Winninghoff</i>	376

Aktuelle Sicherheitssysteme für Transporter	
1.6 Elektrische Anlage, Elektronik	
<i>Thomas Seidenstücker</i>	377

Titelthema: Bewegungsanalyse und Bewertung des Verletzungsrisikos von Insassen bei Seitenkollisionen – Erkenntnisse aus Crashtests beim fahrenden Pkw	
2.3.2 Seitliche Kollision	
<i>Christian J. G. Castro, Martin Hein, Wolfram Kalthoff, Manfred Becke, Lars Gorny, Heiko Wagner, William H. M. Castro</i>	380

Messung von Drehbewegungsgrößen ermöglichen neue, verbesserte Schutzkriterien für Schädel-/Hirn- und Abdominal-/Becken-Verletzungen von Fahrzeuginsassen	
2.2 Unfallforschung	
<i>Florian Kramer, Holger Löwen, Martin Heß</i>	390

Datenblätter	
Jeep Renegade	405
Opel/Vauxhall Corsa	407

Impressum	371
Redaktionsbeirat	372



Foto: CTS