

Editorial::



Abbremsassistent

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Bilder des schrecklichen Busunfalls vom 3. Juli auf der A9 mit derzeit 18 Toten gingen vermutlich an niemandem vorüber. Stand heute ist die Unfallursache noch unklar, insbesondere warum der Bus so schnell in Flammen stand und auf den Sattelaufleger aufgefahren ist.

Wie nach fast jedem dramatischen Verkehrsunfall wird umgehend und häufig vor laufenden Kameras darüber nachgedacht, wie solche Unfallszenarien künftig glimpflicher ausgehen können oder sich gänzlich vermeiden lassen.

Jeder, der eine Unfallstatistik bemüht, kann dort nachlesen, das schwere Auffahrunfälle zum Alltag auf unseren Straßen gehören und die Unfallfolgen umso dramatischer ausfallen, je höher die Geschwindigkeit und Masse der beteiligten Fahrzeuge sind. Bilder von quasi kaum verzögerten Lkws, die beim Stauende zig Autos vor sich pulverisieren, oder Pkws, die trotz „Heckunterfahrtschutzsystemen“ erst von der Hinterachse des Aufliegers gestoppt werden, sind allgegenwärtig und füllen in regelmäßigem Abstand die Nachrichten und Newsportale. Technische, elektronische und konstruktive Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit sind allen Entscheidern hinlänglich bekannt! So gibt es Unterfahrtschutzsysteme, die ein Durchtauchen von kleineren Fahrzeugen bei Lkw-Aufliegern besser verhindern. Es beschleicht einen aber das Gefühl, dass erreichbare Sicherheit wirtschaftlichen Interessen geopfert wird. Zum Beispiel, weil die Nutzlast durch einen optimierten Heckunterfahrtschutz um ein paar Kilo reduziert würde. Darüber hinaus sind Assistenzsysteme im Markt, die dafür Sorge tragen könnten, schwere Lkw und Busse rechtzeitig vor einem Hindernis zum Stehen zu bringen. Seit 2015 ist das für neue Lkw ab 8 t und Busse sogar vorgeschrieben, doch warum entscheidet sich die Gesetzgebung statt eines echten Notbremsassistenten bewusst für einen eher abgespeckten Abbremsassistenten? Eine bessere Bezeichnung hat dieses Feature aktuell nicht verdient, weil das System die Geschwindigkeit aus 80 km/h lediglich um 10 km/h und ab 2018 nur um 20 km/h reduzieren muss! Bleibt es bei solchen Halbherzigkeiten und weichgespülten Regularien, werden uns Busunfälle wie der am 3. Juli 2017 wieder beschäftigen.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	242
Veranstaltungen	245
EVU-Nachrichten	246

Fachbeiträge

Anfahrbeschleunigungen, Verzögerungen und Querbewegungen von Normalfahrern im Straßenverkehr Teil 2	
1.0.2 Beschleunigungen	
Esra Taysi, Hans Bäumler	248

Titelthema:

Heckunterfahrtschutz – Historie, neue Anforderungen, Beispiele und ergänzende Informationen	
2.3.0 Auffahrunfälle	
Alexander Berg	254

Datenblätter

Audi Q5	275
Fiat Doblò	277
Toyota C-HR	279

Impressum	243
Redaktionsbeirat	242



Foto: CTS crashtest-service.com