

Editorial::



Mangelhafte Crashergebnisse

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in jüngerer Zeit häufen sich die Schlagzeilen über schlechte Crashtestergebnisse. Das verwundert, war man doch diesbezüglich von positiven Meldungen verwöhnt. Vier oder fünf Sterne beim Euro NCAP galten inzwischen als Standard. Alles prima also. In modernen Autos ist man immer sicherer unterwegs, so die Stammtischmeinung.

Doch der Small Overlap Crashtest in den USA mit modernen Mittelklasse-Pkw und geringer Überdeckung, bei dem selbst eine aktuelle Mercedes-C-Klasse kollabierte, anschließend die schlechten Ergebnisse aktueller Kleinwagen beim Kompatibilitätscrashtest des ADAC (50-km/h-Kollision mit Barrierewagen, 50% Überdeckung), bringt die gute Stimmung zum Kippen und sorgt für Stress in den Entwicklungsabteilungen.

Moderne Fahrzeuge suggerieren viel Sicherheit und sind auch in vielen Bereichen wirklich sicherer, wie die Reduktion der Getöteten bei Unfällen zeigt, doch sie sind nicht unverwundbar. Woran liegt das? Ähnlich der Spritverbrauchsangabe, die unter Normbedingungen ermittelt wird und später nicht viel mit dem Alltagsbetrieb zu tun hat, wird auch eine Fahrzeugkarosserie heute so konstruiert, dass sie die standardisierten, publikumswirksamen und am Ende vielleicht kaufentscheidenden Crashes möglichst optimal und mit sehr gutem Ergebnis übersteht. Wird der Crash verändert und nicht mehr nach üblicher Norm absolviert oder kollidieren Fahrzeuge miteinander, die von der Struktur nicht zueinanderpassen, geht die Berechnung nicht mehr auf. Das ist alles nicht neu und wird auch immer wieder angeprangert, doch offenbar ohne Wirkung.

Nach dem jüngsten Crashtest mit Kleinwagen fordert der ADAC nun eine Art Schutzschild für die Fahrzeuge (im Bereich 250 bis 650 mm über dem Boden), der aus breiten Querträgern besteht, um auch bei geringer Überdeckung die Knautschzonen voll ausnutzen zu können. Darüber hinaus soll die Steifigkeit der Fahrzeugfronten unterschiedlicher Fahrzeugklassen weiter aneinander angepasst werden. Auch Prof. Schimmelpfennig plädiert nach seinen Crashversuchen seit Jahren für eine veränderte Struktur des Vorderwagens und hat Lösungen in petto, wurde aber bis dato nicht erhört. Die aktuelle Debatte bringt allerdings Hoffnung auf Veränderung.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	332
Veranstaltungen	335
EVU-Nachrichten	338

Fachbeiträge

Passive Sicherheit fachgerecht instand gesetzter Pkw	
1.1.0 Richtarbeiten an Pkw-Karosserien <i>Helge Kiebach, Sebastian Heidrich, Uwe Schmorte</i>	340

Titelthema: Das Unfallgeschehen mit SUV in Deutschland

2.3.4 Unfallrekonstruktion <i>Axel Malczyk</i>	346
---	-----

Modellierung von Stahlschutzplanken in PC-Crash

1.0.1.1 Computer-Programme <i>Sören Große, Lars Hannawald, Christian Erbsmehl</i>	358
--	-----

Datenblätter

BMW 3er Limousine	367
Nissan LEAF	369

Impressum	333
Redaktionsbeirat	332



Foto: GDV