

Editorial::



Gemeinsame Sache

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Corona-Einschränkungen haben wir weitgehend hinter uns gelassen. Zeit für Zuversicht und zum Aufatmen brachte das nicht. Die Diskussionen um Klimawandel, Energiesicherheit und vor allem um den Ukraine-Krieg trübten die Stimmung und eröffnen stets neue Herausforderungen. Wird der Krisenmodus wieder enden?

Die Automobilindustrie sieht ihren Entwicklungsweg in der Defossilisierung und Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Geht es um neue Fahrzeugmodell-Generationen, führt kein Weg mehr am Batterieelektrischen Vehicle (BEV) vorbei, wie jüngst das Wiener Motorensymposium im April gezeigt hat. Allerdings wird sich nicht jeder ein BEV leisten können und deshalb ging man in Wien davon aus, dass 2030 weltweit noch 65 % der neuen Autos einen Verbrennungsmotor oder hybridisierten Antriebsstrang haben.

Für den deutschen Markt plant die Bundesregierung bis 2030 mit etwa 15 Mio. Elektroautos auf der Straße, wobei Plug-in-Betriebe in dieser Kalkulation nicht mehr als E-Auto gezählt werden. Anhand der aktuellen und prognostizierten Verkaufszahlen ist aus heutiger Sicht abzuschätzen, dass diese 15 Mio. BEV ohne Zwangsmaßnahmen eher unrealistisch und nicht erreichbar ist. Vermutlich wird sich der Bestand in acht Jahren bei etwa neun Mio. BEV einpendeln. Das entspricht rund 25 % des heutigen Pkw-Gesamtbestands und so werden BEV im Arbeitsalltag von Sachverständigen und Unfallanalytikern bereits mittelfristig eine relevante Bedeutung haben.

Wer beschädigte BEV bewerten und untersuchen will, benötigt Detailinformation zum Fahrzeug und zugleich die Berechtigung auch selbst Hand anlegen zu dürfen. Auf der MAS-Frühjahrstagung sah es das KTI daher als Notwendigkeit an, dass alle Sachverständigen und Unfallanalytiker mindestens die Hochvolt-qualifizierung Stufe 2S, besser noch die Stufe 3S anstreben, um gegebenenfalls an Fahrzeugen mit beschädigtem Hochvoltsystem arbeiten zu dürfen. Die Voraussetzungen dafür sind nicht auf die lange Bank zu schieben, da die Verbreitung und der Umgang von BEV eine schnell steigende Anlaufkurve haben und gleichzeitig ein gemeinsames Vorgehen zwischen Industrie, Handel, Reparaturbranche und Dienstleistern erfordert.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	162
Veranstaltungen	165
EVU-Nachrichten	168

Fachbeiträge

Zur Zukunft der Hauptuntersuchung	
0.0 SV-Wesen	
Dietmar Winkler	170
Kalkulation durch Bilderanalyse	
0.0.0 Gutachtenerstellung	
Thomas Seidenstücker	173
83. MAS-Tagung in München	
0.2 Tagungen, Kongresse	
Marvin Lammert, T. Seidenstücker	176

Titelthema: Crashtest zur Untersuchung	
zum Auffahrungsunfall bei Zweirädern	
2.3.4 Unfallrekonstruktion	
Hanns-Lüdecke Rodewald, Robert Hauffe	
und Studierende der HTW Berlin	180

Datenblätter

Audi Q4 e-tron	197
Hyundai i10	199

Impressum	163
Redaktionsbeirat	162



Foto: Dr. Markus Winninghoff