

Editorial ::



Informationsbremse

Liebe Leserinnen, liebe Leser, dieses Ergebnis war zu erwarten: Unsere Fahrzeuge sind in den letzten 40 Jahren sehr viel sicherer geworden. Um der Vermutung dennoch mehr Nachdruck zu verleihen, hat die Dekra in Anlehnung an den Euro-NCAP-Versuch mit 64 km/h und 40 % Überdeckung Crashversuche mit einem VW-Golf-II (Bauzeit 1983-

1992) und einem Golf-VIII (seit 2019) durchgeführt. Das Resümee der Crashauswertung: Während im Golf II bei diesem Crashszenario kein Insasse überlebt hätte, wären die Golf-VIII-Insassen tendenziell mit leichten Verletzungen davongekommen. Laut Dekra blieb der gesamte Bereich der Fahrgastzelle des aktuellen Golfs komplett erhalten. Durch das Auslösen von Front- und Seitenairbags waren die Insassen im Zusammenspiel mit Gurt, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sehr gut geschützt. Auch im Bereich Bremsen, Kurvenstabilität und Beleuchtung hat sich der Wolfsburger Dauerbrenner stark verbessert. Zahlreiche Assistenzsysteme sind inzwischen vorgeschrieben, entlasten den Fahrer und verhindern zahlreiche Unfälle.

Steigende Fahrzeugsicherheit ist kein Markenzeichen deutscher Hersteller (mehr). Im letzten Jahr attestierte der ADAC: „Chinesische Fahrzeuge sind ernst zu nehmende Konkurrenten und überzeugen in vielen der Testkategorien. Bis auf zwei Ausnahmen erreichten alle Pkw fünf von fünf Sternen. Auch im Ausweichtest, bei dem das ordnungsgemäße Funktionieren des ESP überprüft wird, gaben sich die Testkandidaten keine Blöße. Viele Fahrzeuge europäischer Hersteller fuhren schlechtere Ergebnisse ein“.

Die nachweisbar gestiegene Fahrzeugsicherheit hat nicht unbedingt zu deutlich weniger Unfällen, aber zu viel weniger Verkehrstoten in den Fahrzeugen geführt. Allerdings flacht sich die Kurve der im Straßenverkehr Getöteten immer mehr ab und pendelte zuletzt zwischen etwa 2562 (Corona-Tiefpunkt) und 2770 (2024). Allein über die weitere Erhöhung der Fahrzeugsicherheit ist offenbar kaum noch eine Verbesserung möglich. Nun gilt es, am Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr anzusetzen. Dafür sind vor allem Daten notwendig, die nach Unfällen zeigen, wie sich die Unfallgegner verhalten und wie die Fahrzeugsysteme reagiert haben. Wie schwierig es für die Unfallanalyse ist, an nutzbare Daten zu kommen, zeigt zum Beispiel der Hauptbeitrag in dieser Ausgabe.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt ::

Aktuell

Nachrichten	282
Veranstaltungen	285
EVU-Nachrichten	288

Fachbeiträge

Titelthema:

Analyse feldkompatibler Ereignisdatenrekorder: Vergleichende Bewertung von Bosch CDR, OEM-Plattformen (Xentry, GIT Tool) und CrashScan für forensische Zwecke

2.3.4 Unfallrekonstruktion

Peter Vertal 290

Zur Ermittlung der Anrollbeschleunigung

1.0.2 Beschleunigungen

Wolfgang Hugemann, Marvin Poppe 308

Voller Durchblick

0.0.0 Gutachtenerstellung

Th. Seidenstücker 312

Datenblätter

ŠKoda Kodiaq	317
Toyota C-HR	319

Impressum	283
Redaktionsbeirat	282



Foto: Topas Labs, AdobeStock_1626189051