

Passive Sicherheit nicht fachgerecht instand gesetzter Pkw

2010, pp. 285 - 294 (#9)

Aufwendige Karosseriekonstruktionen, aktive Rückhaltesysteme mit optimierter Auslösestrategie, innovative Werkstoffe und darauf abgestimmte, zum Teil neue Fügeverfahren prägen die Sicherheit moderner Pkw. Gestiegene Anforderungen an die Unfallinstandsetzung sind die Folge. Das KTI (Kraftfahrzeugtechnisches Institut) in Lohfelden hat deshalb untersucht, wie eine nicht fachgerecht ausgeführte Unfallinstandsetzung die Insassensicherheit moderner Fahrzeuge bei einem Folgeschaden beeinflussen kann. Dazu wurde ein VW Passat B6 seitlich gecrasht, instand gesetzt und erneut gecrasht.

Passive safety of cars not repaired professionally

Optimised structural car design, active restraint systems, new materials and production techniques are necessary for high safety performance of modern cars and further for the occupants in case of an accident. Therefore, it becomes increasingly important, that the repair of such cars is accomplished with an adequate technique and quality. The [KTI](#) examined this problem on the basis of repair and crash tests to the side of a VW Passat.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Kiebach, H.](#); [Heidrich, S.](#): Passive Sicherheit nicht fachgerecht instand gesetzter Pkw. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 48 (2010), pp. 285 - 294 (#9)

Inhaltsangabe

Beim Versuch wurde jeweils die rechte Fahrzeugseite eines stehenden VW Passat Variant 2.0 tdi, Typ B6, mit einer fahrbahnen deformierbaren Barriere (962 kg) mit 51 km/h gecrasht. Beim ersten Crash befand sich das Fahrzeug noch im Originalzustand. Danach wurde unter Verwendung von Originalersatzteilen und nach den Reparaturvorgaben zur Instandsetzung eines VW Passat Typ B4 (gebaut bis 1997) die Instandsetzung vorgenommen. Hierbei wurde bewusst nicht der vom Hersteller für das in Rede stehende Modell (B6) vorgegebene Reparaturweg gewählt. **Die Instandsetzung wich damit beabsichtigt von der Instandsetzungsvorgabe des Herstellers ab.**

Nach der Reparatur erfolgte ein zweiter Crash unter den ähnlichen Anfangsbedingungen. Die Auswertung zeigte, dass die Festigkeit der Verblechung im Verbund mit den steiferen Karosserieteilen nicht mehr gegeben war und die Eindringung der deformierbaren Barriere deutlich tiefer in das Gefüge der Karosserie erfolgte. Der Seitenairbag konnte sich beim zweiten Crash beispielsweise nicht wie vorgesehen entfalten, da wegen der höheren Intrusionsgeschwindigkeit infolge des geänderten Anfaltverhaltens der strukturell beteiligten Bauteile der Airbag zwischen B-Säule und Sitz eingeklemmt wurde. U.a. zeigte sich, dass die nach den **Vorgaben für den alten VW Passat B4** durchgeführten Reparaturschweißungen den Crashbelastungen nicht Stand hielten.

Die strikte Einhaltung der herstellerseitigen Reparaturleitfäden, die Verwendung von geeigneter Werkstattausrüstung und die Anwendung durch geeignetes qualifiziertes Personal ist für die Einhaltung der Fahrzeugsicherheit nötig. Nebenbei sind bei einem Folgeunfall und einer unsachgemäßen vorausgegangenen Reparatur in der gleichen Anstoßzone auch höhere Instandsetzungskosten wahrscheinlich.

Beiträge zum Thema im VuF

- 2012 #10 [Passive Sicherheit fachgerecht instand gesetzter Pkw](#)
- 2016 #10/11 [Projekt Škoda - Fair Repair Crashverhalten nach Karosseriereparaturen](#)

Weitere Infos zum Thema