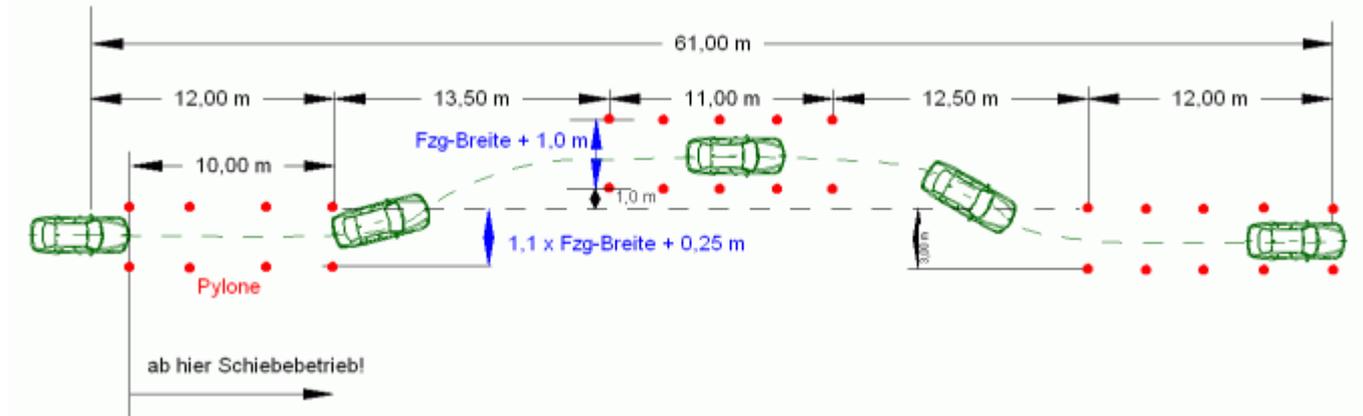


Elchtest

Der *Elchtest* wurde in die Internationale Norm [ISO 3888-2](#) übernommen. Die deutsche Automobilindustrie hat im November 1997 eine Sicherheitsinitiative gestartet mit dem Ziel der einheitlicher Kriterien zur Prüfung der aktiven Sicherheit (Fahrodynamiktests). Beim Elchtest kann der Fahrer das Ergebnis durch die Fahrstrategie beeinflussen; Grund: die 3 m breite Anfahrgasse.

Ziel des sich inzwischen durchgesetzten **VDA-Spurwechseltests** war es, die Testergebnisse reproduzier- und nachprüfbar sowie vom Fahrer unabhängiger zu gestalten. Die Unterschiede zwischen Elchtest und VDA-Spurwechseltest:

- Die Breite der Anfahrgasse wird bestimmt durch $B_{\text{Anfahrgasse}} = 1,1 * B_{\text{Kfz}} + 0,25 \text{ m}$
- Die Breite der Ausweichgasse wird ebenfalls durch die Fahrzeugbreite bestimmt: $B_{\text{Ausweichgasse}} = B_{\text{Kfz}} + 1,0 \text{ m}$
- Der Abstand zwischen den letzten Pylonen der Ausweichgasse und den ersten Pylonen der 3 m breiten Ausfahrgasse wird von 13,5 m (beim Elchtest) auf 12,5 m verkürzt
- Die Pylonengassen werden im Schiebetrieb (Gaspedal wird losgelassen) im höchsten Gang mit $n_{\text{Motor min}} = 2000 \text{ 1/min}$.
- Die Einfahrtgeschwindigkeit des Fahrzeugs am letzten Pylon der Anfahrgasse ist maßgeblich
- Der Test gilt als bestanden, wenn weder Pylon noch Fahrzeug umgeworfen werden



Siehe auch

- [Electronic Stability Control](#)
- [wikipedia: Elchtest](#)