

Editorial::



Spaß am Fortschritt

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

alle zwei Jahre lädt Bosch einen Großteil der nationalen und internationalen Motorpresse mit viel logistischem Aufwand zu einem Kolloquium auf sein Prüfgelände nach Boxberg. Dort wird über neue und

künftige Entwicklungen in der Automobiltechnik berichtet. Dabei ist es immer wieder frappierend zu beobachten, wie schnell der technische Fortschritt den Weg in die Serie findet. Vor zwei oder vier Jahren noch im Entwicklungsstadium und als Prototyp mit reichlich Rechnerleistung im Kofferraum präsentiert, sind viele Systeme nun am Markt zu kaufen und sorgen für Begeisterung. Vor allem die E-Mobilität und die Kombination aus Verbrennungsmotor und E-Maschine können wahrlich freudige Momente durch ungeahnten Fahrspaß auslösen. Dabei muss es nicht einmal der heiße Ritt in einem knapp 900 PS starken Porsche 918 Spyder sein, der seine beiden Insassen und sich selbst scheinbar mühelos in 2,5 s auf Tempo 100 oder maximal 345 km/h schießt. Nein, auch ein in Mexiko für den amerikanischen Markt gebauter kleiner Fiat 500e zaubert während einer leicht summenden, dynamischen Probefahrt ein Grinsen ins Gesicht. Enttäuscht ist man allerdings doch, dass der kleine Flitzer hierzulande nicht erhältlich ist.

Wie wird es erst mit Autos sein, die einem das Denken und Fahren abnehmen können? Der automobile Enthusiast im Inneren sträubt sich noch dagegen, schließlich will man stets selbst Herr der Lage sein und hatte auch bisher alles gut im Griff. So müssen Zulieferer und Fahrzeughersteller mehrgleisig fahren – auf dem einen Strang die technologischen Voraussetzungen für eine störungsfreie Funktion der Systeme vorantreiben und auf dem anderen versuchen, das Vertrauen für solche Systeme beim Autofahrern zu implantieren. Passender Schlüssel soll das sogenannte Human Machine Interface (HMI) sein, das verschiedene Funktionen beherrschen muss und den unmissverständlichen Informationstausch zwischen System und Fahrer regelt. Fahrmanöver lassen sich dann zum Beispiel (wie im Computerspiel) aus einer virtuellen Vogelperspektive kontrollieren. Solche Aussichten sind heute schwer vorstellbar. Aber wer hätte vor ein paar Jahren gedacht, dass ein E-Motor im Auto mal so viel Spaß bringt und hervorragend funktioniert?

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	202
Veranstaltungen	205
EVU-Nachrichten	206

Fachbeiträge

EVU-Deutschland traf sich bei Takata	
0.2 Tagungen Kongresse	
Thomas Seidenstücker	208

Titelthema: Ermittlung der Gesamtdeformationsenergieaufnahme von zwei Unfallfahrzeugen auf Basis von vereinfachten Kraft-Weg-Kennungen aus Crashtestdaten

2.3.4 Unfallrekonstruktion	
Manfred Becke, Severin Schlottbom	210

Elektronische Bremssysteme unterstützen Krafttradfahrer immer umfassender	
1.2.4 Bremsen	
Lothar Kienle, Ronan Le Roy	219

Gefahren oder gestanden?	
2.3.4 Unfallrekonstruktion	
Klaus-Dieter Brösdorf, Marco Görtz, Tibor Kubjatko	224

Schadenerkennung und Instandsetzung am Elektrofahrzeug BMW i3	
0.1.5 Kurzmiteilungen für die Schadenpraxis	
Helge Kiebach	232

Datenblätter	
Ford Tourneo Courier	237
Nissan e-NV200 Evalia	239

Impressum	203
Redaktionsbeirat	202



Foto: CTS