

Editorial::



Sparkurs in Aussicht

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vermehrt ist vom komplett autonomen Autofahren zu hören und dass es ab 2025 für jedermann Realität werden kann. Einige Hersteller sind bereits mit autonom gesteuerten Versuchsfahrzeugen auf öffentlichen Straßen unterwegs. Schaut man sich aktuelle Neufahrzeuge an, zum Beispiel die aktuelle S-Klasse ab Seite 248, scheint wirklich nicht mehr viel zu fehlen, damit das Auto ganz allein auf Kurs bleibt.

Ein erster und ergänzender Schritt dorthin ist die Car-to-X-Kommunikation. Nur wenn Autos untereinander und mit der Umwelt Daten austauschen, sozusagen ihren telematischen Horizont erweitern, Informationen richtig bewertet werden und korrekt reagiert wird, ist die Basis für einen störungs- und unfallfreien Verkehrsfluss gelegt. Mitte Juni hat das Forschungsprojekt simTD zur Car-to-X-Kommunikation im Großraum Frankfurt/Main eine Bilanz gezogen. Die Flotte mit 120 Autos und drei Motorrädern hat in 41.000h über 1.650.000km zurückgelegt, vier Terabyte Daten gesammelt sowie eine WLAN- und Mobilfunkkommunikation im Feld getestet. Nun soll die Technik laut Projektleitung reif für den Markt sein. Daimler will noch dieses Jahr Serienfahrzeuge mit der Car-to-X-Technologie ausrüsten.

Doch es könnte zum Henne-Ei-Problem kommen. Wer zahlt schon gern für Car-to-X, wenn es nur einen überschaubaren Mehrnutzen gibt? Auf dem Motorpressekolloquium von Bosch war zu hören, dass ein Kreuzungsassistent voraussetzt, dass sich 50% der Fahrzeuge im fließenden Verkehr am Datenaustausch beteiligen. Bei einem Fahrzeugdurchschnittsalter von rund acht Jahren in Deutschland wird es sehr lange dauern, bis Car-to-X flächendeckend implementiert ist und seine komplette Funktionalität ausspielt. Der volkswirtschaftliche Nutzen elektronisch vernetzter Autos wird freilich schon heute genau beziffert und soll jährlich rund elf Mrd. Euro bringen. Durch vermeidbare Verkehrsunfälle ließen sich laut Studien bis zu 6,5 Mrd. Euro einsparen, weitere 4,9 Mrd. Euro/Jahr würden durch kürzere Reisezeit und sinkende Umweltbelastung gespart. Was die Einführung kostet, wurde hingegen nicht bekannt. Was man aber auch schon weiß ist, dass Privatwirtschaft und öffentliche Hand von Anfang an zusammenarbeiten müssen, damit schon in der frühen Einführungsphase ein Nutzen erlebbar wird. Das kommt einem schon von anderen Projekten bekannt vor.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	242
Veranstaltungen	245
EVU-Nachrichten	246

Fachbeiträge

„S“ wie Sicherheit (MB S-Klasse)	
1.9 Fahrzeugvorstellung	
Thomas Seidenstücker	248

Titelthema: Ganzheitliche Lösungen zur Bekämpfung von Monotonie und Sekundenschlaf als Unfallursache

2.2 Unfallforschung	
Siegfried Rothe, Michael Schrauf, Nina Jellentrup	254

Ein Vergleich von unterschiedlichen Kollisionstypen hinsichtlich Geschwindigkeitsänderung, EES und Insassenbelastung

2.3.4 Unfallrekonstruktion	
Heinz Burg, Andreas Moser, Hermann Steffan	262

Unfallschutzvorrichtung zur Erhöhung der Crashesicherheit von Pkw-Anhängerzügen

2.2 Unfallforschung	
Hanns-Lüdecke Rodewald, Andreas Röse, Sascha Märksch	274

Datenblätter

Seat Leon	283
Škoda Rapid / Seat Toledo	285
Toyota Aygo / Citroën C1 / Peugeot 107	287

Impressum	243
Redaktionsbeirat	242



Foto: Daimler AG