

Editorial::



Offene Punkte

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

gehört man mit 40+ zu einer Generation mit alten Denkmustern? Wo ein richtiges Auto nur eins ist, bei dem noch dem Fahrer die Überwachung obliegt? Interpretiert man eine Studie von Mc Kinsey aus 2016 richtig, könnte dem so sein. Offenbar ändern sich die Prioritäten vieler Autonutzer mit großen Schritten und das Auto-

fahren als solches hat bald keine Bedeutung mehr. „Die Nachfrage der Kunden nach vernetzten Fahrzeugen wächst weltweit. Allein im Verlauf des Jahres 2015 hat sich die Zahl der Kunden, die für ein besser vernetztes Auto sogar die Fahrzeugmarke wechseln würden, fast verdoppelt: Ihr Anteil stieg von 20 % (2014) auf 37 % (2015). Zudem sind Kunden öfter bereit, für vernetzte Dienste zu zahlen: Hier zeigt sich ein Anstieg von 21 % (2014) auf 32 % (2015)“, so die Studie. Vernetzung und Automatisierung des Autos verfolgen mehrere Ziele: mehr Sicherheit, mehr Komfort und die Erschließung neuer Geschäftsmodelle für die Autoindustrie und andere Unternehmen. Nach Schätzungen könnte der Markt für Mobilitätsdienstleistungen und vernetzte Fahrzeuge bis 2020 weltweit auf 141 Mrd. US-Dollar wachsen! Das Auto selbst ist dann (vergleichbar Smartphone) nur noch ein Mittel, um in anderen Bereichen viel mehr zu verdienen.

Wer diesen Weg einschlägt, muss aber offene Punkte klären. Unter anderem das Thema EDR in solchen Fahrzeugen. Heute verbaute Event Data Recorder erfüllen die Vorgaben der US-Richtlinie „49 CFR Part 653“. In der Praxis zeigt sich, dass viele Daten, die zur Rekonstruktion von Unfällen notwendig sind, nicht gespeichert werden. Unter anderem bleibt es dem Fahrzeughersteller überlassen, ob er Beschleunigungswerte, ABS/ESP-Eingriffe, Lenkwinkel, Gierrate, Bremsdrücke oder Eingriffe des Notbremsassistenten im EDR ablegt. Neue Versuche des AZT in dieser Ausgabe belegen, dass die Daten aus dem EDR-Protokoll nicht ohne Plausibilisierung von Sachverständigen belastbar verarbeitet werden können. Zudem ist die aktuelle Auslöseschwelle mit einem Delta-v von 8 km/h innerhalb von 150 ms für ein zu speicherndes Ereignis viel zu hoch. Viele Unfälle passieren unterhalb dieser Schwelle und werden heute nicht dokumentiert! Eine verbesserte europäische EDR-Richtlinie für neue Fahrzeuge muss weitere Aufzeichnungsparameter für den EDR definieren, inklusive FAS-Eingriffen!

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	322
Veranstaltungen	325
EVU-Nachrichten	326

Fachbeiträge

Titelthema:

EDR-Daten heute und in Zukunft

1.7.0 UDS/Fahrtschreiber

Sebastian Dürnberger,

Melanie Kreutner

328

Erarbeitung einer Bewertungsvorlage zur Beurteilung der Vermeidbarkeit von Kollisionen beim Ausparken auf öffentlichen Parkplätzen Teil 1

2.2 Unfallforschung

René Haak, Klaus-Dieter Brösdorf,

Jens Mehnert

342

Entwicklung einer Methodik zur Ableitung der Unfallschwere realer Verkehrsunfälle auf Basis von Standard-Crashtests Teil 2

2.3.4 Unfallrekonstruktion

Alexander Theim, Thomas Unger,

Michael Pschenitza

350

Datenblatt

BMW 5er Limousine 359

Impressum 323

Redaktionsbeirat 322



Foto: Allianz Zentrum für Technik (AZT)