

Editorial::



Lösungssuche

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das Thema Elektroautos nimmt auf dem heimischen Markt deutlich Fahrt auf – betrachtet man die sprunghaften Zuwächse bei den Neuzulassungen. Von Januar bis Juli wurden 367.905 Elektrofahrzeuge zugelassen, 361.151 mit Diesel- und 629.990 mit Ottomotor. Diese Entwicklung ist nicht verwunderlich, werden E-Autos

doch großzügig mit finanziellen Anreizen belegt und nicht selten zu Leasingraten zwischen 40 und 150 Euro pro Monat offeriert und dem Kunden auf diese Weise schmackhaft gemacht. Problematischer ist es dann zeitnah eine Wallbox für den heimischen Stellplatz zu finden, auf die man nicht selten drei bis sechs Monate warten muss, um vernünftig und sicher Strom tanken zu können.

Die Versicherungsbranche wäre vermutlich froh, wenn sich die Herausforderungen mit der E-Mobilität nur auf solche Nebenkriegsschauplätze konzentrieren würde. Vielmehr laufen dort substantielle Fragen auf: Wie wird ein E-Fahrzeug versicherungstechnisch eingestuft? Welche Kosten fallen bei einer Reparatur des E-Fahrzeugs an? Wie kann man den Zustand einer Batterie schnell und sicher bestimmen?

Wie auf dem neunten Allianz-Autotag vor Kurzem deutlich wurde, gibt es darauf offenbar noch keine vollumfänglich zufriedenstellenden Antworten. Die Typklasseneinstufung orientiert sich beim BEV am vergleichbaren Benziner, der Plug-in-Hybrid wird wie ein Diesel eingestuft. Doch Reparaturkosten von etwa 7000 Euro für den neuen Kabelsatz nach einem Marderbiss oder 20.000 Euro für eine neue Batterie, wenn der Abschirmdeckel beschädigt ist und die Hersteller einen kompletten Batterietausch fordern, sind inakzeptabel und bringen selbst junge E-Fahrzeuge schnell in den Bereich eines Totalschadens. Hier sind aus Sicht der Verbraucher, der Versicherungen und der Umwelt sehr zügig andere Lösungsansätze notwendig! Das gleiche gilt für die Zustandsbestimmung der Batterie. Rettungskräfte, Werkstätten, Autohäuser, Leasinggesellschaften, Gebrauchtwagenkäufer und nicht zuletzt Sachverständige müssen schnell, einfach transparent und sicher den Zustand einer Batterie beurteilen können. Der Sensor dafür ist derzeit (noch) nicht in Sicht.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	322
Veranstaltungen	325
EVU-Nachrichten	326

Fachbeiträge

Allianz Autotag 2021 0.2 Tagungen, Kongresse	328
---	-----

Titelthema: Lkw-Abbiegeassistenten 2021 – Vergleichstest von neun Nachrüstlösungen für Lkw zur Detektion von ungeschützten Verkehrsteilnehmern im toten Winkel Teil 1

2.3.2 Seitliche Kollision

Isabella Ostermaier, Veronika Bock,
Volker Sandner, Reinhard Kolke 332

Entwicklung eines hochauflösenden, dreidimensionalen Energy Equivalent Speed (EES)-Modells für Pkw, Teil 2 – Plattform zur EES-Berechnung

2.3.4 Unfallrekonstruktion

Pascal Breitlauch, Christian Thomas Erbsmehl 340

Level 2+ oder 3? – Aktuelle Entwicklungen des höher automatisierten Fahrens und kritische Betrachtung zum Spurwechselvorgang Teil 3

1.6 Elektrik, Elektronik, Assistenzsysteme

Alexander Berg 348

Datenblätter

BMW 4er Coupé	357
Honda Jazz	359

Impressum	323
Redaktionsbeirat	322



Foto: ADAC/Uwe Rattay