

Editorial::



Lasche Analyse

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in regelmäßigen Abständen fallen zum Beispiel Modelle von Tesla durch spektakuläre Unfälle auf, in denen der Tesla Autopilot aktiviert gewesen sein soll. Gelegentlich ist sogar zu lesen, dass niemand auf dem Fahrersitz saß, der Fahrer angetrunken auf dem Fahrersitz schlief oder das System auf parkende und kreuzende Autos nicht re-

agierte. Für die missbräuchliche Verwendung seiner Assistenzsysteme ist der Fahrzeughersteller nicht verantwortlich zu machen. Wohl aber ist zu überprüfen, wenn Sicherheitsmechanismen gar nicht oder nur unzureichend existieren und damit der Missbrauch des Assistenzsystems erst ermöglicht wurde.

Üblicherweise ist so etwas ein Fall für die Sicherheitsbehörden eines Landes – in Deutschland zum Beispiel das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), in den USA die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Inzwischen soll die US-Verkehrsbehörde ihre Untersuchung von Teslas Fahrassistenzsystem Autopilot nach einer Reihe von Auffahrunfällen ausgeweitet haben. Im Vorfeld hatte man es offenbar nicht ganz so genau genommen. Wie auto motor und sport (ams) berichtet, „... reichte es der NHTSA in den ersten Jahren der Autopilot-Unfälle, dass Tesla die Fahrer in der Betriebsanleitung lediglich darauf hinwies, dass sie permanent die volle Verantwortung für das Fahren haben, wenn der Autopilot aktiviert ist“. Allerdings sollen die Tesla-Systeme laut ams: „... die Aufmerksamkeit des Fahrers seinerzeit nicht ausreichend überwacht haben, dass der Autopilot auch in dicht besiedelten Gebieten mit unübersichtlichem Verkehr aktivierbar ist und die Zeit für eine Rückübernahme der Kontrolle für den Fahrer bei Notsituationen zu kurz sein könnte. Die Behörde hatte nicht einmal ein Problem damit, dass Tesla für eine Datenauswertung zur Sicherheit des Autopiloten teils absurde Werte lieferte – so ließ die NHTSA in die Auswertung sogar Daten von Autos mit negativer Kilometer-Laufleistung einfließen.“

So ein eher laxer Umgang mit sicherheitsrelevanter Automobiltechnik ist weder von Herstellern noch der NHTSA tolerierbar und wenig vertrauensfördernd. So verwundert es nicht, dass deutsche Autofahrer dem autonomen Fahren kritisch gegenüberstehen. Zwei Drittel bewerten in Umfragen die Technik negativ, wobei sie für 30 % nicht ausgereift ist und 22 % ein höheres Unfallrisiko fürchten.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	242
Veranstaltungen	245
EVU-Nachrichten	246

Fachbeiträge

Zur Prüfung von Hochvoltbatterien	
1.6.1 Batterie	
Thomas Seidenstücker	248

Grüne Reparaturmethoden	
0.1.8 Reparaturkosten	
Karsten Thätner	254

Stochastische Simulation von kritischen Verkehrssituationen auf Kreuzungen mit Linksabbiegern	
2.3.4 Unfallrekonstruktion	
Peter Vertal	258

Titelthema: Montagefehler bei UHP- / RFT-Reifen und Fehlanwendungen von RDKS – Ursache schwerer Verkehrsunfälle	
1.2.5 Reifen	
Udo Golka	262

Datenblätter

Kia EV6	275
Renault ZOE	277
Volkswagen ID.5	279

Impressum	243
Redaktionsbeirat	242



Foto: DKcomposing / stock.adobe.com