Ressort: Auto/Motor

VW Unfallforschung liefert wichtige Erkenntnisse für technische Entwicklung

Safety First

Nürnberg, 23.12.2016, 09:05 Uhr

GDN - Um die Gefahr von Unfällen nachhaltig zu reduzieren, arbeitet die Volkswagen Unfallforschung seit knapp zwei Jahrzehnten eng mit den Ingenieuren und Entwicklern bei Volkswagen zusammen und liefert entscheidende Erkenntnisse für die Entwicklung neuer Assistenzsysteme.

24 Stunden an 365 Tagen pro Jahr einsatzbereit - das ist die Unfallforschung von Volkswagen. Damit Leiter Ralf Tenzer und sein achtköpfiges Team den Ingenieuren und Entwicklern bei Volkswagen Hilfestellungen für ihre Arbeit geben können, analysieren er und seine Kollegen pro Jahr rund 120 Unfälle direkt am Ort des Geschehens. Und das sind nicht nur die Straßen rund um Wolfsburg. Die Unfallforschung ist mittlerweile in ganz Niedersachsen und auch in anderen Bundesländern unterwegs.

“Jeder Unfall wird detailliert ausgewertet. Die Bundesstatistik, die Unfälle und Verletzungen zusammenfasst, reicht dafür nicht aus", sagt Ralf Tenzer. Wenn ein aktuelles Modell der Marke Volkswagen in einen Unfall verwickelt ist, dokumentieren die Ermittler von Volkswagen mit Kamera und Maßstab in möglichst kurzer Zeit viele Details, wie die Schäden an den Fahrzeugen, deren Position und Bremswege.

Dabei kommt modernste Technik zum Einsatz: Für eine Gesamtübersicht werden mit einer Drohne Aufnahmen aus der Luft angefertigt. Ein am Fahrzeug der Unfallforschung befestigter Laser scannt die Szenerie bei langsamer Vorbeifahrt in 3D. Zum Expertenteam gehört auch ein Mediziner. Seine Aufgabe ist es zu klären, wie Verletzungen der Insassen entstanden sind. Dazu gleicht er anonymisierte Patientendaten, die die Medizinische Hochschule Hannover als Kooperationspartner von den behandelnden Krankenhäusern sammelt, mit den Schäden in und an den Fahrzeugen ab. Aus allen Daten erstellen die Forscher mit einer speziellen Software eine 3D Rekonstruktion am Computer.

Diese ist am Ende so detailliert, dass die Unfallforscher relativ genau sagen können, wohin und mit welcher Geschwindigkeit die Fahrer die Autos unmittelbar vor der Kollision gelenkt haben und welche Systeme (z.B. ESC) aktiv eingegriffen haben.

Wie eng die Unfallforschung mit der technischen Entwicklung zusammenarbeitet, macht der Experte an der Einführung des Emergency Assist im aktuellen Passat deutlich: “Wenn das System erkennt, dass der Fahrer nicht mehr in der Lage ist, das Auto zu steuern, übernimmt Emergency Assist die Lenkung und bringt das Auto zum Stillstand", erläutert der Chef-Unfallforscher.

Tenzer und seine Kollegen können anhand ihrer Unfalldaten belegen, dass ein kontrollierter Stillstand auf der Fahrspur weitaus weniger gefährlich ist als ein führerloses Auto, das beispielsweise in den Gegenverkehr gerät.

Auch bei der Entwicklung von Systemen zum Fußgängerschutz leistete die Unfallforschung ihren Beitrag. Laut statistischen Erhebungen passieren 75 Prozent aller Unfälle im Straßenverkehr bei einer Geschwindigkeit von unter 25 km/h. Die City-Notbremsfunktion, die Fahrzeugabhängig im Umfeldbeobachtungssystem “Front Assist" enthalten ist, unterstützt den Fahrer bei vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeiten.

Wird ein Hindernis im Stadtverkehr bis 30 km/h übersehen, erkennt das radar-gestützte System die drohende Gefahr und bremst selbstständig. Im Idealfall werden Auffahrunfälle so gänzlich vermieden. Eine Studie des Euro NCAP und des Australia NCAP ergab, dass mit eingebautem Autonomous Emergency Braking (AEB) 38 Prozent dieser Art von Auffahrunfällen verhindert werden können.

“Bei Unfällen mit Geschwindigkeiten von unter 30 km/h ist das Schleudertrauma die häufigste Verletzungsart", sagt Tenzer. “Das ist in den seltensten Fällen lebensbedrohlich, aber eine ernst zu nehmende und vor allem zu verhindernde Verletzung.

Front Assist ist in vielen Volkswagen Modellen erhältlich, im Golf zum Beispiel ab der Ausstattungsvariante Comfortline serienmäßig.

Die aktive Sicherheit, zu der neben den Bremsassistenten auch Systeme wie das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) gehören, sorgt in Kombination mit den passiven Sicherheitseinrichtungen (unter anderem Sicherheitsgurte, Airbags, verformungssteife

Fahrgastzelle) für einen optimalen Schutz aller Fahrzeuginsassen und der anderen Verkehrsteilnehmer. “Unser Ziel ist es, sichere und komfortable Pkw für jedermann zu entwickeln. Nur im richtigen Zusammenspiel der Komponenten ist es möglich, die Sicherheit effektiv und effizient zu erhöhen", sagt Tenzer.

Bericht online:
https://www.germandailynews.com/bericht-82872/vw-unfallforschung-liefert-wichtige-erkenntnisse-fuer-technische-entwicklung.html

Redaktion und Veranwortlichkeit:
V.i.S.d.P. und gem. § 6 MDStV: Michael Tölle

Haftungsausschluss:
Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich. Michael Tölle

Editorial program service of General News Agency:
UPA United Press Agency LTD
483 Green Lanes
UK, London N13NV 4BS
contact (at) unitedpressagency.com
Official Federal Reg. No. 7442619