

Datum
20.10.2017 / 3736c

Seite
1/2

Bei Rückfragen

Brigitte Römstedt
Konzern-Kommunikation
Raiffeisenplatz 1
65189 Wiesbaden
Tel.: 0611-533-4656
Fax: 0611-533-774656
presse@ruv.de

Information für die Medien

Auf dem neuesten Stand der automobilen Technik

Zahlen und Fakten zu den selbstfahrenden Shuttlebussen der R+V Versicherung



Frankfurt, 20. Oktober 2017. Sicherheit vor Schnelligkeit: Während der Testphase zeigen die selbstfahrenden Elektrobusse der R+V noch gar nicht komplett, welche Power in ihnen steckt. Statt mit möglichen 45 Stundenkilometern fahren sie auf dem Flughafen Frankfurt zunächst nur etwa Tempo 20. R+V und Fraport testen den hochautomatisierten Kleinbus nicht auf einem abgesperrten Areal, sondern auf einer verkehrsreichen Straße – wo er permanent mit den unterschiedlichsten konventionellen Fahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern konfrontiert wird. Da die etwa 1,5 Kilometer

lange Strecke festgelegt und einprogrammiert ist, fährt das von der französischen Firma Navya entwickelte Elektrofahrzeug „Arma“ quasi auf virtuellen Schienen.

Technische Eckdaten

Mit einer Länge von 4,75 Metern und einer Breite von 2,11 Metern ist der Kleinbus nicht viel größer als ein durchschnittlicher Transporter, überragt aber mit einer Höhe von 2,75 Metern die meisten dieser Fahrzeuge. Leer wiegt der Bus 2.400 Kilogramm, Karosserie und Fahrgestell sind aus einem Kohlenstofffaser-verstärkten Kunststoff. Als Antrieb dient ein 15 Kilowatt-Elektromotor, der von einem Akku gespeist wird. Voll geladen kann der Shuttlebus rund neun Stunden auf Achse sein. Sinkt die Batterieleistung unter zehn Prozent, steuert er selbständig die Ladestation an.

Ausgefeilte Sicherheitssysteme

Lenkrad und Armaturenbrett sucht man im Bus vergeblich. Hier informiert ein Display permanent über Geschwindigkeit, Bremsverhalten oder Lenkeinschlagwinkel. Für die Sicherheit während der Fahrt sorgen unterschiedliche Sensorsysteme. GNSS-Antennen auf dem Dach des Fahrzeugs ermöglichen es, das Fahrzeug bis auf zwei Zentimeter genau zu lokalisieren. Diverse Lidar-Sensoren und Stereo-Kameras erfassen Objekte und Personen sowie deren exakten Abstand zum Fahrzeug. In den Rädern messen Sensoren Geschwindigkeit und Beschleunigung. Wenn andere Verkehrsteilnehmer ihm zu nah kommen, verlangsamt das Shuttle die Fahrt, bleibt gegebenenfalls stehen oder übergibt an die Begleitperson, Operator genannt. Bei Gefahr stoppt es sofort. Auch der Operator kann jederzeit einschreiten, den Nothalteknopf drücken oder den Autopiloten mit Hilfe eines Joysticks übersteuern. Laut Straßenverkehrsgesetz muss in autonom fahrenden Autos grundsätzlich immer eine Begleitperson an Bord sein, die den Verkehr und die Funktion des Autopiloten beobachtet und im Ernstfall manuell eingreift.