

Untersuchung der Mess- und Aufzeichnungsgenauigkeit digitaler EG-Kontrollgeräte in der Praxis

2009, pp. 381 – 386 (#12)

Seit 01.05.2006 ist der Einbau eines digitalen EG-Kontrollgerätes für die meisten Nutzfahrzeuge über 3,5 t zulässiger Gesamtmasse vorgeschrieben. Durch die völlig andere Art der Aufzeichnung ergeben sich gänzlich andere Möglichkeiten zur Verwertung der Daten in der Unfallanalytik. Zwar gibt es aufgrund der fehlenden Mechanik keine Markierungen mehr durch kollisionsbedingte Erschütterungen, dafür hinterlässt die exaktere Aufzeichnung auffällige Abweichungen vom Normalaufschrieb, auf die in einem anderen Beitrag eingegangen wird. Im folgenden Beitrag der DEKRA-Unfallanalytik wird eine Untersuchung der Genauigkeit der digitalen Aufzeichnungsgeräte vorgestellt.

Examination of the measuring and recording accuracy of EU digital tachographs in practice

Since 1 May 2006, the installation of an EU digital tachograph has been a legal requirement for most commercial vehicles with a gross vehicle weight of over 3.5 t. This completely different method of recording offers entirely new possibilities for evaluating the data in accident analysis. Although the lack of mechanical components means that there are no longer any marks caused by collision-related vibration, the more precise recording will show any conspicuous deviations from normal recordings, which are discussed in a different report. The article presents an examination of the accuracy of digital tachographs.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Beiträge zum Thema in VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)
- [5 Links](#)
- [6 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Schmidt, P.](#): Untersuchung der Mess- und Aufzeichnungsgenauigkeit digitaler EG-Kontrollgeräte in der Praxis. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 47 (2009), pp. 381 – 386 (#12).

Inhaltsangabe

Der Autor präsentiert die Ergebnisse von 27 Probefahrten, bei denen jeweils die Aufzeichnung des digitalen Kontrollgeräts an zehn Punkten mit derjenigen einer GPS-Referenzmessung verglichen wurden. Dabei kamen 27 verschiedene Lkw, meist MAN Sattelzugmaschinen, zum Einsatz, die sämtlich mit einem VDO [DTCO](#) 1381 120DE ausgestattet waren. Leider fehlt eine Angabe zur Aufzeichnungsfrequenz des GPS-Loggers.

Es zeigt sich, dass die Genauigkeit der Geschwindigkeitsaufzeichnung die aus den 1980er-Jahren stammenden Anforderungen (± 6 km/h) weit übertrifft. Tatsächlich liegt die maximale Abweichung unter Einbeziehung sämtlicher 270 (= 27 x 10) Vergleichspunkte bei 2,2 km/h und im (Betrags-)Mittel bei lediglich 0,7 km/h.

Beiträge zum Thema in VuF

- 2005 #9 [Der digitale Tachograph](#)
- 2009 #12 Untersuchung der Mess- und Aufzeichnungsgenauigkeit digitaler EG-Kontrollgeräte in der Praxis
- 2011 #12 [Mess- und Aufzeichnungsgenauigkeit digitaler EG-Kontrollgeräte in Verbindung mit Bremsmanövern](#)
- 2015 #4 [Smart Digital Tachograf – die neue EU-Regelung Nr. 165 / 2014](#)

Weitere Infos zum Thema

- 2006 [Der digitale Tachograph: Gespeicherte Daten und Unfallauswertung](#)
- 2007 [Hugemann: Unfallrekonstruktion](#) Kapitel 6.6 Auswertung von Fahrtschreiberdaten, S. 1127 – 1154; Hugemann, W.
- 2009 [Auswertung von elektronischen Fahrtenschreibern nach Verkehrsunfällen](#)
- 2009 [Aufzeichnungen und Speicherungen von Informationen durch Kontrollgeräte: Täuschung oder Wirklichkeit?](#)
- 2010 [Downloadkey](#)
- [DTCO 4.0](#)
- [DTCO-Hersteller und Auswerter](#)
- [DDD nach XML Formatumwandler](#)

Links

- [Digital Tachograph System European Root Certification Authority Certification Practices Statement](#)

Weitere Infos zum Thema