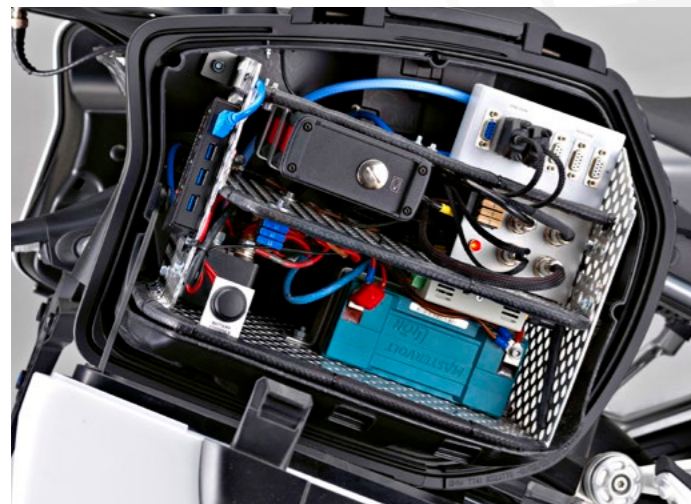


Sicher im Netz

Connected Motorcycle Consortium, oder kurz CMC. So nennt sich ein internationaler Arbeitskreis, in dem sich die führenden Motorradhersteller zusammengeschlossen haben, um die Standards einer neuen Sicherheitstechnik zu definieren: das vernetzte Motorrad. Vernetzt hat dabei nichts mit dem Smartphone oder der Datencloud zu tun. Vernetzte Fahrzeuge kommunizieren untereinander und können sich bzw. ihre Fahrer so gegenseitig zum Beispiel vor drohenden Gefahren warnen. Das soll über permanent ausgesendete WLAN-Signale erfolgen, die Daten wie Position, Fahrzeugart, Fahrtrichtung, Geschwindigkeit usw. mitteilen, die gleichzeitig aber anonymisiert, verschlüsselt, nicht manipuliert- und auch nicht speicherbar sein dürfen. Wichtig ist, so CMC-Sprecher Hennes Fischer von Yamaha, dass Motorräder

auch mit Autos, Lkw oder Traktoren kommunizieren: „Das Ziel ist ein gemeinsamer Standard.“ Nur so sei gewährleistet, dass der abbiegende Traktor das entgegenkommende Motorrad auch „verstehen“ und in der Folge die Fahrer vor der Unfallgefahr warnen kann. „70 Prozent aller Kreuzungsunfälle wären damit vermeidbar“, sagt CMC-Sprecher Fischer.

VW will schon 2019 das erste Auto mit dieser Technik auf den Markt bringen. Doch für Motorräder muss sie noch angepasst werden. Die ersten vernetzungsfähigen Bikes sollen laut CMC-Fahrplan dann ab 2020 zu haben sein. Doch was nützt die Technik, wenn weiter herkömmliche nicht vernetzte Fahrzeuge auf der Straße sind? „Irgendwo müssen wir anfangen“, sagt Fischer. Und: „Die Verantwortung bleibt immer voll beim Fahrer.“



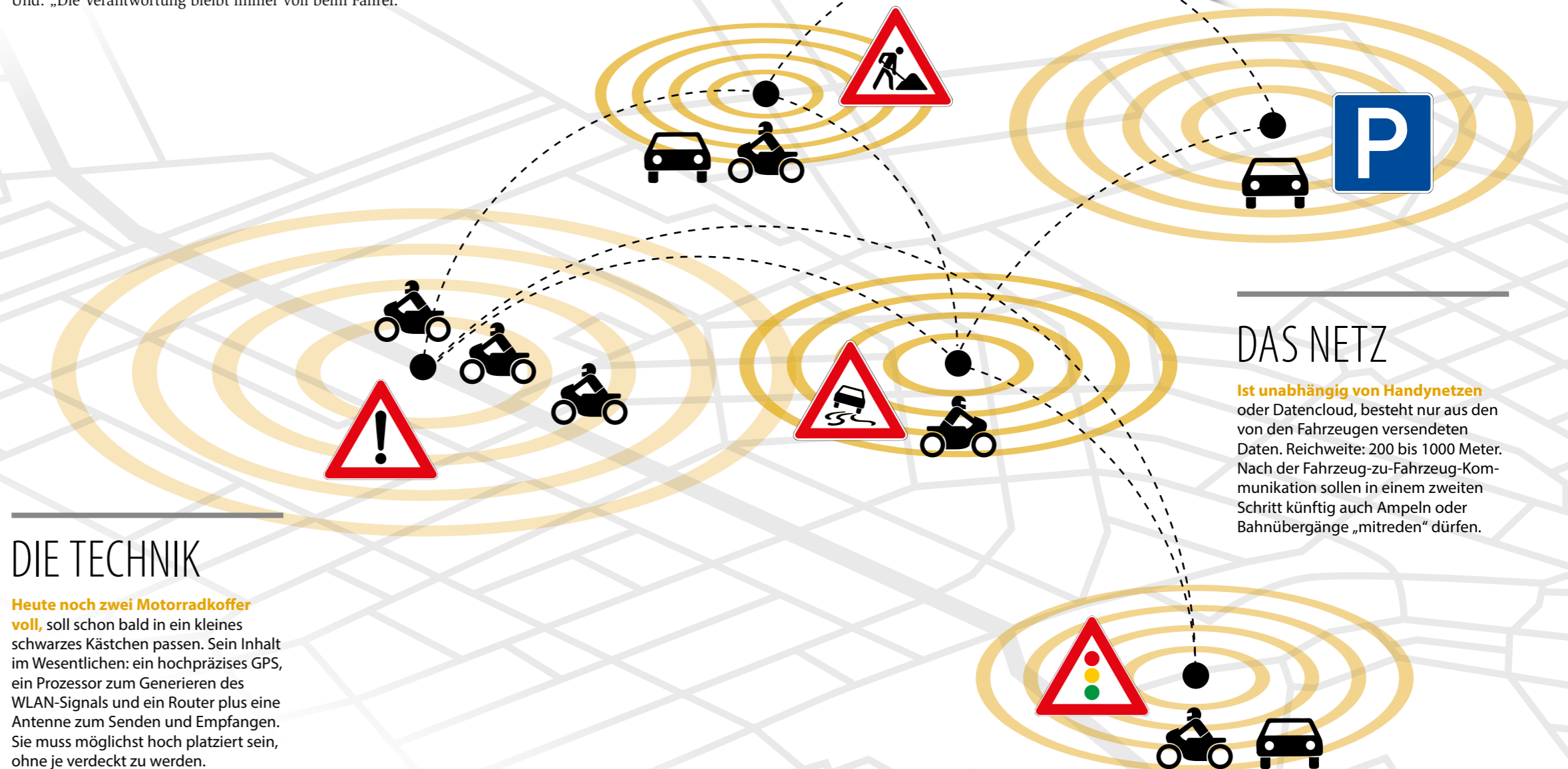
Fotos: CMC

DIE TECHNIK

Heute noch zwei Motorradkoffer voll, soll schon bald in ein kleines schwarzes Kästchen passen. Sein Inhalt im Wesentlichen: ein hochpräzises GPS, ein Prozessor zum Generieren des WLAN-Signals und ein Router plus eine Antenne zum Senden und Empfangen. Sie muss möglichst hoch platziert sein, ohne je verdeckt zu werden.

DIE MOTORRÄDER

Sollen sich nicht groß ändern. Das Smartbike der Zukunft soll sich rein äußerlich nur durch das „Interface“ unterscheiden. Das ist die Schnittstelle zwischen Technik und Mensch, durch die der Fahrer bei Gefahr die Warnung bekommt. Bei den Prototypen hier rechts geschieht dies optisch über ein zusätzliches Display im Cockpit.



DAS NETZ

Ist unabhängig von Handynetzen oder Datencloud, besteht nur aus den von den Fahrzeugen versendeten Daten. Reichweite: 200 bis 1000 Meter. Nach der Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation sollen in einem zweiten Schritt künftig auch Ampeln oder Bahnübergänge „mitreden“ dürfen.