

Intelligenz als Alltagsware

Assistenten | Ein autonomes Auto wollen längst nicht alle Firmenwagenbesitzer – einen intelligenten Helfer schon. Die heute verfügbaren Assistenzsysteme sind oft viel mächtiger, als man es ihnen im Alltag zutraut.



Mit Abstand geht's besser | Der adaptive Abstandswarner gehört zu den Lieblingen unter den bestellten Helferlein in den Flottenfahrzeugen, denn er ist sehr bequem und erhöht immens die Sicherheit

Foto: Skoda



— Momentan wird viel über autonomes Fahren gesprochen, geschrieben, geschimpft. Welche Aufgaben das Auto heute schon übernehmen kann, wird dabei bisweilen außen vorgelassen. Ein Workshop von Škoda, der beispielhaft für die serienmäßigen, zum Großteil aber auch aufpreispflichtigen Helferlein im VW-Konzern steht, führte dem Fahrer das Alltägliche in der Zukunftstechnologie nochmals vor Augen.

Prinzipiell sind die Systeme technisch gleich, aber sie werden für jedes Modell einzeln abgestimmt, erklärt Škoda. Was kleine Abweichungen in der Bedienung mit sich bringen kann. Das Gros der Fahrer kennt das Menü oder die Schalter, mit denen man die Helferlein an Bord aktivieren kann – oder eben in den Schlummermodus schiebt.

Warnen, Parken, Bremsen | Da die Assistenten immer öfter in die Business-Pakete integriert werden, kennen die meisten deren Funktionen, aber nutzen Sie diese auch? Škoda beantwortete diese Frage im Zuge eines Fahrversuchs auf freier Teststrecke. Anlass genug, mal genauer die Funktionsweisen der Fahrerassistenten zu beleuchten.

Der Park-Assistent, der selbstständig Parklücken erkennt und das Vehikel wie von Geisterhand hineinzirkelt, kann mittlerweile in einigen Bau- und Modellreihen nicht nur rechts in Fahrtrichtung agieren, sondern in Einbahnstraßen auch die linken Parkbuch-



„On“ und „Off“ | Fahrerassistenzsysteme lassen sich zwar abschalten, aber nicht individualisieren

Foto: Skoda

ten vermessen und ansteuern – der Fahrer muss nur den Blinker entsprechend links oder rechts setzen, den Rückwärtsgang einlegen und bremsbereit sein. Denn zu schnell sollte das Auto nicht rückwärtssetzen, da

sonst die Lenkeinschläge unsauber werden und damit öfter korrigiert, also wieder in den Vorwärtsgang gewechselt, werden muss. Apropos vorwärts. Škoda bringt seinen Modellen mit dem Parkassistenten 3.0 auch das exakte Vorwärtsparken bei. Braucht man das? Werden die meisten fragen – zumindest so lange, bis sie es einmal selbst ausprobiert haben. Denn auch diese teilautonome Fahrübung ist interessant anzusehen.

Blick zurück | Sobald man wieder rückwärts aus dem Parkplatz herausfährt, übernehmen die Sensoren des Auspark-Assistenten den seitlichen Blick. Der Querverkehr in zwanzig Metern zum Auto wird beobachtet, sodass das System auch selbstständig eingreifen kann, sofern der Fahrer auf Warnun-



Foto: Skoda

Spurtreue | Auch die variable Fahrwerkseinstellung ist in Grenzsituationen ein Sicherheitsmerkmal

Initiative „bester beifahrer“ | Warum Fahrer Assistenzsysteme ordern oder nicht

– Dass Wissen schützen kann, hat die Testfahrt mit den zahlreichen Assistenzsystemen an Bord gezeigt. Gleichzeitig verdeutlicht eine Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), dass für viele Fahrer immer noch Komfort vor Sicherheit geht. Der Mitinitiator der Kampagne „bester beifahrer“ befragte mit seinen Partnern 1.000 Männer und Frauen über 18 Jahre, die innerhalb der vergangenen drei Jahre einen Neuwagen oder eine Tageszulassung gekauft haben. Gerade einmal 40 Prozent haben sich mit dem Autokauf zumindest einen Helfer an Bord geholt. Warum haben also mehr als die Hälfte auf die Assistenten verzichtet?

Am häufigsten lag dies nicht am mangelnden Willen der Käufer, sondern schlicht an der Verfügbarkeit. Von den sieben Fahrerassistenzsystemen (Notbremse, Abstandsregler, Spurwechsel, Spurhalten, Parken, Verkehrszeichen, Müdigkeitswarner), die nachgefragt wurden, waren sie in fast jedem zweiten Fall nicht erhältlich – 39 bis 46 Prozent der Befragten gaben

dies an (siehe Tabelle „Gegenargumente“). Ein zu hoher Preis wurde vor allem von den Verweigerern des Parkassistenten moniert (30 Prozent). Dem Spurhalteassistenten und dem Müdigkeitswarner sprachen 25 respektive 26 Prozent der Befragten einen zu geringen oder gar keinen Mehrwert zu. Sodass man hier lieber darauf verzichtete. Nicht verwunderlich ist, dass dem Duo das künftige Potenzial abgesprochen wurde. In beiden Fällen glaubte jeweils eine deutliche Mehrheit (53 Prozent beim Spurhalteassistenten und gar 58 Prozent beim Müdigkeitswarner) an ein bestenfalls kleines Potenzial (siehe Tabelle „Zutrauen in die Technik“). Dagegen voll akzeptiert sind Notbrems- (77 Prozent), Spurwechsel- (68 Prozent) und Park-Assistent (65 Prozent), die von mindestens zwei Dritteln der Befragten als potenzielle Helfer geadelt wurden. Nach einer Einführung in die Systeme, zeigten sich 80 Prozent der Interviewten aufgeschlossen, diese künftig zu ordern. Schutz beginnt halt mit dem Wissen. | rs

Foto: Škoda



Hohe Akzeptanz | Den Notbrems-, Spurwechsel- und Park-Assistenten vertrauen die meisten Fahrer

gen nicht reagieren sollte. Indes für den Selbstversuch ungeeignet sind die meisten Funktionen des Active Cruise Control, des adaptiven Abstandswarner, der sinnigerweise mit dem Spurhalte-Assistenten (Lane-Assist samt Not-Stop) kombiniert wird.

Sind beide Helfer aktiviert, unterstützt die Lenkhilfe beim richtigen Halten der Spur. Wird jedoch die Lenkbewegung nicht vom Fahrer unterstützt, dann fordert das System ihn auf, die Hände ans Lenkrad zu nehmen und aktiv zu werden. Erfolgt hierauf keine Reaktion, beginnt das Fahrzeug einen leichten, aber kontrollierten Schlingerkurs, der dem Hintermann signalisiert, dass womöglich etwas nicht stimmt.

Auffahrwarnung | Dann bremst der Wagen langsam ab und aktiviert gleichzeitig die Warnblinker, um den Nachfolgeverkehr zu warnen und ein Auffahren zu verhindern. Das zweite Test-Szenario ist das Erkennen,

dass der Fahrer übermüdet ist. Eine Viertelstunde lang nach dem Start der Fahrt analysiert der Müdigkeitswarner das normale Lenkverhalten des Fahrers. Ein deutliches Abweichen davon wird als Müdigkeit diagnostiziert und der Helfer beginnt sich zu rühren: Zunächst erscheint ein Warnhinweis

Aufpreise für die Assistenten sind zwar ärgerlich, aber sie sind bisweilen nicht allzu hoch.

im Kombiinstrument und bei Geschwindigkeiten über 65 Stundenkilometer ertönt ein Warnton, der sich an die Aufmerksamkeit des Fahrers richtet.

Brenzlig wird es oftmals im hektischen Stadtverkehr, wenn eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer bisweilen recht unorthodox und spontan agiert. Dann

schlägt die Stunde der City-Notbremse, die hier Schlimmeres verhindern soll und deshalb das Fahrzeug auch zur Not autonom zum Stillstand bringt.

Potenziale | Allzu teuer ist der aktive Bremsassistent nicht. So kostet er beispielsweise im klassischen Stadt-Kleinwagen Škoda Citigo moderate 150 Euro Aufpreis. Dass dieses Assistenzsystem wie seine zahlreichen Brüder Leben retten kann, zeigen zahlreiche Untersuchungen. Laut dem tschechischen Autobauern bescheinigen der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, der ADAC und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) allein dem Frontassistenten inklusive der erwähnten City-Notbremse je nach Auslegung des Systems ein Unfallvermeidungspotenzial von bis zu 43 Prozent – ein immens hoher Wert. Ihr Hilfsvermögen ist bekannt, nun müssen die Helferlein nur noch gekauft und aktiviert werden. | rs

Gegenargumente | Gründe für die Nicht-Nutzung von Fahrerassistenten

	Unbekannt	Nicht verfügbar	Zu teuer	Kein/geringer Mehrwert	Sonstige
Notbremse	34%	46%	16%	9%	2%
Abstandsregler	26%	41%	16%	21%	3%
Spurwechsel	34%	44%	16%	11%	3%
Spurhalten	22%	39%	18%	25%	5%
Parken	10%	44%	30%	20%	5%
Verkehrszeichen	34%	39%	10%	23%	3%
Müdigkeitswarner	29%	40%	13%	26%	4%

Quelle: DVR

Zutrauen in die Technik | Potenziale der Fahrerassistenzsysteme

	Ganz sicher	Eher ja	Eher nein	Nein
Notbremse	22%	55%	18%	5%
Abstandsregler	13%	40%	33%	14%
Spurwechsel	18%	50%	24%	8%
Spurhalten	10%	37%	37%	16%
Parken	24%	41%	24%	11%
Verkehrszeichen	12%	39%	31%	18%
Müdigkeitswarner	9%	32%	37%	21%

Quelle: DVR