HELFERLEIN

Liebe Leserin, lieber Leser,

auf der IAA Nutzfahrzeuge waren sie das Thema: die Fahrerassistenzsysteme. Denn diese Elektronik wird nicht etwa zuerst bei den Personenwagen Pflicht, sondern neu entwickelte Brummies müssen EU-gesetzlich in einem Jahr damit ausgerüstet sein, wenn sie auf den Markt kommen. Vom 1. November 2013 an ist ein Notbremsassistent für neu entwickelte Lkw-Modelle über 8 t Pflicht. Zudem wird ein Spurhalteassistent für alle leichteren Lkw bis zu 3,5 t obligatorisch. Auslöser für diese Gesetzesvorgabe waren die schrecklichen Auffahrunfälle am Stauende auf Autobahnen.

Die Pflicht wird noch verschärft: Bereits 2015/2016 gilt sie auch für Nutzfahrzeuge, die neu zugelassen werden. So zeigten Zulieferer wie Continental, TRW oder Wabco, dass sie diese Systeme serienreif im Portfolio haben, beziehungsweise, dass sie erste Ausrüstungsverträge mit Truckherstellern abschließen konnten.

Wissen Sie eigentlich, wie viele Assistenzfunktionen es überhaupt gibt? Continental kommt auf eine Zahl von 30, sogar noch mehr sind denkbar. Diese Sicherheits- und Assistenzfunktionen ließen sich schon heute je nach OEM-Vorgabe darstellen und reichen von Überschlachtschutz über Anhängerstabilisierung, Berganfahrhilfe und Allgeschwindigkeits-ACC bis hin zu komplexen Überlagerungsfunktionen für das autonome Fahren. Diese Anzahl hat sicher ihren Schwerpunkt mehr im Bereich der Personenwagen, wo man mit besonderen Features beim Endkunden punkten möchte. Dagegen schaut der Fuhrparkbetreiber beim Lastwagen ganz nüchtern darauf, ob ein Assistenzsystem im richtigen Kosten-Nutzen-Verhältnis für ihn – nicht unbedingt für den Fahrer – steht.

Doch wie soll man diese 30 Assistenzfunktionen, die meist zur aktiven Sicherheit gezählt werden, sicher testen? Für die passive Sicherheit mit Airbag, Gurt und Co. haben sich seit Jahren genormte Verfahren wie FMVSS und EuroNcap etabliert. Für die aktive Sicherheit steht solch eine Normung noch aus. Abhilfe und erste Vorarbeiten schafft die Hochschule Aschaffenburg mit mehreren Partnern in ihrem Forschungsprojekt Constant. Ab Seite 840 zeigt sie, welche Methoden zur automatisierten Funktionsprüfung im Fahrversuch sinnvoll sind.

Aber auch Sportwagen, bei denen früher der Purismus jedes Steuergerät verbot, nutzen mittlerweile Assistenzsysteme intensiv. Wie man mit einer intelligenten Fahrstrategie und Informationen über die vorausliegende Fahrstrecke bei 911er und Panamera Verbrauchersparnisse von 10 % erzielen kann, zeigt Porsche ab Seite 850. Mit den elektronischen Helferlein lässt sich also auch Streckenspaß mit Spritsparen kombinieren.

Herzlichst, Ihr

DIPL.-ING. MICHAEL REICHENBACH,
Stellvertretender Chefredakteur
Wiesbaden, 27. September 2012

Mit Simulation FreiZeit gewinnen

Ihre Zeit-Vorteile

- Umfangreiche Variantenvergleiche durchführen
- Schnell zu ersten Einschätzungen gelangen
- Komplexe Fragestellungen transparent analysieren

Für die Bereiche

- Fahrleistung und Verbrauch
- Fahrerassistenzsysteme
- Fahrdynamik
- Motordynamik
- Elektro- und Hybridfahrzeuge

**Mehr erfahren und
am FreiZeit-Gewinnspiel
teilnehmen**

www.thesis-dynaware.com/izb2012

*Pushing
Innovation*