

Fragen an ...



Foto: TÜV SÜD

Philip Puls, Leiter Technische Prüfstelle für den Kfz-Verkehr Bayern

Wie verbreitet sind heute Fahrerassistenzsysteme auch in Neufahrzeugen der Mittelklasse?

Assistenzsysteme sind heute quasi Standard in der Mittelklasse. Derzeit ist eine größere Verbreitung von „weitergehenden“ Assistenzsystemen festzustellen. Also beispielsweise Stop-and-Go Assistent, Überholassistent oder Einparkassistent. Man muss hier eigentlich schon von einer Teilautomatisierung der Fahrzeuge sprechen.

Wie stark betrifft die Einstellung und Kalibrierung von Sensoren/Kameras die freien Werkstätten heute schon?

Dies ist im Werkstattalltag heute schon ein wichtiger Bestandteil. Ein Werkstattbesuch ist angezeigt, wenn beispielsweise der Einparkassistent regelmäßig zu weit weg vom Bordstein parkt. Dann muss das System neu kalibriert werden, was nur in der Werkstatt mit dem dafür nötigen Equipment möglich ist. Auch nach dem Wechsel der Frontscheibe ist bei vielen Fahrzeugen eine Kalibrierung der Kamera notwendig, die hinter der Scheibe verbaut ist. Ein einfacher Scheibenwechsel genügt hier nicht.

Wie relevant ist die Prüfung der Sensoren und Kameras bei der Hauptuntersuchung?

Derzeit, aufgrund noch fehlender Integrationsprüfungen der Systeme, beschränkt sich die Prüfung grundsätzlich auf eine reine Sichtprüfung in Verbindung mit der Funktionsbereitschaftsprüfung mittels HU-Adapter.

Ist es in der Praxis tatsächlich ein Problem, dass Fahrer die FAS abschalten lassen?

Eine willentliche Abschaltung – bis zur nächsten In-Betrieb-Setzung des Fahrzeugs – ist durchaus sinnvoll oder angebracht. Beispielsweise bei Verschmutzung von Radarsensor oder Kamera. Grundsätzlich sind alle verpflichtend einzubauenden Assistenzsysteme nur kurzzeitig abschaltbar und dürfen nicht vollständig deaktiviert werden.

FAHRERASSISTENZSYSTEME

Technische Helfer nicht abschalten

Vibrierende Lenkräder, warnende Töne, plötzliches Abbremsen. Manchen Neuwagenbesitzer verwirren die neuen und ungewohnten Funktionen von Fahrerassistenzsystemen. TÜV SÜD rät aber davon ab, die an sich hilfreichen Funktionen zu deaktivieren. Etlichen Fahrern sind sogar Jahrzehnte alte Helfer unheimlich. „Der Tempomat ist in über einem Drittel der aktuellen Neuwagen serienmäßig vorhanden. Benutzt wird er aber höchstens von der Hälfte der Besitzer“, sagt Eberhard Lang von TÜV SÜD. Immer wieder würden Autofahrer auch moderne Systeme leider selbst abschalten oder in der Werkstatt deaktivieren lassen. „Dabei geht aber der wertvolle Sicherheitsgewinn verloren“, gibt der Experte zu bedenken. Er rät, sich mit der Funktion zu befassen und sich an sie zu gewöhnen. „Das geht in aller Regel sehr schnell und dann möchte man die kleinen Helfer im Cockpit nicht mehr missen.“ Unverzichtbar sei aber eine Einweisung durch den Autohändler oder die genaue Lektüre der Betriebsanleitung. Mittlerweile sind auch in Mittelklassewagen zahlreiche Assistenzfunktionen verfügbar. Neuere Systeme arbeiten mit Hilfe von Videokameras, Radar- und Infrarotsensoren.

Spurhalteassistenten (Lane Departure Warning) geben je nach Auto unterschiedlich Signal. Manche piepsen oder leuchten nur. Bei anderen vibriert das Lenkrad oder der Gurt ruckt. Selbst über den Sitz kommt bei einzelnen Modellen ein Feedback, wenn das Auto beispielsweise eine Fahrbahnmarkierung überquert.

Für viele Fahrer ist es ungewohnt, wenn der Assistent sogar aktiv leicht gegenlenkt. Wer beim Spurwechsel oder Abbiegen blinkt, zeigt dem System, dass er absichtlich über die Linie fährt. Das System wird dann gar nicht aktiv.

Zusätzliche Sicherheit gegen Auffahrunfälle bringt die automatische Notbremse. Das System beobachtet über Kameras und Radar ständig den Verkehr. Auch das irritiert manchen Fahrzeuglenker. In seltenen Fällen löst der Notbremsassistent nach Meinung von Fahrern unnötig aus. „Dann war es aber wohl schon knapp“, glaubt Eberhard Lang. Ansonsten reagiere das System sehr viel schneller als der Mensch und verhindere damit Unfälle.

Viele Klagen gibt es über Abstandswarner oder eine damit verknüpfte automatische Geschwindigkeitsregelung. Sie greift manchem Fahrer zu früh ein. Trotzdem sollten sie genutzt werden. In den meisten Fällen lässt sich die Eingreifschwelle, also der Mindestabstand, in gewissen Grenzen selbst oder aber in der Werkstatt einstellen. Zu den sinnvollen Helfern zählt in jedem Fall der Fernlichtassistent. Fast alle Autofahrer blenden nachts deutlich zu früh ab. Ein neues Auto mit Fernlichtassistent blendet viel später ab. Manuelles Abblenden ist aber keinesfalls angezeigt. Die Systeme sind so eingestellt, dass niemand sich gestört fühlt. Auch das blendfreie Fernlicht ist am besten stets aktiv. In beiden Fällen tritt ein erheblicher Sicherheitsgewinn ein, weil der Fahrer dank mehr Fernlicht weiter sieht – ohne jemanden zu stören.



Foto: TÜV SÜD

Fahrerassistenzsysteme bieten ein Plus an Sicherheit. Deshalb sollten sie unbedingt genutzt werden.

Lösungen für die vernetzte Welt



Prof. Dr.-Ing. Axel Stepken, Vorsitzender des Vorstandes der TÜV SÜD AG, spricht bei der Eröffnung.

Mit der Gründung der TÜV SÜD Digital Service GmbH und der offiziellen Eröffnung eines Center of Excellence (CoE) for Digital Services in München treibt die Prüfgesellschaft Digitalisierungsthemen weiter voran. Bereits vor einem Jahr wurde ein erstes CoE for Digital Services in Singapur eröffnet. „Die Digitalisierung erfasst nahezu alle Bereiche unseres Lebens und ist der Katalysator für das zukünftige Wachstum unserer Wirtschaft“, sagte Prof. Dr.-Ing. Axel Stepken, Vorsitzender des Vorstandes der TÜV SÜD AG, anlässlich der Eröffnung in München. Die digitale Transformation führe zu einem grundlegenden Umbruch, auf den sich Unternehmen und Organisationen einstellen müssten. Die TÜV SÜD Digital Service GmbH könne als „Startup im Konzern“ schnell und flexibel auf neue Herausforderungen

reagieren und neue Leistungen und Geschäftsmodelle entwickeln. „Mit unseren Lösungen für die vernetzte Wirtschaft und die vernetzte Gesellschaft werden wir unseren Beitrag dazu leisten, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen und die damit verbundenen Risiken zu minimieren.“ Die beiden Center of Excellence for Digital Services in München und Singapur sind zentrale Bausteine in der globalen Digitalisierungsstrategie des Konzerns. „Die zunehmende Vernetzung, das Zusammenwachsen von Hardware und Software und die Verbreitung von intelligenten Sensoren und Big Data erfordern neue und umfassende Ansätze“, erklärte Dr. Dirk Schlesinger, Chief Digital Officer (CDO) von TÜV SÜD. Wichtige Themen sind dabei Cybersecurity, Automatisiertes Fahren, Industrie 4.0, Smart Cities und Drohnen.

Personalie



Ishan C. Palit kommt als COO neu in den Konzernvorstand von TÜV SÜD.

Mit einer neuen Führungsorganisation stellt TÜV SÜD die Weichen für weiteres weltweites Wachstum: Seit 1. Mai 2017 führt ein Vorstands-Team aus CEO, CFO und der neu geschaffenen Position eines Chief Operating Officers (COO) den internationalen Dienstleistungskonzern. CEO bleibt Prof. Dr.-Ing. Axel Stepken, als CFO ist weiterhin Dr. Matthias J. Rapp tätig, zum COO wurde Ishan Palit berufen, der den gesamten operativen und vertrieblchen Erfolg aller Geschäftseinheiten und Gesellschaften des Konzerns verantwortet, auch auf dem deutschen Markt. Der 49-jährige Manager wurde in Mumbai/Indien geboren, absolvierte seine Ausbildung sowohl in den USA als auch in Großbritannien und ist bereits seit 23 Jahren für TÜV SÜD tätig. Ab 1994 baute Palit zunächst die Landesgesellschaft des Konzerns in Indien auf, seitdem ist er in herausgehobenen Führungspositionen für das Unternehmen tätig – unter anderem als CEO der Region Asia Pacific. In den vergangenen sechs Jahren verantwortete er als Leiter der Division Product Service den internationalsten Bereich von TÜV SÜD, der in den letzten Jahren zudem der wichtigste Wachstumstreiber des Unternehmens war.

TÜV SÜD AKADEMIE

Schulungen zur E-Mobilität

Hybrid- oder reine Elektrofahrzeuge sind auf dem Vormarsch. Da bei E-Antrieben Spannungsspitzen von bis zu 1.000 Volt auftreten können, müssen Fachkräfte in Werkstätten den Umgang mit Hochvoltssystemen (HV) absolut sicher beherrschen. Ein speziell für Werkstätten zugeschnittenes Ausbildungskonzept bietet die TÜV SÜD Akademie an. Stufe 1 qualifiziert Mitarbeiter, nichtelektrotechnische Arbeiten am

HV-System auszuführen. Stufe 2 behandelt elektrotechnische Arbeiten im spannungsfreien Zustand und in Stufe 3 werden die besonderen Anforderungen an Arbeiten unter Spannung vermittelt. Die Kurse berücksichtigen die berufsgenossenschaftlichen Vorgaben der DGUV Vorschrift 3 und der DGUV Information 200-005.

Mehr Info unter www.tuev-sued.de/akademie

TÜV SÜD-Kontakt

TÜV SÜD Auto Service

Philip Puls
Tel. 0 89/57 91-23 20, Fax -23 81
philip.puls@tuev-sued.de

TÜV SÜD Auto Partner

Thomas Gensicke
Tel. 0 7 11/72 20-84 73, Fax -84 88
thomas.gensicke@tuev-sued.de

Zentraler Vertrieb

Tel. 07 11/7 82 41-246
vertrieb-as@tuev-sued.de