

FAHRERASSISTENZSYSTEME

Sicherheit zum Nachrüsten

Mit Mobileye lassen sich auch ältere Fahrzeuge mit verschiedenen Fahrerassistenzsystemen wie Abstandswarner oder Verkehrszeichenerkennung ausstatten, was die Sicherheit erhöht und Unfälle reduziert.



Das Testauto von Mobileye zeigt die Palette unterschiedlicher Fahrerassistenzsysteme.

Fotos: Dietmar Stanka, Mobileye

Fahrerassistenzsysteme wie Abstandswarner, Spurhalteassistent oder Fußgängerwarner gehören in neuen Automobilen entweder zum Serienumfang oder sind optional erhältlich. Doch auch ältere Fahrzeuge können mit dem System Mobileye 6 des gleichnamigen israelischen Herstellers nachgerüstet werden. Ein einträgliches Geschäft für Werkstätten, die das System für rund 500 Euro netto einkaufen und ihrem Kunden für 990 Euro inklusive Mehrwertsteuer und Einbau anbieten können. Der praktische Nutzen ist erwiesen: Die Nachrüstung des 8.500 Fahrzeuge umfassenden Außendienstes von Coca Cola in Osteuropa reduzierte die Unfälle um mehr als 50 Prozent. Das ist nicht nur für Flottenbetreiber, sondern auch für Privatkunden interessant.

Einbau unter einer Stunde

Zwei wesentliche Komponenten sind für die Funktion von Mobileye verantwortlich: Das Hauptgerät mit Kamera und die Anzeige- und Steuereinheit. Optional ist die „E-Box“ für die Verbindung mit dem CAN-Bus erhältlich. Diese stellt sicher, dass Mobileye 6 in jedem Fahrzeug instal-

liert werden kann. Ebenfalls optional ist der „EyeCAN“, ein Werkzeug, mit dem das System während der Installation konfiguriert und kalibriert werden kann. Die Elektronik des Automobils, in dem Mobileye 6 eingebaut werden soll, muss diverse Voraussetzungen erfüllen. Unter anderem sollte das Auto eine Eingangsspannung von 12 bis 36 Volt und eine Leistungsaufnahme mit einem Nennwert von 5,2 Watt unterstützen.

Das Hauptgerät mit der Kamera sollte vorzugsweise an der oberen Kante der Windschutzscheibe montiert werden. Zudem sollte beachtet werden, dass dies in einer Höhe von mindestens 1,20 Meter geschieht und dieser Bereich vom Scheibenwischer abgedeckt wird. Das System wird in der Scheibenmitte angebracht, idealerweise im Bereich des Rückspiegels. Wichtig ist zudem, dass das Gerät die Sicht des Fahrers nicht behindert. Gleiches gilt natürlich für das Anzeigenelement, das auch im optimalen Sichtbereich des Fahrers montiert sein sollte. Denn Mobileye 6 warnt den Fahrer nicht nur akustisch, sondern auch visuell – beides für die optimale Funktion essentiell. Nach der Montage kann über einen Lap-

top eine Verbindung mit dem Hauptgerät hergestellt werden und dessen Funktionsweise überprüft werden. Für die Justierung der Kamera ist eine Höhenmessung erforderlich. Über die Software von Mobileye lässt sich anhand der letzten sechs Ziffern der Fahrgestellnummer das entsprechende Automodell herausuchen. Nach der Eingabe der gemessenen Höhen kann die Kalibrierung des Systems gestartet werden.

Die Kalibrierung kann auf zwei Wegen erledigt werden: Über einen Messstab mithilfe der Software oder über eine automatische Kalibrierung während einer fünf bis zehn Minuten dauernden Fahrt. Danach muss über eine Schritt-für-Schritt-Erklärung die Alarm-Funktion konfiguriert werden. Eventuelle Fehlermeldungen oder Fehlfunktionen können mittels einer einfachen Anleitung problemlos behoben werden. Der gesamte Einbau inklusive Kalibrierung soll laut David Bessent, verantwortlich für den technischen Service von Mobileye Europa, in weniger als einer Stunde passiert sein. Nach der Inbetriebnahme stehen eine vorausschauende Kollisionswarnung, Geschwindigkeitsbegrenzungsanzeige, Verkehrszeichenerkennung, Abstandsüberwachung, Fußgängerkollisionswarnung einschließlich Fahrraderkennung und ein Spurhalteassistent zur Verfügung.

Dietmar Stanka



Fußgänger voraus: Mobileye erkennt Gefahren und warnt den Fahrer optisch und akustisch.



23. und 24. Oktober 2017 in Dresden

Information und Anmeldung unter
www.autohaus.de/schadenforum2017

13. AUTOHAUS SCHADENFORUM

K&L FÜR HANDEL UND FREIE BETRIEBE: KÖNNEN HERSTELLER AUCH SCHADEN?

23. und 24. Oktober 2017 in Dresden



Fachliche Leitung: Walter K. Pfauntsch (l.),
 Presse + PR Pfauntsch und AUTOHAUS SchadenBusiness

Moderation: Patrick Neumann (r.),
 stellv. Chefredakteur AUTOHAUS

HUK-Coburg und Innovation Group bestimmten die Branchen-Diskussionen der letzten Jahre. Doch was leisten eigentlich die Hersteller und Importeure für ihre eigenen Autohäuser? Der gesamte OEM-Markt hüllt sich da seit geraumer Zeit in einen Mantel des Schweigens. Ein Vorzeichen auf das, was morgen mit eCall und Datenhoheit zur Marken-Allmacht in Sachen eigener Schadenslenkung werden kann?

Das 13. AUTOHAUS Schadenforum am 23. und 24. Oktober in Dresden wird dieser Frage mit exklusiven Talkgästen aus der Automobilwirtschaft, der Kfz-Assekuranz und aus dem Flottenmarkt nachgehen! Unter anderem wird zu klären sein, ob Hersteller und Importeure überhaupt dem (guten) Beispiel von Opel folgen und auch freie K&L-Betriebe bei der Reparatur unterstützen. Schließlich schreiben Leasingfirmen und Schadensteuerer heute vielfach über ihr Weisungsrecht auch andere Werkstätten bei der Unfallinstandsetzung vor.

Wer gewinnt, wer verliert mit autonomen Fahrzeugen?

Welchen Anspruch also haben die OEM, ihre Captive-Versicherungen und Leasinggesellschaften, welche Erwartungen herrschen im übrigen Versicherungs- und Flottenmarkt sowie in der freien Teile- und Werkstattwelt? Braucht man im „autonomen“ Zeitalter des (fast) unfallfreien Autos überhaupt noch „Fremdversicherer“ oder managen Hersteller künftig auch die Risiken selbst, wie es Volvo vorhat? Und werden in dem neu verteilten, in wenigen Jahren grundlegend veränderten Markt die Dienstleister rund um den Schaden noch eine Perspektive haben?

Das 13. AUTOHAUS Schadenforum birgt also genügend Zündstoff – und jeder Besucher darf sich aktiv an den Talkrunden beteiligen! Sichern Sie sich deshalb frühzeitig Ihren Platz oder gehören Sie mit zu den Ausstellern und Sponsoren dieses hochkarätigen Branchentreffs: Unter www.autohaus.de/schadenforum2017 können Sie sich direkt anmelden.