
Euro NCAP testet erstmals Autobahnassistenten

Euro NCAP hat erstmals Technologie für automatisiertes Fahren in sein Testprogramm aufgenommen. Dabei wurden der Spurhalteassistent (Lane Centering), Tempomat und Abstandsregeltempomat (ACC, Adaptive Cruise Control) von insgesamt zehn Herstellern als Autobahnassistent bewertet. Die Tests erfolgten mit Unterstützung des ADAC auf dem Fliegerhorst Penzing bei Landbsreg am Lech.

Geschwindigkeitsassistenzsysteme werden bereits im Rahmen der regelmäßigen NCAP-Fahrzeugbeurteilungen getestet. Gesonderte Tests werden hier nicht durchgeführt. Die automatische Abstandsregelung des Autobahnassistenten wird in einer erweiterten Fassung des Euro-NCAP-Tests von Notbremsassistenten bei Annäherungsgeschwindigkeiten getestet, wie sie typischerweise auf europäischen Autobahnen vorkommen. Diese Systeme sind darauf ausgelegt, die Geschwindigkeit bei Annäherung an ein langsamer fahrendes oder bremsendes Fahrzeug anzupassen und schneiden in diesen Tests üblicherweise gut ab. Allerdings arbeiten die Systeme in Tests, bei denen sich das Testfahrzeug einem stehenden Fahrzeug nähert, nicht alle gleich zuverlässig.

Geprüft wurden jetzt im erweiterten Verfahren die Modelle Audi A6, 5er BMW, DS 7 Crossback, Ford Focus, Hyundai Nexo, Mercedes-Benz C-Klasse, Nissan Leaf, Tesla Model S, Toyota Corolla und Volvo V60. Den Unterstützungsgrad der automatischen Abstandsregelung bewertete die Verbraucherschutzorganisation, der auch der ADAC angehört, beim DS und beim BMW als gering. Die Kontrolle lag in erster Linie beim Fahrer. Bei Audi, Ford, Hyundai, Mercedes, Toyota, Nissan und Volvo war das Verhältnis zwischen fahrerseitiger Kontrolle und Systemunterstützung ausgewogen, befand Euro NCAP. Dagegen besteht bei Tesla die Gefahr einer übermäßigen Abhängigkeit vom Assistenzsystem, da die Kontrolle in erster Linie beim Fahrzeug liegt.

Die größte Herausforderung für solche Fahrerassistenzsysteme sind Tests mit Szenarien wie Einscheren und Ausscheren. Beim Einscher-Test wechselt ein Fahrzeug von der benachbarten Fahrspur knapp vor dem Testfahrzeug auf dessen Spur. Hier wird eine Alltagssituation simuliert und ein aufmerksamer Fahrer wird ein solches Manöver in der Regel frühzeitig erkennen und seine Geschwindigkeit entsprechend verringern. Beim Ausscher-Szenario verlässt ein vorausfahrendes Auto plötzlich seine Fahrspur, um einem stehenden Fahrzeug auszuweichen. Das System hat hierbei nur wenig Zeit, die Situation zu erkennen und entsprechend zu reagieren.

Eine zweite Versuchsreihe wurde entwickelt, um die Spurhaltefunktion zu beurteilen, die den Fahrer laufend dabei unterstützt, das Fahrzeug in der Mitte der Fahrspur zu halten. Der Grad der Lenkunterstützung durch das jeweilige System wird im so genannten S-Kurven-Test bei verschiedenen Geschwindigkeiten getestet. In einem weiteren Test wird der Lenkaufwand gemessen, den der Fahrer zum Umfahren eines kleinen Hindernisses auf der Straße, zum Beispiel eines Schlaglochs, aufbringen muss. Ein gutes Fahrerassistenzsystem unterstützt den Fahrer auch während des Manövers, das heißt es setzt sich weder über den Fahrer hinweg noch schaltet es ab.

Im S-Kurventest wurde eine große Bandbreite der Unterstützungsgrade durch die jeweiligen Fahrerassistenzsysteme festgestellt. Das Tesla-System erzeugt auch hier potenziell eine übermäßige Abhängigkeit. Im „Schlagloch“-Szenario (kleine Hindernisse) arbeiteten Fahrer und System bei allen Testfahrzeugen, bis auf Tesla, beim Lenken und Bewältigen der Situation zusammen. Das Tesla-System erlaubt dem Fahrer nicht von der Fahrspur abzuweichen und schaltet sich ab, sobald der Fahrer einen Lenkbefehl gibt.

Auch hier besteht die Gefahr, dass sich der Fahrer zu sehr auf das System verlässt. Ein- und Ausscherszenarien sind die größten Herausforderungen in den Euro-NCAP-Tests. Alle Fahrzeuge hatten hier starke Defizite. Keines der Systeme konnte hier unterstützen und Unfälle konnten nur dadurch vermieden werden, dass ein aufmerksamer Fahrer bremste oder der Gefahr auswich.

Da in einer jüngst von Euro NCAP, Global NCAP und Thatcham Research in Auftrag gegebenen Umfrage über 70 Prozent der Verbraucher angegeben haben, dass selbstfahrende Autos bereits auf dem Markt sind, stellt Euro-NCAP-Generalsekretär Michiel Van Ratingen klar: „Das Fazit aus diesen Euro NCAP-Tests ist eindeutig: auch bei Fahrzeugen mit hochentwickelten Fahrerassistenzsystemen bedarf es eines stets konzentrierten und aufmerksamen Fahrers.“

Neben den Hauptfunktionen der Systeme überprüft Euro NCAP auch, ob die vom Hersteller in den Medien, in der Werbung oder im Benutzerhandbuch gemachten Angaben korrekt sind und der Realität entsprechen und sie das System und dessen Einschränkungen klar genug und vollständig beschreiben. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test (von links): Audi A6 BMW 5er DS 7 Crossback, Ford Focus, Hyundai Nexo, Mercedes-Benz C-Klasse, Nissan Leaf, Tesla Model S, Toyota Corolla und Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: Audi A6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: BMW 5er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: DS 7 Crossback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: Ford Focus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: Nissan Leaf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: Tesla Model S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: Toyota Corolla.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP



Im Euro-NCAP-Autobahnassistent-Test: Volvo V60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euro NCAP
