

Achtung, Glatteis!

Sicherheitsinnovation oder Spielerei?

Volvo testet Autos, die sich gegenseitig vor widrigen Straßenverhältnissen warnen.

NIKOLAUS KLINGER

Selbst die geübtesten Autofahrer kommen bei Schneematsch oder Glatteis leicht ins Schleudern. 2579 Unfälle passierten vergangenes Jahr auf winterlichen Fahrbahnen in Österreich, 23 Personen wurden dabei getötet. Damit Autofahrer erst gar nicht aufs Glatteis geführt werden, hat Volvo das Projekt „Vision 2020“ gestartet. Das Ziel: Lenker sollen frühzeitig vor widrigen Straßenverhältnissen gewarnt werden – vom eigenen Auto.

Möglich macht das eine Übertragung von Echtzeitdaten in eine spezielle Datenbank. Erkennt das Fahrzeug etwa vereiste oder glatte Fahrbahnoberflächen, werden die Informationen über das Mobilfunknetz in den Datenspeicher des schwedischen Autobauers übermittelt. Von dort aus werden sofort andere Fahrzeuge gewarnt, die sich der Gefahrenstelle nähern. „Je mehr Informationen ausgetauscht werden, desto weniger unerwartete Situationen gibt es“, sagt Projektleiter Erik Israelsson. Auch an Winterdienste will man die Daten künftig weitergeben. Laut Israelsson sollen Räumungsarbeiten so besser planbar sein: „Die Daten könnten beitragen, auf wechselnde Bedingungen schneller zu reagieren.“

Was in der Theorie schlüssig klingt, wird in Skandinavien aktuell auf seine Alltagstauglichkeit getes-



Volvo-Experiment: Autofahrer sollen frühzeitig über Gefahren auf der Straße informiert werden.

BILD: SN/VOLVO

tet. 1000 Testfahrzeuge sind momentan auf den Straßen der Großstädte Göteborg und Oslo unterwegs. Bereits in einigen Jahren will Volvo sein Assistenzsystem serienmäßig verbauen. „Ab 2020 soll niemand mehr in einem neuen Volvo getötet oder schwer verletzt werden“, sagt Israelsson.

Experten halten das ambitionierte Ziel der Skandinavier für unrealistisch. ÖAMTC-Techniker Thomas Stix etwa sagt: „Flächendeckend kann das nur funktionieren, wenn es jeder nutzen kann – nicht nur die

Besitzer eines Volvo.“ Ein Hersteller reiche für eine sinnvolle Nutzung des Systems nicht aus. Aber: „Nur die Hersteller können die Entwicklung derartiger Assistenten vorantreiben. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist das durchaus zu begrüßen“, sagt Stix.

Assistenzsysteme wie jenes von Volvo sind jedoch nur die Vorstufe zum völlig autonomen Fahrzeug. Die Autobauer forschen weltweit an selbst fahrenden Pkw – ob die diversen Innovationen aber je serienmäßig verbaut werden, bleibt fraglich.

Rechtlich sind auf dem Weg zum autonomen Fahren etliche Hürden zu nehmen. Momentan sind gemäß der Wiener Straßenverkehrsverordnung nur Systeme erlaubt, die jederzeit vom Fahrer abgeschaltet werden können. „Die Frage der Haftung wird Experten noch etliche Jahre lang beschäftigen“, sagt Stix. Oder geht doch alles schneller? Schon jetzt halten Assistenzsysteme den Abstand zum Vordermann, geben Gas und bremsen – vor wenigen Jahren noch undenkbar.

STANDPUNKT

Nikolaus Klinger



Wenn das Auto mitdenkt

Zeitungenlesen auf der täglichen Autofahrt ins Büro ist keine Utopie mehr. Roboterautos gehören nicht mehr ins Reich der Science-Fiction, sondern sind teilweise längst auf den Straßen unterwegs. Assistenzsysteme unterstützen den Lenker schon jetzt in vielen Fahrzeugen. Die Autobauer arbeiten am nächsten Schritt und tüfteln an völlig autonomen Fahrzeugen. Diese unterscheiden sich zu den bekannten Systemen entscheidend: Der Fahrer muss nicht mehr permanent darauf achten, ob die Technik korrekt arbeitet. Er gibt seine Verantwortung hinter dem Steuer ab – zumindest vorübergehend. Dadurch erhoffen sich die Entwickler, künftig Unfälle auf den Straßen erheblich zu reduzieren. Keine Frage: Der Großteil aller Verkehrsunfälle resultiert aus menschlichem Versagen. Der Computer hingegen fällt in keinen Sekundenschlaf, be-trinkt sich nicht und hält sich – bei korrekter Programmierung – stets an die Verkehrsregeln. Im Gegensatz zum Menschen handelt der Computer nicht intuitiv, sondern nach strengen Algorithmen. Doch was passiert, wenn das System versagt? Wer haftet im Falle eines Unfalls? Und wie ist ein völlig autonomes Auto zu versichern? Fragen, auf die Experten bislang keine schlüssigen Antworten finden konnten.

NIKOLAUS.KLINGER@SALZBURG.COM

IM TEST



BILD: SN

Mini Cooper S Fünftürer

Motor/Fahrwerk: 16V-Turbobenzinmotor, Hubraum 1998 ccm, 192 kW/141 PS, max. Drehmoment: 300 Nm bei 4700 bis 6000 U/min, dynamische Stabilitäts- und Traktionskontrolle.

Ausstattung: acht Airbags, Klimaautomatik, Navi, Notruf, Sitzheizung vorn.

Maße/Gewichte: Länge/Breite/Höhe 4005/1727/1425 mm, Radst. 2567 mm, 1295 kg, ges. 1750 kg, Tank 44 l.

Fahren/Verbrauch: Spitze 232 km/h, 0 bis 100 km/h 6,9 Sek., Verbrauch: Stadt/Land Mix 7,9/4,9/6,0 l, im Test: 8 l, 139 g CO₂/km.

Preis: 36.367 Euro (Testwagen), ab 18.870 Euro.

Das Spiel geht in die Verlängerung

Der Mini mit fünf Türen wirkt nach kurzer Gewöhnung wie ein alter Bekannter.

OTHMAR BEHR

Retro ist Mini längst nicht mehr. Das Konzept setzt Trends und jede neue Variante verblüfft zunächst. Mit dem Countryman überreichten die Strategen des Stammbaus BMW den Puristen schon eine ziemlich harte Nuss. Aber für den Countryman als SUV gibt es kein historisches Vorbild, das wurde einigermaßen schnell akzeptiert. Aber jetzt geht auch das Spiel mit dem ganz normalen Mini in die Verlängerung. Der direkte Nachkom-

me des klassischen Mini präsentiert sich mit zwei Türen pro Seite und Heckklappe, also als Fünftürer, mit etwas mehr als vier Meter Länge. Ja, darf denn das sein?

Nach zwei Wochen mit flotten und erfrischenden Fahrten in diesem Auto ist klar: Es darf. Es ist praktisch, Türen zum Ablegen von Jacken, Taschen oder Einkaufssackerln zu haben. Ein spontanes Heimbringen nötigt Freunden keine Verrenkungen ab. Außerdem stimmen weiterhin die Proportionen bei den Außenmaßen. Der Mini blieb so-

mit ein Mini und die beiden zusätzlichen Seitentüren bei einer um 161 Millimeter gewachsenen Gesamtlänge machen aus dem Auto noch keine Limousine für vergnügliche Langstreckenreisen zu viert. Für zwei Leute schaut die Sache anders aus. Das Gepäckraumvolumen wuchs gegenüber dem gewohnten Mini um 67 Liter auf 278 Liter. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (Verhältnis 60:40) kann die Kapazität auf bis zu 941 Liter gesteigert werden. Da passt für Urlaub und Hobby schon einiges hinein. Bei den Armaturen dominiert die riesige Multifunktionsanzeige (Bild links oben).

Vom urbritischen Ahnen blieb wie bei allen Mini-Variationen der direkte Kontakt mit der Straße. Mini fahren wird zum vergnüglichen Zeitvertreib, selbst wenn es um das Einhalten von Terminen geht. In der Version Cooper S mit 141 PS geht die Post mit Expresszuschlag ab. Aufmerksamkeit ist gefragt – nicht, um in der Spur zu bleiben, sondern für das Einhalten der Tempolimits.

Äußerst vielfältig ist das Angebot für die Verfeinerung des Cooper S. Sogar eine in das Blickfeld eingeblendete Tachoanzeige gibt es.



Doch noch nicht Maxi: der Mini Cooper S mit fünf Türen.

BILDER: SN/OTHMAR BEHR, MINI

A3 e-tron am innovativsten

Im Rahmen der Autowahl „Marcus“, bei der der ÖAMTC die wirtschaftlichsten und sichersten Fahrzeuge in je sechs Kategorien kürte, setzte sich der Audi A3 e-tron gegen 16 Konkurrenten durch und wurde dank zukunftsweisender Technologien als „innovativste Neuheit 2014“ ausgezeichnet.

Die Sieger bei den wirtschaftlichsten Neuheiten 2014: Kleinwagen: Peugeot 108 1,0 VTI; Kompakt: Citroën C4 Cactus 1,2 VTI; Mittelklasse: VW Passat Trendline 1,6 TDI; Kombis und Vans: Ford Tourneo Courier 1,5 TDCi Ambiente; SUV/Geländewagen: Ford EcoSport 1,5 TDCi Trend; Luxus: Porsche Macan S 3,0 Diesel.

Die Sicherheitsgewinner: Kleinwagen: Mini One; Kompakt: BMW 2er Coupé; Mittelklasse: Mercedes-Benz C-Klasse; Kombis und Vans: Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell; SUV/Geländewagen: Mercedes-Benz GLA; Luxus: Mercedes-Benz S-Klasse Coupé.