

Das Ende der lästigen Parkplatzsuche

Autonomes Parken. Wie von Geisterhand soll das Auto der Zukunft seinen Parkplatz selbst finden. Der Lenker muss dabei nicht mehr mit an Bord sein – ein Klick am Smartphone genügt. Experten sehen die Innovation kritisch.

NIKOLAUS KLINGER

Es klingt nach dem Traum eines jeden gestressten Autofahrers: Das Fahrzeug wird einfach an der Einfahrt des Parkhauses abgestellt und später wieder abgeholt. Das Ein- und Ausparken dazwischen übernimmt das Auto. Volvo arbeitet aktuell an der Realisierung dieses Szenarios.

Anders als bekannte Einparkassistenten forscht der schwedische Autobauer an einem System zum völlig autonomen Parken. Bislang können Autos beim Parkvorgang zwar eigenständig lenken – Bremse, Kupplung und Gas muss der Lenker jedoch selbst betätigen. Neben technischen hat dies vor allem rechtliche Gründe. Im Ernstfall muss der Fahrer das System überstimmen können. Volvo will bei seinem völlig autonomen Assistenten mithilfe von Kameras, Radar und Sensoren in den Parkhäusern künftig Unfälle vermeiden. Zum Einsatz kommen könnte das System von Volvo somit nur bei passender und kostspieliger Infrastruktur.

Ist dies der Fall, bekommt der Fahrer dies über Transmitter angezeigt. Dann lässt sich der autonome Assistent über eine Smartphone-App aktivieren. Wie aktuelle Tests in Schweden zeigen, kann der Lenker sein Fahrzeug daraufhin mit gutem Gewissen verlassen. Mithilfe von Sensoren wird ein freier Stellplatz lokalisiert, das Fahrzeug parkt selbst ein. Ähnlich funktioniert auch das Ausparken. Per Klick auf das Handy steuert das Fahrzeug zur Ausfahrt zurück.

Laut Volvo kann sich das Fahrzeug dank modernster Technik gefahrlos und völlig autonom bewegen. Fußgänger und andere Fahrzeuge werden vom System

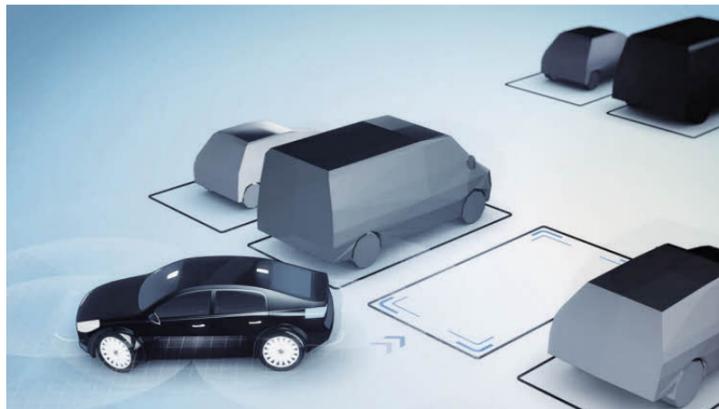


Verlockende Vorstellung: Das Auto manövriert selbst in die Parklücke, der Fahrer muss nicht mehr hinter dem Steuer sitzen.

Bilder: SN/VOLVO (3)



Steuerung erfolgt per Handy-App.



Der Assistent erkennt andere Fahrzeuge und sogar auch Fußgänger.

erkennt. Bremsmanöver sollen ebenso automatisch der Umgebung angepasst werden können wie die Geschwindigkeit. „Unser Ansatz basiert auf der Voraussetzung, dass sich autonom fahrende Autos sicher in Umgebungen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern bewegen“, meint Thomas Broberg, Chef-Sicherheitsbeauf-

tragter der Volvo Cars Group. Verkehrsexperten sehen das Assistenzsystem von Volvo weniger euphorisch. So meint Peter Kulig von der Testabteilung des ÖAMTC im SN-Gespräch: „Die Idee ist eine nette Spielerei und zeigt, dass Volvo mit Sensoren umgehen kann.“ Ein wirklicher Nutzen sei aktuell nicht gegeben,

da das System ohne in den Parkhäusern installierte Technik nicht nutzbar sei. Kulig: „Eine derartige Investition würde sich aktuell nicht lohnen.“

Die Hersteller experimentieren zwar weltweit an gänzlich autonomen Autos – ob die diversen Innovationen aber je serienmäßig verbaut werden, bleibt fraglich.

„Hinter dem Steuer eines Autos sitzt der Mensch, das soll auch so bleiben“, sagt Kulig. Computersysteme könnten Verkehrssituationen zwar voraussehen und schneller reagieren als der Mensch. Aber: „Das System kann nur das errechnen, was ihm auch beigebracht wird.“ Ein komplett vom Computer gesteuertes Fahrzeug sei der falsche Weg.

Die aktuellen Tests von Volvo hält der ÖAMTC-Experte dennoch für wichtig, könnten daraus doch Erkenntnisse für andere technische Neuerungen gewonnen werden. Kulig: „Es gibt Systeme, die durchaus sinnvoll sind. Notbremsassistenten etwa könnten in Zukunft schwere Unfälle verhindern.“ Volvo selbst macht zu einer möglichen Serieneinführung seiner elektronischen Einparkhilfe noch keine Angabe. Erste Elemente, wie etwa eine autonome Lenkung, sollen jedoch schon 2014 in der neuen Generation des XC90 Premiere feiern.

Space Star 1,0

- Antrieb/Fahrwerk:**
 1,0-Liter-Dreizylinder-Benzinmotor, Fünfganggetriebe, 71 PS, ABS mit EBD, Bremsassistent, aktive Stabilitäts- und Traktionskontrolle.
- Ausstattung:**
 14-Zoll-Stahlfelgen, Außenspiegel elektrisch verstellbar, Auto-Stop-&-Go, Klimaanlage manuell mit Pollenfilter, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Halogenscheinwerfer höhenverstellbar.
- Maße/Gewichte:**
 Länge/Breite/Höhe: 3710/1665/1490 mm, Radstand 2459 mm, Leergewicht 845 kg, zulässig 1290, Kofferraum 235 bis 912 l, Wendekreis 9,2 m.
- Fahren/Verbrauch:**
 Höchstgeschwindigkeit 172 km/h, Beschleunigung auf 100 km/h 13,6 Sekunden, Verbrauch Stadt/Land/kombiniert 4,6/3,6/4,0 l, CO₂ kombiniert 92 g/km. Verbrauch im Test im Schnitt: 4,2 l.
- Preis:**
 Ab 9990 Euro für das neue Kompaktmodell inkl. aller Steuern. Fünf-Jahre-Garantie (max. 150.000 km).

Fliegengewicht mit inneren Werten

Einer, nach dem sich die Frauen umdrehen: Der Space Star ist das ideale Stadttauto

HANS ADROWITZER

Liebe auf den ersten Blick sieht anders aus. Da muss man sich schon mit den inneren Werten anfreunden, um den neuen Space Star attraktiv zu finden. Der jüngste Spross aus dem Hause Mitsubishi widerspricht dem Olympischen Leitsatz vom „citius, altius, fortius“ (schneller, höher, stärker). Er ist klein, extrem leicht und billig in der Erhaltung. Gut für die Brieftaschen.

Moderne Motorentechnologie, die einen Minimalverbrauch von knapp

311 Fahrbericht Sparmeister „Space Star“

vier Litern pro 100 Kilometer erlaubt, beste aerodynamische Werte und ein verhältnismäßig hohes Maß an Sicherheit – all das verpackt auf 3,71 Meter. Ein Space Star eben, wie der Name schon sagt. Mit 845 Kilogramm ohne Fahrer und Gepäck ist er das Fliegengewicht in seiner Klasse.

Und welche Herzen lässt der kleine, fünftürige Japaner schmelzen? Der Space Star wird ganz bestimmt zum Frauenliebling werden. Auch für Führerscheinneulinge ist das knapp 10.000 Euro teure (billige) Gefährt eine Option. Egal, ob für Männlein oder Weib-

lein, der Space Star ist als Stadttauto geradezu prädestiniert. Sehr praktisch zum Einkaufen: Er lässt sich ruck, zuck einparken, der Kofferraum nimmt Getränkeboxen locker auf, und wenn es nötig ist, lässt sich der Rücksitz blitzschnell umklappen.

Im Innenraum darf man sich von einem Auto in dieser Preiskategorie keine stilistischen Extravaganzen erwarten. Schlichtheit und Zweckmäßigkeit sind Trumpf, aber Hauptsache, die Armaturen sind einfach und übersichtlich angeordnet und zu bedienen.

Nirgendwo unnötiger Firlefanz, der die Fahrerin oder den Fahrer ablenkt.

In einem Auto, das bestimmt zum Frauenschwarm wird, ist natürlich ein Schminke Spiegel obligat. Was auch Männer schätzen werden, ist die Berganfahrhilfe (Hill Start Assist). Dank dieser kann man auch an steilen Hängen, Garageneinfahrten etc. losfahren, ohne dass die Gefahr besteht, dass das Auto zurückrollt. Beruhigend ist auch, dass der Space Star mit Front-, Kopf- und Seiten-Airbags ausgestattet ist.



Das große Plus sind seine Zweckmäßigkeit und Effizienz: Space Star.

Bild: SN/MITSUBISHI

MOTOR KOMPAKT

Mit 145 km/h auf den Pikes Peak

Mission erfüllt: Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb schaffte im klassischen Bergrennen auf den Pikes Peak (Colorado, 4301 Meter) klaren Streckenrekord auf der nun durchgehend asphaltierten Straße: Loeb steuerte seinen Peugeot 208 T16 (875 PS) in unglaublichen 8:13,878 Min. über die 20 Kilometer und durch 156 Kurven – mit 145 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. Loeb war 1:33 Min. (!) schneller als Vorjahressieger Rhys Millen.

Informationen zur Hybridtechnik

„Ziel: Null Emission“ heißt eine Ausstellung zur Hybridtechnik bei Toyota Frey in der Salzburger Aigner Straße. Auf 260 Quadratmetern werden Vorteile, Wirkung und Einsparungspotenzial des Hybridantriebs an Beispielen von Modellen des Hybridpioniers Toyota und seiner Luxusmarke Lexus gezeigt. Probefahrten sind möglich.