

# Das Gerät horcht nicht aufs Wort

**Zu fehlerhaft, zu unausgewogen.** Sprachsysteme sollen das Autofahren sicherer machen – können den Lenker jedoch in Lebensgefahr bringen.

NIKOLAUS KLINGER

**D**as Prinzip der Sprachsteuerung im Auto ist so simpel wie gut: Wer telefonieren, den Radiosender wechseln oder sein Navigationsgerät bedienen möchte, muss seinem Auto einfach nur einen Befehl erteilen. Die Hände bleiben dabei auf dem Lenkrad, der

Blick stets auf der Straße. Laut einer US-Studie der Universität Utah lenken derartige Systeme den Fahrer jedoch sehr wohl ab – selbst das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung ist demnach oft ungefährlicher.

Für die Studie wurden die Sprachsysteme von Chevrolet, Mercedes, Ford, Hyundai, Chrysler und Toyota getestet. Anhand einer Skala bewerteten 162 Probanden, wie sich die Spracheingaben im täglichen Gebrauch machen: von 1 (nicht abgelenkt) bis 5 (hochgradige Ablenkung durch komplexe Denkaufgaben). Das Ergebnis war ernüchternd. Einzig Toyotas „Entune“ (1,7) und das „Blue Link“-System von Hyundai (2,2) haben einen geringeren Ablenkungswert als das Telefonieren am Steuer (2,45).

Experten verwundern diese Ergebnisse nicht. „Die Systeme sind noch zu fehlerhaft, deshalb braucht es dafür zu viel Konzentration“, sagt ÖAMTC-Verkehrspsychologin Marion Seidenberger. Bei undeutlicher Aussprache etwa verstünden die Systeme die Befehle nicht und fragten wiederholt nach. Selbst einfache Aufgaben wie ein Telefonanruf dauerten mit Spracheingabe oft länger. „Damit vergeht wertvolle Zeit im Straßenverkehr“, sagt Seidenberger. Zeit, die mitunter über Leben und Tod entscheiden kann. Laut Einschätzung des ÖAMTC ist die Ablenkung des Fahrzeuglenkers für rund 30 Prozent aller Unfälle auf Österreichs Straßen verantwortlich.

Die schlechtesten Sprachsysteme machen laut der US-Studie selbst dann Fehler, wenn der Fahrer laut und deutlich spricht. Erteilten die Testpersonen etwa den Befehl, den Radiosender zu wechseln, wurde zwar der Befehl „103,5 FM“ erkannt, jedoch nicht „FM 103,5“ oder „103,5“. „Der Lenker muss aktuell meist das Vokabular des Systems er-



Sprachsysteme lenken den Fahrer oft gehörig ab.

BILD: SN/FOTOLIA/KOSMIDER/DOPSCHE

lernen“, sagt Alexander Meschtscherjakov vom Christian-Doppler-Labor „Contextual Interfaces“ an der Universität Salzburg, das sich seit Jahren mit Assistenzsystemen im Auto beschäftigt. Den natürlichen Sprachfluss des Menschen könne der Computer nicht nachvollziehen. „Phrasen wie ‚Suche mir einen Radiosender mit Rockmusik‘ wird mein Beifahrer verstehen, aber nicht der Sprachassistent“, sagt Meschtscherjakov. Selbst ein bestens ausgetüfteltes Sprachsystem erfordere höchste Konzentration. Meschtscherjakov: „Auch wenn die Augen auf die Straße gerichtet sind, drehen sich die Gedanken des Lenkers um die Interaktion mit dem System. Sprachsteuerung im Auto ist nicht das Gelbe vom Ei.“

Für Lenker wenig hilfreich dürfte auch die Sprachsteuerung „Siri“ von Apple sein, die in einer weiteren Studie der Universität Utah unter die Lupe genommen wurde. Dank „Siri“ sollen laut Hersteller Navigation, SMS-Empfang, Facebook und Twitter genutzt werden können, ohne das iPhone

in die Hand nehmen zu müssen. Was in der Theorie praktisch klingt, geriet im US-Test zum Reinfall: „Siri“ verstümmelte bei mehreren Versuchen Textnachrichten oder wählte falsche Nummern aus dem persönlichen Telefonbuch – ein Mal kontaktierte „Siri“ gar fälschlicherweise den Notruf. Allerdings wird in der Studie betont, dass Apple sein System laufend verbessere und zunehmend präziser werde.

Noch stehen die Sprachsysteme im Gegensatz zu den eigenen Ansprüchen der Autoindustrie. Die Hersteller sehen darin die Möglichkeit, Multimedia-Angebote im Auto sicher nutzen zu können. Der Autofahrer von heute scheint damit noch überfordert. Laut ÖAMTC-Verkehrspsychologin Marion Seidenberger muss der richtige Umgang mit „Siri“ und Co. hinter dem Steuer noch erlernt werden. Die Expertin nimmt dabei auch die Fahrschulen in die Pflicht: „Vorangeregeln und Verkehrszeichen sind die Grundlagen. Aber auch die zunehmende Vernetzung muss abgehandelt werden.“



BILD: SN/FORD

## Ford wertet Focus auf

Der Ford Focus hat sich schon mit seiner ersten Auflage 1998 den Ruf erworben, in Sachen Fahrdynamik unter den Kompakten die Richtung vorzugeben. Nun kommt der überarbeitete Focus im November (Fünftürer und Kombi) zu den Händlern, und er wird diesem Ruf gerecht, legt sogar noch zu. Seine Lenkung geht butterweich und ohne spürbaren Übergang vom Geradeauslauf in die Kurve. 18 verbesserte oder neue Assistenzsysteme werden angeboten. Die Motoren verbrauchen bis zu 19 Prozent weniger als beim Vorgänger. Der Einstiegspreis beträgt 17.650 Euro.

## Ford-Setzung auf allen Vieren

Den neuen Mondeo gibt es in den USA seit zwei Jahren – und als Allrad ab 2015 in Europa.

CHRISTIAN SPRENGER

Mit dem Sprung über den großen Teich hat er sich ja ausreichend Zeit gelassen: Der Ford Mondeo ist in der vierten Generation ja schon seit zwei Jahren in den USA unterwegs (dort unter dem Modellnamen „Fusion“), ab Jänner 2015 ist die Mittelklasse-Limousine in Europa erhältlich. Wegen wirtschaftlicher Turbulenzen hatte Ford sein Werk in Genk (Belgien) schließen müssen, der Aufbau einer neuen Fertigungsanlage in Valencia (Spanien) erforderte dann halt doch etwas Zeit. Und somit ist es dann auch schon wieder sieben Jahre her, dass Ford einen neuen Mondeo in Europa präsentieren konnte.

Bis Herbst 2014. In diesen Tagen lud Ford zu Testfahrten nach Südspanien ein. Zur Verfügung standen der Kombi mit einem 1,5-Liter-Ecoboost-Benziner (160 PS) sowie der 180 PS starke 2,0-Liter-Diesel. Weder der eine noch der andere macht viel Lärm um seine Dienste – jedenfalls nicht



Zwischen Malaga und Granada: Der Mondeo meistert auch schotteriges Gebläse. Asphalt bekommt ihm aber besser.

BILD: SN/CHRISTIAN SPRENGER

im Inneren der komfortabel ausgestatteten Limousinen. Recht viel besser können das Oberklasse-Fahrzeuge dieser Dimension auch nicht. Die Aggregate bringen die immerhin um die 1500 Kilogramm wiegenden Mondeos recht flott auf Trab. Dem

Fahrwerk des Mondeo haben die Ford-Ingenieure eine Integralenker-Hinterachse spendiert. Damit wird aus dem 4,87 Meter langen gemütlichen Reisewagen ein recht agiler Kurvenfresser, wenngleich die Lenkung etwas direkter sein könnte.

2015 soll der Mondeo in den Kurven noch besser liegen. Ford wird nämlich zur Jahresmitte Allradmodelle des Mondeo auf den Markt bringen. Eine Kampfansage an VW Passat? Das wäre mutig: Volkswagen liefert den wirklich neuen Passat in diesen Wochen aus, der Mondeo hat als aktuelles Modell ja auch schon zwei Jahre auf dem Buckel.

Doch das soll die Qualität des Mondeo nicht schmälern. Der Innenraum ist großzügig angelegt, auch im Fond gibt es reichlich Platz. Gut aufgeräumt sind die Armaturen. Da hat Ford in der Vergangenheit ja mit Knöpfen nicht gezeigt.

In Österreich ist der Mondeo in der Grundversion als Fünftürer (1,5-Liter-Ecoboost, Ausstattungsreihe: Trend) um 31.900 Euro erhältlich. Für die Allradversion als Kombi mit dem 180-PS-Diesel und der Powershift-Automatik sind hingegen schon 42.600 Euro hinzublättern. Die Angebotspalette wird noch von einem Hybridmodell (36.750 Euro) abgerundet. Ford will 2015 in Österreich 1500 neue Mondeos verkaufen. Zuletzt lag man bei 800 Stück.