

# Vergleichstest von Nachrüstlösungen für Lkw zur Detektion von ungeschützten Verkehrsteilnehmern im toten Winkel

2019, p. 210 (#6)

Der ADAC hat fünf verschiedene Abbiegeassistenzsysteme, welche unterschiedliche Technologien nutzen, bei spezifischen Testszenarien untersucht. Während alle getesteten Systeme die Vorschriften des BMVI erfüllen und damit förderfähig sind, konnte keiner der Lkw-Abbiegeassistenten den Anforderungen auf UNECE-Ebene gänzlich entsprechen. Im Zuge der Fahrt im realen Straßenverkehr wurde die Anzahl an Fehlalarmen aufgrund von Verkehrsschildern oder Bäumen am Straßenrand ermittelt. Insbesondere wirkte sich eine hohe Rate an Fehlalarmen negativ auf die Akzeptanz und das Vertrauen des Fahrers auf das System aus. Eine geringe Anzahl an Fehlalarmen generierten Lkw-Abbiegeassistenten, welche zwischen ungeschützten Verkehrsteilnehmern und Objekten, wie Verkehrszeichen, Ampeln oder Bäumen, unterscheiden können. Allerdings konnte keines der Abbiegeassistenzsysteme den Radfahrer erkennen, wenn sich zwischen der Radfahrspur und der Lkw-Fahrspur Hindernisse, wie beispielsweise parkende Fahrzeuge oder Bepflanzungen, befinden.

## **Comparison test of retrofit solutions for trucks for the detection of unprotected road users in the blind spot**

The ADAC examined five different cornering assistance systems, which use different technologies, in specific test scenarios. While all the systems tested comply with the BMVI regulations and are therefore eligible, none of the truck turn assistants could fully meet the requirements at UNECE level. In the course of driving in real road traffic, the number of false alarms due to traffic signs or trees on the roadside was determined. In particular, a high rate of false triggers had a negative impact on driver acceptance and confidence in the system. A small number of truck turn assistants generated false alarms, which can distinguish between unprotected road users and objects such as traffic signs, traffic lights or trees. However, none of the turn assist systems was able to detect the cyclist when obstacles, such as parked vehicles or plants, are located between the wheel lane and the truck lane.

□

## **Inhaltsverzeichnis**

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Beiträge im VuF](#)
- [4 Siehe auch](#)

## **Zitat**

[Ostermaier, I.](#); [Sandner, V.](#); [Kolke, R.](#): Vergleichstest von Nachrüstlösungen für Lkw zur Detektion von ungeschützten Verkehrsteilnehmern im toten Winkel. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 57 (2019), pp. 210 - 219 (#6)

## **Inhaltsangabe**

### **Beiträge im VuF**

- 2019 #9, p. 284

## **Siehe auch**