

Ablenkung im Auto vermeiden – durch intuitive Bedienung

Besuch bei Audio Mobil, dem kleinen, feinen Autozulieferer in Ranshofen

VON CLEMENS SCHUHMANN

Der Autozulieferer Audio Mobil wurde 1989 von Thomas Stottan gegründet und beschäftigt sich seither intensiv mit der Mensch-Maschine-Vernetzung. Die kleine, feine Elektronik-Schmiede in Ranshofen entwickelt und fertigt für Kunden wie BMW, Rolls-Royce, Lamborghini, Porsche oder Volkswagen Rückfahrkameras, Bildschirme, Musikanlagen und Infotainmentsysteme.

Eine gewaltige Herausforderung für die Entwickler sei dabei die zunehmende Ablenkung des Fahrers durch die stark steigende Zahl an Funktionen im Auto: „1983 gab es in einem Autocockpit sieben Funktionen, die man während der Fahrt betätigen konnte“, sagt Thomas Stottan den ÖÖN beim Besuch am Unternehmenssitz in Ranshofen. „20 Jahre später waren es bereits 25 Funktionen. Und 2023 waren es schon mehr als 70 Funktionen.“

Unachtsamkeit und Ablenkung sind mit einem Anteil von 27,3 Prozent daher wenig überraschend bereits Ursache Nummer eins bei tödlichen Verkehrsunfällen in Österreich, wie ein Blick auf die Verkehrsstatistik 2023 des Bundesministeriums für Inneres zeigt (siehe Grafik rechts).

Sprachbedienung ist nicht ideal

Stottan und sein Team arbeiten fieberhaft daran, die Ablenkung zu minimieren – durch intuitive Bedienung. Wichtig sei das auch deshalb, weil das autonome Fahren noch in ferner Zukunft sei. Der Audio-Mobil-Chef rechnet damit nicht vor den 2040er-Jahren.

„Sprachbedienung ist keine Lösung“, sagt der Audio-Mobil-Chef. „Weil das Gehirn das, was aus dem Ohr kommt, nicht so gut verarbeiten kann, wie wenn etwas von den Augen kommt.“ Gut funktioniere der Kontakt via Haut, über die Finger – also via Tasten mit Rückmeldung und keine Touch-Tasten. „Gestensteuerung ist ebenso kein schlechter Zugang, allerdings fehlt da die unmittelbare Rückmeldung an den Fahrer“, betont Stottan.

50 Spielregeln entwickelt

Und wie schaut nun das optimale Cockpit aus? Audio Mobil hat in einer Art „Unternehmensbibel“ gemeinsam mit Universitäten 50 verschiedene Richtlinien erarbeitet, die ein Fahrzeugcockpit möglichst ideal machen sollen. Was da genau drinnen steht, verrät Stottan nicht – Firmengeheimnis. Nur so viel: „Man muss Optik, Haptik und Akustik richtig orchestrieren.“

Das Interesse der Hersteller und deren Zulieferer an diesen Spielregeln sei unterschiedlich ausgeprägt, sagt Stottan: „Momentan horchen die Asiaten sehr gut zu, die Europäer eher nicht.“

Vier Hörzonen im Fahrzeug

Aktuell zur Serienreife entwickelt hat Audio Mobil zum Beispiel ein System von vier Hörzonen im Auto. Damit können bis zu vier Passagiere über die jeweiligen Kopfstützen unabhängig voneinander Musik hören, telefonieren etc.

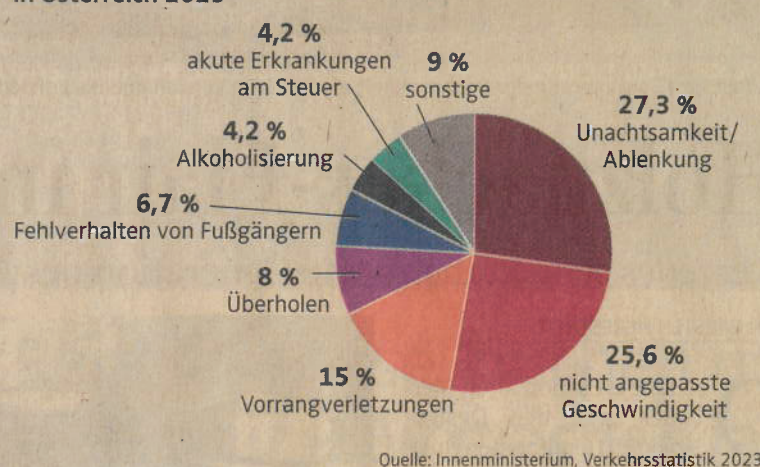
Zudem wird die Kommunikation untereinander erleichtert und verbessert. „Das System ist fertig, wir verhandeln gerade mit Autoherstellern“, sagt Stottan.



Der Autozulieferer Audio Mobil in Ranshofen arbeitet an der Minimierung der Ablenkung im Fahrzeug.

Fotos (4): Audio Mobil

Hauptursachen tödlicher Verkehrsunfälle in Österreich 2023



System von vier Hörzonen im Fahrzeug



Firmenareal mit Teststrecke

Bereits in Serie hergestellt werden in Ranshofen derzeit Bildschirme und ein spezielles Steuergerät für ein Entertainmentsystem für die rückwärtigen Passagiere in Fahrzeugen des Luxusautoherstellers Rolls-Royce.

Einzigartig dabei ist, dass die Passagiere den jeweiligen Bildschirm voneinander unabhängig nutzen können – also kann etwa ein Passagier einen Film von Anbieter

A und einer gleichzeitig einen Film von Anbieter B streamen.

„Dieses Premiumprodukt, das aus mehr als 1500 Einzelteilen besteht, wurde komplett bei Audio Mobil entwickelt – von der Gestaltung über die Hard- und Firmware bis hin zum Nutzererlebnis“, sagt Stottan. „Gefertigt wird in Kleinserie direkt am Firmenstandort im Innviertel – nach drei Jahren intensivster Projektarbeit.“

Audio Mobil



Firmengründer Thomas Stottan

Der Autozulieferer Audio Mobil wurde im Jahr 1989 von **Thomas Stottan** gegründet. Am Firmenstandort arbeiten derzeit 30 Mitarbeiter, der Umsatz liegt im zweistelligen Millionenbereich.

Audio Mobil hat sich auf Entwicklung und Bau von Kleinserien spezialisiert. „Unsere Stückzahlen bewegen sich zwischen eins und 10.000“, sagt Stottan. Ein Beispiel dafür sind die **Bildschirme** samt **Steuereinheit** für die rückwärtigen Passagiere in Modellen des Luxusautoherstellers **Rolls-Royce** (Rear-Seat-Entertainment).

ÖNORM V 5090: Stottan war auch federführend an der Entwicklung der ÖNORM V 5090 beteiligt, die ein **Prüfverfahren** für potenzielle Ablenkungen durch Fahrerinformations- und Fahrerassistenzsysteme im Auto zur Verfügung stellt.

Dacia Bigster: Viel mehr als nur ein verlängerter Dacia Duster

Der 4,5 Meter lange SUV fährt mit Front- oder Allradantrieb vor und verzichtet auf eine dritte Sitzreihe – ab Frühjahr 2025

VON CLEMENS SCHUHMANN

Das beliebteste Fahrzeugsegment in Europa ist das der SUV. Am bedeutendsten dabei ist das C-Segment, wo sich Fahrzeuge wie der VW Tiguan, der Ford Kuga, der Nissan Qashqai und der Peugeot 3008 tummeln. Die rumänische Renault-Tochter Dacia ist dort noch nicht vertreten, der beliebte SUV Duster ist doch eine ganze Nummer kleiner. Nun streckt Dacia jedoch auch die Fühler ins C-SUV-Segment aus: mit dem Dacia Bigster.

Bemerkenswert ist, dass sich der 4,57 Meter lange Dacia Bigster optisch gar nicht so sehr vom „Bigster Concept“ des Jahres 2021 unterscheidet. Auffällig sind die stark akzentuierten, schwarz umrandeten Radkästen, der Heckspoiler und die großen Räder. Insgesamt wirkt der Bigster sehr robust.

Das Cockpit orientiert sich am Dacia Duster, der Fahrer schaut somit auf zwei Bildschirme: das

Wie der Name des Fahrzeugs schon verrät, sind die Platzverhältnisse im Innenraum fürstlich: Sind alle fünf Sitze besetzt, bietet der Kofferraum 667 Liter Stauraum. Bemerkenswert ist, dass es den Dacia Bigster nur als Fünfsitzer gibt, eine dritte Sitzreihe ist trotz der stattlichen Abmessungen nicht vorgesehen.

Drei Benziner, kein Diesel

Eine Besonderheit bietet die Mittelkonsole. Sie ist im vorderen Bereich je nach Ausstattungslevel in drei verschiedenen Ausführungen erhältlich: als flache, als mittelgroße sowie erstmals auch als hohe Konsole mit Armlehne (und integrierter Kühlfach), einer kabellosen Smartphone-Ladestation und großzügigen Ablagen.

Bei den Antrieben orientiert sich der Dacia Bigster ebenfalls am Dacia Duster, geht dabei aber noch ein bisschen weiter: Diesel gibt es keinen, unter der Haube arbeiten aus-



Dacia Bigster: Der Marktstart in Österreich erfolgt im Frühjahr 2025.



markiert ein 130-PS-Dreizylinder-Benziner mit 48-Volt-Mildhybrid. Dieser Motor ist kombiniert mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe und Allradantrieb. Wer mit Frontantrieb das Auslangen findet, greift zum Dacia Bigster TCe 140 mit 140 PS und Sechsgang-Schaltgetriebe. Den Normverbrauch dieser Version gibt Dacia mit 5,6 Liter auf 100 Kilometer an.

Vollhybrid mit 155 PS Leistung

Topmodell ist der Dacia Bigster Hybrid 155. Damit ist der neue SUV das erste Modell innerhalb der Renault-Gruppe, das diesen starken Vollhybridantrieb unter der Haube verbaut hat. Ein Vierzylinder-Benziner und zwei E-Motoren kommen dabei auf eine Systemleistung von 155 PS. Der Akku hat eine Kapazität von 1,4 Kilowattstunden (kWh) und erlaubt kurze, rein elektrische Strecken – etwa beim Rangieren oder Ein-/Ausparken.

Marktstart des neuen Dacia Big-