
Neue Software von VW nutzt auch Schwarmdaten

Von Jens Riedel

Unsere Autos werden immer mehr zu rollenden Computern. Die Software nimmt – im übertragenen Sinne – immer mehr Platz im Fahrzeug ein. Volkswagen musste zunächst mit dem ID 3 viel Lehrgeld dafür bezahlen. Es wurde schnell nachgebessert, aus der ID Software 1.0 wurde mit Einführung des ID 4 die Stufe 2.0, die mittlerweile bei 2.3 angekommen ist. Mit dem ID 5 führt VW nun die Software 3.0 an. Das Unternehmen spricht von einem „Major Upgrade“. Mit ihm werden gleich mehrere Funktionen neu eingeführt und dabei erstmals auch auf Schwarmdaten zurückgegriffen.

„Software wird nie fertig, sondern immer besser“, räumt Thomas Ulbrich, Markenvorstand für Technische Entwicklung die Anfangsschwierigkeiten durchaus ein. Umso stolzer ist VW auf die neue Softwaregeneration, die mit dem auf den Markt kommt und voraussichtlich ab Mai als Over-the-Air-Update auch den Bestandsfahrzeugen zugutekommt – sofern die Fahrzeughalter bislang die entsprechenden Schritte mitgegangen sind. „Es gibt immer noch etliche Kunden, die noch mit 1.0 oder 2.1 herumfahren“, weiß Ulbrich. Und auch etwa 15 bis 20 Prozent der ID-Fahrer haben ihr Auto gar nicht online gestellt. Dabei haben sie im Grunde beim Autokauf die Updates schon mitbezahlt. Doch was beim Smartphone selbstverständlich ist, ist es beim Auto offenbar noch immer nicht für jeden.

Während ab sofort alle Neuwagen mit der dritten Softwaregeneration ausgeliefert werden, kommt für alle bereits zugelassenen ID erst einmal noch der Schritt 2.4, der unter anderem auch mit dem Austausch einer zyklusfesteren 12-Volt-Batterie und verbesserter „Winterperformance“ verbunden ist. Und da die Software linear aufgebaut ist, gibt es für bereits zugelassene Modelle ohne 2.4 kein 3.0-Update. Und manchmal bedarf es auch der entsprechenden Hardware am Fahrzeug, wie etwa die ausreichende Anzahl an Sensoren zum Beispiel für den Park Assist Plus.

Doch worum geht es überhaupt? Den größten Sprünge macht der Travel Assist mit gleich drei wesentlichen Neuerungen, die sich auch ein kleines Stück Richtung autonomem Fahren bewegen. So arbeitet der Spurhalteassistent künftig auch auf Straßen ohne Mittellinie. Möglich machen dies Schwarmdaten, die Volkswagen auch aus entsprechend vorgerüsteten Golf, Tiguan und Passat gewinnt. Die Daten sind natürlich anonymisiert, und die Fahrzeughalter müssen der Speicherung ausdrücklich zustimmen.

Eine weitere neue Funktion ist der geführte Spurwechsel ab 90 km/h auf der Autobahn, bei dem ein leichter Lenkimpuls Überholmanöver und das Wiedereinscheren unterstützt. Und als besonderes Gimmick kann der Travel Assist auf Wunsch den Spurhalteassistenten so anlernen, dass er die bevorzugte Fahrposition des Nutzers einhält, also den Wagen eher mittig, eher etwas mehr Richtung Seitenstreifen oder leicht versetzt näher zur Mittellinie hält.

Dazu gelernt hat auch der Park Assist Plus. Er verfügt künftig über eine Memory-Funktion und kann sich bis zu fünf einmal einstudierte Stellplätze, etwa auf der heimischen Hofauffahrt, merken. Künftig dirigiert das System dann den ID selbsttätig auf die gewünschte Parkposition. Vor vorher nicht vorhandenen Hindernissen, wie unabsichtlich abgestellte Mülltonnen, neue Blumenkübel, das Gokart des Kindes oder sonstige Gegenstände macht das Fahrzeug natürlich automatisch Halt.

Das Head-up-Display bekommt eine zweite Ebene, die „Augmented Reality“-Inhalte in einer optischen Entfernung von zehn Metern auf die Windschutzscheibe spiegelt. Zu den Darstellungen gehören unter anderem Abbiegepeile und ein Symbol für das sich nähernde Ziel, deren Darstellung sich mit abnehmender Entfernung zunehmend

vergrößert.

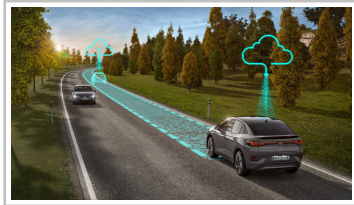
Deutlich erleichtert wird künftig auch die Routenplanung für längere Reisen mit dem Elektroauto. Die nötigen Ladestopps werden nach höchstmöglicher Effizienz und Zeitersparnis und auch grenzüberschreitend einkalkuliert. Dabei kann der Fahrer zum Beispiel vorab festlegen, welche Restreichweite er sich für den nächsten Ladevorgang zutraut oder wie viel Kapazität er am Ziel der Reise gerne noch in der Batterie hätte. Die Lade-App hilft zudem auch zu Hause die optimalen Zeiten und nötigen Kilowattstunden für die Stromeinspeisung festzulegen. So rät der „Battery Care Mode“ beispielsweise, bei längeren Standzeiten nicht über 80 Prozent zu laden, da dies langfristig die Lebensdauer des Akkus schont.

Ebenfalls mit der ID Software 3.0 kommt eine optimierte Sprachsteuerung an Bord. Sie soll über eine höhere Trefferquote und schnellere Reaktionszeiten verfügen. Zudem wurde der Funktionsumfang erweitert. Reagiert wird beispielsweise nun auch auf Sprachbefehle wie „Fahr mich zur Arbeit“ oder „Mir ist kalt“ nach Fahrer und Beifahrerseite getrennt. Und die Navigation kann nun zum Beispiel auch ein italienisches oder koreanisches Restaurant in einem bestimmten Stadtteil an einem beliebigen Ort nennen, der gar nicht auf der Route liegen muss.

Bei der Weiterentwicklung der Software hört VW auf seine Kunden. So steht das Unternehmen zum Beispiel nach wie vor noch in Kontakt zu den Erstnutzern des ID 3 aus dem „First Move“-Club, der sich mittlerweile zum „ID Drivers“-Club mit inzwischen rund 10.000 Mitgliedern gemausert hat.

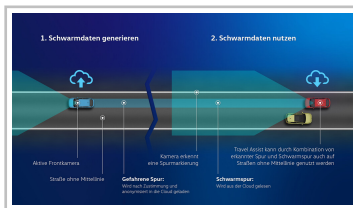
Übrigens, das Update 3.1 ist bereits in Arbeit. (aum/Jens Riedel)

Bilder zum Artikel



Der Travel Assist 3.0 in den ID-Modellen von VW nutzt auch Schwarmdaten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Der Travel Assist 3.0 in den ID-Modellen von VW nutzt auch Schwarmdaten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



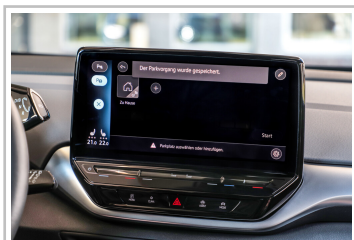
ID-Software 3.0 von Volkswagen: Assistierter Spurwechsel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



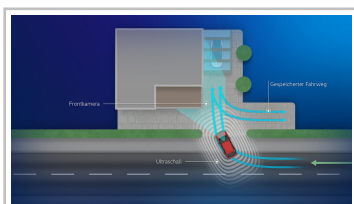
ID-Software 3.0 von Volkswagen: Park Assist Plus mit Memoryfunktion.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID-Software 3.0 von Volkswagen: Der Park Assist Plus mit Memoryfunktion kann fünf vorab erfasste Parkplätze abspeichern.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID-Software 3.0 von Volkswagen: Park Assist Plus mit Memoryfunktion.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID-Software 3.0 von Volkswagen: e-Routenplanung mit den optimalen Ladestopps.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



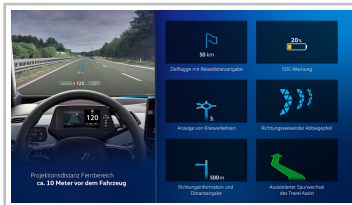
ID-Software 3.0 von Volkswagen: Individuelle Vorgaben für die Planung der Ladestopps entlang der Route.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID-Software 3.0 von Volkswagen: Lademanagement.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



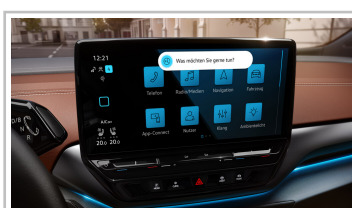
ID-Software 3.0 von Volkswagen: Das Head-up-Display erhält eine zweite Projektionsebene.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID-Software 3.0 von Volkswagen: Spurgenaue Navigation.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID-Software 3.0 von Volkswagen: Sprachsteuerung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW-ID-Familie (von links): ID 4, ID 3 und ID 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
