



(19)  
Bundesrepublik Deutschland  
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 10 2007 062 566 A1** 2009.07.02

(12)

## Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2007 062 566.0**

(22) Anmeldetag: **22.12.2007**

(43) Offenlegungstag: **02.07.2009**

(51) Int Cl.<sup>8</sup>: **G01S 13/86** (2006.01)

**G01S 13/93** (2006.01)

**G01S 13/48** (2006.01)

**G08G 1/16** (2006.01)

**G08G 1/0968** (2006.01)

(71) Anmelder:

**AUDI AG, 85057 Ingolstadt, DE**

(72) Erfinder:

**Held, Ralf, 85072 Eichstätt, DE; Holzmann,  
Manfred, 91171 Greding, DE; Goralczyk, Achim,  
92339 Beilngries, DE**

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
gezogene Druckschriften:

**DE 23 27 186 A**

**DE 102 61 027 A1**

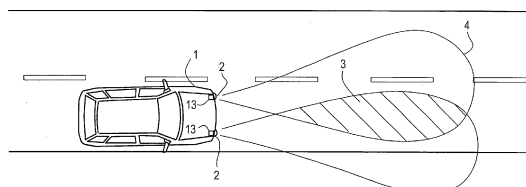
**DE 94 21 081 U1**

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

Prüfungsantrag gemäß § 44 PatG ist gestellt.

(54) Bezeichnung: **Kraftfahrzeug**

(57) Zusammenfassung: Kraftfahrzeug mit einer Einrichtung zum Erfassen des Fahrzeugvorfeldes, wobei die Einrichtung wenigstens zwei identische und separat arbeitende Sensoreinrichtungen zum Erfassen des Fernbereichs vor dem Kraftfahrzeug aufweist, die zu beiden Seiten der Fahrzeuglängsachse versetzt angeordnet sind und deren Erfassungsbereiche zumindest teilweise überlappen.



**Beschreibung**

**[0001]** Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit einer Einrichtung zum Erfassen des Fahrzeugvorfeldes.

**[0002]** Es ist bekannt, dass ein Kraftfahrzeug Einrichtungen zur Unterstützung des Fahrers aufweisen kann. Eine solche Einrichtung kann zum Erfassen des Nahbereichs vor dem Fahrzeug ausgebildet sein, eine andere Einrichtung kann zum Erfassen des Fernbereichs vor dem Fahrzeug ausgebildet sein.

**[0003]** Die DE 102 54 806 A1 offenbart ein Verfahren zur Kombination solcher einzelner, sich ergänzender Einrichtungen in Form eines Radarsensors, eines Bildsensors und eines Navigationssystems. Hierbei wird allerdings nicht die Qualität der Information der einzelnen Einrichtungen gesteigert, sondern es werden verschiedene, sich ausschließende, Informationen zu einem Gesamtbild zusammengefügt.

**[0004]** Aufgabe der Erfindung ist es, ein Kraftfahrzeug mit einer Einrichtung zum Erfassen des Fernbereichs vor dem Kraftfahrzeug anzugeben, bei dem die Qualität der Informationen der Einrichtung verbessert ist.

**[0005]** Zur Lösung des Problems ist bei einem solchen Kraftfahrzeug erfindungsgemäß vorgesehen, dass die Einrichtung wenigstens zwei identische und separat arbeitende Sensoreinrichtungen zum Erfassen des Fernbereichs vor dem Kraftfahrzeug aufweist, die zu beiden Seiten der Fahrzeuglängsachse versetzt angeordnet sind und deren Erfassungsbereiche zumindest teilweise überlappen.

**[0006]** Hierdurch wird eine exaktere Erfassung der Objekte im Fernbereich des Fahrzeugvorfeldes ermöglicht. Im Überlappungsbereich erhält man redundante Informationen, die eine verlässlichere Analyse der Signale ermöglichen. Durch die Beabstandung der Erfassungseinrichtungen kann die Ablage des Objekts genauer ermittelt werden. Auch können Störeinflüsse beispielsweise durch Reflektion minimiert werden.

**[0007]** Die Sensoreinrichtungen sind zweckmäßigerweise als Radarsensoren ausgebildet. Radarsensoren, die zum Erfassen des Fernbereichs ausgebildet sind, heißen auch Long-Range-Radar.

**[0008]** Vorteilhafterweise sind die Sensoreinrichtungen oder diese ansteuernde Steuerungseinrichtungen so ausgebildet, dass sie gleichzeitig und/oder zeitversetzt im CW- und/oder FMCW-Modulationsmodus betreibbar sind. Der Wechsel der Modi ermöglicht bereits für jeden einzelnen Sensor eine exaktere Erfassung der Objekte im Fernbereich vor dem Kraftfahrzeug.

**[0009]** Vorzugsweise kann eine Sensoreinrichtung als Master arbeiten und alle anderen als Slave. Hierdurch kann die Steuerung der Sensoreinrichtungen vereinfacht werden.

**[0010]** Mit Vorteil können die Sensoreinrichtungen zum Erfassen des Fernbereichs vor dem Kraftfahrzeug um die Vertikalachse drehbar sein. Dadurch ist der überlappende Bereich, der die redundanten Informationen liefert, nicht mehr fest vorgegeben, sondern variierbar. In weiterer Ausgestaltung kann die Stellung der wenigstens zwei Sensoreinrichtungen des Fahrerassistenzsystems parallel und/oder in jedem beliebig anderen Winkel einstellbar sein. Ein paralleles Betreiben der Sensoreinrichtungen verhindert bei Drehung der Einrichtungen, dass der überlappende Bereich sich stark verschmälert, während eine beliebige Drehung der Sensoreinrichtungen zueinander den überlappenden Bereich auf beinahe jeden beliebigen Ort vor dem Kraftfahrzeug einstellbar macht.

**[0011]** Mit besonderem Vorteil kann die Stellung der dann wenigstens drei Sensoreinrichtungen zum Teil gruppenweise erfolgen. Insbesondere lassen sich dann zwei Sensoreinrichtungen parallel betreiben, die den Fernbereich direkt vor dem Fahrzeug erfassen, während die dritte und im Vergleich zu den beiden ersten Sensoreinrichtungen um einen gewissen Winkel gedrehte Sensoreinrichtung mit einem der ersten beiden Sensoreinrichtungen einen redundanten Bereich erzeugt, der dann beispielsweise auf der Gegenfahrbahn liegen kann. Sollten die parallel geschalteten Sensoreinrichtungen beispielsweise zum Tracking eines anderen Kraftfahrzeugs auf der Autobahn dieses bei einem Fahrspurwechsel verfolgen, kann dann der nicht parallele Sensor so ausgerichtet werden, dass er wieder mit einem der beiden anderen Sensoreinrichtungen die Fahrspur vor dem Kraftfahrzeug überwacht. Somit wird ein gezieltes Nachführen des einen redundanten Bereiches ermöglicht, ohne dass es zu Informationsverlusten vor dem Kraftfahrzeug kommt.

**[0012]** Mit besonderem Vorteil kann die Steuereinrichtung, die den Betrieb der Sensoreinrichtungen steuert, über einen Bus, insbesondere CAN-Bus, kommunizieren. Dadurch werden für die Steuerung alle Informationen, die im Fahrzeug durch andere Fahrerassistenzsysteme oder Erfassungssysteme verfügbar sind, zugänglich.

**[0013]** Die Drehung bzw. Verstellung der Sensoreinrichtungen erfolgt zweckmäßigerweise mittels über die Steuereinrichtung ansteuerbaren elektrischen Mitteln, z. B. kleinen Elektromotoren. Dadurch kann eine genaue Einstellung des Drehwinkels erreicht werden.

**[0014]** Vorteilhafterweise können die Sensoreinrich-

tungen in Abhängigkeit wenigstens einer Information, insbesondere wenigstens eines anderen Fahrerassistenzsystems und/oder wenigstens einer Betriebskomponente des Kraftfahrzeugs und/oder wenigstens einer Erfassungseinrichtung für wenigstens einen Betriebszustand des Kraftfahrzeugs, drehbar sein. Dadurch lässt sich die Einstellung der Sensoreinrichtungen abhängig von weiteren Informationsquellen variieren.

**[0015]** Vorzugsweise kann eine Information der Lenkwinkel eines Lenkrads oder der Radwinkel eines Fahrzeuggrads des Kraftfahrzeugs sein. Aufgrund dieser über geeignete Sensoreinrichtungen erfassten Information wird es der Steuereinrichtung ermöglicht, den überlappenden Bereich der Sensoreinrichtungen besser an den zu erwartenden Fahrweg auszurichten. Bei einer Kurvenfahrt berührt die Fahrkurve die Gerade, die durch die Längsachse des Kraftfahrzeugs geht, nur tangential. Dies bedeutet, dass ein Erfassungsbereich, der an der Längsachse des Kraftfahrzeugs orientiert ist, gerade im Fernbereich niemals den eigentlichen Fahrtweg bedeckt. Hierdurch wird eine Korrektur nötig, die aufgrund der Information des Lenkwinkels eines Lenkrads oder des Radwinkels eines Fahrzeuggrads vorgenommen werden kann.

**[0016]** Eine weitere Information kann die Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs sein. Bei geringen Fahrgeschwindigkeiten ist ein Nachstellen der Sensoreinrichtung zum Erfassen des Fernbereichs eher unnötig und kann daher unterbleiben, während bei sehr hohen Fahrgeschwindigkeiten für die Erfassung des Fernbereichs kurze Zeitabstände zur frühzeitigen Erkennung kritische Situationen notwendig ist. Von der Fahrgeschwindigkeit kann also die Betriebshäufigkeit der Sensoreinrichtungen abhängen. Auch kann von der Fahrgeschwindigkeit generell abhängig gemacht werden, ob die Sensoreinrichtungen überhaupt betrieben werden.

**[0017]** Eine weitere Information kann ferner die Giergeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs sein. Auch diese Information verbessert die Einstellung des überlappenden Bereiches der Sensoreinrichtungen bei einer Kurvenfahrt.

**[0018]** Mit besonderem Vorteil kann ein weiteres Fahrerassistenzsystem ein Navigationssystem sein. Denkbar ist hierbei, dass der überlappende Bereich bei Näherkommen einer Kreuzung auch auf Bereiche ausgerichtet wird, in denen sich Kraftfahrzeuge dieser Kreuzung nähern könnten und bei denen mit einer Kollision zu rechnen sein kann. Andererseits kann auch diese Information dazu genutzt werden, den redundanten Bereich auf den Fahrweg auszurichten.

**[0019]** Vorzugsweise kann die von den Sensorein-

richtungen ermittelte Information bezüglich des Ortes und der Relativbewegung zum Kraftfahrzeug vorhandene mögliche Gefahrenobjekte in einem Headup-Display anzeigbar sein. Hierdurch kann der Fahrer frühzeitig vor möglichen Gefahrensituationen gewarnt werden und das Gefahrenmanagement selbst überwachen.

**[0020]** Auch kann die Information der Sensoreinrichtungen dazu benutzt werden, in besonders akuten Gefahrensituationen das Fahrzeug zu automatischen Sicherheitsmaßnahmen veranlassen. Hierdurch kann wertvolle Reaktionszeit eingespart werden, da der Fahrer in der Regel mindestens eine Sekunde von der Warnung bis zur Reaktion benötigt. Hierbei kann abhängig von der Gefahrenstufe der Gefahrensituation abhängig gemacht werden, ob das Fahrzeug zu automatischen Maßnahmen veranlasst wird oder ob dem Fahrer die Option zur eigenständigen Reaktion offengehalten wird.

**[0021]** Weitere Vorteile, Merkmale und Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus den im folgenden beschriebenen Ausführungsbeispielen sowie anhand der Zeichnungen. Dabei zeigen:

**[0022]** [Fig. 1](#) eine Prinzipdarstellung eines erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugs in einer ersten Ausführungsform,

**[0023]** [Fig. 2](#) eine Prinzipdarstellung eines erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugs in einer zweiten Ausführungsform, und

**[0024]** [Fig. 3](#) eine Prinzipdarstellung eines erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugs.

**[0025]** [Fig. 1](#) zeigt ein erfindungsgemäßes Kraftfahrzeug **1** mit zwei Sensoreinrichtungen **2**, die einen Überlappungsbereich **3** aufweisen, wo die Erfassungsbereiche **4** der Einzelsensoreinrichtungen sich überschneiden. Für den Überlappungsbereich **3** liegen somit redundante Informationen gleichartiger Sensoreinrichtungen **2** vor. Diese Redundanz erfolgt hier beispielsweise in einem Bereich bis ca. 200 m vor dem Kraftfahrzeug, allerdings ist der Bereich auch auf kürzere und weitere Entfernungen einstellbar. Durch die Identität der Sensoreinrichtungen ergeben sich mehrere Vorteile. Zum einen ist die Art des zurückgegebenen Signals identisch, d. h. dass die Signale bereits ohne weiterverarbeitende Schritte miteinander fusionierbar sind. Sie können allerdings auch erst nach beliebig vielen Prozessierungsschritten fusioniert werden. Somit kann in der Verarbeitungskette sehr frühzeitig begonnen werden, die Informationen zu bearbeiten. Des Weiteren ermöglicht die Redundanz der Informationen einer exakte Vermessung des Winkels, unter dem sich ein Objekt vor dem Kraftfahrzeug **1** bezüglich der Längsachse befindet. Auch können Fehlinformationen durch Reflexi-

onen, insbesondere der Leitplanke, vermieden werden. Auf diese Weise werden auch Streuungen im Radarrückstreuungsquerschnitt, der von dem Winkel abhängt, ausgeglichen.

[0026] **Fig. 2** zeigt ein erfindungsgemäßes Kraftfahrzeug **1** in einer zweiten Ausführungsform. Von den drei Sensoreinrichtungen **2a–c** des Kraftfahrzeugs **1** sind die Sensoreinrichtungen **2a** und **2b** parallel ausgerichtet, während die dritte Sensoreinrichtung **2c** nicht parallel ausgerichtet ist. Die Drehung der Sensoreinrichtungen **2a** und **2b** in vertikaler Richtung wurde durch elektrische Mittel **13a** und **13b** in Form von Elektromotoren bewirkt. Diese Elektromotoren wurden durch die Steuerungseinrichtung **5** kontrolliert. Während die parallel ausgerichteten Sensoreinrichtungen **2a** und **2b** dazu benutzt werden, in ihrem Überlappbereich **3a** ein vorausfahrendes Kraftfahrzeug nachzuverfolgen, dient die dritte Sensoreinrichtung **2c** dazu, mit ihrem Erfassungsbereich **4c** und einer weiteren Sensoreinrichtung **2a** und deren Erfassungsbereich **4a** einen Überlappbereich **3b** vor dem Kraftfahrzeug zu schaffen, so dass auch der Fernbereich entlang der Längsachse vor dem Kraftfahrzeug **1** überwacht mittels redundanter Information wird.

[0027] **Fig. 3** zeigt ein erfindungsgemäßes Kraftfahrzeug **1**. Dieses weist zumindest zwei Sensoreinrichtungen **2** auf, von denen eine dargestellt ist. Das Fahrzeug weist außerdem eine Steuereinrichtung **5**, einen CAN-Bus **6**, ein Navigationssystem **7**, eine Einrichtung zum Erfassen des Gierwinkels **8**, eine Einrichtung zum Erfassen der Fahrgeschwindigkeit **9**, sowie weitere Fahrerassistenzsysteme **10**, weitere Erfassungseinrichtungen für einen Betriebszustand des Kraftfahrzeugs **11** und Erfassungseinrichtung zu Betriebskomponenten **12** des Kraftfahrzeugs **1** auf. Dadurch ist eine Kombination sämtlicher Informationen, die das Fahrzeug in irgendeiner Weise betreffen, möglich, um die Drehung der Sensoreinrichtungen **2** sowie die Größe des Überlappungsbereichs **4** der Sensoreinrichtungen **2** zu optimieren.

**ZITATE ENTHALTEN IN DER BESCHREIBUNG**

*Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde automatisiert erzeugt und ist ausschließlich zur besseren Information des Lesers aufgenommen. Die Liste ist nicht Bestandteil der deutschen Patent- bzw. Gebrauchsmusteranmeldung. Das DPMA übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.*

**Zitierte Patentliteratur**

- DE 10254806 A1 [\[0003\]](#)

**Patentansprüche**

1. Kraftfahrzeug mit einer Einrichtung zum Erfassen des Fahrzeugvorfeldes, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Einrichtung wenigstens zwei identische und separat arbeitende Sensoreinrichtungen (2) zum Erfassen des Fernbereichs vor dem Kraftfahrzeug (1) aufweist, die zu beiden Seiten der Fahrzeuglängsachse versetzt angeordnet sind und deren Erfassungsbereiche zumindest teilweise überlappen.

2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoreinrichtungen (2) Radarsensoren sind.

3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoreinrichtungen (2) oder diese ansteuernde Steuerungseinrichtungen (5) gleichzeitig und/oder zeitversetzt im CW- und/oder FMCW-Modulationsmodus betreibbar sind.

4. Kraftfahrzeug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine Sensoreinrichtung (2) als Master arbeitet und die wenigstens eine zweite Sensoreinrichtung (2) als Slave.

5. Kraftfahrzeug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoreinrichtungen (2) zum Erfassen des Fernbereichs vor dem Kraftfahrzeug drehbar um die Vertikalachse sind.

6. Kraftfahrzeug nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Stellung der wenigstens zwei Sensoreinrichtungen (2) des Fahrerassistenzsystems parallel und/oder in jedem beliebig anderen Winkel einstellbar ist.

7. Kraftfahrzeug nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Stellung der dann wenigstens drei Sensoreinrichtungen (2) zum Teil gruppenweise erfolgt.

8. Kraftfahrzeug nach der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerungseinrichtung (5), die den Betrieb der Sensoreinrichtungen (2) steuert, über einen Bus, insbesondere CAN-Bus (6), kommuniziert.

9. Kraftfahrzeug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoreinrichtungen (2) in Abhängigkeit wenigstens einer Information, insbesondere wenigstens eines anderen Fahrerassistenzsystems (10) und/oder wenigstens einer Betriebskomponente (11) des Kraftfahrzeugs (1) und/oder wenigstens einer Erfassungseinrichtung für wenigstens einen Betriebszustand (12) des Kraftfahrzeugs (1), drehbar ist.

10. Kraftfahrzeug nach Anspruch 9, dadurch ge-

kennzeichnet, dass eine Information der Lenkwinkel eines Lenkrads oder der Radwinkel eines Fahrzeuggrads des Kraftfahrzeugs (1) ist.

11. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, dass eine weitere Information die Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs (1) ist.

12. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 9 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass eine weitere Information die Giergeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs (1) ist.

13. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 9 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass ein weiteres Fahrerassistenzsystem ein Navigationssystem (7) ist.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

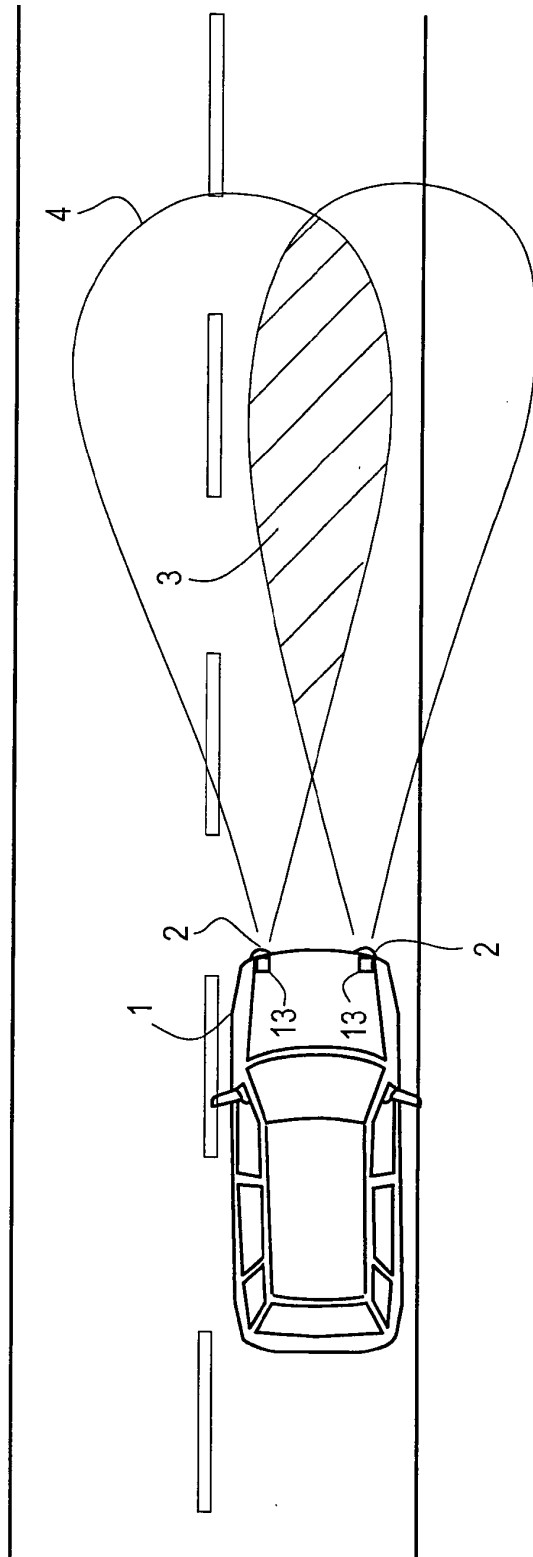


FIG. 1

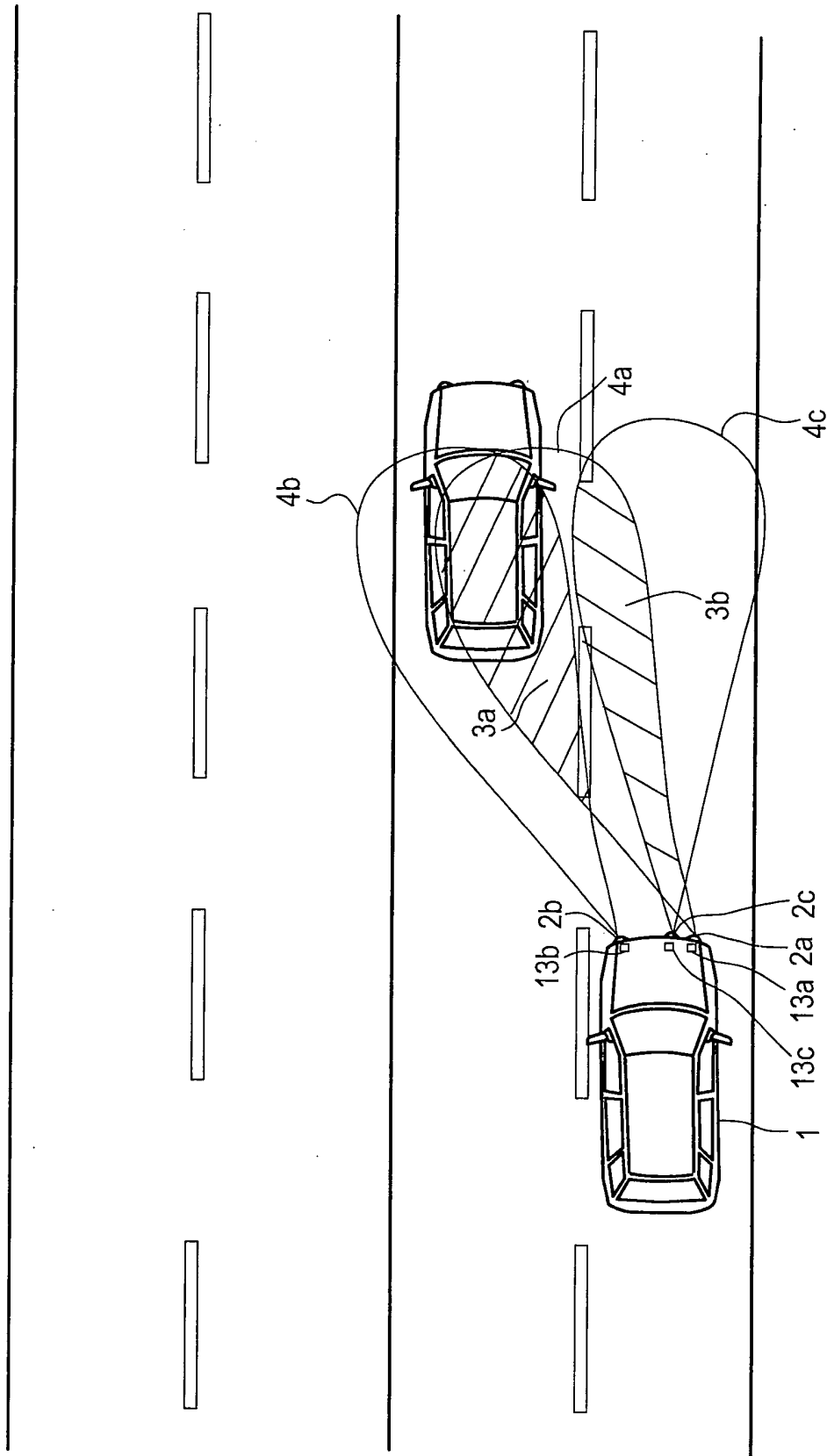


FIG. 2



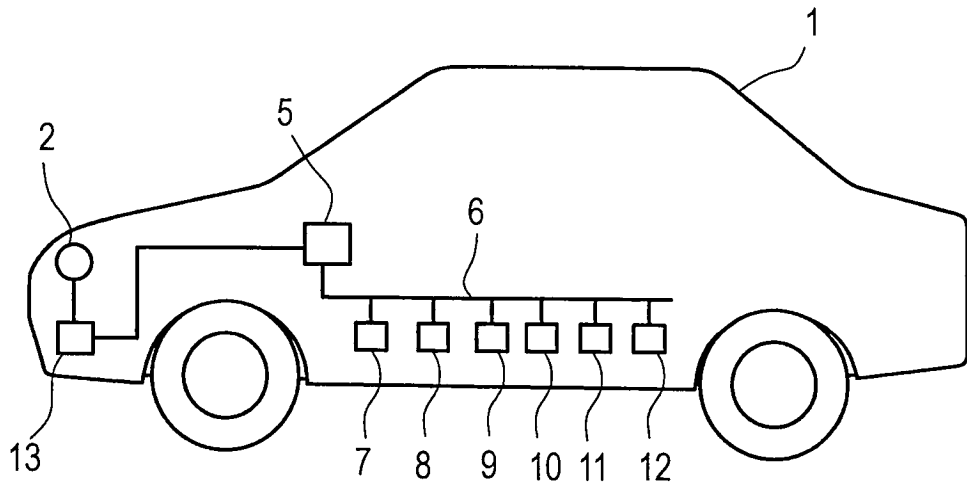


FIG. 3