



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 10 2004 053 158 A1** 2006.05.04

(12)

Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2004 053 158.7**

(22) Anmeldetag: **03.11.2004**

(43) Offenlegungstag: **04.05.2006**

(51) Int Cl.⁸: **G08G 1/16** (2006.01)

(71) Anmelder:

Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE

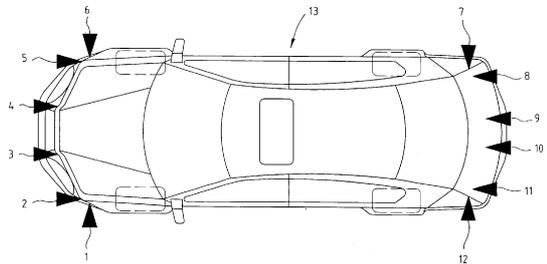
(72) Erfinder:

**Fehse, Meike, 71229 Leonberg, DE; Faber, Petko,
71229 Leonberg, DE**

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Vorrichtung zur Unterstützung des Einparkvorgangs bei Fahrzeugen**

(57) Zusammenfassung: Es wird eine Vorrichtung zur Unterstützung des Einparkvorgangs bei Fahrzeugen mit am Fahrzeug (13) angebrachten Abstandssensoren (1 bis 12) und einer Elektronikeinheit vorgeschlagen, bei welcher die Elektronikeinheit dazu ausgelegt ist, mittels der Abstandssensoren (1 bis 2) bei einem Einparkvorgang laufend Abstandsdaten bzw. charakteristische Kenngrößen in Bezug auf die Bewegung des Fahrzeugs (13) zu speichern, die Rückschlüsse auf eine Kontur der Umgebung zulassen und für eine Situation, in welcher der Elektronikeinheit keine Informationen über die Bewegungsrichtung bei detektierter Bewegung des Fahrzeugs (13) zur Verfügung steht, die Bewegungsrichtung des Fahrzeugs (13) durch Inbezugsetzen von bis zum Wegfall der Richtungsinformation gespeicherten Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen mit ab dem Wegfall aufgenommenen Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen zu bestimmen.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Unterstützung des Einparkvorgangs bei Fahrzeugen nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Stand der Technik:

[0002] Der zur Verfügung stehende Parkraum in Ballungszentren wird zunehmend enger und die Suche nach einer geeigneten Parklücke belastet den Fahrer zusätzlich zum immer dichter werdenden Verkehr. Hier kann zunächst die Funktion einer Parklückenlokalisierung (PSL = Parking Space Localization) dem Fahrer bei der Suche nach einer ausreichend großen Parklücke helfen.

[0003] Anschließend kann ein semiautonomer Einparkassistent (SPA = Semiautonomous Parking Assistant) das zügige Einfahren in einer Parklücke unterstützen. Somit werden lange und/oder erfolglose Parkvorgänge vermeidbar.

[0004] Wurde eine passende Parklücke mittels der PSL-Funktionsmittel gefunden, wird von den SPA-Funktionsmitteln in Abhängigkeit von der Parklückengeometrie eine optimale Einfahrbahn berechnet. Anschließend erhält der Fahrer vom System Informationen übermittelt, wie er zu lenken und Gas zu geben bzw. zu bremsen hat, um möglichst effizient in die Parklücke einzufahren. Gegebenenfalls erhält er eine automatische Lenkunterstützung.

[0005] Ein wichtiger Bestandteil sowohl der PSL-Funktionsmittel als auch der SPA-Funktionsmittel ist der exakte Bezug der aufgenommenen Wegdaten zum tatsächlich zurückgelegten Weg, insbesondere auch zur Richtung, in der sich das Fahrzeug bewegt. Normalerweise ist eine entsprechende Information über die Bewegungsrichtung, falls keine Richtungsinformation von Radimpulszählern zur Verfügung steht, über den Getriebewahlschalter abrufbar.

[0006] Problematisch wird dieses Vorgehen dann, wenn auch diese Informationen im Fahrzeug nicht verfügbar sind. In diesem Fall würde sich das eigene Fahrzeug um eine feststellbare Wegstrecke ohne Richtungsinformation bewegen. Um Kollisionen zu vermeiden, bleibt derzeit nur die Möglichkeit einer Deaktivierung des Systems.

Aufgabenstellung

Aufgabe und Vorteile der Erfindung:

[0007] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung der einleitend bezeichneten Art zur Verfügung zu stellen, die vergleichsweise höhere Zuverlässigkeit aufweist.

[0008] Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

[0009] In den Unteransprüchen sind vorteilhafte und zweckmäßige Weiterbildungen der Erfindung angegeben.

[0010] Die Erfindung geht von einer Vorrichtung zur Unterstützung des Einparkvorgangs bei Fahrzeugen mit am Fahrzeug angebrachten Abstandssensoren und einer Elektronikeinheit aus. Der Kern der Erfindung liegt nun darin, dass die Elektronikeinheit dazu ausgelegt ist, mittels der Abstandssensoren bei einem Einparkvorgang laufend Abstandsdaten bzw. charakteristische Kenngrößen in Bezug auf die Bewegung des Fahrzeugs zu speichern, die Rückschlüsse auf eine Kontur der Umgebung zulassen und für eine Situation, in welcher der Elektronikeinheit keine Information über die Bewegungsrichtung bei detektierter Bewegung des Fahrzeugs zur Verfügung stehen, die Bewegungsrichtung des Fahrzeugs durch in Bezug setzen von bis zum Wegfall der Richtungsinformation gespeicherten Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen mit ab dem Wegfall aufgenommenen Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen zu bestimmen.

[0011] Durch diese Maßnahme kann lediglich unter Einbeziehung der ohnehin im Gesamtsystem vorhandenen Abstandssensoren vergleichsweise einfach algorithmisch und damit weitgehend kostenneutral eine Dreh- bzw. Bewegungsrichtung abgeschätzt werden.

[0012] Die häufigste Situation, in welcher dem System eine Richtungsinformation fehlt besteht dann, wenn das Fahrzeug gestoppt hat. Deshalb ist es bevorzugt, wenn die Elektronikeinheit zum in Bezug setzen der Abstandsdaten ausgelegt ist, wenn das Fahrzeug im Stillstand war und bei einer erneuten Bewegungsdetektierung keine Richtungsinformation der Bewegung vorliegt. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn im ausgekuppelten Zustand das Fahrzeug nach vorne oder hinten rollt. Dann können Abstandsdaten bzw. charakteristische Kenngrößen vor dem Stillstand mit Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen nach dem Stillstand verglichen werden. Insbesondere ist es vorteilhaft Abstandsdaten bzw. charakteristische Kenngrößen miteinander zu vergleichen, die zum Stoppunkt die gleiche Entfernung haben.

[0013] Insbesondere vorteilhaft ist ein Datenvergleich bzw. Vergleich charakteristischer Kenngrößen durch eine einfache Differenzbildung. Dabei ist die Auswertung durch eine Differenzbildung zwischen gespeicherten Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen bis zum Richtungsinformationswegfall, insbesondere bis zum Stillstand des Fahrzeugs mit neu aufgenommenen Abstandsdaten bzw.

charakteristischen Kenngrößen für eine Bewegung nach dem Stillstand möglich. Ist die Differenz zwischen beiden Datensätzen größer einer vorab definierten Schwelle liegt mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Bewegung in der bisherigen Fahrtrichtung (z.B. Vorwärtsbewegung) vor. Ist die Differenz zwischen beiden Datensätzen kleiner einer vorab definierten Schwelle, idealerweise Null, sind die beiden registrierten Bewegungen sehr ähnlich, womit mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Bewegung entgegengesetzt der bisherigen Fahrtrichtung vorliegt (z.B. Rückwärtsbewegung). Zwangsläufig werden in diesem Fall die neu aufgenommenen Daten bzw. Kenngrößen mit den zuvor aufgenommenen Daten bzw. Kenngrößen des nun rückwärts befahrenen Weges weitgehend übereinstimmen.

[0014] In einer besonders bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung ist die Elektronikeinheit zur temporären Speicherung der Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen ausgebildet. Beispielsweise steht ein Speicher bestimmter Größe zur Verfügung, bei welchem, wenn er voll beschrieben ist, die ältesten Daten von neu aufgenommenen Daten bzw. Kenngrößen überschrieben werden.

[0015] Bei der Speicherung der Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen kann es darüber hinaus bevorzugt sein, wenn die Elektronikeinheit Sensoren zugeordnete Abstandsdatenracks speichert. Dabei können beispielsweise die Abstandsdaten eines vorderen Seitensensors einen Datentrack bilden. Der Anfang und das Ende können dabei bestimmt werden, von dem ersten und letzten verwertbaren Abstandswert des Sensors.

[0016] Insbesondere abhängig von den Sensoren lassen sich derartige Tracks typisieren. Bei einer Richtungsbestimmung werden dann z.B. Tracks des gleichen Typs (oder nur Daten eines Tracks und damit eines Typs) verglichen. Beispielsweise findet ein Vergleich der Daten eines hinteren linken Seitenabstandssensors statt. Es werden vorzugsweise immer Abstandsdaten verglichen, die bei einem gleichen Abstand zu z.B. einem Haltepunkt des Fahrzeugs in Bezug auf den zurückgelegten Weg ermittelt sind. Der zurückgelegte Weg wird vorzugsweise von Radensoren erfasst.

[0017] Im Weiteren ist es besonders bevorzugt, wenn für eine effektive Gewinnung von Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen aus den Abstandssensoren zwei sich unterscheidende Gruppen ausgewählt sind, wobei die erste Gruppe mit einem ersten Eingang eines Multiplexers und die zweite Gruppe mit einem zweiten Eingang des gleichen Multiplexers verbunden ist, und wobei die erste und zweite Gruppe jeweils einen Front- und Heckseitenabstandssensor für beide Seiten des Fahrzeugs umfasst. In diesem Zusammenhang ist es weiter bevor-

zugt, wenn die erste und zweite Gruppe wenigstens einen weiteren Front- und/oder Heck-Abstandssensor umfasst, der von den Seitenabstandssensoren verschieden ist und die untereinander verschieden sind.

[0018] Um eine hinreichende Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der SPA-Funktionsmittel gewährleisten zu können, müssen die PSL-Funktionsmittel die Lage und die Form (inklusive Länge und Breite) der Parklücke mit der notwendigen Genauigkeit mit hoher Wahrscheinlichkeit detektieren. Hierzu werden auf einer Seite ein seitlicher vorderer und ein seitlicher hinterer Abstandssensor eingesetzt. Der hintere Abstandssensor wird regelmäßig für eine größere Reichweite ausgelegt, um Objekte in einem erweiterten Bereich detektieren zu können (CSD = Curb Stone Detection). Parallel kann dieser Sensor zur Verifikation des PSL-Ergebnisses eingesetzt werden, das mit dem vorderen Abstandssensor durchgeführt wurde.

[0019] Durch eine Werterfassung von linken und rechten Seitenabstandssensoren in einem Multiplex-Abtastzyklus wird gleichzeitig die linke und rechte Seite des Fahrzeugs vermessen, womit eine höhere Kollisionssicherheit gegeben ist. Wenn gleichzeitig in jedem Multiplex-Schritt wenigstens ein weiterer insbesondere vorderer Abstandssensor für die Front hinzugenommen wird, steht obgleich der Rundumdetektion auch die Funktionalität "SPA" zur Verfügung. Regelmäßig sind neben jeweils einem linken und rechten Seitensensor an der Front und am Heck vier Sensoren zur Detektion in Fahrt- bzw. gegen die Fahrtrichtung vorgesehen. Sofern in jedem Multiplex-Schritt z.B. zwei weitere Frontabstandssensoren neben den Seitensensoren hinzugenommen werden, lassen sich in zwei Multiplex-Schritten alle vier Frontabstandssensoren für eine Vermessung einsetzen. Damit ist trotz eines Einsatzes der Seitensensoren die volle Funktionalität einer Einparkhilfe "SPA" für die Front bereitgestellt. Durch den Einsatz von Seitensensoren auf beiden Seiten lassen sich Abstände des Fahrzeugs zu der der Parklücke gegenüberliegenden Objekten, wie z.B. Fahrzeugen, Mauern, Bäume, Blumenkübel usw., die Hindernisse während des Einparkens darstellen können und somit während des Einparkvorgangs bei der Bahnplanung berücksichtigt werden sollten, detektieren und bestimmen.

[0020] Außerdem kann durch eine solche Aufteilung bzw. Gruppierung der Sensoren die höhere, z.B. doppelte oder dreifache Zykluszeit der als CSD-Sensoren ausgelegten hinteren seitlichen Sensoren berücksichtigt werden.

[0021] Ein Nachteil der bei jedem Multiplex-Schritt nur teilweise fortlaufenden Sensoren liegt allerdings darin, dass weniger Kreuzechos verifiziert werden

können. Diesem Nachteil kann jedoch begegnet werden, indem bei einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ein zweiter Multiplexer mit zwei Eingängen vorgesehen ist, wobei an einem ersten Eingang Frontabstandssensoren, vorzugsweise alle Frontabstandssensoren und an einem zweiten Eingang Heckabstandssensoren, vorzugsweise alle Heckabstandssensoren liegen. Dabei sollen jeweils die Front- und Heck-Seitensensoren mit eingeschlossen sein. Durch diese Ausgestaltung kann insbesondere für die überwiegende Benutzung der Einparkhilfe "SPA" auf den zweiten Multiplexer umgeschaltet werden, womit jeweils an Front und an Heck alle nebeneinanderliegenden Sensoren zum Einsatz kommen, was eine entsprechende Auswertung von Kreuzechos zulässt, die die Genauigkeit erhöht.

[0022] Regelmäßig sind an der Front des Fahrzeugs sechs und am Heck des Fahrzeugs sechs Abstandssensoren angeordnet, wovon jeweils zwei Abstandssensoren Seitenabstandssensoren sind.

Ausführungsbeispiel

Zeichnungen:

[0023] Mehrere Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Zeichnungen unter Angabe weiterer Vorteile und Einzelheiten im Folgenden näher erläutert. Es zeigen

[0024] [Fig. 1](#) eine schematische Draufsicht auf einen PKW mit Anordnung von Abstandssensoren,

[0025] [Fig. 2a](#) eine Draufsicht auf eine Einparksituation im Stadium der Parklückenvermessung,

[0026] [Fig. 2b](#) aufgenommene Abstandskurven für die Seitensensoren für ein Vorbeifahren an der Parklücke,

[0027] [Fig. 2c](#) aufgenommene Abstandskurven der Seitensensoren bei einem Zurückstoßen des Fahrzeugs auf Parklückenhöhe,

[0028] [Fig. 3a](#) in Draufsicht eine Einparksituation in der Phase des Einfahrens in die Parklücke unter Nutzung der SPA-Funktionalität,

[0029] [Fig. 3b](#) und [Fig. 3c](#) Abstandskurven der Seitensensoren für ein vollständiges rückwärts Hineinfahren ([Fig. 3b](#)) bzw. für den Fall, dass das Fahrzeug aus der Parklücke wieder rausfährt ([Fig. 3c](#)),

[0030] [Fig. 4](#) eine Draufsicht auf eine Parksituation, in welcher das Fahrzeug kurz vor der Beendigung des Einparkvorgangs steht,

[0031] [Fig. 5](#) in stark schematisierter Draufsicht die Anordnung von Abstandssensoren mit Hervorhebung

der aktivierten Sensoren und

[0032] [Fig. 6](#) eine zu [Fig. 5](#) entsprechende Abbildung jedoch mit anderen aktivierten Abstandssensoren.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele:

[0033] In [Fig. 1](#) ist in schematischer Darstellung die Position von Abstandssensoren **1** bis **12** an einem PKW **13** dargestellt. An der Front des PKWs **13** ist auf der linken und rechten Seite jeweils ein seitlicher Abstandssensor **1**, **6**. Des Weiteren sind vier Frontabstandssensoren **2** bis **5** untergebracht. Am Heck des Fahrzeugs **13** befinden sich auf der linken und rechten Seite jeweils ein seitlicher Heckabstandssensor **7**, **12** sowie vier Heckabstandssensoren **8** bis **11**.

[0034] In [Fig. 2a](#) ist eine Einparkszene des Fahrzeugs **13** in eine Parklücke **14** zwischen zwei parkenden PKWs **15**, **16** entlang einem Bordstein oder einem ähnlichen, eine Parklücke begrenzenden Objekt **17** abgebildet. Der Detektionsbereich der Seitensensoren **6**, **7** ist durch Detektionskeulen **6a**, **7a** symbolisiert.

[0035] In [Fig. 2b](#) sind die von den Sensoren **6**, **7** bestimmten Abstandskurven bei einer Vorbeifahrt des PKWs **13** an der Parklücke **14** dargestellt. Auf der Abszisse **18** ist der zurückgelegte Weg z.B. in Metern aufgetragen, wohingegen auf der Ordinate **19** der von den seitlichen Abstandssensoren gemessene Abstand in z.B. Meter aufgetragen ist. Dementsprechend kommt beim Vorbeifahren an der Parklücke **14** zunächst der seitliche Frontabstandssensor **6** zum Einsatz und erzeugt einen Kurvenabschnitt **20a**. Im Bereich der Parklücke lückt das Signal dieses Sensors, da er nur eine begrenzte Reichweite hat. Erst im Bereich des parkenden PKWs **15** trifft die Detektionskeule **6a** auf diesen, wodurch sich der Kurvenabschnitt **20b** ergibt. Für den seitlichen Hecksensor **7** sieht die Situation anders aus, da er eine deutlich größere Reichweite besitzt. Es ergeben sich beim Vorbeifahren an der Parklücke **14** in Richtung des Pfeils **14a** die Kurvenabschnitte **21a**, **21b** sowie **21c**. Durch eine Verschattung des Sensorsignals aufgrund der Fahrzeuge **16**, **15** weist auch diese Kurve vor bzw. nach dem Kurvenstück **21b** jeweils eine Unterbrechung auf. Das Kurvenstück **21b** entspricht dem geraden Verlauf des Bordsteins **17**. Die Kurvenstücke **21a** und **21c** entsprechend der Silhouette der parkenden Autos **1G**, **15**.

[0036] In [Fig. 2c](#) ist die Situation dargestellt, wenn genau in der Position des Fahrzeugs **13** gemäß [Fig. 2a](#) keine Fahrt nach vorne entsprechend des Pfeils **14a** fortgeführt wird, sondern das Fahrzeug **13** sich gemäß dem Pfeil **14b** rückbewegt. Die Umkehrstelle ist im Diagramm nach **2c** durch die Linie **22** verdeutlicht. Die Linie wurde auch im Diagramm **2b**

übernommen. Im Diagramm **2a** ist schön erkennbar, dass nunmehr die Kurvenabschnitte **20a** und **20b** für den Sensor **6** als auch die Kurvenabschnitte **21a**, **21b**, **21c** des Sensors **7** zum durch die Linie **22** symbolisierten Umkehrpunkt im Wesentlichen symmetrisch verlaufen.

[0037] Würde an dem durch die Linie **22** symbolisierten Umkehrpunkt ein Richtungssignal für die Fahrtrichtung des PKWs **13** fehlen, ließe sich durch einen Vergleich der Kurven für den jeweiligen seitlichen Abstandssensor **6**, **7** vor und nach dem Umkehrpunkt z.B. durch eine Differenzbildung ein Wert nahe Null ermitteln, was darauf hindeuten würde, dass sich das Fahrzeug rückwärts bewegt.

[0038] Im anderen Fall gemäß [Fig. 2b](#) sind die zu den Abstandssensoren zugeordneten Kurvenabschnitte im Wesentlichen unsymmetrisch zur Linie **22**, die den Umkehrpunkt symbolisiert, weshalb eine Differenzbildung hier Werte vergleichsweise deutlich verschieden von "Null" liefern würde, wodurch man daraus ersehen könnte, dass sich das Fahrzeug in Fahrtrichtung bewegen muss.

[0039] Eine entsprechende Feststellung der Fahrtrichtung lässt sich auch in der Phase des Einparkens, d.h. unter Ausnutzung der SPA-Funktionsmittel durchführen, wenn sich das Fahrzeug z.B. auf der Kurve **23** (siehe [Fig. 3a](#)) teilweise in die Parklücke **14** hineinbewegt hat, und dann anhält. In den Diagrammen **3b**, **3c** wird dies wiederum durch die Linie **22** symbolisiert. In [Fig. 3b](#) ist die Situation dargestellt, wenn die Einfahrtrichtung nach hinten auch nach der Stoppstelle beibehalten wird. Es ist deutlich ersichtlich, dass die Abstandskurven zur symbolischen Linie **22** sowohl für die Abstandswertkurven **20a**, **20b** des Sensors **6** als auch die Abstandswertkurven **21a**, **22b** des Sensors **7** stark unsymmetrisch sind.

[0040] Anders verhält es sich, wenn nach dem Stillstand das Fahrzeug entlang des Pfeiles **14a** aus der Parklücke **14** hinausfährt. Da in diesem Fall von den Detektoren ähnliche Abstandswerte detektiert werden, stellt sich ein zur Linie **22** symmetrisches Bild ein. Auch in diesem Fall kann ein Vergleich der Daten bis zur Stoppstelle mit den Daten ab der Stoppstelle Aufschlüsse über die Richtung geben. Im Fall des Diagramms nach [Fig. 3a](#) werden sich bei einer Differenzbildung von zusammengehörigen Kurvenabschnitten eines Sensors Werte einstellen, die regelmäßig über einem Schwellwert liegen werden, der sich ergibt, wenn die Kurvenabschnitte eines Sensors im Fall der [Fig. 3b](#) verglichen werden.

[0041] Dementsprechend kann sofern die Differenzbildung Werte liefert, die unter einem vorgegebenen Schwellwert liegen, darauf geschlossen werden, dass sich das Fahrzeug entgegen der zunächst bis zum Stoppunkt gegebenen Fahrtrichtung bewegt,

wobei im anderen Fall angenommen werden darf, d.h. in dem Fall, in dem Differenzwerte über einem vorgegebenen Schwellwert liegen, dass das Fahrzeug die Richtung nicht geändert hat.

[0042] [Fig. 4](#) stellt in einer schematischen Draufsicht die Situation dar, in welcher sich in einer Phase **2** des Einparkvorgangs unter Nutzung der SPA-Funktionsmittel das Fahrzeug **13** zwar vollständig in der Parklücke **14** befindet, jedoch eine Endposition noch nicht erreicht hat.

[0043] Für den Fall, dass das Fahrzeug **13** in der in [Fig. 4](#) dargestellten Position hält und sich dann wieder in Bewegung setzt, ohne dass jedoch von den herkömmlichen Sensoren eine Richtungsinformation vorliegt, lässt sich die Richtung wiederum durch einen Vergleich der Abstandswerte z.B. der vorderen Abstandssensoren bis zum Haltepunkt mit den Abstandswerten nach dem Haltepunkt bestimmen.

[0044] Hat sich das Fahrzeug **13** bis zum Haltepunkt rückwärts bewegt und bewegt sich ab dem Haltepunkt wiederum rückwärts in Richtung des Pfeils **14b**, werden sich die Abstandswerte vergrößern, wodurch sich bei einer Differenzbildung die Werte nicht aufheben und daher jedes Ergebnis, das über einem vorgegebenen Schwellwert liegt, auf eine Rückwärtsfahrt schließen lässt.

[0045] Setzt sich das Fahrzeug von der in [Fig. 4](#) eingezeichneten Position nach einer Rückwärtsfahrt in Richtung des Pfeils **14b** bis zu dieser Stelle in entgegengesetzte Richtung nach vorne in Bewegung, werden sich Abstandswerte verkleinern, wodurch eine Differenzbildung der Werte bis zur Halteposition gemäß [Fig. 4](#) idealerweise Werte im Bereich von "Null" liefern wird.

[0046] Bei der Auswertung kann somit jedes Ergebnis, das bei einem Vergleich von Abstandswerten vor und nach einem Haltepunkt unter einem vorgegebenen Schwellwert liegt als Fahrt in die bis zum Haltepunkt entgegengesetzte Richtung gedeutet werden, wohingegen Ergebniswerte über dem Schwellwert sich einer Fahrt in der gleichen Richtung zuordnen lassen.

[0047] Im Fall von [Fig. 4](#) können für einen Wertevergleich z.B. die Werte der vorderen Abstandssensoren **2**, **3**, **4**, **5** oder die Werte der hinteren Abstandssensoren **8**, **9**, **10**, **11** kommutativ herangezogen werden.

[0048] Es ist auch denkbar die Werte von Einzelsensoren auszuwerten.

[0049] Um eine hinreichende Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der SPA-Einparkhilfe gewährleisten zu können, müssen die PSL-Funktionsmittel Lage und

Form der Parklücke mit der notwendigen Genauigkeit detektieren können. Auf der Basis einer bekannten Sensorarchitektur ist nur eine eingeschränkte Nutzung der seitlich ausgerichteten Sensoren **1**, **12** bzw. **6**, **7** möglich, da regelmäßig **12** Sensoren des Steuergeräts über einen Multiplexer angesteuert werden, wonach entweder alle **6** Frontsensoren **1** bis **6** oder alle **6** Hecksensoren **7** bis **12** in der Lage sind, zu senden oder zu empfangen.

[0050] Durch den Einsatz von zwei Multiplexern mit jeweils zwei Eingängen, die ihrerseits z.B. situationsbedingt, d.h. abhängig von der Einparkphase ansprechbar sind, gegebenenfalls auch über einen weiteren Multiplexer, lässt sich eine Zusammenfassung von Abstandssensoren verwirklichen, die eine höhere Zuverlässigkeit des Systems ermöglicht.

[0051] Im Folgenden nun drei Beispiele, wie die Sensoren in Bezug auf die beiden Multiplexer an jeweiligen Eingang A und B eines Multiplexers zusammengefasst werden können:

Variante 1:

[0052] Die Sensoren **1**, **3**, **4**, **6**, **7** und **12** liegen am Eingang A des ersten Multiplexers, wobei die Sensoren **1**, **2**, **5**, **6**, **7** und **12** mit dem Eingang B des ersten Multiplexers verbunden sind. Die Sensoren **1** bis **6** sind außerdem mit dem Eingang A des zweiten Multiplexers und die Sensoren **7** bis **12** mit dem Eingang B des zweiten Multiplexers verbunden.

[0053] Damit kann insbesondere bei der Erfassung der Parklückengröße und der Vermessung eines Bordsteins eine höhere Sicherheit erzielt werden, da gleichzeitig die linke und rechte Seite am Fahrzeug vermessen wird. Währenddessen ist immer noch eine Grundfunktionalität der Einparkhilfe realisierbar, da die Frontsensoren **3**, **4** bzw. **2**, **5** beim "Multiplexen" angesprochen werden.

[0054] Durch die aufgezeigte Gruppierung bzw. Cluster-Bildung der Abstandssensoren erkaufte man sich jedoch den geringfügigen Nachteil, dass bei Aktivierung des ersten Multiplexers mit der entsprechenden Gruppenbildung der Abstandssensoren weniger Kreuzechos zur Auswertung zur Verfügung stehen, als dies bei einer herkömmlichen Gruppenbildung von Front- und Hecksensoren der Fall ist. Durch das Heranziehen des zweiten Multiplexers, bei welchem eine solche Gruppierung definiert ist, kann jedoch auch auf diese Funktionalität zurückgegriffen werden, insbesondere wenn es darum geht, die SPA-Funktionsmittel zu nutzen, in einer Phase, in welcher sich das Fahrzeug zumindest teilweise in der Parklücke befindet.

[0055] Für die Variante 1 sind in den [Fig. 5](#) und [Fig. 6](#) die am ersten Multiplexer zusammengefassten

"Cluster" von Abstandssensoren für den Eingang A ([Fig. 5](#)) und den Eingang B ([Fig. 6](#)) anhand der schematischen Anordnung der Abstandssensoren an der Frontseite **13a** und am Heck **13b** eines Fahrzeugs veranschaulicht. Die bei einem Multiplex-Schritt jeweils aktivierten Sensoren sind gegenüber den nicht aktiven Sensoren vergrößert dargestellt.

[0056] Die prinzipielle Abstrahlrichtung der Abstandssensoren **1** bis **12** ist durch jeweils eine gestrichelte Linie symbolisiert.

[0057] Wie man in [Fig. 5](#) erkennen kann, kann kein Kreuzecho zwischen den Sensoren **2** und **3** bzw. **4** und **5** ausgewertet werden, da in dieser Phase die Abstandssensoren **2** und **5** nicht aktiv sind. Hingegen ist eine Auswertung eines Kreuzechos zwischen den Abstandssensoren **3** und **4** möglich. Die verbleibenden aktiven Sensoren lassen sich im Hinblick auf ein Direktecho auswerten.

[0058] Das Kreuzecho ist durch die Pfeile **24** und **25** in [Fig. 5](#) symbolisiert.

[0059] Sofern das zweite Cluster am Eingang B des ersten Multiplexers aktiv ist ([Fig. 6](#)), lassen sich Kreuzechos zwischen dem ersten und zweiten Abstandssensor und dem fünften und sechsten Abstandssensor auswerten (siehe Pfeile **26**, **27** bzw. **28**, **29**). Im Übrigen sind durch die Pfeile in [Fig. 5](#) und [Fig. 6](#) die Direktechos schematisiert dargestellt.

[0060] Zwei weitere vorteilhafte Anordnungen sehen folgende Cluster-Bildungen bei den Multiplexern vor:

Variante 2:

[0061] Die Sensoren **1**, **2**, **3**, **6**, **7** und **12** sind am Eingang A des ersten Multiplexers und die Sensoren **1**, **4**, **5**, **6**, **7** und **12** am Eingang B des ersten Multiplexers angeschlossen, wobei die Sensoren **1** bis **6** am Eingang A des zweiten Multiplexers und die Sensoren **7** bis **12** mit dem Eingang B des zweiten Multiplexers verbunden sind.

Variante 3:

[0062] Die Sensoren **1**, **2**, **4**, **6**, **7** und **12** stehen in Verbindung mit dem Eingang A des ersten Multiplexers. Außerdem sind die Sensoren **1**, **3**, **5**, **6**, **7** und **12** am Eingang B des ersten Multiplexers angeschlossen. Die Sensoren **1** bis **6** liegen am Eingang A des zweiten Multiplexers und die Sensoren **7** bis **12** am Eingang B des zweiten Multiplexers.

[0063] Durch diese Varianten wird jeweils eine Grundfunktionalität für die "Fronteinparkhilfe" bereitgestellt. Es sind auch noch andere Cluster-Bildungen denkbar, bei welchen Hecksensoren mit eingebun-

den werden.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Unterstützung des Einparkvorgangs bei Fahrzeugen mit am Fahrzeug (**13**) angebrachten Abstandssensoren (**1** bis **12**) und einer Elektronikeinheit, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Elektronikeinheit dazu ausgelegt ist, mittels der Abstandssensoren (**1** bis **12**) bei einem Einparkvorgang laufend Abstandsdaten bzw. charakteristische Kenngrößen in Bezug auf die Bewegung des Fahrzeugs (**13**) zu speichern, die Rückschlüsse auf eine Kontur der Umgebung zulassen und für eine Situation, in welcher der Elektronikeinheit keine Information über die Bewegungsrichtung bei detektierter Bewegung des Fahrzeugs (**13**) zur Verfügung steht, die Bewegungsrichtung des Fahrzeugs (**13**) durch in Bezug setzen von bis zum Wegfall der Richtungsinformation gespeicherten Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen mit ab dem Wegfall aufgenommenen Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen zu bestimmen.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Elektronikeinheit zum in Bezug setzen der Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen ausgelegt ist, wenn das Fahrzeug (**13**) im Stillstand war und bei Fortsetzen der Bewegung keine Richtungsinformation der Bewegung vorliegt.

3. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das in Bezug setzen der Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen eine Differenzbildung der Daten umfasst.

4. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Elektronikeinheit zur temporären Speicherung der Abstandsdaten bzw. charakteristischen Kenngrößen ausgebildet ist.

5. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Elektronikeinheit dazu ausgelegt ist, Sensoren zugeordnete Abstandsdaten-Tracks zu speichern.

6. Vorrichtung, insbesondere nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass aus den Abstandssensoren zwei sich unterscheidende Gruppen ausgewählt sind, wobei die erste Gruppe mit einem ersten Eingang eines Multiplexers und die zweite Gruppe mit einem zweiten Eingang des gleichen Multiplexers verbunden ist und wobei die erste Gruppe und zweite Gruppe jeweils einen Front- und Heck-Seitenabstandssensor (**1**, **6**, **7**, **12**) für beide Seiten des Fahrzeugs (**13**) umfasst.

7. Vorrichtung nach Anspruch G, dadurch gekennzeichnet, dass die erste und zweite Gruppe wenigstens einen weiteren Front- und/oder Heckabstandssensor (**2**, **3**; **4**, **5**) umfasst, der von den Seitenabstandssensoren (**1**, **6**, **7**, **12**) verschieden ist, und die untereinander verschieden sind.

8. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass ein zweiter Multiplexer mit zwei Eingängen vorgesehen ist, wobei am ersten Eingang Frontabstandssensoren (**1** bis **6**) und am zweiten Eingang Heckabstandssensoren (**7** bis **12**) liegen.

Es folgen 7 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

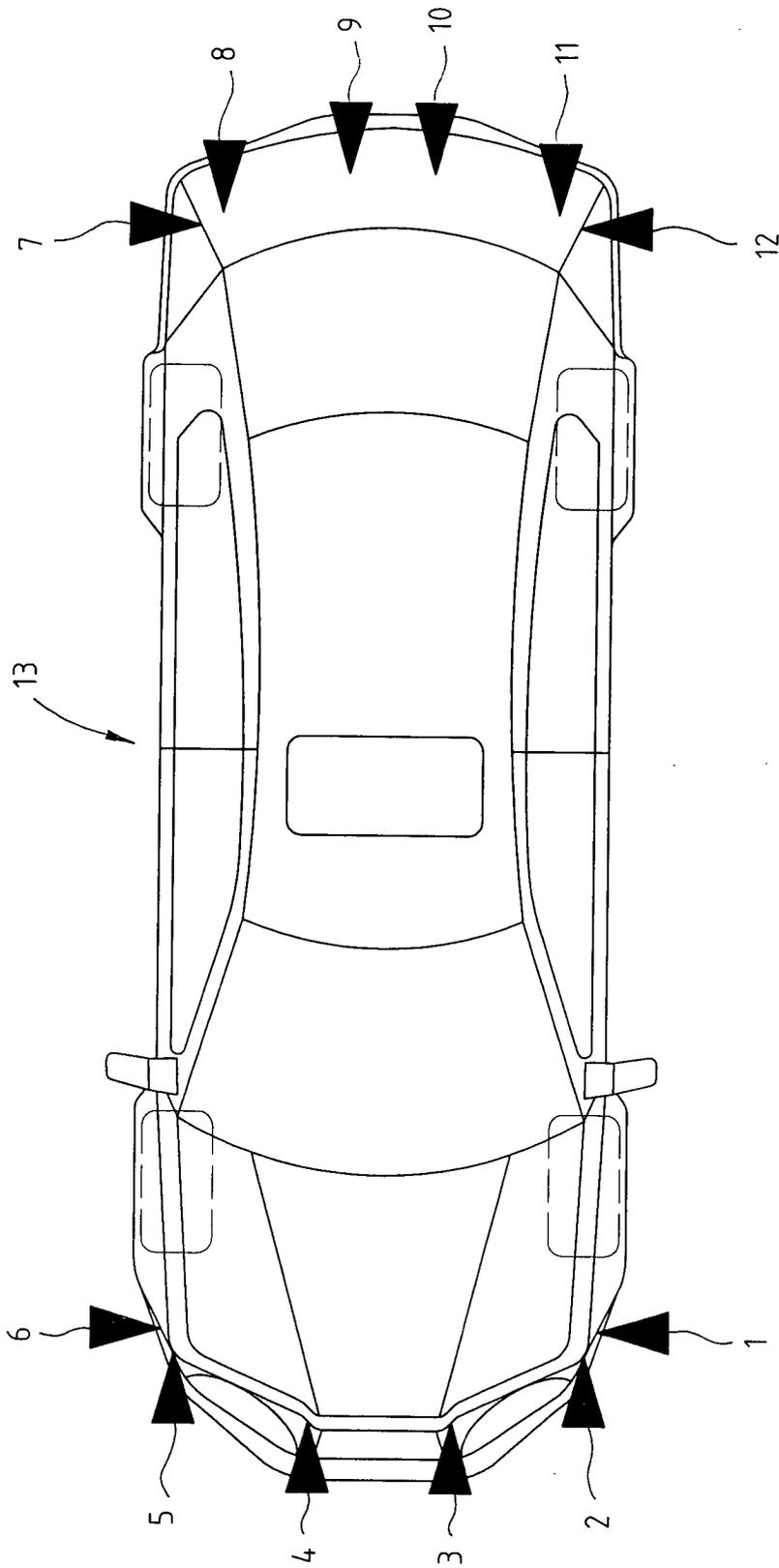


Fig. 1

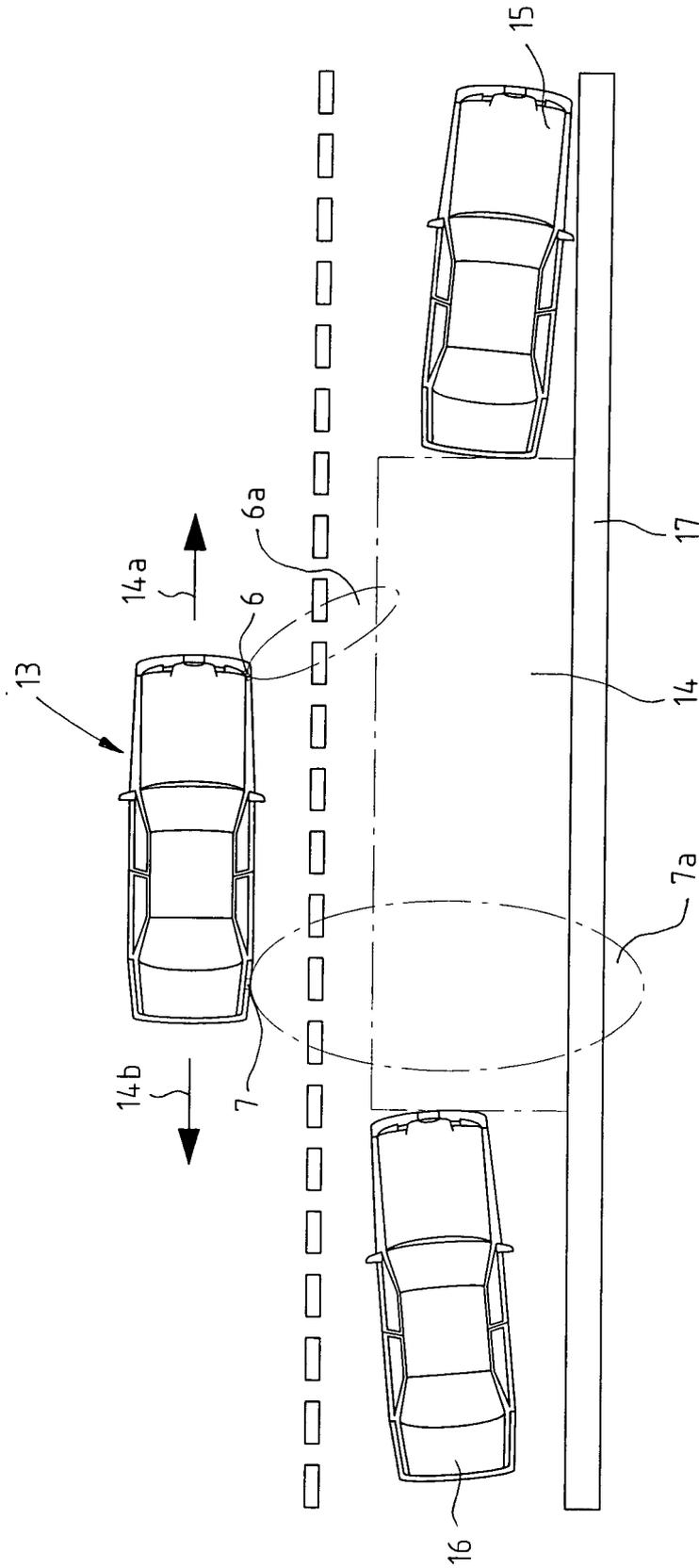


Fig. 2a

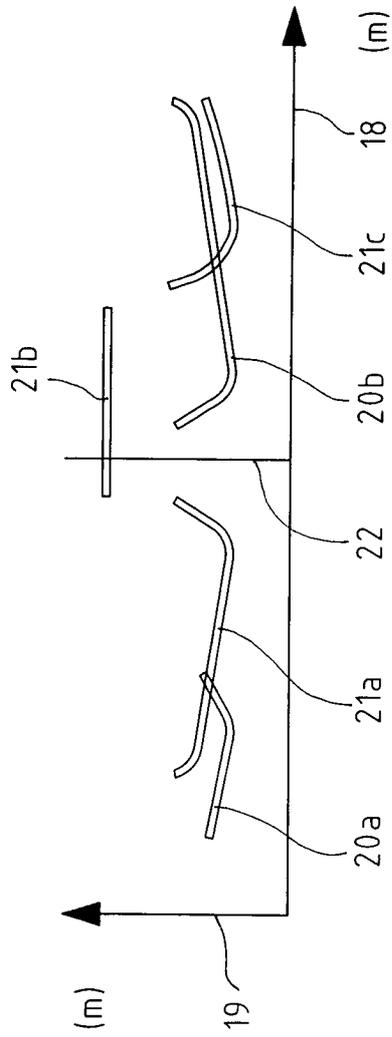


Fig. 2b

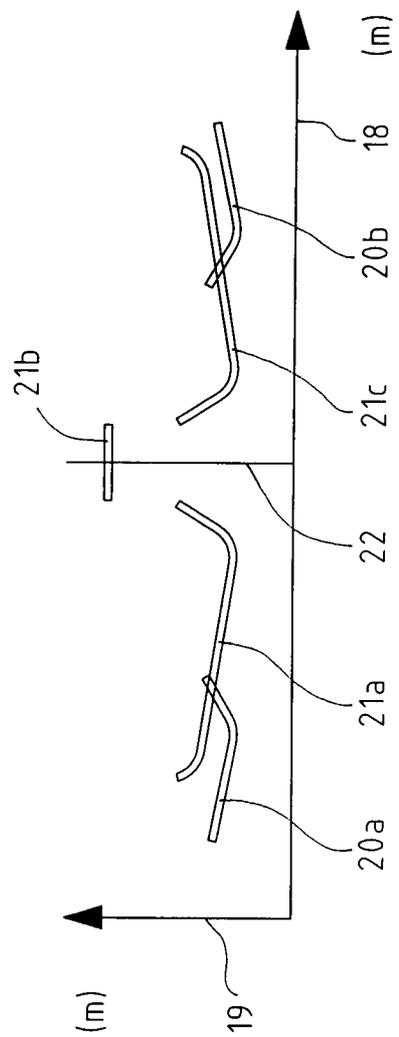


Fig. 2c

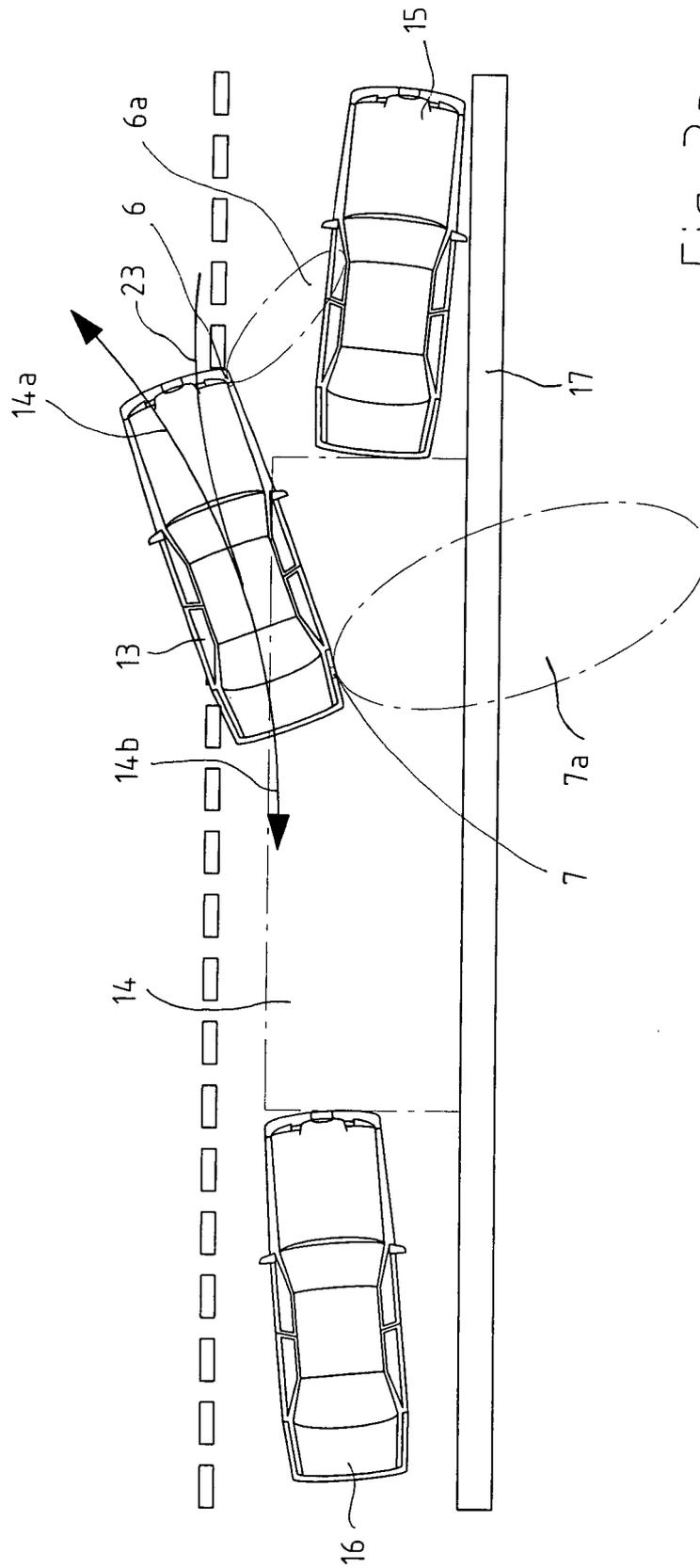
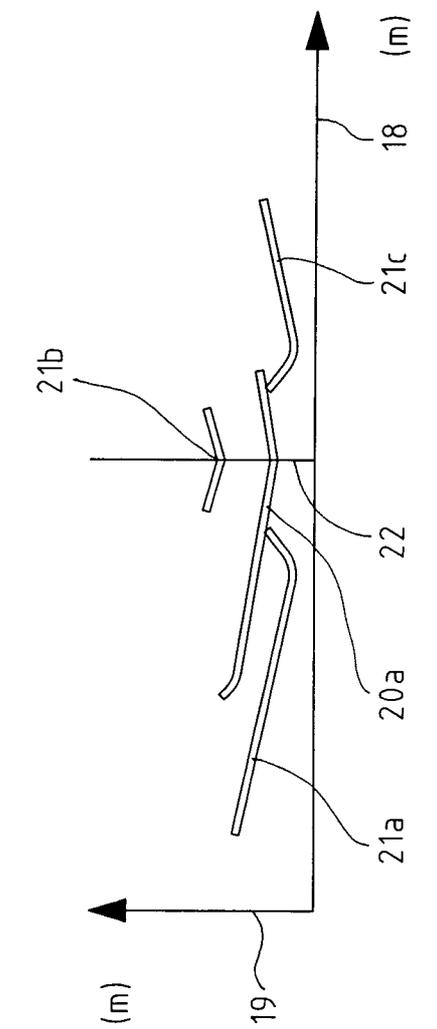
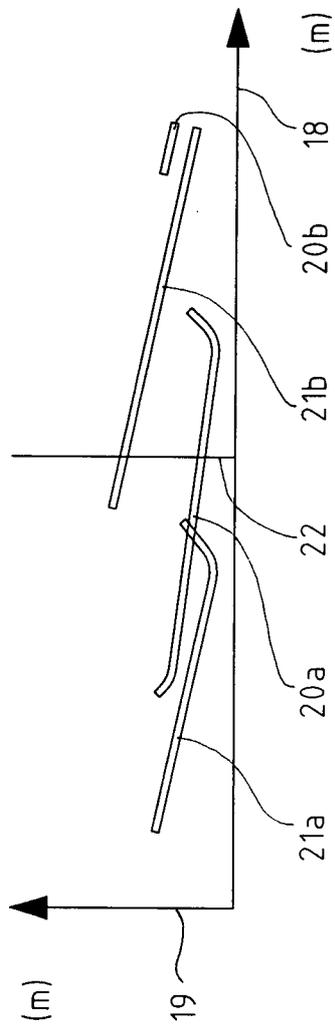


Fig. 3a



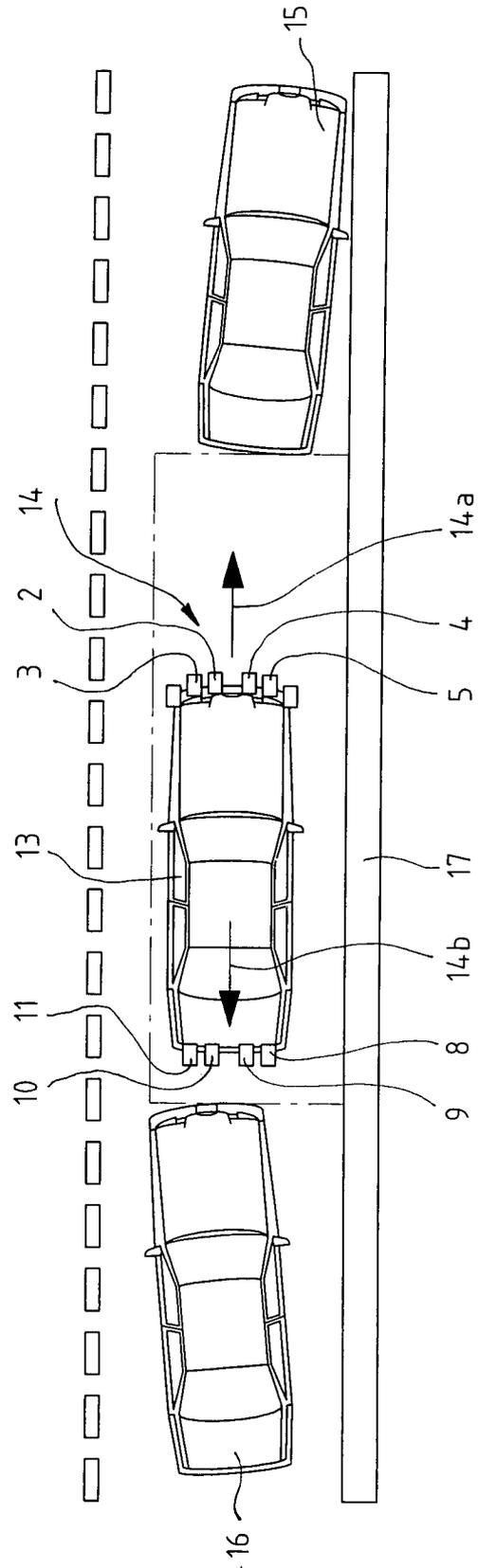


Fig. 4

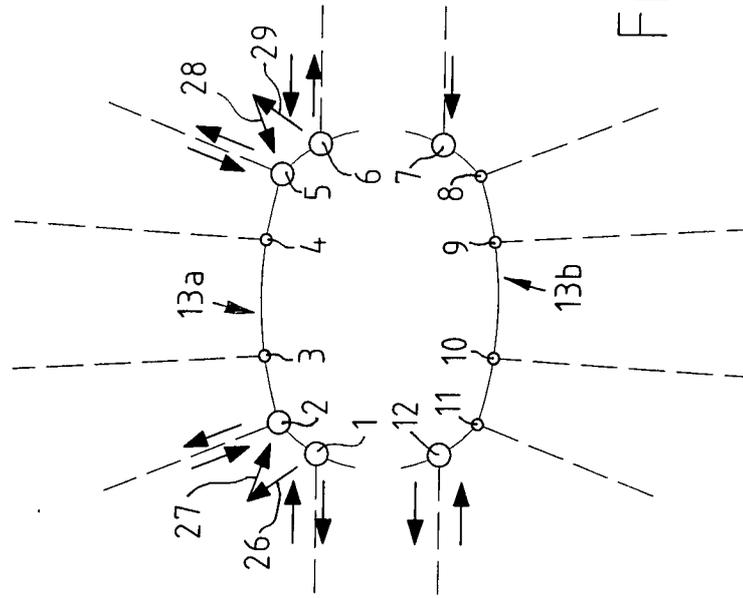


Fig. 5

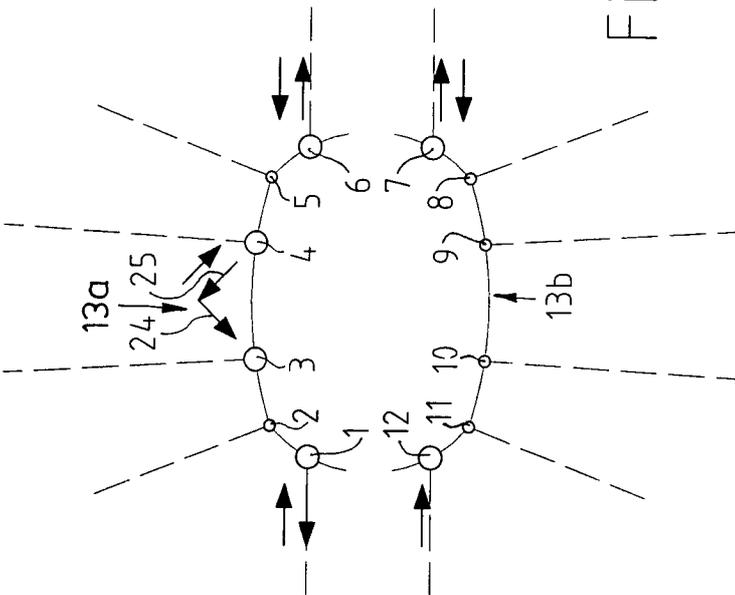


Fig. 6