Hase oder Igel?

Liebe Leserin, lieber Leser,

im Spannungsfeld zwischen einem Tempolimit von 130 km/h, der von Volvo beworbenen Abregelung bei „vernünftigen“ 180 km/h und dem Thema Energieeinsparung beziehungsweise Reichweitenerhöhung für (Elektro-)Fahrzeuge sprechen valide Punkte zugunsten einer begrenzten $V_{\max}$: Geringere Geschwindigkeiten sparen in der Regel Energie (außer man fährt im ersten Gang mit 30 km/h). Zudem ließen sich Antriebsstrang sowie Wirkungsgrad speziell bei E-Fahrzeugen für ein kleineres Geschwindigkeitsfenster einfacher optimieren. Geschwindigkeitsbegrenzung meint hier eine echte, technische Begrenzung im Fahrzeug, nicht bloß den Einsatz kleiner runder Schilder entlang der Straße. Natürlich stellt dies gefühlt die Rückkehr des Sozialismus inklusive Trabbi dar: Die Frage ist, ob sich eine begrenzte Geschwindigkeit langfristig vermeiden lässt und warum überhaupt?

Denn wie immer man dazu steht, eine inhärente Geschwindigkeitsdrosselung würde für die angestrebte Hochautomatisierung Sinn machen: Ein Geschwindigkeitsfenster von 0 bis 130 km/h lässt sich durch Sensorsysteme und KI schlicht leichter beherrschen als eines von 0 bis 300 km/h. Dadurch würden absehbar die Systemkosten sinken und die Umsetzungswahrscheinlichkeit steigen.

Verbessert eine flächendeckend reduzierte individuelle Geschwindigkeit aller Teilnehmer den Gesamtverkehrsfluss, wird ein Schuh daraus: Brauche ich als mobiler Mensch in der Stadt im automatisierten Fahrzeug bei konstant 30 km/h im fließenden Verkehr 37 min von Tür zu Tür ins Büro statt nicht-automatisiert bei Tempo 50 und teils stockend 48 min – was ist mir dann per-

sönlich lieber, und was ist gesellschaftlich relevanter? Am Ende muss der Hase sich fragen, ob er lieber beim „Schnellsein“ im Stau stehen oder als pragmatischer Igel um die im Beispiel postulierten 11 min früher im Büro plus weitere 11 min schneller zu Hause „am Ziel sein“ will. „Den elitären Luxus im Bereich der urbanen Mobilität wird es im heutigen Sinn nicht mehr geben. Der neue Luxus lässt sich unter dem Stichwort ETA (Estimated Time of Arrival) zusammenfassen: Ich weiß immer, wann ich wo ankomme“, bringt es der bekannte Designer Anders Warming in der Podiumsdiskussion der ATZlive-Tagung „Fahrzeuge von morgen 2019“ auf den Punkt. Und ja, dieser Use Case gilt zunächst für die Stadt. Für das flache Land muss es andere, individuellere Modelle geben. Aber genau diese Diversifikation macht zukünftige Mobilität aus – und ist ein großes neues Spielfeld für Ingenieure und Techniker, anders zu denken und neue Wege zu (er)finden.

Viel Spaß beim Lesen
der aktuellen Ausgabe!

Robert Unseld
Verantwortlicher Redakteur

Richtig gewürzt?

Die passende Teststrategie für jeden Geschmack

Automatisiertes Fahren ist in aller Munde. Das Zusammenspiel verschiedener Fahrfunktionen muss dabei bestmöglich aufeinander abgestimmt sein. Unsere Experten entwickeln gemeinsam mit Ihnen das richtige Rezept für die Absicherung. Relevante Testfälle werden frühzeitig erkannt, verstanden und effizient abgeleitet. Damit ein hoher Testaufwand nicht das „Haar in der Suppe“ ist.

ITK Engineering GmbH – Ihr Entwicklungspartner für raffinierte Lösungen.

www.itk-engineering.de