

Displays auf Achse

Riesige Displays, künstlerische Innenräume, frische Chips für Lidar, Radar und mit Supercomputer-Innenleben – da der Fahrspaß unter verstopften Straßen leidet, müssen die Autofahrer anders bei Laune gehalten werden.

Autos muss man sehen, um sie zu begreifen. Da die CES unfreiwillig fast zur virtuellen Messe wurde, fiel dies auch in diesem Jahr schwer. Gerade die schnittigen Concept-Cars wie den Mercedes EQXX würde man sich doch lieber live anschauen: ein Elektroauto mit 1000 Kilometer Reichweite und einem über die ganze Breite gezogenen Display von A-Säule zu A-Säule.

Im Showcar erreicht es eine Breite von 47,5 Zoll (1,21 Meter) mit einer Auflösung von 7680 × 660 Pixel – viel Platz. Mercedes nutzt ihn mit einem neuen Bedienkonzept: Das Display soll eine gerenderte 3D-Weltkarte anzeigen, in die KI-gestützt einzelne Bedienelemente eingebettet werden.

Der zweite große deutsche Hersteller BMW setzt ebenfalls auf E-Mobilität und riesige Displays im Innenraum: Dessen jüngster E-SUV iX M60 hatte mit seinem bulligen und kantigen Design schon im Vorfeld polarisiert. Unstrittig ist, dass der iX M60 technisch einiges zu bieten hat. Er verfügt über zwei angetriebene Achsen und erreicht kombiniert eine Systemleistung von 619 PS sowie ein Drehmoment von 1015 Nm. Damit soll er in nur 3,8 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigen.

Der Fond ist auf Unterhaltung ausgelegt: Auf Knopfdruck klappt aus dem Dachhimmel ein 31 Zoll großes Display im 32:9-Format herunter. Auf dem 8K-Display sollen die Passagiere Filme und Videos mit Surround-Sound genießen können.

Mehr Displays, weniger Ablenkung?

Displays, wohin man schaut: Zulieferer Continental zeigt Lösungen, die die Ablenkung des

Fahrers dennoch so gering wie möglich halten sollen. Das dynamische Privacy Display etwa ermöglicht ein Umschalten vom Public- in den Private-Modus. Im System stecken zwei LED-Hinterleuchtungseinheiten mit einer Lichtverteilung für den Moduswechsel. Durch das Zuschalten der gerichteten Hinterleuchtung geht der Private-Modus an, dessen Bildinhalt nur aus dem Betrachtungswinkel des Beifahrers voll sichtbar ist. Einen ähnlichen Effekt erzielen die Shy-Tech-Displays, die im ausgeschalteten Zustand komplett unter Holz-, Carbon- oder anderen Oberflächen verschwinden.

Zusammen mit dem Partner AEye präsentiert Conti sein Fernbereichs-LiDAR HRL 131. Die Sensorkomponente soll in künftigen Fahrzeugen automatisiertes Fahren nach Level 3 und 4 ermöglichen. Die Kombination von hoher räumlicher Auflösung und hoher Reichweite mit softwaredefinierten Scannustern soll das System besonders flexibel machen. Die Serienproduktion startet 2024. Daran lässt sich in etwa ablesen, wie lange sich die Kundschaft bis zur Verfügbarkeit hochautomatisierter Serienfahrzeuge gedulden muss.

Chiphersteller NXP zielt mit hochauflösenden Radarsystemen auf die nahe Zukunft. Radartechnik gilt als solide und ist günstiger als LiDAR-Sensorik. Mit den neu vorgestellten Steuerchips der S32R-Familie nutzt NXP herkömmliche Radarsensorik, um im Fahrzeug ein hochaufgelöstes Bild der Umgebung zu erzeugen. Die 3-in-1-Radarerkennung kombiniert Kurz-, Mittel- und Langstreckenradar für einen 360-Grad-Blick ums Fahrzeug. Das System erzeugt eine Punktwolke, die eine detaillierte Analyse der Fahrzeugumgebung inklusive der Klassifizierung von umgebenden Objekten ermöglicht. Die Technik lässt sich für die günstige Umsetzung von erweiterten Assistenzfunktionen einsetzen (Level 2+), soll in ihrer besten Ausbaustufe aber auch für Robo-Autos nach Level 5 nutzbar sein. (sha@ct.de)

Im Mercedes EQXX läuft ein Display-Band von A-Säule zu A-Säule.

