

PUHUTAAN LIIKENTEEN ROBOTISOINNISTA □ Jonka tulon vuoteen 2017 mennessä "johtavat erityisasiantuntijat" Suomessa näkevät todellisena. Peruskoulupohjalta. Ei niin hulluja voisi suoltaa paremmalla koulutuksella. Pinnallinenkin autoilun historian tunteminen auttasi näkemään selvemmin. **ALOITETA**

AN SÄHKÖAUTOSTA

Se hallitsi tieliikennettä 1910-luvulla. Sen ongelmana oli vain 150-180 km:n toimintamatka yhdellä akkujen latauksella. Kuuluu Thomas Alva Edison lupasi ratkaista ongelman. Kun kävi selväksi ettei Edison onnistuisi, otto-moottoriautot olivat jo rakentaneet bensa-aseverkoston yli koko Amerikan. Sähköauton menestys katkesi kuin kanan lento.

Sen jälkeen suuret autonvalmistajat ovat vähän väliä yrittäneet ratkaista akkuongelmaa onnistumatta. Ilmastonmuutosuhka vauhditti uuteen kehitysaaltoon. Se näyttää hiipuvan johtavan Toyotan lopettamisilmoitukseen syynä ratkaisematon akkuongelma. Samalla hybridiautotkin häviävät "pihistyskilpailuissa" dieselautoille. **Vaihtoehtoisia**

energiälähteitä

haettu 1910-luvulta saakka. On kehitetty höyry-, sähkö-, kaasu-, suihku-, kaasuturbiini-, vauhtipyörä-, aurinkoenergia- ja mitä-ikinä-muita moottoreita huomiota herättävään alkuun... lopahtamiseen vähin äänin.

Suomessa kotimainen autotehdas ratkaisi suurin suin polttoaineongelman petrolimoottorilla. Se kuoli pian huumaavine tuoksuineen monen uskovan menettäessä sijoituksensa.

Sama autotehdas halusi valloittaa markkinat farmariautostaan tekemällä sähköautolla. Meikäläinenkin ehti koeajaa ja raportoida autosta ennen kuin tehtaan ruotsalainen omistaja taisi lopettaa aikeet.

Suomessa valtion öljy-yhtiö päätti uranuurtajana valloittaa koko maailma sähköautolla. Rahaa ei talon tapaan säästetty millään maailmanvalloitusretkellä, ei tälläkään. Kehittäjää oli kuin pilveä ja koko Pohjois-Suomikin oli jo paperilla peitetty latausverkostolla. Osallistuminen tämän lehden Arctic Testiin jäädytti koko projektin Syötekylän pakkasiin. **STANDARDISOINTI**

ON "IKUISUUSONGELMA"

Kautta autoilun historian on haluttu jo yksin liikenneturvallisuuden nimissä standardisoida autojen hallintalaitteiden sijoitus ja toiminta – turhaan. Jokainen autonvalmistaja on pitänyt kiinni omasta "persoonallisuudestaan". Milloin äänimerkkikytkin on ratin keskellä, milloin minkäkin vivun päässä; valojen, tuulettimen, tuulilasipyyhkimien ymv. sähkökatkaisimien, lämmityslaitteen säätövipujen sijoittelu mittaristoa myöten milloin missäkin. Paljon olisi onnettomuuksia estetty, jos autosta toiseen siirtynyt kuljettaja olisi hätätilanteessa löytänyt oikean nappulan heti!

TULLAAN ROBOTISOINTIIN □

Se alkoi suurvarastojen trukeilla jo viime vuosisadan puolella. Kehitys tämän päivän suorituskykyyn kulki monen yllättävän vaikeuden kautta ja kesti paljon ennustettua kauemmin.

USAn robottiautokehitysmien täydennyksenä Saksan jättiläinen Daimler esitteli tuoreeltaan Mercedes Future Truck prototyypinsä. Mahtava rekka-auto on kulkenut moottoritien vilkkaassa

liikenteessä muiden seassa sen 150 km ilman kuljettajan apua. Se on mahtava saavutus (lue yksityiskohtainen selvitys tämän lehden sivuilta xx-xx). Seuraavana on siirtyminen Autobahnilta Landstrasselle, pienemmille risteäville teille, kylien ja kaupunkien läpiajoon, liikennenuuhkiin, ja maaliikennekeskuksiin ja lastaus- ja kuormauspaikoille. Ne tuovat uusia haasteita - joihin Mersulla on periaatteessa tekninen valmius.

Paljon kauempana kuin kotikutoiset ”johtavat erityisasiantuntijat” ennustavat, siintää yhä koko liikenneympäristön robotisointi. Toteutuminen edellyttää muun muassa tutkajärjestelmien standardisointia, yhteen sovittamista – sitä mikä ei autojen hallintalaitteiden sijoittelun ja toimintojen kohdalla ole onnistunut yli vuosisataan. Liikenneympäristössä pahimmassa ruuhkaliikenteessä kaikkien osallistujien lukuisten elektronisten järjestelmien on puhuttava samaa kieltä keskenään. Ei voi olla Mersun, Fordin, Toyotan, Tatan, Ladan, Fiatin, Citroenin järjestelmää, ei edes venäläistä, kiinalaista, eurooppalaista, amerikkalaista, jne. järjestelmää. Eikä ainakaan Trafin järjestelmää.

Mistä näitä kaikkien alojen ”erityisasiantuntijoita”, ”johtavista erityisasiantuntijoista” puhumattakaan, pöllähtääkään meille?