

# GEV

Das Geschwindigkeitsverhältnis GEV wird von [Burg](#) wie folgt definiert:

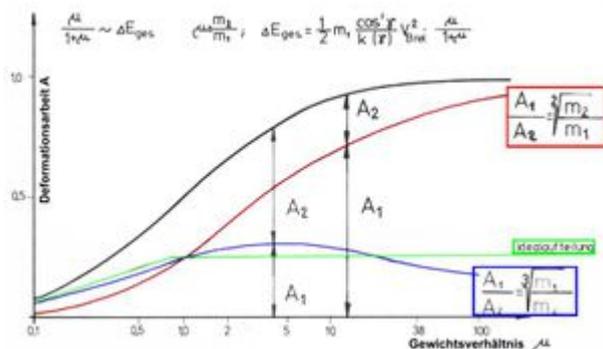
$$\text{GEV} = \frac{\Delta v}{EES^*}$$

mit

$$\frac{EES_1^*}{EES_2^*} = \frac{m_2}{m_1}$$

## Kommentar

Wenn eine Gleichung wie  $\frac{EES_1^*}{EES_2^*} = \frac{m_2}{m_1}$  völlig aus dem Zusammenhang gerissen zitiert wird, ohne dass der Leser sich mit dem vollen Inhalt der Arbeit auseinandersetzen kann, aus welcher das Zitat stammt, dann kann dies zu weitreichenden Missverständnissen führen.



Denkmögliche Varianten der Aufteilung für die Deformationsarbeiten

Auf den ersten Blick sieht es wie ein Naturgesetz für die Aufteilung der Deformationsenergie auf die Stoßpartner aus, ausgedrückt durch die Geschwindigkeiten **EES** und die Fahrzeugmassen **m**, welches es in dieser Form aber nicht gibt. Ob beispielsweise ein PKW gegen einen anderen PKW oder gegen die Schaufel eines gleich schweren Baggers stößt führt doch zu recht unterschiedlichen *Arbeitsteilungen*. Die Gleichung entspricht wohl eher den **Wunschträumen** der Automobilbauer, wie das nebenstehende Diagramm aus einer 1971/72 vom damaligen Vorstand der Forschung und Entwicklung bei VW, Prof. Dr.-Ing. Werner Holste, gehaltenen Vorlesung an der RWTH-Aachen zeigt.

Ob das mit ein Grund war, weshalb [Slibar](#) das EES-Verfahren als **Traumdeuterei** bezeichnet hat? fragt sich nach dem Studium diverser Beiträge

[Plankensteiner](#)

# Beiträge zur GEV

- 2001 #6 [Theoretische Auffassung von Aufbau und Eigenschaften der Stoßzahl GEV](#)