Abgebremst

Liebe Leserin, lieber Leser,

um das Jahr 2020 fahren selbstfahrende Autos auf den Straßen, deren Insassen sich in aller Ruhe der Zeitungslektüre oder ihren Mails widmen – soweit die schöne neue Welt in den Ankündigungen verschiedener Automobilhersteller und -zulieferer. Dies darf zu Recht bezweifelt werden, da noch Jahrzehnte an Forschung nötig sein werden, um den Menschen am Steuer zu ersetzen. Viele Experten rechnen nicht vor 2030 mit diesem Szenario.

Bremsen bei der Einführung des automatisierten Fahrens sind weniger die prinzipielle Technik, die Kosten und die Infrastruktur. Auch die Fragen nach der Akzeptanz der Verbraucher sowie den rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sind noch nicht endgültig geklärt, aber immerhin auf der Agenda. Weitaus schwerwiegender sind technische Hürden im Detail, die zwangsläufig zu einer konservativeren Einschätzung der Roadmap in Richtung des autonomen Fahrens führen: Die funktionale Sicherheit einiger Systeme steht mehr denn je auf dem Prüfstand.

Konkret geht es um die benötigten Halbleiter-Chips, die den Automobilherstellern derzeit die größten Probleme bereiten. Hierbei sind die OEMs auf Produkte aus der Consumer-Elektronik angewiesen, die nicht unbedingt tauglich sind für den harten Dauereinsatz in Automobilen. Dies gilt insbesondere auch für sicherheitsrelevante Funktionen bei Kameras für Fahrerassistenzsysteme, wo Qualitätsmanager in der Automobilindustrie bereits Alarm schlagen. Die ATZ und ihre Schwester ATZelektronik haben sich dieser Thematik angenommen. Die Titelstrecke der vorliegenden ATZ gibt einen interessanten Abriss zum Thema. ATZelektronik beleuchtet dieses Jahr mehrfach das Problem der funktionalen Sicherheit von Consumer-Elektronik im Kfz.

Eines wird klar: Die Einbindung von Consumer-Elektronik in den Pkw erfordert von der Automobilindustrie eine Neufokussierung der Qualitätsstandards. Interessanterweise warnen vor allem die Halbleiterhersteller hierbei vor Risiken. Sie haben eine ZVEI-Arbeitsgruppe gegründet, um im Dialog mit Automobilherstellern und -zulieferern die entwicklungs- und produktionsrelevanten Kategorien zu definieren, um so potenzielle Risiken frühzeitig und zielgenau zu identifizieren. Dieser Prozess wird die Einführung des automatisierten Fahrens im ersten Schritt nicht beschleunigen, sondern abbremsen. Er ist aber wichtig, denn sonst werden spätestens die Kunden dem automatisierten Fahrzeug die Akzeptanz verweigern.

Freundliche Grüße,

Dr. Alexander Heintzel
Chefredakteur
Wiesbaden, 20. März 2015

Wir entwickeln, was bewegt.

IAV – Ihr Partner
für Automotive
Engineering

www.iauv.com