Alpha, beta, gamma, delta ...

Liebe Leserin, lieber Leser,

nein, es ist nicht die Rede von Corona, sondern von Tesla. Die Kalifornier hatten am 24. Oktober das Update ihrer Full-Self-Driving(FSD)-Software 10.3 für Tesla-Fahrer mit einem internen Safetyscore von 99 bis 100 ausgerollt. Resultat war (ausnahmsweise) ein kleiner Shitstorm, weil die SW bereits wenige Stunden später zurückgerufen und die Nutzer zu FSD 10.2 zurückwechseln sollten. Hintergrund waren unter anderem Phantom-Kollisionswarnungen, ACC- und Lenkprobleme.

Elon Musk twitterte lapidar: „Please note, this is to be expected with beta software. It is impossible to test all hardware configs in all conditions with internal QA, hence public beta.“ Eine bemerkenswerte Einstellung, die Gott sei Dank die anderen OEMs und Tier-1 nicht teilen, sondern auf umfangreiches Testen und Simulieren setzen, samt Profis, die „Beta“-Tests durchführen. Das heißt nicht, dass es woanders stets besser klappt, wie das Beispiel eines VW-Golf-8-Fahrers zeigt: Die Wirtschaftswoche berichtete am 24. Oktober von einem Anwalt, der die Rückgabe seines Fahrzeugs wegen SW-Fehlern erstritt; unter anderem „beschleunigt [das Auto] selbstständig, bremst plötzlich ab oder schaltet die Mediaanlage von alleine ein.“

Selbst ein Einzelfall würde zeigen, dass nicht ausreichend getestete Software künftig ein gigantisches Problem sein kann. Bei dem Hersteller, „der Software kann“, sehen viele Entwickler sowieso beim laxen Umgang mit der Sicherheit der Nutzer ein Problem. Beim anderen, „der Auto kann“, kommt anscheinend im Aufholzwang ebenso ein etwas forscher Umgang mit der Lernkurve auf und eine

Umsetzung à la „zu 99,8 % funktioniert’s, stellen wir es auf die Straße“. Die Chance, sich durch Zuverlässigkeit von Tesla abzuheben, könnte man auf die Art erstmal verpassen. Unterm Strich darf kein Fahrzeug ohne Nachweis der ordnungsgemäßen Funktion auf die Straße, selbst wenn dafür Behörden personell aufgerüstet oder anderweitig extern zertifiziert werden müsste. Es gilt, frei nach Danny Shapiro von Nvidia, bei automatisierten Fahrfunktionen: Man muss nicht nur sicher sein, dass man immer alles richtig macht, sondern auch, dass man niemals etwas falsch macht.

99,8 % reichen für einen nachhaltigen Erfolg nicht, jeder noch so exotische Fall muss durchgespielt sein. Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber um Versuchskaninchen zu spielen, bin ich nicht Technikfan genug.

Viel Spaß bei der Lektüre des Hefts.

Robert Unseld

Robert Unseld
Verantwortlicher Redakteur

**THE BEST FOR
YOUR TEAM.
THE WORLD'S
LEADING
AUTOMOTIVE
MAGAZINES
IN ONE PACKAGE.**

**WATCH OUR VIDEO AND
GET TO LEARN MORE:**

www.atz-magazine.com/automotive-package