

Zweifelsohne haben sich die Prioritäten im Bereich des autonomen Fahrens in jüngster Zeit verschoben. Dennoch bleibt für die meisten Beteiligten die vollständige Automatisierung ein langfristiges und technisch anspruchsvolles Ziel. Aber man muss sich nur die Übernahme der Uber Advanced Technologies Group durch Aurora anschauen, um festzustellen, dass sich auch einige Unternehmen komplett aus diesem Wettstreit zurückgezogen haben, um sich auf ihr Kerngeschäft und ihre Profitabilität zu konzentrieren.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, einen Unterschied zwischen den sechs Stufen der Autonomie von Level 0 bis Level 5 zu machen. Wenn wir uns auf die wesentlichen Anbieter fokussieren, sehen wir tatsächlich nur auf Level 5, definiert als „vollständig automatisiertes Fahren“, eine geringere Priorisierung und eine Einschränkung der Investitionen. Die technischen Anforderungen für Level 5 sind so komplex, dass sich der endgültige wirtschaftliche Nutzen nur schwer vorhersagen lässt.

Der Weg zur Profitabilität in diesem Bereich ist für die OEMs genauso komplex wie die zugehörige Technologie. Fehlende Regulierung innerhalb dieses Marktsegments sowie regionale Unterschiede im Regulierungsprozess erhöhen zusätzlich das Komplexitätsniveau. Für einige Unternehmen wird es anderweitig mehr schnelle Gewinnchancen geben, insbesondere dort, wo COVID-19 das Geschäftsklima negativ beeinflusst hat.

„Level 5 wird sehr komplex“

re Funktionen, die das Leben leichter machen, gibt es momentan einfach einen höheren Bedarf als für autonomes Fahren. Außerdem gibt es ein zunehmend gesteigertes Interesse und damit verbunden entsprechenden Druck seitens der Kunden bezüglich der Auswirkungen der Industrie auf die Umwelt, was zu einer höheren Priorität für die Entwicklung von Elektroautos geführt hat.

Die Innovation und Entwicklung wird sich im Jahr 2021 weiter auf evolutionäre Meilensteine fokussieren. Dazu kommt die Konsolidierung der Ökosysteme, die zu weiterer Verbreitung autonomer Technologien für Level 1 und 2 und darüber hinaus führen wird.

Ich glaube, dass es darüber hinaus auch ein schrittweises Ansteigen öffentlicher Level-4-Tests geben wird, um die technische Machbarkeit weiter zu validieren. Die Industrie mag auf dem Weg zur Entwicklung vollständig autonomer Fahrzeuge ein wenig stecken geblieben sein, aber ihr Commitment zur Produktion vollständig softwaregestützter Autos ist stärker denn je. Die Anzahl an Softwarefunktionen im Fahrzeug wird weiter zunehmen. Allerdings wächst mit dieser Zunahme auch die Gefahr für kriminelle Aktivitäten. Für eine erfolgreiche Einführung dieser Technologie wird in Zukunft also Cybersecurity ein zentrales und vorrangiges Thema sein müssen.



Sean Whitty ist Head of Solutions bei Mobica. © Mobica

Für einfachere Techniken und Features, an die wir uns inzwischen im Alltagsleben gewöhnt haben, wie zuverlässige Datenverbindungen, sichere und häufige Software-Updates, eine stabile digitale Infrastruktur und andere einfach nutzba-

EXCEEDING YOUR EXPECTATIONS



- /// **Automationslösungen** für die Bereiche Bestücken, Dosieren, Fügen und Handhaben
- /// **Flexibel kombinierbare Maschinenkomponenten**
- /// **Präzise Resultate** im Bereich von Mikrometern
- /// Integrierte **Bildverarbeitung**
- /// **Prozessautomation** u.a. in der Sensorfertigung, Mikroelektronik, und Powermodulfertigung
- /// **Vom kompakten Desktopgerät bis zur vollautomatischen Produktionslinie**