



Stephan Janouch ist als Director Marketing bei der videantis GmbH im Bereich maschinelles Sehen und künstliche Intelligenz tätig.

© videantis GmbH

Noch vor wenigen Jahren waren sich die zum Teil selbsternannten Experten einig, dass in wenigen Jahren (quasi heute) ein Großteil der aktiven Fahrzeuge elektrisch angetrieben und meistens zumindest teilautonom unterwegs sein werden. Und zum wiederholten Mal lehrt uns die Geschichte, dass erstens alles anders kommt und zweitens als man denkt.

Zwar steigt die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge mit Elektromotor stetig an – wobei diese Zunahme wohl größtenteils subventionsgetrieben

ist (bekanntermaßen sind Firmenwagennutzer ja Weltmeister darin, Steuervorteile zu finden und zu nutzen) – jedoch ist die Branche dem Ziel des vollautonomen Fahrens noch nicht wirklich nahe gekommen. Und wird es in absehbarer Zeit auch nicht kommen. Zu groß ist der Schritt von SAE Level 2, bei dem der Fahrer noch jederzeit die volle Verantwortung trägt, zu Level 4 und 5, bei denen ein Eingreifen des Fahrers zu keiner Zeit erwartet wird. Fraglich ist in meinen Augen, wie Level 3 in der Praxis zu bewerten ist: Ist es wirklich entspannend, wenn man damit rechnen muss, in kritischen Situationen unmittelbar eingreifen zu müssen?

Der elektronische Patient

Vielleicht ist auch die Einteilung in Level 0 bis 5, gemäß SAE J3016, irreführend, wie es der bekannte Analyst Colin Barnden kürzlich beschrieb. Suggestiere diese Form der Nummerierung doch einen fließenden, quasi evolutionären Übergang.

Wie weit man von Level 5 noch entfernt ist, zeigt sich u.a. daran, dass selbst Technologieführer Waymo, der mit kumuliert mehr als 20 Millionen autonom gefahrenen Kilometern unangefochten die Speerspitze der Autonomous-Driving-Bewegung bildet, in schöner Unregelmäßigkeit auf Corner Cases stößt, die nicht zufriedenstellend beherrscht werden. Ernüchternd, wie ich finde, in Anbetracht der Sensorik der Waymo-Fahrzeuge, die auf absehbare Zeit jedem Serienmodell numerisch überlegen sein werden. Sogar beängstigend, zieht man den Vergleich zum amerikanischen Autopilot-Pionier Tesla, der künftig nicht nur Lidar sondern auch Radar-Sensoren aus seinen Fahrzeugen verbannt.

Gerade aber hier sehe ich die nähere Zukunft der Automobilelektronik-Entwicklung. Nicht nur fortschrittliche, sondern hochentwickelte und hocheffektive Fahrerassistenzsysteme auf Kamera-, Lidar- und Radar-Basis bzw. aus einer Kombination daraus. Auch wenn Abstandsradar, Notbremsassistent, Spurhaltesystem und Innenraumüberwachung in vielen Fällen hervorragend funktionieren, so besteht noch Luft für weitere Optimierung hinsichtlich Vernetzung der Systeme, um noch mehr kritische Situationen abzudecken oder den Fahrer noch mehr zu entlasten, und Kostenoptimierung, um Sicherheitssysteme als Serienausüstung in jeder Fahrzeugklasse und in jedem Modell zu etablieren.

Gute Fahrt!

www.hanser-automotive.de



PERSÖNLICH.

Wir suchen die Nähe zu Ihnen und bieten jederzeit ein offenes Ohr, eine helfende Hand und gute Ideen.

INDIVIDUELLE SONDERLÖSUNGEN.

48V Bordnetz Simulation und Hochvolt Testsysteme individuell als Sonderlösung



Schulz-Electronic GmbH

Dr.-Rudolf-Eberle-Straße 2 · D-76534 Baden-Baden
 Tel.: +49 7223 96 36 0
 E-Mail: vertrieb@schulz-electronic.de
 Web: www.schulz-electronic.de