

„THE-AUTONOMOUS“-MAIN-EVENT 2021

Den Knoten lösen

Am 29. September 2021 fand in Wien das gleichnamige Main Event von „The Autonomous“, der Allianz für autonomes Fahren, statt. Ziel ist es, den gordischen Knoten zu lösen und Automobilhersteller, Zulieferer, Halbleiter- und Software-Unternehmen sowie Start-Ups zusammenzubringen, um die Herausforderung des vollautomatisierten Fahrens gemeinsam zu bewältigen.

Um vollautomatisierte Fahrzeuge (Autonomous Vehicles, AV) auf die Straßen zu bringen, bedarf es nicht nur der entsprechenden Technik. Auch Herausforderungen in puncto Cybersecurity und Safety sowie gesetzliche Vorgaben und Regulie-

runge gilt es zu bewältigen. Herausforderungen, die kein Unternehmen alleine lösen kann, wie Ricky Hudi, Chairman von The Autonomous (Bild 1) betonte: „Die Bewältigung der Sicherheitsherausforderungen für wirklich automatisiertes Fahren kann nicht von einem ein-

zelnen OEM, Tier 1 oder Technologieunternehmen gemeistert werden.“ Vor diesem Hintergrund trafen sich in Wien über 500 Experten aus 170 Unternehmen, um AV-Technologien, rechtliche Rahmenbedingungen, Sicherheitsansätze und die zitierte Zusammenarbeit zu diskutieren. Denn Partnerschaften basieren auf Vertrauen – und hier gilt zunächst für jedes Unternehmen zu eruieren, wie man sich einbringen kann, ohne zu viele Informationen preiszugeben.

Hand in Hand?

Für die Entwicklung autonomer Fahrzeuge spielen Start-Ups eine ebenso wichtige Rolle wie traditionelle Unternehmen. Hier setzte die Panel-Diskussion „Disruptive Innovationen oder inkrementeller Wandel?“ an, an der sich Andrea Ketzer von Continental, Edzard Overbeek von Here, Alejandro Vukotich von Qualcomm, Young Sohn von Harman und Jody Kelman von Lyft beteiligten (Bild 2). „Zusammenarbeit heißt die besten Zutaten zusammenzubringen“, erklärte Andrea Ketzer, und betonte:

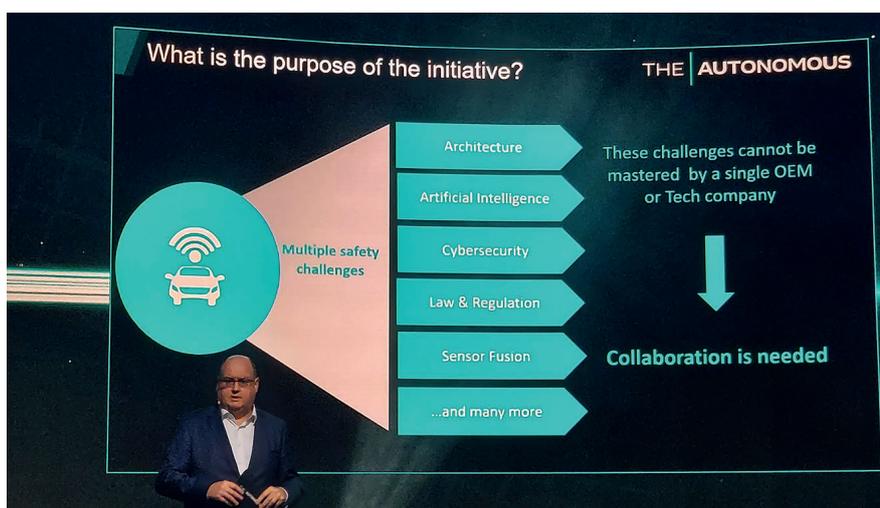


Bild 1: Dem Weg zum sicheren autonomen Fahren widmet sich die Initiative The Autonomous, die dabei Automobilhersteller, Automobilzulieferer, Technologieunternehmen, Hochschulen und Halbleiterhersteller zusammenbringt. Chairman Ricky Hudi bei der Eröffnung des Main Events der Initiative am 29.09.2021. © HANSER automotive

„Das heißt, wir müssen ein kollaboratives Ökosystem entwickeln.“ Bedeutet, auf der einen Seite müssen Automobilhersteller mit Start-Ups zusammenarbeiten, um traditionelle Wege zu verlassen. Auf der anderen Seite benötigen die Newcomer die Automobilindustrie um ihre Technologien im (automatisierten) Fahrzeug auf die Straße zu bringen: „Wir haben junge bahnbrechende Unternehmen und wir haben traditionelle Industrien in diesem Bereich. Jeder Ansatz für sich allein bringt uns nicht dorthin, wo wir sein müssen“, so Alejandro Vukotich, Vice President of Automotive Product Management bei Qualcomm.

Doch wie weit ist der Ansatz fortgeschritten? Nicht weit genug, findet Young Sohn von Harman: „Wir sind noch

Better safe and secure than sorry

Um die Akzeptanz für automatisierte Fahrzeuge zu erhöhen, ist die Sicherheit essenziell. Eine gemeinsame Systemarchitektur, die auf die bestmögliche Sicherheit abzielt, ist Voraussetzung dafür. Diese können Automobilhersteller nicht im Alleingang erreichen. Bernhard Augustin von Cariad betonte: „Wenn wir Sicherheit bieten wollen, müssen wir verstehen, wie die jeweiligen Ebenen – Chiphersteller, Automobilunternehmen, Systemanbieter – zusammenarbeiten. Das ist die Herausforderung.“

Bluetooth, Over-the-Air-Updates oder drahtloses Entertainment bieten Einfallstore für Manipulationen von außen. Vor diesem Hintergrund fand die zweite Panel-Diskussion des Events statt: Reinhard Ploss, Vorstandsvorsitzender von Infine-



Bild 2: Digitalisierung und Automatisierung revolutionieren die Automobilindustrie. Doch wie kann die Branche den Wandel erfolgreich vollziehen? Das stand im Mittelpunkt einer Diskussionsrunde.

© HANSER automotive

nicht an dem Punkt der Zusammenarbeit gekommen, an dem wir sein sollten. Die einzelnen Unternehmen halten noch zu sehr an ihrer vertikalen Ausrichtung fest.“ Doch für den hundertprozentigen Wandel muss auch der komplette Wille darauf ausgerichtet sein. Nur wer die Notwendigkeit schmerzhaft spürt, wird die Komfortzone verlassen. Nokia ist ein perfektes Beispiel aus der Consumer-Industrie, das diesen Fakt verdeutlicht. Der einstige Branchenriese verlor seine Marktführung an Apple und Google, weil er beim Smartphone „zu langsam war“. Edzard Overbeek erklärt: „Es geht nicht darum, die perfekte Technologie vorzustellen, sondern schnell zu sein.“ Das wiederum wirft die Frage auf: Muss man schnell sein, auf die Gefahr hin, dass die Technik nicht fehlerfrei arbeitet? Oder sollte man solange daran arbeiten, bis alles perfekt funktioniert?

on, Simon Fürst, Principal Expert Autonomous Driving Technologies bei BMW, und digital zugeschaltet Christoph Harman, Vorstandsvorsitzender von ETAS, sowie Lars Reger, CTO und stellvertretender Geschäftsführer von NXP, diskutierten, wie sich Cybersecurity im Entwicklungsprozess berücksichtigen lässt und was erforderlich ist, um diese zu gewährleisten. Wichtig wäre eine ständige Feedback-Schleife zwischen allen Beteiligten. Ploss fasst zusammen: „In der Automobilindustrie müssen wir auf allen Gebieten von gemeinsamem Interesse zusammenarbeiten, insbesondere auch im Bereich Cybersecurity.“ ■ (eck)

www.the-autonomous.com



Stefanie Eckardt ist Chefredakteurin der HANSER automotive.
© Studioline Photography

Labornetzgeräte

direkt vom Hersteller

made in Baden-Württemberg

Unser Fachpersonal berät Sie gerne über:

- AC- und DC-Quellen
- Bidirektionale Hochleistungs DC-Quellen
- DC-Quellen mit integrierter Last
- Elektronische Lasten

Hochleistungs DC-Quellen



- 750 W – 1,4 MW, Ausgangsspannungen bis 2.000 VDC
- Maximaler Ausgangsstrom bis 50.000 A

Kontaktieren Sie uns:
Unser Team berät Sie gerne.

**ENTWICKLUNG
PRODUKTION
VERTRIEB**



Besuchen Sie unseren digitalen Messestand unter:
www.et-system.de

ET SYSTEM®
Solutions with system.

ET System electronic GmbH
Hauptstraße 119 - 121
68804 Altlußheim
Telefon: 06205 / 3 94 80
E-Mail: info@et-system.de