



informationen. Neue Dienste und Updates sollen sich einfach downloaden lassen und so das Infotainment des Fahrzeugs auf dem neuesten Stand halten. Über berührungsempfindliche Oberflächen, Handschriftenerkennung und Sprachsteuerung lässt sich die Headunit steuern. Und gemäß der firmeneigenen AutoLinq-Philosophie sollen nur wenige Klicks zur Bedienung nötig sein. Die Headunit steuert überdies fahrzeugeigene Funktionen wie Klimaanlage oder Schiebedach mit Schnittstellen zu den Fahrzeugdatenbussen.

Immerhin hat auch die Politik die Bedeutung der so genannten Hidden Technologies wie Fahrerassistenz-, Kommunikations- und Infotainmentsysteme, aber auch die Rolle neuer Antriebskonzepte teilweise erkannt. Das Bundeswirtschaftsministerium investiert deshalb im Projekt „AutomotiveHMI – Modellgetriebene HMI-Entwicklung im Automobilbereich“ rund sechs Millionen Euro. Ein wesentlicher Aspekt des Projektes ist die effektivere Zusammenarbeit aller am HMI-Entwicklungsprozess beteiligten Partner. Zu diesen zählen unter anderem Audi, Bosch, Continental Automotive, Daimler, VW sowie auf wissenschaftlicher Seite das Deutsche Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz und das Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering. Welche Visionen auch wirklich visionär sind, wird sich zeigen. Thomas Stottan, Chef des Automobilzulieferers Audio Mobil, der unter anderem auf die Entwicklung neuer Bediensysteme spezialisiert ist, beschreitet bei der Entwicklung neuer Cockpit- und HMI-Konzepte selbst neue Wege, Hand in Hand mit der Universität Salzburg (Interview siehe Kasten). „Im ICT-Bereich wird man mit den heute üblichen evolutionären Entwicklungsschritten brechen müssen. Das heißt, einfaches Verbessern von Knöpfen und Anzeigen, garniert mit ein bisschen Sprachsteuerung, reicht da nicht aus.“ Die meisten Beteiligten dürften das erkannt haben, aber: „Die FuE-Abteilungen der Automobilindustrie sind oft in enge Korsetts gepresst. Dabei sind Marketingvorgaben oft wichtiger als Funktionalität und Bediensicherheit.“

Autor: Julian Sommer

Interview



Thomas Stottan
Geschäftsführer Audio Mobil GmbH
in Ranshofen/Österreich

„Herr Stottan, Sie haben als Automobilzulieferer vor kurzem den renommierten Querdenker-Preis erhalten. Ihr Unternehmen beschäftigt sich mit der Erforschung und Entwicklung neuer Bediensysteme. Wie sollte aus Sicht eines Querdenkers das Cockpit der Zukunft aussehen?“

Jedenfalls anders als heute. Das Ziel muss die Humanisierung der Bediensysteme sein.

„Können Sie uns das präzisieren?“

Aufgrund der enormen Entwicklungsgeschwindigkeit im ICT-Bereich wird man mit den heute üblichen evolutionären Entwicklungsschritten brechen müssen. Das heißt, einfaches Verbessern von Knöpfen und Anzeigen, garniert mit ein bisschen Sprachsteuerung, reicht da nicht aus. Im Gegensatz zu einem iPhone kann man Infotainment- und Fahrerassistenzsysteme im Auto nicht mit beiden Händen bedienen. Es muss nebenbei noch das Auto sicher auf der Straße gehalten werden. Zudem stellt sich die Frage, ob alle Funktionalitäten immer extra eingeschaltet werden müssen. Die Untersuchung der Akzeptanz, sprich welchen Funktionen vertraut der Fahrer, wenn diese automatisch aktiviert werden, gilt es unter anderem zu untersuchen.

„Sie forschen intensiv in Zusammenarbeit mit der Universität Salzburg auf dem HMI-Sektor. Worin liegt der Unterschied zur Forschung der Automobilhersteller?“

Wir lassen uns von den OEMs nicht beeinflussen. Die FuE-Abteilungen der Automobilindustrie sind oft in enge Korsetts gepresst. Dabei sind Marketingvorgaben oft wichtiger als Funktionalität und Bediensicherheit. Ein Beispiel: Trotz hervorragender automatischer Getriebe wird wertvoller Platz für Getriebewählhebel verschenkt. Neben den eingesparten hohen Kosten für einen Quasi-Schalthebel könnte man an dieser Stelle flächige sensorische Bedienelemente unterbringen und darunter wäre auch noch Platz für großzügige Stauräume.

„Ihr Unternehmen hat ein innovatives Lenkrad entwickelt, das wesentliche Bedien- und Anzeigefunktionen vereint. Wie groß ist die Chance auf eine Realisation in der Serie?“

Das ist ein Ansatz, einen eigenen, nur für den Fahrer entwickelten und von diesem bedienbaren Arbeitsplatz zu realisieren. Damit dringen wir bei der Automobilentwicklung in fremde Derivate ein und vielleicht gelingt uns ein Paradigmenwandel bei den Bedienkonzepten. Da kommt es natürlich zu Widerständen. Aber mittlerweile gibt es einen innovativen OEM, der die Kosten-Nutzen-Vorteile, insbesondere in Bezug auf das vernetzte Fahrzeug, erkannt hat. Wir sind zuversichtlich, mit dem ILR – das steht für intelligentes Lenkrad – 2013/14 im ersten Serienfahrzeug zu sein.