

Topmeldung des Monats | Bosch integriert mehrere Funktionen auf einem SoC

Der Automobilzulieferer Bosch arbeitet an der zentralisierten Fahrzeug- und elektrischen/elektronischen (E/E-) Architektur und vereint Infotainment- und Fahrerassistenzfunktionen auf einem Chip. Vorgestellt wurde die Weltpremiere auf der Consumer Electronics Show in Las Vegas (9.-12.01.2024). Der neue Fahrzeugcomputer „Cockpit & ADAS Integration Platform“ arbeitet mit einem System-on-Chip, der verschiedene Funktionen aus den beiden Domänen Infotainment und Fahrerassistenz zeitgleich verarbeiten kann. Dazu gehören das automatisierte Parken oder die Fahrspurerkennung, gepaart mit intelligenter und personalisierter Navigation und Sprachassistentz. „Zentrale Fahrzeugcomputer sind das Herzstück softwaredefinierter Autos. Sie werden künftig sämtliche Domänen in modernen Fahrzeugen steuern und die derzeit hohe Anzahl einzelner Steuergeräte reduzieren“, sagt Dr. Markus Heyn, Geschäftsführer der Robert Bosch GmbH und Vorsitzender von Bosch Mobility.



© Bosch

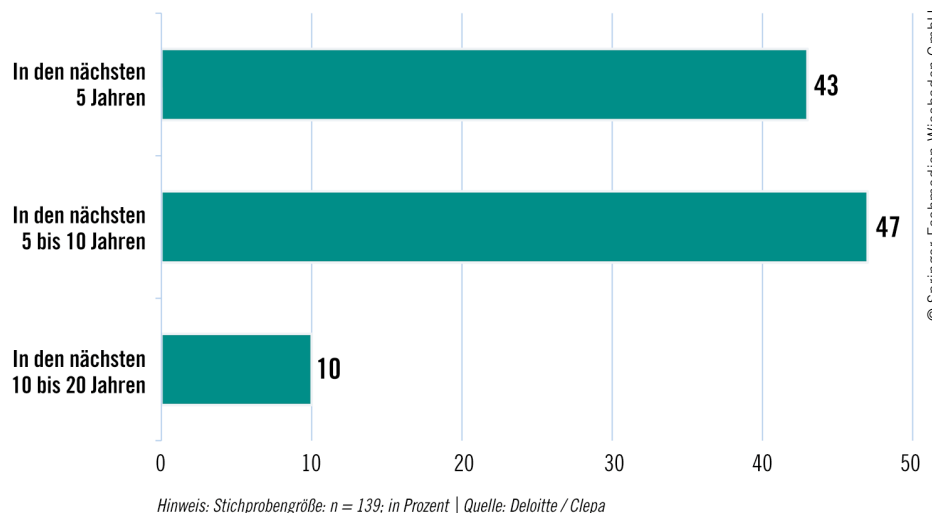
Infografik des Monats | Softwaredefinierte Fahrzeuge bestimmen Unternehmensstrategie

Für OEMs und Zulieferer spielen softwaredefinierte Fahrzeuge (SDVs) eine wesentliche Rolle in ihrer Unternehmensstrategie. Doch Komplexität und Kosten sind immer noch Hindernisse für die Skalierung von SDVs.

Link zum dazugehörigen Beitrag: <https://www.springerprofessional.de/link/26249470>



Softwaredefinierte Fahrzeuge: Marktdynamik und Verbreitung
Wann erwarten Sie, dass sich softwaredefinierte Fahrzeuge in der Breite durchsetzen werden?



© Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH



■ Fragen + Antworten | Das sind Alternativen zur Lithium-Ionen-Batterie

Eine neue Roadmap des Fraunhofer ISI befasst sich mit Alternativen zur Lithium-Ionen-Batterie für den Zeitraum bis 2045. Das sind die wichtigsten Ergebnisse der Studie im Überblick.



Link zum dazugehörigen Beitrag:

<https://www.springerprofessional.de/link/26058812>



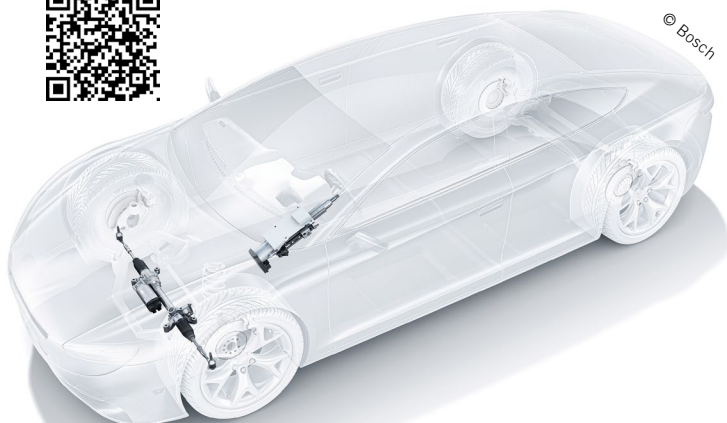
© angkhan | Getty Images | iStock

■ Kompakt erklärt | Wie weit ist Steer-by-Wire?

Bei Steer-by-Wire-Systemen fehlt die mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und Rädern. Für die Zukunft elektrischer und autonomer Autos ist diese Lenkung Lösung und Voraussetzung. So weit ist die Technik.

Link zum dazugehörigen Beitrag:

<https://www.springerprofessional.de/link/6561378>



© Bosch



IMPULSE



Dr. Johannes Liebl
Herausgeber
ATZ | MTZ | ATZelektronik |
ATZheavyduty

Zurück zur Vielfalt

Auch 2024 sind Mobilität, Klimaschutz und Energie wichtige gesellschaftliche Schlüsselthemen. Deutschland gehört neben China und den USA zu den führenden Exportnationen. An erster Stelle stehen unverändert Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile. Klimaschutz im Verkehrssektor wird in Europa mit Elektromobilität gleichgesetzt. Dieser von Politik und Klimaschützern nicht vollständig durchdachte Weg engt den für Innovationen so wichtigen unternehmerischen Handlungsspielraum ein, was die technologische Führungskompetenz deutscher und europäischer Automobilhersteller gefährdet.

Die IAA zeigte deutlich die wachsende Konkurrenz aus Asien, die systematisch an einer Vielfalt technischer Lösungen arbeitet und bisher erfolgreiche Wege nicht verlässt. Neue chinesische Automarken drängen auf die europäischen Märkte und treffen mit attraktiven Preisen zunehmend den Kundengeschmack. Haben wir bald Vorsprung durch Technik mit chinesischen BEV-Plattformen?

Mutig aufgesetzt ist dagegen die neue BMW 5er-Reihe mit einem markt- und kundenorientierten Ansatz, der vollelektrische Antriebe und hochmoderne Otto- und Dieselmotoren umfasst. Diese Technologiebreite gegen den Mainstream ist eine kluge globale Absicherung des Unternehmens gegen politische und wirtschaftliche Instabilitäten. Bei der Europawahl 2024 können die Kunden mit ihrer Stimmabgabe ein Feedback geben und ihre marktspezifischen Bedürfnisse einfließen lassen. Das ist vielleicht ein erster Schritt zurück zur Vielfalt der technischen Lösungen.