

## Silicon Valley zeigt Detroit die Richtung

Von Walther Wuttke

**Die Eisenzeit des Automobils neigt sich ihrem Ende entgegen, und damit werden sich auch die Zentren der Automobilentwicklung deutlich verschieben. Entwicklungsstrategien, die gestern noch als unverrückbar galten lösen sich auf, werden von vollkommen neuen Vorgehensweisen abgelöst. Wer diese Entwicklung verschläft, hat die Zukunft bereits verpasst. Wir gehen der Frage nach, ob die „Alteisen-Fraktion“ in Detroit noch Chancen hat, den Wandel zu überleben. Und was wird aus den Unternehmen, die bisher in der Automobilindustrie den Trend bestimmten**

Die Planer und Entwickler in Detroit, Wolfsburg, Stuttgart, München – Metropolen der automobilen Entwicklung müssen umdenken und sich mit neuen Strategien auseinandersetzen. Während in den Entwicklungsabteilungen der traditionellen Hersteller noch an konventionellen Automobilen entwickelt wird, haben sich die Freigeister im kalifornischen Silicon Valley längst von den Fesseln der herkömmlichen Mobilität gelöst und entwickeln in Richtungen, die bis vor nicht allzu langer Zeit vollkommen undenkbar waren.

Ein Auto ohne Fahrer? Was vor einigen Jahren noch unvorstellbar schien, ist bei den Entwicklern am Rand der San Francisco Bay längst machbar. Und wie hält die Industrie dagegen, die sich als unschlagbar hält und bisher stets ihren eigenen Vorgaben folgte? Sie sucht die Partnerschaft mit Unternehmen, für die sie bisher höchstens einen Ladestecker fürs Smartphone oder einen Internetzugang übrig hatte. Während sich die europäischen Hersteller noch zurückhalten und ihre eigenen Entwicklungsabteilungen im Silicon Valley aufgebaut haben, gehen die US-Konzerne einen anderen Weg und suchen die aktive Partnerschaft mit den Software-Riesen.

Spätestens nach dem spektakulären Zusammenschluss von Fiat-Chrysler (FCA) und Google bei der Entwicklung autonom fahrender Automobile ist die Arbeitsteilung der Zukunft vorgegeben. Auf der einen Seite die „Alteisen-Fraktion“, die für die Hardware

sorgt und auf der anderen Seite die „Silicon-Aktivisten“, die das Auto auf einen neuen Kurs bringen. Google hat mit dem italienisch-amerikanischen Konzern endlich einen Hersteller gefunden, der es ermöglicht, die in Mountain View erdachte Technik in „traditionellen Modellen“ zu testen. Bisher ähnelten die Vehikel der Suchmaschine mehr Kirmesmodellen als Automobilen. Für Fiat-Chrysler auf der anderen Seite schließt sich der Rückstand, den das Unternehmen bei dieser Zukunftstechnologie hatte. Mit den 100 Pacifica-Minivans, die nun mit der Google-Software auf Tour gehen, verdoppelt sich die Google-Testflotte, die in den vergangenen sieben Jahren mehr als 1,4 Millionen Meilen auf öffentlichen Straßen zurückgelegt hat.

Dank der Zusammenarbeit steigen die Google-Strategen nun auch in die konventionelle Hardware ein und erleben so „eine Beschleunigung, um ein vollständig selbstständig fahrendes Fahrzeug zu entwickeln, dass unsere Straßen sicherer machen wird“, erklärte John Krafcik, der bei Google die Entwicklung zu autonomen Fahren leitet. Immerhin sind menschliche Fehler für 94 Prozent der Unfälle in den USA verantwortlich. Und Fiat-Chrysler-Chef Sergio Marchionne verspricht sich von dem Zusammenschluss „eine höhere Innovationsgeschwindigkeit in der Automobilindustrie“.

Der selbstbewusste Marchionne beeilt sich allerdings gleichzeitig, die Rolle seines Unternehmens klar und deutlich zu definieren. FCA sieht sich danach, so der FCA-Chef beim Produktionsstart des Pacifica, keinesfalls als antiquierter „Eisenbieger“, sondern vielmehr als Teil einer gleichberechtigten Partnerschaft, bei der die Ingenieure aus beiden Unternehmen an der Integration der Software beteiligt sind.

Ob auch europäische FCA-Modelle in Zukunft mit der Technik ausgerüstet werden, ist zurzeit noch nicht entschieden. Wenn überhaupt kommen dafür höchstens Alfa-Romeo-Modelle in Frage.

Fiat-Chrysler ist längst nicht allein mit seiner Zusammenarbeit mit dem Silicon Valley. General-Motors ansonsten eher eigenbrötlerisch veranlagt, hat jetzt tief in die Kasse gegriffen und für mehr als eine Milliarde Dollar ein Startup in San Francisco übernommen. Ursprünglich wollten die Verantwortlichen in Detroit mit dem vor gut drei Jahren gegründeten Unternehmen Cruise Automation lediglich eine Partnerschaft eingehen, doch daraus wurde dann im Laufe der Gespräche dann die vollständige Übernahme. Cruise Automation hat eine Technik entwickelt, mit der Fahrer über einen Schalter die autonome Fahrfunktion einschalten können. Die kann auch nachträglich montiert werden. Die Denkschmiede hat ähnliche Systeme auch für Trecker und Minenfahrzeuge erdacht.

Die Software soll unter anderem auch in den selbstfahrenden Taxis von Lyft eingesetzt werden. General Motors investierte im Januar eine halbe Milliarde Dollar in den Konkurrenten von Uber und wird in den kommenden Monaten eine Testflotte in einer noch nicht bekannten Region an den Start bringen.

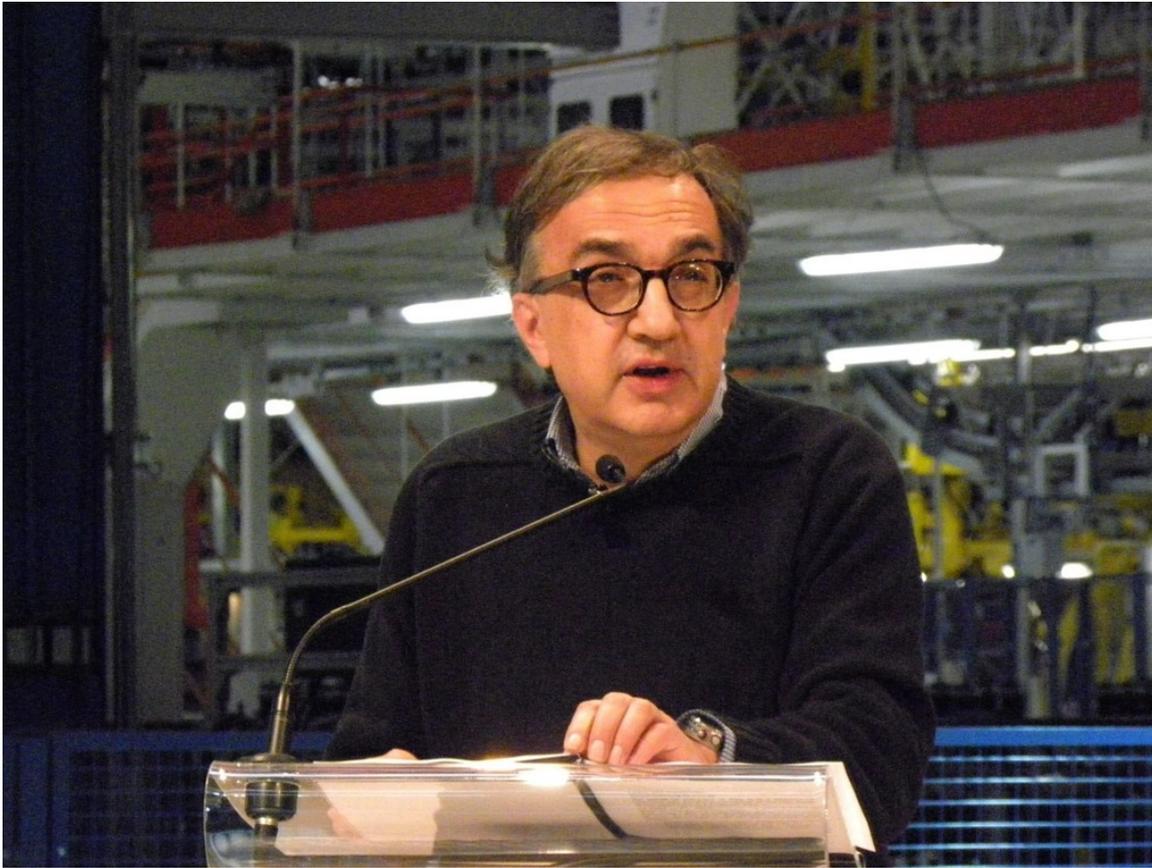
Ursprünglich hatte General Motors eine Zusammenarbeit mit Google ins Auge gefasst. „An einer Zusammenarbeit mit Google sind wir sehr interessiert“, erklärte Chefentwickler Mark Reuss vor einiger Zeit im Magazin „Businessweek“. Diese Ausfahrt ist nun durch den FCA-Deal versperrt. Bereits vor der Übernahme von Cruise Automation hat General Motors allerdings die Entwicklung zum autonomen Fahren vorangetrieben. Erstes Serien-Ergebnis dieser Anstrengungen ist das Cadillac-Topmodell CT6, der im kommenden Jahr mit dieser Technik (als Option) auf den Markt kommen wird.

Im Wettbewerb um die Vereinigung von traditionellem Automobil und aktueller Software sicherte sich Ford Anfang Mai eine Beteiligung an dem drei Jahre alten Unternehmen Pivotal Software in San Francisco. Mit diesem 182 Millionen teuren Ausflug ins Silicon Valley will sich Ford „fortschrittliche Software- und Cloud-Entwicklungen sichern, die wir in diesem Tempo nicht realisieren könnten“, erklärte Ford-CEO Mark Fields gegenüber dem Wallstreet Journal.

Dass Google und Apple sich nicht einfach als Software-Lieferanten für Detroit sehen, zeigt auch die Entwicklung auf dem Immobilienmarkt rund um San Francisco. Beide Unternehmen suchen aktuell nach Grundstücken, um dort die Zukunft des Automobils abgeschirmt von der Öffentlichkeit testen zu können. (ampnet/ww)

## Bilder zum Artikel

---



Sergio Marchionne.

---



Sergio Marchionne.

---



Sergio Marchionne.

---



Sergio Marchionne.

---



Sergio Marchionne.

---



Cadillac CT6.



Cadillac CT6.



Chrysler Pacifica.

---



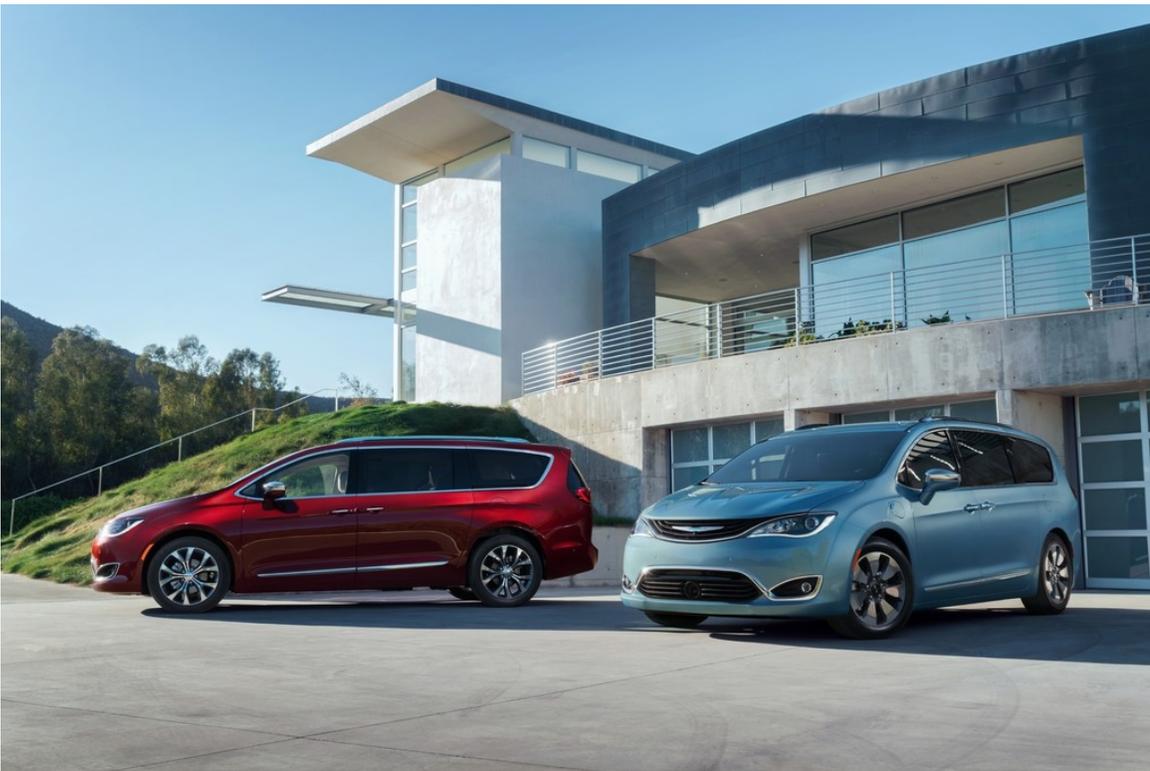
Chrysler Pacifica.

---



Chrysler Pacifica.

---



Chrysler Pacifica.

---



Chevrolet Bolt EV.

---



Chrysler Pacifica.

---



Chrysler Pacifica.

---