



september een rapport schreef over de sector. “De Duitse auto-industrie is het gelukt om heel veel kracht uit een kleine motor te halen. Maar dat telt niet mee in de elektrische wereld”, zegt hij. Autofabrikanten zijn zich volgens Windsor bewust van de dreiging. “Maar de meesten zijn nog altijd in ontkenning en ze hebben niet echt een idee hoe ze het moeten aanpakken. In de digitale wereld zijn ze een gemakkelijk doelwit.”

COWBOYMENTALITEIT

Windsor noemt Tesla en BMW als uitzonderingen omdat zij met vernieuwing vooroplopen op concurrenten. Ze hebben volgens de analist duidelijk geïdentificeerd wat ze proberen te bereiken in het digitale voertuig, bovendien schrijven ze hun eigen codes. “Maar ook deze bedrijven zullen zich moeten bewijzen in de toekomst. Rond Tesla hangt een sfeer van een cowboymentaliteit. Geen van de bestaande autobedrijven is echt vernieuwend op het terrein van sensoren en infotainment. Ze bouwen feitelijk een mobieltje na voor in de auto. Maar door de ontwikkelingstijd van de auto van

vier of vijf jaar is die hopeloos verouderd. Hardware wordt steeds minder belangrijk. Auto's worden een mobieltje op wielen en dat is niet de specialiteit van de gevestigde orde.”

Windsor denkt dat de infotainment-eenheid het belangrijkste onderdeel van het voertuig kan worden, omdat alle sensorgegevens op één plaats kunnen worden geopend. “Het kan autofabrikanten een plek aan de tafel geven omdat ze de beschikking hebben over de data uit de auto. Hoe ze daarmee omgaan, is bepalend voor wie overleeft en wie niet. Ik denk dat van de twee dozijn autofabrikanten er een stuk of vijf overblijven.”

BMW-topman Kruger bestrijdt dat een auto een mobiel op wielen wordt. Hij wijst erop dat veiligheid in de auto en het beschermen van de persoonlijke data van rijders het grootste goed is. Hardware en software komen volgens hem samen. Het wekt geen verbazing dat Kruger concludeert dat de eeuwenoude Duitse ingenieurskunst toekomst heeft.

BMW wordt in Europa vaak genoemd als een pionier in elektrisch rijden. Maar hoe zien

toeleveranciers dat? Klaus Dieter Frers is oprichter, ceo en aandeelhouder van elektronicaconcern Paragon. Het Duitse beursfonds produceert batterijsystemen en interfaces voor de aansluiting van externe apparaten in de auto. VW, Mercedes-Benz en BMW zijn klanten. “Veel onttrekt zich aan de waarneming van mensen, maar er komt een innovatiegolf aan”, zegt Frers. “De ontwikkelingscyclus van een auto is lang. Maar de Duitse industrie heeft zich zeker niet verslapen.”

VELE WEGEN NAAR ROME

Gevraagd naar de kracht van BMW zegt Frers: “Ik denk dat het achterblijven van BMW ten opzichte van Tesla op de beurs wordt gecorrigeerd. Het grote verschil is onterecht. BMW is zeer veel bezig met innovatie. Ze investeren veel in batterijtechnologie en elektrisch rijden, maar dat doen anderen ook. Er zijn vele wegen naar Rome. Ik denk dat BMW-producten voor zich spreken. BMW heeft een heel eigen karakter.” BMW heeft zijn onafhankelijkheid hoog in het vaandel staan. Behalve de batterijcellen die van Samsung komen, en de strategische samenwerking met Intel en Mobileye maakt het bedrijf het meeste zelf. BMW houdt bewust zowel de productie van de verbrandingsmotor als de elektrische aandrijving zo veel mogelijk in eigen hand. Motoren worden niet gedeeld met andere automerken. De bestaande batterijfaciliteit die BMW in München toont, is met geheimzinnigheid omgeven. Bezoekers moeten hun mobieltjes inleveren, want foto's maken is uit den boze. BMW wil ook Googles besturingssysteem Android niet in zijn wagens hebben. Volgens analist Windsor is dat een goed teken. “Dit onderscheidt BMW van andere autofabrikanten: het bedrijf is wantrouwend over de impact die Google zal hebben in de digitalisering op de lange termijn.”

Elmos Semiconductor ontwikkelt en produceert halfgeleiders voor auto's en specialiseert zich in

‘DE AUTO IS DE SMART DEVICE VAN DE TOEKOMST. DE LEVENSDUUR IS ALLEEN VEEL LANGER. HET POTENTIEEL IS GIGANTISCH’

Anton Mindl
(Elmos Semiconductor)