



1. Europe-Net-Event - Mit Service-Leistungen aus der Krise
2. EU – Emissionsklassenabhängigen Bemannung
3. Deutschland – Großhandel kritisiert LKW-Maut-Erhöhung
4. Alkohol im Straßenverkehr – kein Platz für Mythen!
5. Blackbox für Kfz filmt Unfallhergang
6. Wellenentstehung bei Straßen entschüsselt
7. Griechenland – 108 umweltfreundliche Müll-Fahrzeuge von Mercedes-Benz
8. Volvo - Virtueller Beifahrer macht Lkw sicherer
9. TimoCom - kooperiert mit ZMPD
10. Reifenangebot der Woche
11. Böse Buben

1. Europe-Net-Event - Mit Service-Leistungen aus der Krise

Europe Net Branchentreffen in Wien verdeutlicht die Wichtigkeit optimierter Servicestrukturen

Am 23. Juni fand in Wien das jährliche "Europe Net - Decision Maker Event" für Kunden und Fachleute aus der Transport- und Nutzfahrzeug-Branche" statt.

Das produktbegleitende Servicegeschäft gewinnt für Hersteller immer mehr an Bedeutung. Den Weg aus der aktuellen Wirtschaftskrise weisen optimierte Servicestrukturen, für den Kunden reduzierte Cost of Ownership, Spezialangebote zur Kundenbindung sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit. Dies ist das Ergebnis des ersten Europe Net Branchentreffs in Wien am 23. Juni 2009. In Wien trafen sich Entscheider aus der Nutzfahrzeugbranche, um gemeinsam Lösungen und Antworten auf die aktuelle Krise zu suchen.

Die Wirtschaftskrise hinterlässt tiefe Spuren in der Nutzfahrzeugindustrie: Die Auftragseingänge in der Branche sind 2009 deutlich eingebrochen, in einzelnen Segmenten um bis zu 80 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Für zahlreiche Hersteller kamen erschwerend neue rechtliche und politische Rahmenbedingungen hinzu. Um nun den Umsatzmotor wieder anzukurbeln müssen innovative Lösungen her. Doch zur Steigerung der Verkaufszahlen kann an der Produkt-Rabattschraube nicht weiter gedreht werden. Und auch Produktinnovationen reichen heute nicht mehr aus, die Absatzbrüche wieder aufzufangen.

In den Vorträgen auf dem Europe Net Branchentreff in Wien wurde deutlich, dass das produktbegleitende Servicegeschäft für Hersteller signifikant an Bedeutung gewonnen hat. Durch Zusatzleistungen können Hersteller bestehende Aufträge sichern, Neukunden gewinnen sowie die eigene Serviceinfrastruktur besser auslasten, das Ersatzteilgeschäft absichern und Produkte mit Mehrwert anbieten. Als besonders dringliche Handlungsfelder für die Hersteller, ob von Fahrzeugen oder Komponenten, identifizierten die rund 80 Teilnehmer der Tagung daher der Ausbau und die Optimierung der eigenen Servicestrukturen, wie etwa den Ausbau der Werkstattnetzes allein oder mit Partnern. Auch die Reduktion der Cost of Ownership für den Kunden, die Entwicklung von Spezialangeboten zur Kundenbindung sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit sind wesentliche Mittel, um nachhaltig der Krise begegnen zu können.

Insgesamt hat das Servicegeschäft durch die Absatzkrise eine deutliche strategische Aufwertung erfahren. Für viele Unternehmen bedeutet es aber auch, Mitarbeiter und Strukturen so aufzubauen, dass sie eine optimale Servicequalität sicherstellen können. Zudem greifen Hersteller, aufgrund der Komplexität und Bedeutung des Servicegeschäftes, auf Partnerschaften mit professionellen internationalen Dienstleistern wie Service 24 zurück - Service 24 Notdienst GmbH ist eine Tochtergesellschaft des ÖAMTC mit Sitz in A 8992 Altaussee und Europe-Net Servicprovider für die Länder Österreich, Ungarn, Rumänien und Bulgarien.

Kontakt: www.europenet24.com oder www.service24.at





Mag. Christoph Mondl, ÖAMTC
 Sven Wandres, Oliver Wyman
 Dr. Ing. Peter Kes, Cargobull Parts & Service GmbH



Eckehard Wilanek,
 Continental AG



Dipl. Ing. Agr. Gero Schultze Isfort,
 Krone Holding



Dipl. Ing. (BA) Thomas Auwärter,
 MAN Nutzfahrzeuge AG



Reinhard Häusler
 Geschäftsführer ADAC TruckService



Georg Greutter
 General Manager, Europe Net

2. EU – Emissionsklassenabhängigen Bemaufung

Anlässlich des Inkrafttretens der neuen Mautordnung (Version 22) weist die ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft) auf die wichtigsten Neuerungen und relevanten Änderungen hin.

Die jeweils gültige Version der Mautordnung ist auf unserer Internetseite www.asfinag.at einzusehen.

1. EURO-emissionsklassenabhängige Bemaufung

Hauptaugenmerk bei der gegenständlichen Mautordnungsänderung (Version 22) wurde auf die Vorbereitung der Einführung einer emissionsklassenabhängigen Bemaufung gelegt. Diese wird in Österreich mit 01.01.2010 wirksam. Die Vorgehensweise ist in detaillierter Form im Teil B der Mautordnung festgehalten.

2. Zahlungskomfort mit Rückvergütung

Für die direkte Abrechnungsvariante mit der ASFINAG über GO Direkt wird eine jährliche Rückvergütung in Höhe von 0,3 Prozent des jeweiligen jährlichen Rechnungsbetrages im Nachhinein gewährt.

3. Sonstige Änderungen

Die übrigen Änderungen betreffen insbesondere Klarstellungen im Bereich der Mitwirkungspflichten, der Jahreskarte für behinderte Lenker auf der A13, die Berechtigung von Kontaktdaten und Bezeichnungen sowie die Aufnahme neuer Zahlungsmittel.

Weitere Informationen erhalten Sie von den Mitarbeitern des ASFINAG Service Centers unter info@asfinag.at

3. Deutschland – Großhandel kritisiert LKW-Maut-Erhöpfung

Der Groß- und Außenhandelsverband (BGA) kritisiert Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee wegen der LKW-Maut-Erhöpfung, die zur absoluten "Unzeit", Anfang 2009, inmitten der aufziehenden Wirtschaftskrise eingeführt wurde. Der Vorsitzende des BGA-Verkehrsausschusses, Gerhard Riemann nennt dies einen schwerwiegenden Fehler.

Er rechnet aufgrund dieser Fehlentscheidung mit einer Pleitewelle von rund 10.000 Unternehmen im Transportgewerbe und dem Verlust von 80.000 bis 100.000 Arbeitsplätzen. Riemann sprach von "vier verlorenen Jahren" für die Verkehrspolitik und fordert mit der Bundestagswahl im Herbst einen "neuen, engagierten und mutigen Verkehrsminister" der der Transport- und Logistikbranche, der drittgrößten Wirtschaftsbranche neue und positive Perspektiven gibt.

Auch fordert Riemann, dass die Mittel für den LKW-Verkehr ausgebaut und die Mauteinnahmen dafür herangezogen werden sollen. Er ist dagegen, dass die Mauteinnahmen im "großen Suppentopf" des Haushaltes auch für Anderes ausgegeben werden. Weiters wird gefordert, dass die Mauterhöhung noch vor der Wahl zurückgenommen wird.

Die BGA-Verkehrsexperten werfen Tiefensee "falsche Weichenstellungen" vor. Sein Hafenkonzept sei zu einseitig auf die Anbindung deutscher Seehäfen und nicht zugleich auch auf Rotterdam und Antwerpen ausgerichtet. Sein Masterplan Güterverkehr und Logistik sei als Prioritätenkatalog für die Verkehrspolitik enttäuschend. Von einer vom Minister immer wieder beschworenen Verlagerung des Warenverkehrs von der Straße auf die Schiene könne keine Rede sein.

So werde sich nach einer Verkehrsträger-Prognose der LKW-Transport im Zeitraum 2004 bis 2025 fast verdoppeln, während im Schienengüter- Verkehr allenfalls ein Zuwachs von 65 Prozent vorausgesagt wird. Das Verkehrswachstum auf der Straße werde damit fünfmal höher sein als auf der Schiene.

Zur Bewältigung der massiv steigenden Fracht wird vom BGA die Zulassung von Gigalinern gefordert. In diesem Zusammenhang weist Riemann auf die positive EU- Bewertungen und die Zulassung von Riesen-Lastzügen in Nachbarstaaten wie Belgien und Frankreich hin. Der Euro-Combi senke im übrigen die Kohlendioxid-Emissionen je transportierter Tonne um 30 Prozent.

4. Alkohol im Straßenverkehr – kein Platz für Mythen!

KfV und Schlossgold appellieren mit der gemeinsamen Kampagne "Ein Zeichen der Vernunft" an die Eigenverantwortung der Bevölkerung.

2008 wurden 2.632 Alkoholunfälle registriert. Dabei wurden 3.628 Personen verletzt und 52 Personen getötet. Alkoholunfälle machen somit rund acht Prozent an allen tödlichen Verkehrsunfällen aus. Die Dunkelziffer der Unfälle mit tödlichem Ausgang liegt, wie eine vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2008 durchgeführte Untersuchung zeigte, sogar noch höher, da bei Kfz-Lenkern, die alleine tödlich verunglücken, keine Blutuntersuchungen durchgeführt werden. "Die genauere Analyse der Gerichtsakten von 1.059 Unfällen mit Getöteten der Jahre 2002 bis 2004 zeigte, dass bei neun Prozent die Hauptunfallursache Alkohol war. Auf sogar 12 Prozent steigt der Anteil, wenn man auch jene Unfälle betrachtet, bei denen der Lenker alkoholisiert war, aber ein anderer Umstand den Unfall ausgelöst hat, der bei Nüchternheit des Fahrers vielleicht nie zu einem Unfall geführt hätte", weiß Dr. Othmar Thann, Direktor des KfV. Mit drei unterschiedlichen Motivanhängern auf den Schlossgold 6-er Trägern, die seit kurzem im Handel zu finden sind, wollen das KfV und Schlossgold zu einem verantwortungsvolleren Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr motivieren. Neben Stickern finden sich auf den Neckhängern Informationen, die falsche Mythen über die Wirkungsweise von Alkohol im Körper aufklären sollen.

Alkohol trübt die Sinne

Mit steigendem Alkoholkonsum steigt auch der Grad der Selbstüberschätzung. Reaktions- und Konzentrationsfehler treten ab 0,8 Promille zwei- bis dreimal häufiger auf, als im nüchternen Zustand. Die Risikobereitschaft des Alkolenkers erhöht sich gleichzeitig um 80 Prozent. Neben der gesellschaftlichen Akzeptanz von Alkohol am Steuer ist ein weiterer Hemmschuh das mangelnde Wissen über die Wirkungsweise von Alkohol im Körper.

Mythos 1: Die Abbaurate von Alkohol kann beschleunigt werden.

Nach wie vor glauben viele Österreicher, dass sie die Abbaurate von Alkohol beschleunigen können. Kaffeetrinken, fettes Essen, Schlaf etc. werden als Ausnüchterungshilfen angesehen. Doch egal welches "Hausmittel" auch angewandt wird, die Abbaurate des Körpers kann nicht beeinflusst werden. Pro Stunde werden 0,1 bis 0,15 Promille Alkohol abgebaut. Nicht mehr und nicht weniger. Ein besonders gefährlicher Trugschluss ist, dass nach der Nachtruhe der Alkoholpegel wieder auf Null gesunken ist. Auch wenn man sich wieder fit fühlt, kann noch eine Restalkoholisierung mit den damit verbundenen Leistungsbeeinträchtigungen vorliegen.

Mythos 2: Kräftige Menschen vertragen mehr als schwächere Personen

"Gewichtigen" Personen wird meist zugeschrieben, dass sie mehr vertragen als schlankere Menschen. Auch das kann ein Trugschluss sein, denn der Alkohol verteilt sich nur im Blut. Der Promillewert gibt an, wie viel Gramm Alkohol sich in 1.000 Gramm Blut im Körper befinden. Ausschlaggebend für den Promillewert ist daher die Blutmenge, über die sich der Alkohol verteilt. Was es jedoch zu bedenken gibt, ist, dass zwar der Promillewert berechnet werden kann, die Beeinträchtigung jedoch von vielen Faktoren abhängt, die sich ständig ändern. So haben Nikotin, Medikamente, körperliche Verfassung, seelische Verfassung oder Art und Menge der vor dem Alkoholkonsum verzehrten Speisen eine nicht berechenbare Auswirkung auf die Beeinträchtigung durch Alkohol. Es ist daher nicht sinnvoll, sich an eine Promillegrenze heran zu trinken.

Mythos 3: Der Promillewert kann beeinflusst werden

Aufbauend auf den beiden ersten Mythen wird vielfach angenommen, dass der Promillewert beeinflusst werden kann. Doch dieser hängt von mehreren zum größten Teil nicht-beeinflussbaren Faktoren ab: Von der Abbaugeschwindigkeit, von der Blutmenge auf die sich der konsumierte Alkohol verteilt sowie der konsumierten Alkoholmenge. Da die beiden ersten Faktoren wie bereits oben geschildert nicht beeinflusst werden können, hängt der Promillewert rein von der konsumierten Menge ab.

"Neben der Erhöhung der Verkehrsstrafen für und der stärkeren Überwachung von Alkoholdelikten, ist der Apell an die Eigenverantwortung ein wichtiges Element im Bemühen um mehr Sicherheit auf Österreichs Straßen", sagt Thann abschließend.

5. Blackbox für Kfz filmt Unfallhergang

Expertin bezweifelt Notwendigkeit des Systems

Der japanische Elektronikkonzern Sharp <http://www.sharp.de> hat kürzlich eine Blackbox vorgestellt, die nicht in Flugzeugen sondern in normalen Kraftfahrzeugen zum Einsatz kommen soll. Der Fahrtenschreiber kann bis zu sechs Stunden Videomaterial der Autofahrt aufzeichnen. Herzstück des Geräts ist ein CMOS-Sensor, wie er auch in Digitalkameras zum Einsatz kommt. Dieser Sensor ist mit 1,8 Lux sehr lichtempfindlich und filmt in einer Auflösung von zwei Megapixel bis zu 30 Bilder pro Sekunde. Er ist mit einer 180-Grad-Linse kombiniert, um das Fahrgeschehen über die gesamte Straßenbreite verfolgen zu können. Die Aufzeichnung erfolgt auf Flash-Speicher. Vorerst soll das Gerät nur auf dem japanischen Markt angeboten werden.

Das System soll vor allem dazu dienen, Unfallhergänge schneller zu rekonstruieren. "Hierzulande ist nur ein Prozent aller Unfälle strittig, da ist es fraglich, ob dieses System wirklich notwendig wäre", so die Juristin Ursula Zelenka vom Autofahrerclub ÖAMTC. Außerdem gibt sie zu bedenken, dass solche Black-Box-Ideen oft als Allheilmittel betrachtet werden, was sie in Wahrheit nicht sind. Das Gerät könne Unfälle nicht verhindern, sondern nur aufzeichnen, so die Expertin.

Zwar hat das Videosystem Vorteile gegenüber bisherigen Blackbox-Lösungen für Kraftfahrzeuge, die ohne Kamera auskamen und nur die Daten des Autos - Geschwindigkeit, Bremszeitpunkt, Zeit des Aufpralls und Ähnliches - protokollierten. Aus der Möglichkeit, das Geschehen im Straßenverkehr zu filmen ergeben sich jedoch wieder andere Probleme. "In Österreich wäre so eine Video-Blackbox anmeldepflichtig. Wenn die Kamera immer eingeschaltet ist, wäre das Videoüberwachung und somit problematisch", so Zelenka.

In Europa sind CMOS- und CCD-Bildsensoren in Autos ebenfalls in Verwendung, werden jedoch bislang nicht zur Protokollierung des Fahrgeschehens verwendet sondern dienen vor allem als Bildlieferanten für elektronische Einparkhilfen. Auch in aktiven Fahrassistenzsystemen werden Bildsensoren erprobt, hier sollen sie einer Software Bilder liefern, die bei Gefahr selbstständig ins Fahrgeschehen eingreift. Durch die eingangs bereits erwähnte hohe Lichtempfindlichkeit funktionieren solche Systeme auch bei schlechten Lichtverhältnissen. Der Schein des Mondes reicht in der Regel, damit klare Bilder geliefert werden.

6. Wellenentstehung bei Straßen entschüsselt

Gleiches Prinzip wie bei Schienen, Festplatten und Buckelpisten.

Waschbrett-förmige Wellen im Asphalt findet man vielerorts auf Landstraßen. Warum dieser Effekt eintritt, haben Physiker aus Kanada, Frankreich und England erstmals in einem Laborversuch entschüsselt. Nicht die Federung des Autos oder der Rollmechanismus der Reifen sind die Verursacher. Vielmehr führt dazu ein Phänomen, der als Steinhüpf-Mechanismus bekannt ist. Veröffentlicht wurde das Ergebnis in der Zeitschrift Physical Review E. Die Forscher wollen in Zukunft eine Radaufhängung entwickeln, die Straßenwellen ausgleichen kann.

Zur Untersuchung des Effekts ersetzten die Forscher Reifen und Federung durch eine einfache, geneigte und ungefederte Pflugschaufel, die man über trockenen Sand ziehen ließ. "Sobald der Pflug einen bestimmten Geschwindigkeitswert überschritten hatte, bildeten sich Wellen im Sand", sagt Stephen Morris, Studienleiter und Physiker an der Universität Toronto <http://www.utoronto.ca> Als Forscher diese kritische Geschwindigkeit genauer analysierten, zeigte sich die Parallele zu einem anderen Phänomen. "Mathematisch geht hier dasselbe vor wie bei einem Stein, den man über eine Wasseroberfläche schlittern lässt", so Morris. Ein auf dem Wasser hüpfender Stein muss ebenfalls eine bestimmte Geschwindigkeit überschreiten, um für das Abstoßen von der Wasseroberfläche ausreichend Kraft zu besitzen.

Allein die Fähigkeit der Sandoberfläche, sich an die Form zu "erinnern", ist anders als beim Steinhüpfen. "Bei späteren Durchgängen des Pflugs wird der Effekt dadurch verstärkt", so der kanadische Physiker. Das Phänomen dieser Wellenentstehung tritt übrigens nicht nur bei Straßen auf, sondern überall dort, wo seitliche Kräfte auf verformbare Oberflächen einwirken. Sandstrände erhalten ihre Waschbrett-Form durch Wind oder Wasser, Buckelpisten von den Schifahrern. Jedoch selbst bei stählernen Eisenbahnschienen oder bei Festplatten entstehen Unebenheiten, die auf dasselbe Prinzip zurückgehen.

7. Griechenland – 108 umweltfreundliche Müll-Fahrzeuge von Mercedes-Benz

Der Mercedes-Benz Econic NGT – das umweltfreundliche Spezialfahrzeug für Kommunal-, Sammel- und Verteilerverkehr – sorgt mit seinem emissionsarmen Antrieb für eine saubere und freundliche Innenstadt. Seit kurzem setzt auch die Stadt Athen auf den Econic mit Gasantrieb. Die griechische Hauptstadt orderte 108 Neufahrzeuge für die städtische Müllentsorgung.



Neben vorbildlichen Rußpartikelwerten mit einer Reduktion der Ruß- und Feinstaubpartikel von bis zu 90 Prozent punktet der Econic NGT vor allem auch bei der CO₂-Bilanz: 25 Prozent Einsparung bei Betrieb mit fossilem Erdgas, 100 Prozent Einsparung bei Betrieb mit regenerativem Biogas. Darüber hinaus werden auch die smogbildenden Schadstoffe wie z.B. NO_x signifikant reduziert. Der Econic mit Gasantrieb erfüllt somit die strenge Abgasregelung EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle), die deutlich strenger als die heutige Euro-5-Abgasnorm

ist. Auch im Hinblick auf Geräuschemissionen ist der Econic mit Gasantrieb Vorreiter. Erdgas verbrennt dank seiner hohen Oktanzahl wesentlich "weicher" als Benzin oder Diesel. Daher sind die Fahrzeuge leiser als ein herkömmlicher Benzin- oder Dieselantrieb. Der Erdgas Econic leistet einen konsequenten Beitrag zur Erreichung der Umweltziele.

Spezialfahrzeug für den Kommunaleinsatz

Als konsequent einsatz- und branchenorientiertes Spezialfahrzeug für den Kommunal-, Sammel- und Verteilerverkehr bringt der Mercedes-Benz Econic all die Eigenschaften auf die Straße, die kein herkömmlicher Lkw bietet. In der Entsorgungsbranche genauso, wie als Feuerwehr-, Tank- oder Transportfahrzeug im Verteilerverkehr. Überall hier werden der niedrige Einstieg durch eine weit öffnende, vollverglaste Beifahrer-Faltpür und der ebene Fahrerhausboden dank Niederflurkonzept mit Platz für bis zu drei Beifahrern geschätzt.

Das in Leichtbauweise gefertigte Aluminium-Space-Cage-Fahrerhaus bietet mit seiner niedrigen Brüstung hervorragende Front- und Rundumsicht sowie Stehhöhe für Fahrer und Beifahrer für einen belastungsarmen Ein- und Ausstieg. Der Mercedes-Benz Econic zeichnet sich durch vorbildliche Eigenschaften in der Umwelttechnologie, in der Ergonomie sowie im Handling und Komfort aus.

8. Volvo - Virtueller Beifahrer macht Lkw sicherer

In naher Zukunft wird es an Bord eines Lkw einen digitalen Co-Piloten geben. Einen virtuellen Schutzengel, der entlastet oder übernimmt, wenn der Fahrer die Kontrolle verliert.

"Wir bringen ganz einfach Augen am Lkw an" sagt Erika Jakobsson bei Volvo Trucks, einem der in der EU-Zukunftsinitiative für intelligente Fahrzeuge engagierten Unternehmen.

Wochenenden, Feiertage, Unfälle, schlechtes Wetter oder Straßenarbeiten – es gibt zahlreiche Ursachen Gründe für Staus, und alle haben eines gemeinsam: Wo es Staus gibt, besteht auch ein Unfallrisiko. Die Untersuchung „European Truck Accident Causation Study“ über die Ursachen von Lkw-Unfällen in Europa zeigt, dass 47 Prozent aller Lkw-Unfälle entweder in monotonen Situationen wie Staus passieren, also mit Fahrzeugen, die in die gleiche Richtung unterwegs sind, oder in anspruchsvollen Situationen wie Kreuzungen und Baustellen. Jetzt werden Technologien entwickelt, die unter anderem dafür sorgen sollen, dass Unfälle genau dieser Art verringert werden.

Das aktuelle EU-Projekt „HAVEit“ setzt ganz auf die intelligenten Fahrzeuge der Zukunft, die durch die Entwicklung ausgeklügelter Fahrerassistenzsysteme der nächsten Generation Leben und Umwelt schützen sollen. Für das Projekt „Highly Automated Vehicles for Intelligent Transport“ stehen 28

Millionen Euro zur Verfügung. Es soll eine Art virtuellen Beifahrer entwickeln, der sich an die Verkehrssituation und den Bedarf des Fahrers anpasst.

„Eine der Herausforderungen besteht darin, wie das Fahrzeug mit dem Fahrer kommunizieren kann, was für Displays, Sprachfunktionen und Ähnliches es haben soll. Wir haben ja alle unterschiedliche Temperamente, und das System muss lernen, wann der Fahrer irritiert oder ruhig ist“, meint HAVEIT-Projekt Koordinator Reiner Hoeger.

Die Fahrzeugindustrie baut und erforscht automatisierte Fahrzeuge schon seit längerem – und eine ganze Reihe Feinheiten befindet sich bereits in der Produktion – aber die Fahrzeuge der Zukunft sollen dem Fahrer helfen, indem sie ihn nicht nur unterstützen, sondern bei Bedarf bestimmte Aufgaben vollständig übernehmen.

Die Technik baut auf einer Anzahl von Sensoren an der Fahrzeugaußenseite auf, die auf die Umgebung reagieren und beispielsweise Spurmarkierungen und Straßenschilder lesen, oder die erkennen, wie die Straße und der Verkehr weiter vorn aussehen. Dies wird mit einem internen System kombiniert, das den Fahrer beobachtet und seinen Bedarf auswertet. Außerdem wird der Lkw so umgebaut, dass er elektronisch gesteuert werden kann. Dieselbe Technik soll das Fahrzeug auch verbrauchsärmer machen und dem Fahrer helfen, umweltfreundlicher zu fahren.

„Wir streben nicht an, den Fahrer überflüssig zu machen. Wir möchten, dass er immer eine Form der Kontrolle hat. Dies ermöglichen wir durch den ständigen Dialog zwischen Fahrer und System, wobei das Fahrzeug in Abhängigkeit von den Umständen mehr oder weniger automatisiert wird.“

An dem seit 2008 laufenden Projekt wirken insgesamt 20 Organisationen mit, vom Fahrzeughersteller bis zur Universität. Einen wichtigen Beitrag leistet Volvo Technology. Das Projekt soll 2011 die neue Technik in sieben Fahrzeugen demonstrieren, darunter drei schwere Volvo Fahrzeuge. Zwei Lkw durchlaufen momentan eine digitale Umrüstung bei Volvo Technology im schwedischen Göteborg. Bei dem einen Lkw liegt der Fokus stärker auf der Sicherheit, beim anderen auf der Umweltverträglichkeit. Beim Sicherheits-Lkw konzentriert sich die Entwicklung auf Systeme und Automationstechnik, um den Fahrer in Stausituationen zu unterstützen, in denen die Gefahr mangelnder Aufmerksamkeit besteht, da das Fahren mit niedrigen Geschwindigkeiten monoton ist.

„Der heute in Produktion befindliche Stauassistent für Lkw arbeitet bei Geschwindigkeiten von mindestens 30 km/h. Das ist immer noch relativ schnell. Wir arbeiten an einem Stauassistenten, der bis 0 km/h arbeitet. Außerdem soll der Lkw automatisch anhalten, wenn vorausfahrende Fahrzeuge dies tun, und dann wieder anfahren, ohne dass der Fahrer mit dem Fuß aufs Gas gehen muss“, erzählt Erika Jakobsson, Projektleiterin bei Volvo Technology.

Der zweite Teil des automatisierten Stauassistenten, an dem Frau Jakobsson und ihre Kollegen arbeiten, hat die Funktion, den Lkw in der richtigen Spur zu halten.

„Der heutige Spurassistent gibt ein akustisches Warnsignal aus, das den Fahrer auffordert, zu reagieren. Jetzt entwickeln wir einen vollständig automatisierten Prozess, durch den der Lkw immer genau in der Spur fährt, ohne dass der Fahrer eingreifen muss.“

Die Automation wird durch den Einbau von neun Sensoren am Sicherheits-Lkw erreicht: eine Straßen- und Objektkamera über der Windschutzscheibe, eine Kamera im Fahrerhaus, die den Zustand des Fahrers überwacht, zwei Kurzstrecken-Radargeräte (eines an jeder Seite des Lkw) und drei Laser. Außerdem werden eine so genannte V2V-Kommunikation und ein E-Horizont-System eingebaut.

E-Horizont ist ein Oberbegriff für mit Kartendatenbanken gekoppelte Systeme.

Mit Hilfe von GPS und detaillierten Karten soll der Lkw Informationen über Steigungen, Kurven und Kreuzungen weiter voraus auf der Straße erhalten und den Antriebsstrang und die Fahrweise darauf abstimmen, damit der Lkw so effizient und sparsam wie möglich fährt.

V2V (Vehicle to Vehicle = Fahrzeug zu Fahrzeug) ist ein ähnliches System, das stattdessen Informationen mit anderen Fahrzeugen in der Nähe austauscht. Wenn der Fahrer beispielsweise in einem Stau steht und ein Fahrzeug weiter vorn scharf bremst, erhält er sofort eine Warnung. In einem Stau bedeutet dies, dass der Fahrer die Information mehrere Sekunden im Voraus erhält, bevor er die Bremsleuchten des vorausfahrenden Fahrzeugs aufleuchten sieht.

„Wir bringen ganz einfach Augen am Lkw an“, sagt Erika Jakobsson.

Die Sensortechnik kommt auch bei dem zweiten für das Projekt entwickelten Lkw zum Einsatz. Der Umwelt-Lkw ist mit einem Hybridantrieb ausgestattet. Hier gilt es, den Einsatz von Verbrennungsmotor, Elektromotor und das Wechseln zwischen ihnen zu optimieren.

„Die Vorausinformationen von den Sensoren sind ein intelligenter Weg, den Hybridantriebsstrang mit seinen zwei Energiequellen zu steuern. Wir können auch den Fahrer in optimiertem Fahrverhalten schulen, das den Kraftstoffverbrauch senkt – eine Art eingebaute Fahrerausbildung“, meint Erika Jakobsson, die ein 16-köpfiges Team aus ganz Europa leitet.

Der Koordinator des Projekts, Reiner Hoeger, hofft, dass wir bald sicherere und kraftstoffeffizientere Fahrzeuge auf unseren Straßen haben werden. „Ein Teil der Technik wird hoffentlich 2012 in die Serienfertigung einfließen, aber wenn wir noch weiter nach in die Zukunft blicken, bis 2020, werden auch die ausgeklügelteren Funktionen darin einfließen.“
www.volvotrucks.at



Erika Jakobsson

9. TimoCom - kooperiert mit ZMPD

Gute Aussichten für polnische Transporteure: Der in Europa führende Fracht- und Laderaumbörsen-Betreiber TimoCom kooperiert ab sofort mit Polens größtem Transportverband ZMPD. So haben sich zwei Größen der Branche zusammengetan, von deren Bündnis die polnischen Verbandsmitglieder profitieren.

Neue Lösungstechnologien gewinnen im Logistik- und Transportmarkt zunehmend an Bedeutung. In der hart umkämpften Branche sind sie ein zentraler Wirtschaftsfaktor, denn sie sorgen besonders jetzt für die nötige Effizienz und Rentabilität. Europas marktführende Fracht- und Laderaumbörse TimoCom TRUCK & CARGO® ist eine solche Lösungstechnologie. Spediteure und Frachtführer aus ganz Europa lasten durch ihren Einsatz ihre Transportkapazitäten nicht nur schnell, sicher, sondern auch effizient aus. Diese wesentlichen Vorteile können sich jetzt die 4.500 Mitglieder des polnischen Verbands für internationalen Straßengüterverkehr, kurz ZMPD, vereinfacht zu Nutze machen! Der größte polnische Transportverband und TimoCom sind einen exklusiven Kooperationsvertrag eingegangen, der auf Langfristigkeit angelegt ist. Demnach ist TimoCom ab sofort nicht nur Hauptsponsor des ZMPD-Programms „Together to the future“, sondern bietet den Verbandsmitgliedern auch vergünstigte Konditionen beim Zugang zu ihrer Börse. So zahlen z.B. Verbandsmitglieder, die TimoCom-Kunde werden wollen, beim Zugang zu TimoCom TRUCK & CARGO keine reguläre Anschlussgebühr in Höhe von 150,00 Euro! Aber das ist nicht alles. Nicht nur die Anschlussgebühr entfällt, sondern auch der monatlich zu leistende Flatrate-Beitrag fällt geringer aus. Dies gilt für die ZMPD-Mitglieder, die ganz frische Neuzugänge bzw. Neukunden bei TimoCom sind oder zumindest bei Vertragsabschluss in den drei Monaten zuvor keine TimoCom-Kunden waren.

Verbandsmitglieder des ZMPD können durch den vergünstigten Zugang zur Börse und dem Einsatz dergleichen in ihren Dispositionsalltag somit nicht nur mehrfach sparen, sondern mit TimoCom auch auf einen zuverlässigen Partner zählen. Insgesamt stehen den Verbandsmitgliedern dann in der Börse bis zu 230.000 qualitativ hochwertige und aktuelle Fracht- und LKW- Angebote von 75.000 geprüften Nutzern in ganz Europa zur Verfügung! Starostka, General Director des ZMPD kommentiert den Abschluss der Kooperation wie folgt: „Als größter Transportverband Polens wollten wir mit einem großen in Europa international tätigen Frachtenbörsen-Betreiber kooperieren. Gesagt, getan. Jetzt können unsere Verbandsmitglieder in der TimoCom-Börse schnell und sicher auf einen riesigen Angebotspool zugreifen und im hart umkämpften Transportmarkt ihre Kapazitäten so noch besser und schneller auslasten. Das ist ein echter Wettbewerbsvorteil für unsere Mitglieder. Wir freuen uns daher,

mit so einem leistungsstarken und innovativen Partner wie TimoCom kooperieren zu können und sind sicher, damit die Servicequalität für unsere Mitglieder weiter zu erhöhen.“

Insgesamt versprechen sich beide Parteien durch diese Kooperation eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Allem voran sollen aber die Verbandsmitglieder profitieren. Sie können ihre Kapazitäten schneller optimal auslasten, im europäischen Transportgeschehen stärker mitmischen und so die aktuellen Herausforderungen nicht nur leichter meistern, sondern zum eigenen Wettbewerbsvorteil nutzen!

Weitere Informationen zu TimoCom und dem ZMPD findet man auch unter www.timocom.com bzw. <http://www.zmpd.pl>.

10. Reifenangebot der Woche



Marke: INFINITY
Dimension: 295 / 80 R 225
Typ: Infinity F865, Geschwindigkeitsindex 152 / 148 M, Vorderachse

Jetzt um 175,30 Euro per Stk.
(solange der Vorrat reicht)

Bestellmöglichkeiten und weitere Angebote finden Sie auf www.truck.at in der Rubrik Reifen oder telefonisch unter +43 3622/72 305

11. Böse Buben

Bei einer Verkehrskontrolle Anfang des Monats ging der Polizei in Ostösterreich ein besonderes Exemplar von "Schrott-LKW" ins Netz. Bei dem polnischen Fahrzeug funktionierte nur mehr eine Bremse, und beim Anblick der Reifen-Glatzen war es nur mehr zum Haarerufen. Der LKW befand sich in einem derart desolaten Zustand, dass umgehend die Nummerntafeln abgenommen wurden. Das schrottplatzreife Fahrzeug wurde abgeschleppt und ein Bußgeldbescheid über knapp 1.400,-- ausgestellt.

Sehr geehrter Abonnent,

wir freuen uns, dass Sie Zeit gefunden haben unseren Newsletter zu lesen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Woche!

Falls Sie uns Ihren Kommentar zu einem unserer Artikel oder ein generelles Feedback schicken möchten, bitten wir Sie unser Team zu kontaktieren. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung. info@truck.at oder 0043 (0)3622 72313

Alle in diesem Jahr verschickten Newsletter können Sie in unserem [Newsletterarchiv](#) nachlesen.

Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

Für den Inhalt verantwortlich: Onlineportal Truck.at | Altaussee 22 | A-8992 Altaussee.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, bitte eine Kurze Mail mit "Newsletter Storno" an info@truck.at senden.

© Copyright Truck.at – Die Vervielfältigung – in Auszügen oder im Gesamten bedarf einer schriftlichen Genehmigung