Miete all-inclusive.
www.manrental.eu
MAN | Financial Services

Transport
DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR
Nr. 5 | 10. März 2017 | 27. Jhg. | HUSS-VERLAG GmbH | www.transport.de B 11694 D

BFS
Die Truckvermieter
0180 411 8 411 ★ bfs.tv
Rent a MAN

Neues Gehirn für Mercedes-Lkw

VERNETZUNG Eine neue Blackbox, „Truck Data Center“ genannt, ersetzt bei Daimler Trucks die „Fleetboard“-Hardware und soll den Weg ebnen in eine vernetzte Zukunft. Erste Leitanwendung ist „Mercedes-Benz Uptime“, ein vorausschauender Reparaturservice, der Pannen vermeiden soll

FOTO: DAIMLER

Mercedes-Lkw werden ab sofort für die vernetzte Zukunft gerüstet

Seit 1. März wird das „Truck Data Center“ serienmäßig in alle „Mercedes-Benz Actros“ eingebaut und steht darüber hinaus für alle schweren Lkw der Stuttgarter Traditionsmarke zur Verfügung. Daimler bezeichnet die neue Hardware, die den bisherigen „Tii-Rec“-Bordcomputer des „Fleetboard“-Systems ersetzt, als Vernetzungsmodul. Das etwa DIN-A5 große Truck Data Center wird markenübergreifend bei Daimler Trucks verbaut, also auch in amerikanischen und asiatischen Lkw Einzug halten.

Sensoren und Vernetzung

Die bereits auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 vorgestellte Blackbox empfängt Daten von im Lkw befindlichen Sensoren und Kameras und wertet diese für unterschiedliche Anwendungen aus. Zudem ist es die Schnittstelle für sämtliche Vernetzungsdienste und damit zuständig für die Außenkommunikation des Lkw, die zukünftig immer wichtiger werden soll – Stichwort Digitales Testfeld Autobahn. Wie ein modernes Smartphone soll das Truck Data Center via Bluetooth, 3G-Signal oder GPS mit der Infrastruktur und mit anderen Fahrzeugen kommunizieren. Innerhalb von Sekunden werden die Daten interpretiert, kritische Zustände erkannt und konkrete Handlungsempfehlungen zur Verfügung gestellt. Es stellt somit das Gehirn der zukünftigen Mercedes-Lkw dar.

Die erste neue Anwendung, die mit Einbau der neuen Hardware möglich wird, ist „Mercedes-Benz Uptime“. Diese soll den Lkw, die Mercedes-Benz Werkstatt und das Transportunternehmen miteinander in Echtzeit vernetzen. Dabei überprüfen vollautomatische Diagnosen während der Fahrt fortlaufend den Status der Fahrzeugsysteme und sollen so ein frühzeitiges Erkennen von kritischen Zuständen ermöglichen. Das Ziel: Pannen und weitere ungeplante Reparaturen sollen vermieden werden.

Standzeiten planen

Ein weiterer Nebeneffekt ist, dass auch planmäßige Werkstattaufenthalte weiter optimiert werden, weil sich die Werkstatt durch die ihr damit zur Verfügung stehenden Daten besser auf das Fahrzeug vorbereiten kann. Uptime wird sowohl eigenständig als auch in Kombination mit allen weiteren Mercedes-Benz Serviceverträgen angeboten.

Und wie funktioniert Uptime genau? Droht akut der Ausfall eines Lkw, wird unverzüglich das Mercedes-Benz Customer Assistance Center (CAC) in Maastricht, Niederlande, informiert. Von dort erfolgt ein Anruf bei einem vom Kunden festgelegten Ansprechpartner im Unternehmen, der über den identifizierten Reparaturbedarf und die erforderliche Maßnahme zur Vermeidung des Liegenbleibens in Kenntnis gesetzt wird. Ist eine sofortige Reparatur notwendig, unterstützt das CAC bei der Organisation des Werkstatttermins, der optimal auf die Fahrzeugroute und den Transportauftrag des Kunden abgestimmt ist. Dabei klärt das CAC vorab die Verfügbarkeit der notwendigen Ressourcen in der Werkstatt, um die sofortige Fahrzeugreparatur zu ermöglichen. Laut Mercedes-Benz wurde Uptime vor dem jetzigen Marktstart in einem Pilotversuch über den Zeitraum von drei Jahren in 1.400 Lkw in 16 Flotten in Deutschland, Großbritannien, Österreich und Polen erprobt.

Außerdem ist das Truck Data Center Voraussetzung für einen weiteren Service, der ab 20. März zur Verfügung stehen soll: Die kostenlose App „FleetBoard Manager“. Sie stellt einen Einstieg in die Telematik und Konnektivität dar und liefert den Nutzern Informationen zu seiner Flotte, wie etwa Gesamtkilometerleistung der letzten sieben Tage, durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch oder Positionen der Lkw. *tpi*

Das Verbot ist unumgänglich

MÜNCHEN Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat Bayern dazu verpflichtet, schnellstmöglich für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in der Landeshauptstadt zu sorgen – Diesel-Bann eingeschlossen

In seinem am 1. März veröffentlichten Urteil hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof dem Freistaat aufgegeben, bis zum 1. Januar 2018 in drei Schritten ein zumindest teilweises Fahrverbot für Dieselfahrzeuge zu verhängen. Er muss dafür zunächst bis Ende Juni ein „vollständiges Verzeichnis aller Straßen(abschnitte) in München“ öffentlich machen, an denen der „Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid aktuell überschritten wird“. Bis 31. August ist das Land dann verpflichtet, einen Luftreinhalteplan zu verkünden, der Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge in München ausdrücklich beinhaltet. Das vollzugsfähige Konzept muss schließlich bis zum 31. Dezember vorliegen.

München ist damit nach Stuttgart – wir berichten darüber auf Seite 11 in dieser Ausgabe der Zeitung *Transport* – bereits die zweite deutsche Landeshauptstadt, der die Judikative ein Dieselverbot verordnet, weil die Legislative nicht gehandelt hat.

FOTO: J. REICHEL

München ist eine der verkehrsreichsten Städte Deutschlands. Bis 2018 muss zumindest teilweise ein Diesel-Verbot kommen

Darauf, dass zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickoxid ein „Einstieg in Fahrverbote für Dieselfahrzeuge unerlässlich erscheine“, hatte das Gericht bereits in seiner mündlichen Verhandlung am 16. Februar hingewiesen. Den zeitlichen Puffer für deren Umsetzung begründet es mit den rechtlichen Hürden, die davor stünden. Nun verpflichtete es den Freistaat Bayern zu den konkreten und zeitnahen Schritten – jeder einzelne davon ist mit Strafgeldern bewehrt.

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), die den Rechtsstreit mit dem Freistaat Bayern ausgefochten hatte, begrüßte erwartungsgemäß das Urteil, das mit den drei Terminen zur Vorlage eines umsetzbaren Konzeptes die bereits in der Vorinstanz ergangenen 10.000 Euro Zwangsgeldbetrag auf drei Einzelsummen aufteilt. „Unmissverständlich hat das Gericht die Notwendigkeit von zeitnahen Dieselfahrverboten sowie die Zwangsgeldandrohung der Vorinstanz bestätigt“, so Resch.

Ausnahmen möglich

Inwieweit am Ende die Logistikbranche von dem Dieselverbot betroffen sein wird, bleibt noch offen. Ausnahmeregelungen wären immerhin möglich. Die DUH jedenfalls geht davon aus, dass die Fahrverbote für alle Diesel-Pkw, also auch für Euro 6, gelten werden. Aktuelle Messungen im Rahmen des Emissionskontrollinstituts der DUH hätten Überschreitungen der Grenzwerte insbesondere im Winterhalbjahr von durchschnittlich 700 bis 800 Prozent gezeigt. *ha*

Themen in dieser Ausgabe

Seehäfen
Die Umschlagzahlen in Niedersachsen sinken, der Betreiber ist dennoch zufrieden. Seite 4

Management
Mit den richtigen Anreizen steigt die Mitarbeitermotivation – und auch der Gewinn. Seite 8

Anzeige
www.cargobull.com
Europa.Netz.
1.200 auditierte Service-Partner.
SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

Elektromobilität
In Steyr gibt MAN den Startschuss für erste Tests mit einer Elektroversion der „TGM“-Baureihe. Seite 10

Transportertest
Der Ford „Custom“ mit brandneuem Motor und Assistenzsystemen zeigt gute Leistung bei durchschnittlichem Verbrauch. Seite 12

Transport TEST

Scania G 320 Hybrid
Scanias erster Elektro-Hybrid-Lkw kostet deutlich mehr, verbraucht dafür viel weniger. Seite 13

Interview
MAN-Manager Jan Eike Witt über Servicequalität und darüber, was der neue „TGE“-Transporter für MAN-Werkstätten bedeutet. Seite 18

LogiMAT
In diesem Jahr in Stuttgart: Intralogistik und noch viel mehr. Seite 19

Anzeige
Langendorf
high tech on wheels
Mehr Individualität?
langendorf.de/individuell

Hier bitte Adress-Etikett einkleben!

GREIWING TRUCKS & TRAILERS
Eine Marke der Rudolf Greiwing-Gruppe
Service muss gelebt werden.
www.greiwing.com
Freecall: 0800 - 01 00010