

Dank ZF-Technologie können Nutzfahrzeuge sehen, denken und handeln. Beim Platooning ist ein Zusammenspiel von Sensorik, Steuerungssoftware und Aktuatorik unabdingbar. ZF beteiligt sich an Erprobungsprogrammen fürs Platooning in Europa – gemeinsam mit Lkw-Herstellern. Der Konzern engagiert sich in der EU-Initiative ENSEMBLE für die Einführung von Multi-Brand-Platooning bis 2021. Es müssen Lkw mehrerer Hersteller zu einem Konvoi zusammengefasst werden, wofür die Standards für die Vernetzung wichtig sind. Die entscheidende Technologie hat ZF in seinem Portfolio: Kamera- und Radarsensorik, die zentrale Rechen- und Steuereinheit ZF ProAI und systemfähige elektrohydraulische Nutzfahrzeuglenkungen sowie Getriebesysteme. Beim Platooning werden zwei oder mehrere Lkw zu einem eng aufeinander fahrenden Konvoi gekoppelt, wodurch der Luftwiderstand für die nachfolgenden Fahrzeuge sinkt. Das könnte zu einer Kraftstoffeinsparung von bis zu 20 Prozent führen.

Multi-Brand-Platooning

Beim Multi-Brand-Platooning fahren mehrere Lkw-Marken im Konvoi. ZF testet die Praxistauglichkeit des Platooning. Im Rahmen der EU-Initiative ENSEMBLE erprobt ZF die nötigen Standards, die Multi-Brand-Platooning ermöglichen. Diese Konvois, bei denen Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller hintereinander her fahren, werden wohl den häufigsten Anwendungsfall darstellen. Das Bundeswirtschaftsministerium fördert noch ein weiteres Projekt: aFAS. ZF beteiligt sich an diesem Projekt an der Umsetzung des Platooning bei der Absicherung von Wanderbaustellen auf Autobahnen. Die Platooning-Lösung für Baustellenfahrzeuge des Projektes erhielt den „Truck Innovation Award“ für 2019 im Rahmen des „International Truck of the Year“ Award. Durch die Vernetzung der Fahrzeuge müssen die Reaktionszeiten der Fahrer nicht berücksichtigt werden – das ermöglicht die geringen Abstände beim Platooning. Die Fahrzeuge sind in der Lage, nahezu analog zum Führungs-Lkw zu bremsen und zu lenken. Da die Folge-Trucks mit Sensorinformationen und autonomen Fahrfunktionen ausgestattet sind, fahren sie nicht „blind“ hinterher, sondern können selbstständig die Spur halten – auch wenn das Führungsfahrzeug die Fahrbahnmarkierung unbeabsichtigt überfährt.

Quelle: [amz](#) | Bild: [ZF](#)