



## **Ganz dicht dran: ZF-Technik für Lkw-Platooning**

- **Seriennahe Technologie von ZF aus einer Hand: Sensorset, Zentralcomputer ZF ProAI, systemfähige elektrohydraulische Lenkung ReAX, Getriebesystem TraXon**
- **Gemeinsam mit Kunden beteiligt sich ZF am europäischen markenübergreifendem Lkw-Platooning Projekt ENSEMBLE**
- **aFAS-Projekt mit ZF-Beteiligung: Platooning-Lösung für Baustellenfahrzeuge gewinnt erstmals den „Truck Innovation Award“**

**Hannover/Friedrichshafen. ZF-Technologie lässt Nutzfahrzeuge sehen, denken und handeln. Dieses Zusammenspiel von Sensorik, Steuerungssoftware und Aktuatorik ist besonders gefragt, wenn es um das Platooning geht. Gemeinsam mit Lkw-Herstellern beteiligt sich ZF an Erprobungsprogrammen, die sich mit dem Platooning in Europa beschäftigen. So engagiert sich der Konzern in der EU-Initiative ENSEMBLE, die auf die Einführung von Multi-Brand-Platooning bis 2021 zielt. Weil dabei Lkw mehrerer Hersteller zu einem Konvoi zusammengefügt werden, sind Standards für die Vernetzung wichtig. Die für Platooning-Funktionen notwendige Technologie hält ZF in seinem aktuellen Portfolio vor: Es reicht von Kamera- und Radarsensorik über die zentrale Rechen- und Steuereinheit ZF ProAI bis zu systemfähigen elektrohydraulischen Nutzfahrzeuglenkungen sowie Getriebesystemen.**

„Fahrfunktionen wie das Platooning basieren wesentlich auf innovativer ZF-Technologie“, so Fredrik Staedtler, Leiter der ZF-Division Nutzfahrzeugtechnik. „Wir unterstützen heute schon Lkw-Hersteller bei der Vernetzung, die sich positiv auf die Transporteffizienz wie auch auf die Total Cost of Ownership auswirkt.“

Weil beim Platooning zwei oder mehrere Lkw zu einem eng aufeinander fahrenden Konvoi gekoppelt werden, sinkt der Luftwiderstand für die nachfolgenden Fahrzeuge. Dies wiederum könnte zu Kraftstoffeinsparungen von bis zu 20 Prozent führen.



**PRESSE-INFORMATION**  
**PRESS RELEASE**

Seite 2/4, 25.09.2018

**Mehrere Lkw-Marken im Konvoi: Multi-Brand-Platooning**

Die geringen Abstände beim Platooning sind möglich, weil durch die Vernetzung der Fahrzeuge Reaktionszeiten der Fahrer nicht berücksichtigt werden müssen. Die Fahrzeuge sind dafür ausgelegt, nahezu in Echtzeit analog zum Führungs-Lkw zu bremsen und zu lenken. Die Folge-Trucks fahren allerdings nicht „blind“ hinterher. Dank Sensorinformationen und autonomer Fahrfunktionen können sie die Spur auch dann halten, wenn das Führungsfahrzeug die Fahrbahnmarkierung unbeabsichtigt überfährt.

In mehreren Projekten testet ZF die Praxistauglichkeit des Platooning: Bei der EU-Initiative **ENSEMBLE** erprobt der Konzern die notwendigen Standards, um Multi-Brand-Platooning zu ermöglichen, also Konvois, die aus Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller bestehen. Solche gemischten Konvois werden den wohl häufigsten Anwendungsfall darstellen. In einem weiteren, vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten Projekt **aFAS** beteiligte sich ZF an der Umsetzung von Platooning bei sogenannten Absicherungsfahrzeugen von Wanderbaustellen auf Autobahnen. Das Projekt erhielt vor einigen Tagen den erstmals verliehenen „Truck Innovation Award“ für 2019 im Rahmen des „International Truck of the Year“ Award. ZF testet Platooning aktuell im europäischen Raum und wird dies in den kommenden Jahren auch in Nord-Amerika weiter vorantreiben.

Bildunterschriften:

- 1.) a.) Lkw können unabhängig voneinander fahren oder sich – bei identischen Fahrstrecken – zum Platooning-Konvoi vernetzen:
- b.) Sind die Fahrzeuge als Platooning-Konvoi unterwegs, können die Abstände deutlich verringert werden auf bis zu 8 Meter, da die Reaktionszeiten wegfallen. Die Folgefahrzeuge lenken und bremsen in Echtzeit analog zum Führungsfahrzeug.
- c.) Durch den engen Abstand sinkt der Luftwiderstand der nachfolgenden Fahrzeuge, daher können sie beim Platooning bis zu 20 Prozent Kraftstoff einsparen.



**PRESSE-INFORMATION**  
**PRESS RELEASE**

Seite 3/4, 25.09.2018

2.) Die für das Platooning wesentliche Technologien hält ZF in seinem Portfolio an Serienprodukten bereits vor: Kameras erkennen die Fahrspur sowie Objekte, die sich auf der Strecke befinden, Radarsensoren überwachen die Abstände. Die Datenfusion und Analyse übernimmt die zentrale Recheneinheit, die ZF ProAI. Sie gibt ihre Fahrbefehle an die Aktuatorik weiter, allen voran die systemfähige und elektrohydraulische ZF-Lenkung ReAX.

Bilder: ZF

Pressekontakt:

**Frank Discher**, Technologie- und Produktkommunikation,  
Tel.: +49 7541 77-96770, E-Mail: [frank.discher@zf.com](mailto:frank.discher@zf.com)

**Robert Buchmeier**, Leiter Technologie- und Produktkommunikation,  
Heritage Communications,  
Tel: +49 7541 77-2488, E-Mail: [robert.buchmeier@zf.com](mailto:robert.buchmeier@zf.com)

**ZF Friedrichshafen AG**

ZF ist ein weltweit führender Technologiekonzern in der Antriebs- und Fahrwerktechnik sowie der aktiven und passiven Sicherheitstechnik. Er ist mit 146.000 Mitarbeitern an rund 230 Standorten in nahezu 40 Ländern vertreten. Im Jahr 2017 hat ZF einen Umsatz von 36,4 Milliarden Euro erzielt. ZF zählt zu den weltweit größten Automobilzulieferern.

ZF lässt Fahrzeuge sehen, denken und handeln. Das Unternehmen wendet jährlich mehr als sechs Prozent des Umsatzes für Forschung und Entwicklung auf, vor allem für effiziente und elektrische Antriebe und eine Welt ohne Unfälle. Mit seinem umfangreichen Portfolio verbessert ZF Mobilität und Dienstleistungen nicht nur für Pkw, sondern auch für Nutzfahrzeuge und Industrietechnik-Anwendungen.

Weitere Presseinformationen sowie Bildmaterial finden Sie unter: [www.zf.com](http://www.zf.com)