

Special: LKW-Navigation

Wegweiser für Brummis

Herkömmliche Navigationssysteme besitzen meist einen LKW-Modus. Doch ist er aktiviert, lotst das Navi dennoch durch enge Innenstädte und sogar durch gesperrte Straßen. Nur die errechnete Fahrtdauer verlängert sich. Für Brummi-Fahrer ist das nicht wirklich hilfreich. Umso größer ist das Interesse an speziellen LKW-Navis.

● Immer häufiger gibt es Zwischenfälle auf den Straßen, weil Autofahrer mehr oder weniger blind ihrem Navigationssystem vertraut haben. Landet ein PKW-Fahrer auf diese Weise auf einem Feldweg, ist das ärgerlich. Wird jedoch ein LKW auf zu enge Straßen, vor eine niedrige Brücke oder in eine Umweltzone gelotst, kann das schwerwiegende Folgen haben. Oft staut sich der Verkehr, weil ein Wenden nicht möglich ist und der LKW in ohnehin engen Innenstädten rückwärts fahren muss. Als Problemzonen haben sich neben niedrigen Brücken beispielsweise auch enge Tunnel oder Kreisverkehre herausgestellt. Herkömmliche Navis verfügen aber nicht über die notwendigen Informationen, um so ein Missgeschick zu vermeiden. Inzwischen gibt es allerdings Kartenmaterial von Tele-Atlas und Navteq, das die entsprechenden Hinweise auf Beschränkungen hinsichtlich Höhe, Breite und Gewicht von Fahrzeugen ebenso enthält wie die zulässige Achslast oder auch das Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung. Und nun kommen auch mehr und mehr Navigationssysteme auf den Markt, die dieses Kartenmaterial entsprechend auswerten können. Dazu ist eine spezielle Software notwendig. Um bei der Routenplanung zu vermeiden, dass der 3 Meter hohe LKW plötzlich vor einer 2,8 Meter hohen Brücke steht, muss ein entsprechend ausgestattetes LKW-Navi natürlich in der Lage sein, die spezifischen Informationen des Fahrzeugs zu speichern. Dazu gehören die Länge, Breite und Höhe sowie das Gewicht, die



zulässige Achslast sowie die Anzahl der Achsen. Einige Geräten ermöglichen auch die Angabe, ob es sich um einen Gefahrguttransport handelt, für den viele Strecken gesperrt sind. Auf Grundlage dieser Informationen sind die LKW-Navis in der Lage, Routen zu berechnen, die für den jeweiligen LKW nutzbar sind. Je nach verwendetem System sind auch während der Fahrt auf dem Display Symbole zu sehen, die auf Straßen hinweisen, die von LKWs nicht befahren werden dürfen oder die eine Gewichtsbeschränkung aufweisen. Auch auf Brücken mit limitierter Höhe wird mit Symbolen hingewiesen. So wird der Fahrer auch dann umgehend informiert, sobald er die vorgegebene Route einmal verlässt.

Keine spezifische Hardware

Von außen unterscheiden sich die LKW-Navis nicht von ihren herkömmlichen Konkurrenten. Warum auch? Letztlich machen die Software und das Kartenmaterial den Unterschied. Hinsichtlich der Hardware sind die Voraussetzungen identisch: Ein GPS-Empfänger ist ebenso erforderlich wie ein möglichst schneller Prozessor. Die Größe des Displays spielt allerdings im LKW eine größere Rolle als im PKW. Schließlich ist ein Brummi deutlich größer als ein PKW. Ist das Navi an der Windschutzscheibe befestigt, ist es recht weit vom Fahrer entfernt. Das erschwert einerseits die Bedienung - doch sie sollte ohnehin nicht während der Fahrt erfolgen. Allerdings ist andererseits auch die Ablesbarkeit problematisch, wenn Fahrer und Navi zu weit voneinander entfernt sind. Daher ist ein größeres Display durchaus empfehlenswert. Auf den folgenden Seiten testen wir zwei neue Geräte sehr ausführlich - das »A-rival Professional Line« und das »Snooper Sirius S2000 Proline Truckmate«. Zudem stellen wir Ihnen nochmals das »Navtrip 3.4« von Navkon vor, das wir bereits in der vorigen Ausgabe einem ausführlichen Test unterzogen haben. Leider nicht erreicht hat uns zum Redaktionsschluss das »Gamba Truck«, das sich als interessante Neuheit ankündigt. Dennoch zeigt dieser Überblick, dass es bislang keine Stand-alone-Lösung für LKWs von jenen Herstellern gibt, die sich im PKW-Markt fest etabliert haben. Zwar hat TomTom eine entsprechende Software im Angebot, vermarktet sie aber nur im Rahmen von Flottenmanagements. Ob es von dieser Seite, oder von Becker, Garmin, Falk & Co. auch schon bald LKW-Navis zum Nachrüsten gibt, bleibt abzuwarten. In jedem Fall bleiben wir an diesem Thema »dran«.

(Olaf Winkler)

LKW-Navigation

Einleitung	Seite 30
Kurztest: Navkon Navtrip 3.4	Seite 31
Vorstellung: Gamba Truck	Seite 31
Test: A-rival Professional Line	Seite 32
Test: Snooper Sirius S2000 Proline Truckmate	Seite 32



Gute LKW-Navis kennen auch abseits von Autobahnen LKW-Beschränkungen und Tempolimits und zeigen sie auf der Karte an

Navkon Navtrip 3.4

Auf dem richtigen Weg

Bereits in der vorigen Ausgabe haben wir das Navtrip von Navkon ausführlich getestet. Es überzeugte mit seinen kompakten Abmessungen, gab aber auch Anlass zur Kritik.

● Grundsätzlich dürfte das »Navtrip 3.4« zu Recht das Interesse aller Brummi-Fahrer auf sich lenken. Immerhin ist es mit dem Kartenmaterial des Gerätes und den Voreinstellungen zu Größe und Gewicht des LKWs möglich, nicht sinnvolle oder verbotene Fahrstrecken zu umgehen. Das Truckrouting funktionierte während unseres Tests bei all unseren Stichproben bestens. So wurden Engstellen oder zu niedrige Brücken ebenso sicher umfahren wie Straßen, die für Schwerverkehr gesperrt sind. Soft- und Hardware weisen jedoch ärgerliche Schwächen auf. Das beginnt bei den Blendeffekten durch das Silbermetallic-Gehäuse, setzt sich bei den extrem langen GPS-Fix-Zeiten fort und geht mit der kleinen Darstellung von Schaltflächen wei-



Während der Trucknavigation zeigt das Navtrip enge Straßen und niedrige Brückenhöhen an

ter. Da auch die weiteren virtuellen Tasten recht klein sind, empfiehlt sich die Nutzung eines Zeigestiftes. Er gehört allerdings nicht zum Lieferumfang und lässt sich auch nicht am Gerät verstauen. Während der Fahrt arbeitet das Navtrip mit einer grundsätzlich sinnvollen Bildschirm- aufteilung. Links sind Informationen zur restli-

chen Fahrzeit sowie der Richtungspfeil für die nächste Fahraktion zu sehen, rechts die Karte. Ein Antippen der Karte führt zu einem Menü, aus dem heraus sich die Vorgaben zur Darstellung ändern lassen. So ist ein Wechsel zwischen Tag- und Nachtmodus sowie 2D- und 3D-Darstellung möglich. Das hört sich prinzipiell gut an, überzeugt im Fahralltag aber nicht. Denn die Informationen an der linken Seite sind viel zu klein und können während der Fahrt kaum erfasst werden. Das gilt umso mehr in einem LKW, in dem das Navi recht weit entfernt vom Fahrer positioniert ist. Die Kartendarstellung ist extrem ruckelig und erinnert an Nachrüst-Navis der ersten Generation. Navkon bietet sein Gerät in drei verschiedenen Varianten an. Mit Kartenmaterial für Deutschland kostet es 534 Euro. Mit zusätzlichen elektronischen Karten für Österreich und die Schweiz ist es für knapp 894 Euro zu haben. Und in der in der vorigen Ausgabe getesteten Variante mit Europakarten kostet das Gerät immerhin stolze 772 Euro.

Fazit

Das Gerät zeigt, dass es die LKW-Navigation beherrscht. Nun müssen Soft- und Hardware nur noch im Jahr 2009 ankommen, dann können wir das Navkon-Gerät auch empfehlen.

(Olaf Winkler)

Gamba Truck

Neuling im Kommen

Auf der CeBIT sorgte das Gamba Truck bereits für Furore. Der Neuling soll schon bald erhältlich sein und LKW-Fahrer überzeugen.

● Ein besonders kompaktes Gehäuse, das nur knappe 13 Millimeter dick ist, und ein geringes Gewicht von 157 Gramm machen das neue »Gamba Truck« zum leicht zu transportierenden Vielzweck-Navi, das auch Fußgänger problemlos mitnehmen können.

Das Kartenmaterial indes hilft beim Navigieren von LKWs über problematische Strecken. Auch hier lassen sich Daten wie die Länge, Breite und Höhe des Fahrzeugs, aber auch das Gewicht sowie die Anzahl der Achsen vorgeben. Zusätzlich lässt sich auch angeben, ob es sich um einen Gefahrguttransport handelt. So ist ein Umfahren beispielsweise von Tunnels oder Wasserschutzgebieten möglich, die für entsprechende Fahrzeuge gesperrt sind. Eine weitere Besonderheit ist die Unterschei-



dung zwischen Sattel- und Gliederzug. Dieser Parameter kann insbesondere in engen Ortskernen oder Kurven entscheidend sein. Zusätzlich zu den für LKWs relevanten Straßendaten hat das Gamba Truck auch Informationen zu speziellen Tankstellen, Rasthöfen und Truckstops gespeichert.

Bei der Software handelt es sich um eine Eigen-

entwicklung. Das Kartenmaterial bezieht der Hersteller von Navteq. Es kennt in Mitteleuropa nicht nur Streckenbesonderheiten auf Autobahnen, Bundes- und Hauptstraßen, sondern insbesondere auch in Ortszentren. »Dort sind die meisten Beschränkungen für LKW«, weiß Arndt Kemper, der Geschäftsführer von Kemper

Technology, dem Entwickler des Gamba Truck.

Das Gerät soll in drei Varianten in den nächsten Wochen in den Handel kommen. Eine testfähige Version erreichte uns vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe leider noch nicht. Insbesondere das »Gamba 5000 Truck« verspricht Bestleistungen. Als erstes Navi ist es nämlich mit dem »Atlas IV«-Prozessor von Sirf ausgestattet, der mit 500 MHz arbeitet.

Fazit

Mit dem Gamba Truck kündigt sich eine interessante Neuheit an, die einige Besonderheiten zu bieten hat, die der Konkurrenz fehlen. Ob das fertige Produkt hält, was die Ankündigungen versprechen, wird unser ausführlicher Test zeigen, den wir für die nächste Ausgabe planen.

(Olaf Winkler)