



Die Startseite des GPSauge IN 1 V.2

GPSauge

Alles im Blick

Beim Thema Telematik schrecken viele Holzspediteure immer noch zurück. Das klingt nach komplizierter Technik und nach Überwachungsstaat. Manche Dinge sind aber ohnehin schon vorgeschrieben. Andere Aspekte kann man gut zu seinem Vorteil nutzen. Ein Selbstversuch.

Natürlich kann man seinen Fahrer anrufen und fragen, wo er gerade unterwegs ist und ob seine Restlenkzeit noch ausreicht für eine kurzfristige Tourenänderung. Oft genug wird man ihn nicht erreichen, weil er gerade auf dem Kran sitzt und lädt, oder im Funkloch steckt. Das ist nur eine von unzähligen Situationen, wo ein Telematikgerät im Lkw auch schon bei wenigen Mitarbeitern vorteilhaft sein kann. Der Gesetzgeber verlangt mittlerweile, dass man die Tachodaten sämtlicher Fahrzeuge im Büro archiviert. Das geschieht zweckmäßigerweise über eine Fernabfrage, wenn

man nicht ständig mit einem USB-Stick hantieren will. Natürlich gibt es dafür von jedem Lkw-Hersteller eigene Lösungen. Diese kommunizieren allerdings nur eingeschränkt mit anderen Fabrikaten. Spätestens, wenn man einen Fuhrauftrag mitsamt Koordinaten direkt an den Lkw senden möchte, trennt sich die Spreu vom Weizen: Kein einzige OEM-Flottenmanagementsystem verfügt über Waldwegedaten.

Auch für den Wald

Jetzt kommt das GPSauge IN 1 V.2 ins Spiel. Es ist das einzige Telematikgerät auf dem Markt, das über eine vollwertige

NavLog-Navigation verfügt und einen aktiv bis zum Polter im Wald lotsen kann. Es wurde entwickelt von der GPSoverIP GmbH in Schweinfurt. Auch die Hardware kommt nicht aus Taiwan, sondern ist made in Unterfranken, was heute schon eine Seltenheit darstellt. Aufgebaut nach dem Militärstandard IP64 ist der Apparat gerüstet für den Einsatz in einem Holz-Lkw. Er verfügt über einen hochpräzisen 72-Kanal-GNSS-Sensor, der sogar die chinesischen Beidou-Satelliten zur Positionsbestimmung nutzen kann. Trotzdem empfiehlt sich bei der Abschattung im Wald eine kleine externe Antenne auf dem Führerhaus.

bei Kurznachrichten, ähnlich einer SMS, die man direkt austauschen kann, geht über die Aktualisierung des Auftragsstatus („Noch 23 Abschnitte liegen.“) bis hin zur Erfassung des Lieferscheins mit der Kamera des Smartphones, der dann via Bluetooth ins Gerät und von dort ins Büro gespielt wird, ohne das Datenvolumen des Mitarbeiters zu belasten. Optional kann man sogar direkt über das Gerät telefonieren. Der eingebaute Lautsprecher tönt kräftig und klar.

Funktionsfülle

Insgesamt 30 Kabel kann man in die Bordelektronik einschleifen. Da kommt eine Fülle von möglichen Funktionen zusammen. Fast schon selbstverständlich sind die Informationen über Tankstopps, Bremsvorgänge oder Spritverbrauch. Auch eine Reifendruckkontrolle kann angesteuert werden. Dank Videoeingang lässt sich das Gerät als Monitor für eine Rückfahrkamera nutzen. Bei den Daten aus den Motorsteuergeräten schotten sich die Fahrzeughersteller leider oft ziemlich ab: Einen drohenden Turboschaden wird man nur mit einer fahrzeugspezifischen Anlage angezeigt bekommen.

Telemetrie

Auch über das Für und Wider von Telemetriedaten ist schon vielfach gestritten worden. Das elektronische Fahrtenbuch ist jedoch für viele mittlerweile selbstverständlich geworden. Kommt man in den Verdacht des Holzdiebstahls hilft sehr schnell der Telematikbeweis, wenn man belegen kann, wo das Fahrzeug in der fraglichen Zeit war und ob eine Kranbewegung stattgefunden hat. Auf diese Art soll der eine

oder andere Spediteur sogar schon seinen eigenen Mitarbeitern auf die Schliche gekommen sein.

Kleine Schwächen

Im Testbetrieb zeigte das GPSauge nur kleine Schwächen und diese hängen überwiegend mit der Navigation zusammen: Dass man die NavLog-Karten an mancher Stelle noch präzisieren müsste, ist bekannt. Ein Aktualisierungsturnus von einem Jahr ist eben ein langer Zeitraum. Für den grenzüberschreitenden Verkehr eignet sich die Version auf der Basis von Logiball-NavLog leider auch nicht, weil die gesamten Karteninformationen nur auf Deutschland begrenzt sind. Optional kann man sich parallel die Standard-Lkw-Navigation installieren lassen. Wer häufiger auf staugefährdeten Strecken unterwegs ist, wünscht sich möglicherweise bald einen moderneren Verkehrsinformationsdienst als das TMCpro-System im GPSauge.

Die Kosten

Telematikdienste kosten Geld, schließlich stecken dahinter große Webportale und die Datenbanken müssen entsprechend sicher sein. Dazu kommen Kosten für den Datenaustausch über das Mobilfunknetz. Das GPSauge IN 1 V.2 kostet netto 1490 €. Beim Kauf über ICELT – Verein zur Optimierung der Holzlogistik – reduziert sich der Preis auf 1090 €. Dazu kommt in beiden Fällen eine monatliche Nutzungsgebühr von 29,90 €. Alternativ gibt es die Möglichkeit des Mietkaufs zu 59,90 € für 48 Monate. Dazu kommen jeweils die Kosten für die Logiball-Karte.

Heinrich Höllert

Der Test wurde durchgeführt mit freundlicher Unterstützung des ICELT e.V.