

DVZ 15.04.16
FLOTTENMANAGEMENT



Jeder der 80 Fahrer der Obermann-Kernmannschaft kann auf die Hilfe des virtuellen Beifahrers zählen - und das schlägt sich positiv im Dieserverbrauch nieder.



Eco-Coaching im Zeitalter 4.0

So bewährt sich bei der Spedition Obermann der virtuelle Fahrtrainer an Bord



Von Hans-Jürgen Wildhage, Fachjournalist

Die Digitalisierung der Transportprozesse hat auch die Fahrerausbildung erreicht: Mit dem Trainingsmodul Connected Co-Driver hat die MAN-ProfiDrive-Tochter einen elektronischen Beifahrer konzipiert, der dem LKW-Fahrer telematikgestützt zur Seite steht. Zugegeben, das 2014 vorgestellte System ist keineswegs ein Alleinstellungsmerkmal von MAN. Auch andere LKW-Hersteller - ganz zu schweigen von diversen Telematik-Anbietern - haben solche und ähnliche Lösungen an Bord. Ziel ist es bei allen Ansätzen, den Fahrer permanent dabei zu unterstützen, seinen LKW optimal zu bewegen. Doch wie bewährt sich die digitale Technik in der Praxis? Ein Blick hinter die Kulissen des Spediti-

ons- und Transportunternehmens Obermann mit Sitz in Osterode/Harz gibt Aufschluss.

Gute Basis für den Komplettanstieg

Die mittelständische Spedition bringt die idealen Voraussetzungen mit, um die Wirkung des elektronischen Beifahrermoduls zu testen: Das Familienunternehmen unterhält eine reine MAN-Flotte mit 80 ziehenden Einheiten, die von einer knapp 80-köpfigen Kernmannschaft bewegt werden. Heiko Andreas Helmke, neben dem geschäftsführenden Gesellschafter Lars Obermann Geschäftsführer des Transportunternehmens, hat bereits vor einigen Jahren das MAN-Telematics-Angebot komplett freischalten lassen, um die Kosten des Fuhrparks effektiv im Blick behalten zu können. Ein aus seiner Sicht wichtiger Faktor ist dabei auch die integrierbare Fahrerfortbildung.

Die Einführung des digitalen On-Board-Trainers zur IAA 2014 fiel bei Helmke auf fruchtbaren Boden. Ihn störte bei dem normalen Fortbil-

dungsmodul zum wirtschaftlichen LKW-Fahren der zu theoretische Ansatz: „Da lässt man alle am Samstag antreten und mit dem Fahrschulwagen zweimal 20 Minuten mit Vorher-nachher-Effekt um den Block fahren. Auf diese Art lassen sich nur geringe und kaum nachhaltige Verbrauchsreduzierungen bei den Fahrern erzielen.“ Allerdings begegnete der Obermann-Geschäftsführer auch dem neuen Connected-Co-Driver-Konzept mit einer gesunden kritischen Grundhaltung: Das System habe nur Zukunft, wenn sich der Nutzen spürbar im Verbrauch bemerkbar mache; nur in die Schonung des Equipments zu investieren reiche ihm nicht. „Da hätte nur MAN als Leasinggeber in erster Linie etwas davon. Schließlich laufen die Trucks über vier Jahre mit Full-Service-Paket bei uns, dann kommen wieder neue. Wir wollen also den Effekt auf den Verbrauch sehen - durch reduzierte Dieseldkosten.“ Außerdem wolle man die Absenkung des Verbrauchs im Rahmen einer Werbemaßnahme

rüberbringen - Obermann tut was gegen den CO₂-Ausstoß.

Eigentlich wurde bei Obermann schon immer auf die Verbrauchswerte geachtet und vor knapp zwei Jahren sogar ein Prämienprogramm eingeführt. Darüber hinaus war gerade die komplette Mannschaft mit den Weiterbildungsmodulen durch. Deshalb war nur das Intensivtraining Connected Co-Driver in seinem Umfang neu; die notwendige Telematikhardware ist in jedem Obermann-Fahrzeug eingebaut und musste nur freigeschaltet werden.

So hat sich Helmke überzeugen lassen. Er fand es gut, dass der elektronische Beifahrer die Telematik und die Freisprecheinrichtung des Mobiltelefons für das Fahrercoaching auf seinen LKW nutzt. Damit es nicht stört, läuft das Trainer-Fahrer-Gespräch in den Standzeiten ab. „Für mich war das so überzeugend, dass ich gleich die erste Gruppe von zwölf Fahrern im März/April durchgeschleust habe. So konnten wir sehen, was dahintersteckt, wie

sich das auswirkt und wie hoch die Akzeptanz ist.“

Ein Trainer für jeden Fahrer

Nach einer ersten Einführung ist das Thema gleich am ersten Tag elektronisch los. Jeder Fahrer bekam einen „virtuellen“ Trainer zugeteilt, der sich dann aus der Zentrale via Mobiltelefon meldete. Das Programm kann die Telematikdaten auslesen und bewerten, an welcher Stelle der Fahrer in welchen Situationen mit Verbesserungspotenzial unterwegs ist.

Noch wichtiger ist jedoch das Gespräch von Mensch zu Mensch. Da bei geht es zum Beispiel auch darum dem Fahrer mitzuteilen, dass seine Daten für eine Woche ausgewertet werden, um eventuelle Verbesserungspotenziale zu ermitteln. Hat er den LKW tatsächlich in einigen Situationen nicht optimal bewegt, werden ihm konkrete Tipps gegeben, wie er besser mit dem Fahrzeug umgehen kann. Eine Woche später wiederholt sich das Spiel, um zu prüfen, ob sich

ANZEIGE



IHR NEUER IST SCHON BEZAHLT

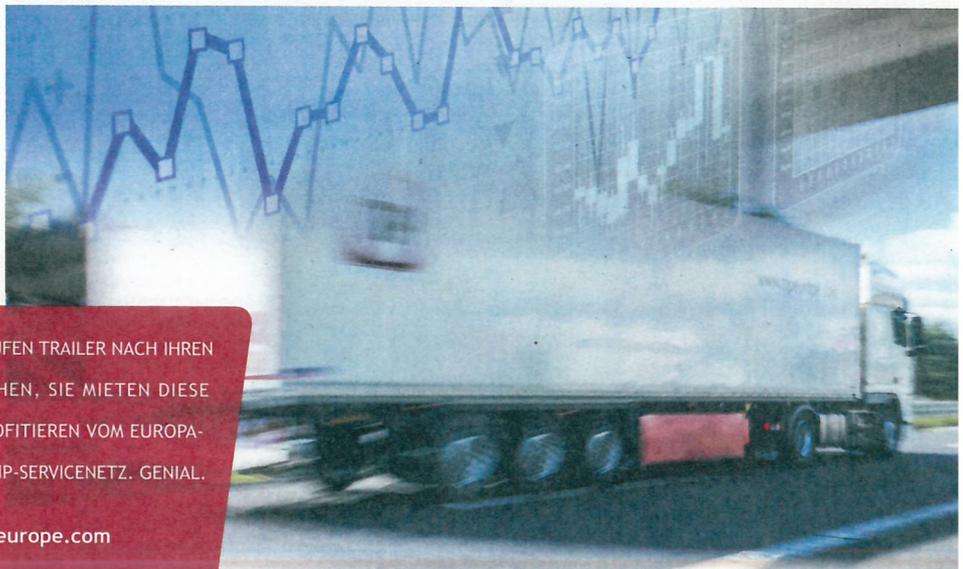
Als herstellerunabhängiger Trailer-Vermieter investieren wir in modernste Fahrzeuge, die Ihre Transport-Flotte optimal ergänzen. Unser breites Angebot an Kühlern, Koffern, Gardinenaufliegern, Wechselbrücken und die individuellen Ausstattungen helfen Ihnen flexibel und ohne Risiko auf jeden Kundenauftrag zu reagieren.



Service Nummer 0221 8000 84 104
E-Mail: tip-marketing-central@tipeurope.com

WIR KAUFEN TRAILER NACH IHREN WÜNSCHEN, SIE MIETEN DIESE UND PROFITIEREN VOM EUROPAWEITEN TIP-SERVICENETZ. GENIAL.

www.tipeurope.com





FOTOS: WILDRHAGE

Wenn der Bordcomputer auf die Schulter klopft

So motivieren die On-Board-Trainingsprogramme die LKW-Fahrer

SCHULUNG Nach wie vor hat der Fahrer den größten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit eines LKW im Allgemeinen und auf den Dieselverbrauch im Besonderen. Damit das in Ausbildung und Trainings erworbene Wissen um eine wirtschaftliche Fahrweise nicht binnen kürzester Zeit verblasst, bauen die Hersteller auf unterstützende Maßnahmen.

Alternativ zum relativ zeit- und kostenaufwendigen Ansatz des Connected Co-Driver von MAN setzen andere Hersteller auf permanente Echtzeitschulung direkt am Lenkrad. Zum Beispiel Daf. Das niederländische Unternehmen setzt den Driver Performance Assistant (PDA) ein, um den Fahrstil zu verbessern. Sachte Kritik („Längeres Ausrollen lässt spart Kraftstoff“) wie auch verbales Schulterklopfen („Gut vorausschauend gefahren!“) gehören zum System.

Mercedes zählt mit dem Fleetboard-System zu den Telematikpionieren. Schon früh haben die Stuttgarter auch den Wettbewerbscharakter aufgegriffen: So hat die Fleetboard Drivers' League das zehnjährige Jubiläum bereits hinter sich. In der Echtzeitanalyse zeigt der serienmäßige Eco-Support während der Fahrt Tipps für eine wirtschaftliche Fahrweise an.

Fahrtipps per Textmeldung

Das System lässt sich jederzeit im Display aufrufen und analysiert die Fahrweise in mehreren Kategorien, darunter Rollphasen, Bremseneinsatz und Beschleunigungsverhalten. Feedback gibt es in Form von Textmeldungen wie etwa „Kick-down sinnvoll einsetzen“ oder „Gute Rollphase!“. Zu den aktuellen Fleetboard-Features zählt unter anderem die Nutzungsanalyse des voraus-

wissenden Tempomaten Predict Powertrain Control (PPC) und der wählten Fahrprogramme (Standard Eco). Kurz: Big Brother weiß um jeden Bescheid. Sogar die vom Fahrer eingestellten Geschwindigkeitsnennungen werden übermittelt.

Scania's Eco-Modul ist in Fernverkehrs-LKW mit Retarder serienmäßig enthalten und analysiert mit Hilfe von Sensordaten kontinuierlich vier Kategorien. Der Fahrer kann seine Performance während der Fahrt Echtzeit im Gesamtergebnis oder den Einzelkategorien betrachten. Auch das Scania-System findet da und dort lobende oder leitende Worte per Texteinblendung. Praxisgerec Heftige Bremsmanöver werden Notbremsung erkannt und fallen in der Wertung. Generell sieht Scania das Eco-Modul als nachhaltige Ergänzung zu einem Fahrtraining.

Obermann im Überblick

Die Spedition Obermann unterhält eine reine MAN-Flotte mit etwa 80 ziehenden Einheiten, darunter 60 Sattelzugmaschinen, elf Wechselbrückenzüge und drei Anhängerzüge, sowie 100 Standard-Sattelanhänger. Hinzu kommen 13 Chemietankauflieger und schließlich noch 400 Wechselbrücken, davon 150 Jumbo-Behälter. Die ziehenden Einheiten werden im Rahmen eines Full-Service-Leasings nach vier Jahren ausgetauscht und dann durch aktuelle Maschinen mit dem jeweils neuesten Sicherheitspaket plus GPS-Tempomat ausgestattet.

Der Fokus des Unternehmens liegt auf der Regionallogistik mit bundesweitem Teilladungsverkehr im Selbsteintritt. Regional ist Obermann mit seinen Großkunden über Shuttleverkehr verbunden. Der Logistiker, der seine Zentrale in Osterode/Harz hat, übernimmt die komplette Logistik mit Ver- und Entsorgung der Produktion sowie den deutschlandweiten Versand der Erzeugnisse. Darüber hinaus hat sich die Obermann Logistik für einen Großkunden zum Europa-Hub mit weltweiter Anbindung entwickelt. Das Unternehmen unterhält 60 000 m² Hallenfläche mit Block-, Hochregal- und temperaturgeführten Lagern für die Luftfrachtsicherung und weitere 200 000 m² Lagerflächen.

die gewünschten Verbesserungen eingestellt haben.

Für Helmke ist es erstaunlich, wie schnell die „alten Hasen“ von MAN den direkten Zugang zu seinen Fahrern gefunden haben. „Die kennen das nicht nur aus der Theorie, sondern wissen ganz genau, wovon sie sprechen“, sagt der Geschäftsführer. Und dann klappt es auch, die Fahrer für bestimmte Herausforderungen am Steuer zu sensibilisieren. Früher habe man der Tatsache, dass jede LKW-Generation auch neue Techniken mit sich bringt, schlicht zu wenig Beachtung geschenkt. Doch dann habe man gemerkt, dass manche Fahrer ohne Unterstützung und Schulung im Umgang mit den neuen technischen Features überfordert waren.

Zum Beispiel ist bei MAN der intelligente Tempomat Efficient Cruise dazugekommen. Damit greift die Technik nun massiv in den Fahrstil ein, um Sprit zu sparen. „Der Mensch macht diesen Effekt wieder zunichte, wenn er die Arbeitsweise nicht kennt und deshalb den GPS-Tempomaten deaktiviert“, stellt Helmke fest.

Spritsparnis bei 5 Prozent

Sein Fazit nach der ersten Co-Driver-Schulungsstaffel: „Wir hatten Fahrer, bei denen der Spritverbrauch nach der Schulung um mehr als 10 Prozent zurückgegangen ist. Andere konnten sich dagegen nur um 1 bis 2 Prozent verbessern. So lagen wir im Schnitt bei gut 5 Prozent.“ Zwar hatte der Hersteller noch ein bisschen mehr versprochen, doch hängt das Ergebnis auch stark von der Leistung der Fahrer Mannschaft ab.

Inzwischen haben die 80 Fahrer der Kernmannschaft die Schulung durchlaufen - und die Investition hat sich laut Helmke gelohnt. „Wir haben 300 EUR pro Fahrer für das komplette Paket ausgegeben. Bei etwa 5 Prozent Kraftstoffersparungen hat sich diese Investition innerhalb weniger Monate rentiert. Wichtig ist halt: Wir müssen intern weiter am Ball bleiben. Die Abstände zu den Modulschulungen sind zwar größer. Aber es schleichen sich wieder alte Verhaltensmuster bei den Fahrern ein“, so lautet Helmkes Fazit.

ANZEIGE



Auf dem Sprung nach Belgien? Denken Sie an die neue elektronische Maut. Jetzt registrieren!

SICHERN SIE SICH JETZT IHREN ATTRAKTIVEN BONUS!

Zum 01. April 2016 startet die neue elektronische Maut in Belgien. Zu diesem Stichtag müssen alle mautpflichtigen Fahrzeuge mit einer On-Board Unit (OBU) ausgestattet und beim Mautbetreiber registriert sein. Und: Die neue Maut gilt auch für LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t. Machen Sie Ihren Fuhrpark jetzt startklar. Die UTA Mautexperten helfen Ihnen dabei. Denn UTA hat immer die passende OBU-Lösung – egal, ob Sie oft in Belgien oder in ganz Europa unterwegs sind. Mehr über unsere Services unter www.uta.de/maut-belgien +49 8927 304-677 oder info@uta.de

UTA. Non Stop.



300 EUR

ostet ein komplettes Connected- Co-Driver-Paket pro Fahrer.

Quelle: Obermann