

Ein sinnvolles Weihnachts- geschenk



Größenvergleich: Dynafleet-Bildschirm und VDO (rechts)

Dynafleet von Volvo Trucks ist mit 20.000 Installationen in Europa das meistverkaufte Werkzeug zur Flottensteuerung. Die aktuelle Entwicklung hat sich der KFZ-Anzeiger angesehen.

Seit zehn Jahren bietet Volvo Trucks mit dem Dynafleet-System Einblick in die (Fahr-)Leistung des Fuhrparks. Angefangen hatten die Schweden mit dem Logger-Tool, einem einfachen Fahrdaten-Sammelsystem, das

Es gibt genügend gute Gründe, jetzt in die Automatisierung des Fuhrparks einzusteigen.

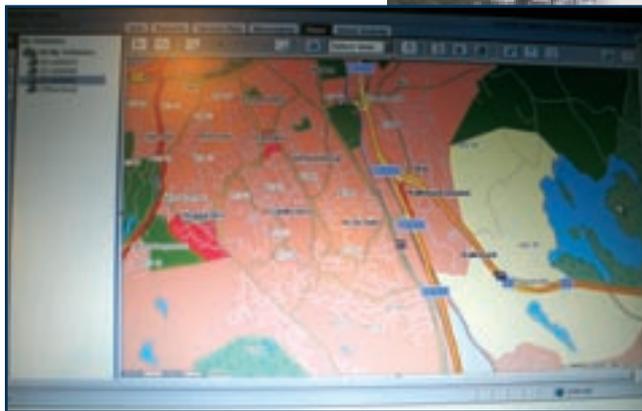
an die Motorelektronik und das Tachosignal angeschlossen wurde. An der Diagnose-Steckdose in der Kabine konnte man dann ein Übertragungskabel zum

Laptop anschließen und die Fahrzeugdaten auslesen. Was das Logger-Tool von den damals in den USA gebräuchlichen Ausleseverfahren unterschied, war die Fahrer- und die Fahrzeug-Magnetstreifenkarte. Mit der ersten lassen sich die Arbeits- und Ruhezeiten speichern. Die Karte für die Fahrzeugeinstellung wiederum benötigt man nur, um bestimmte Parameter in der Auswertung zu verändern, etwa Grenzwerte für Motordrehzahl, Höchstgeschwindigkeit oder Motorlast. Mit der Software des Logger-Managers ließen sich aus dem Logger-Speicher verschiedenste Daten auslesen: Fahrzeit, Strecke, Nebenantrieb, Leerlaufdrehzahl, Schubbetrieb, Bereich wirtschaftlicher Fahrweise, Fahrt im größten Getriebe-

gang. Volvo hat übrigens noch nie eine Interpretation der Daten angeboten, wie man das von anderen Betriebsdatenauswertungen kennt. Interpretieren sollen Fuhrparkmanager und Fahrer selbst, da sie schließlich die Einsatzarten der Fahrzeuge am besten kennen.

Der nächste Schritt war dann, die Kommunikation zwischen Fahrer und Zentrale zu vereinfachen, oder, anders gesagt: Telefonkosten zu sparen. Dazu wurde eine Tastatur mit Infrarot-Übertragung zum Logger-Tool eingeführt, mit der Chauffeur und Zentrale kurze schriftliche Nachrichten austauschen konnten. Die Weiterentwicklung dieses „CT“ (communication-tool) hieß dann „IT“ (information tool) und enthielt erstmals einen kleinen

klappbaren Bildschirm. Der wiederum machte das Abfassen und Lesen von Textinformationen deutlich bequemer, und zudem wurde jetzt über GPS die Fahrzeugortung und die Streckenaufzeichnung samt RDS/TMC-Staumeldung bereitgestellt.



Für den Disponenten: Fahrzeugstandorte in Göteborg



Mit der Renovierung der Bauweisen FM/FH zum Jahresende 2001 bekommt Dynafleet Konkurrenz im eigenen Hause. Die jetzt eingeführte Datenbus-Technik der Fahrzeug-Elektronik verknüpft in der Standardausführung 21 verschiedene Steuergeräte, die über zwei Datenleitungen miteinander verbunden werden. Im Fahrer-Informationssystem im Armaturenbrett sind jetzt einige Informationen abrufbar, die zuvor dem Logger-Tool vorbehalten waren. Deswegen wird ab Dynafleet Version 2.2 die Funkfernübertragung der Logger-Daten eingeführt, anschließend geht Dynafleet online. Mit anderen Worten: die bisherige Client-Ser-

ver-Software ist nicht mehr nötig, ein Internetanschluss samt Passwort genügen, um alle Dynafleet-Funktionen zu nutzen.

Wer jetzt allerdings erwartet, dass Volvo Trucks die vorhandenen Informationsströme in den LKW reihenweise anzapft, um sie im Logger aufzulisten, wird enttäuscht. Keine weiteren Getriebedaten, keine Sensierung der Bremsanlage, und was mit dem – technisch möglichen – Datenabruf aus Anhänger und Auflieger in Zukunft gemacht werden soll, wird derzeit nicht verraten. Nur so viel war auf der Präsentation im Dezember in Göteborg zu

erfahren, dass es schon Dynafleet-Professional-Versionen gibt, die deutlich mehr können als offiziell vermarktet wird.

Die Experten in Göteborg sind aber völlig anders eingestellt als wir das hierzulande von unseren Telematikern gewohnt sind: Statt in einem ersten Rundumschlag alles und jedes (an Information) anbieten zu wollen, machen sie lieber viele kleine Optimierungsschritte. In der aktuellen Dynafleet-Ausführung wird beispielsweise die GPS-Ortung ergänzt durch einen Kreiselkompass. Damit erzielt man eine größere Sicherheit bei der Standortbestimmung, denn das GPS-Sig-



(oben links)

Spritergebnis der letzten Woche

(unten links)

Durchschnittsverbrauch auf der Gesamtstrecke

(oben rechts)

Fahrzeitüberwachung für die Doppelwoche

nal ist in Ladehallen, Innenstädten oder in Tunneln oft nicht verfügbar. Auch die Navigation für den Fahrer wird präziser. Dafür setzt Volvo jetzt zwei Versionen des VDO-Dayton ein, beide mit DVD-Europakarte.

Im praktischen Fahrversuch, wo Volvo kreuz und quer durch die Vororte von Göteborg fahren ließ, zeigte sich allerdings ein kleiner Schönheitsfehler: Die nette Dame von der Navi-Ansage verriet den erforderlichen Richtungswechsel etwas spät. Für PKW-Fahrer ist das nicht so ein Problem, 100 Meter vor dem Abzweig benachrichtigt zu werden. Mit 40 Tonnen im Rücken wird daraus eine etwas ruppige Fahrweise. Die Anzeige im Bild ist deutlich früher, aber wer will schon so häufig auf den Bildschirm sehen?

Volvo bietet zwei Versionen Navigationsbildschirm an. Einmal das separate VDO-Gerät oder die Anzeige auf dem Dynafleet-Bildschirm. Da ich vor drei Jahren die Dynafleet-Version gefahren habe, möchte ich die bevorzugen. Man spart ein zweites – übrigens auch die Sicht vor die Kabine verringerndes – „Mäusekino“, der Dynafleet-Bildschirm ist zwar kleiner, dafür näher am Fahrer, und außerdem kann man ihn per Knopfdruck auf- und zuklappen.

Ein weiteres Thema für LKW-Betreiber

sind Unterführungs-Durchfahrtshöhen und Brücken-Traglasten. Zwar gibt es entsprechendes Kartenmaterial, die Anbieter scheuen allerdings mögliche Regressforderungen, sollte die Brückenhöhe durch Auftrag einer neuen Asphalt-schicht plötzlich nicht mehr stimmen. Insofern mag sich keiner auf das vorhandene Datenmaterial stützen, das „Updaten“

Ein britischer Volvo-Kunde sparte dank Dynafleet 3.115 Euro pro Fahrzeug und Jahr ein.

wäre sehr aufwändig.

Beim Fahren mit der Anlage im FH 12 mit I-Shift-Getriebe sowie im Automatik-Modus, hatte ich genügend Zeit, mich auf die Straßenverhältnisse und die Richtungs-Kommandos der netten Dame vom Navigationsgerät zu konzentrieren. Leider konnte ich nicht ausprobieren, wie sie geschimpft hätte, wenn ich wegen einer Brücke vom rechten Weg abgewichen wäre. Was im Moment noch fehlt, ist der integrierte Maut-Toll-Nachrechner.

Als vor 15 Jahren das Zeitalter der

Bordcomputer begann, hatte die interessierte Kundschaft es mit zahlreichen In-sellösungen zu tun. Die Anbieter kamen nicht an die Informationen aus der Technik des Fahrzeugs (wo damals das meiste noch analog gesteuert wurde), und die LKW-Hersteller hatten noch gar kein Interesse, ihre Daten fremden Anbietern zu überlassen. Erst seitdem die sieben Zugmaschinen-Hersteller sich vor drei Jahren auf eine gemeinsame Schnittstelle für den Datenaustausch einigten, ist der Endkunde etwas freier in seiner Entscheidung, welches Bordrechner-System er nutzen will.

Was in Deutschland weniger bekannt ist, sind die Einsparungen, die mit Dynafleet-Installationen bewerkstelligt werden: Ein britisches Transportunternehmen im Baustoffsektor (154 Züge, 300 Fahrer) konnte die Kraftstoffkosten um sieben Prozent entsprechend umgerechnet 3.115 Euro pro Jahr und Fahrzeug senken. Bei Marcel Depaire in Belgien (97 Zugmaschinen) war schon allein die elektronische Arbeitszeiterfassung der Fahrer anstelle des Nachrechnens mit Diagrammscheiben Grund genug, die Datenerfassung zu automatisieren.

Für die meisten Anwender ist es aber der Cocktail aus Transportorganisation, Fahrer- und Fuhrparkverwaltung, welcher die Optimierungen bringt. Deswegen analysieren die Dynafleet-Experten von Volvo vor der Installation zuerst, wo der größte Handlungsbedarf besteht. Wer beispielsweise bereits mit Wartungsplänen operiert, kann diesen Bereich erst mal nachrangig behandeln; wer seine Züge kreuz und quer durch Europa schickt, mit dem Anschluss zum Volvo-Action-Service Reparaturprobleme eingrenzen. Der Nahverkehr mit zahlreichen wechselnden Lieferadressen interessiert sich in erster Instanz für Navigation.

Was gegenwärtig sich noch nicht so herumgesprochen hat, ist das Thema Rückverfolgbarkeit in der Lebensmittel-logistik nach EG-Vorschrift. Mit der Navigation kann man nämlich sehr einfach auch Tourenverläufe dokumentieren.

Es gibt also genügend gute Gründe, jetzt in die Automatisierung des Fuhrparks einzusteigen. Ein Exemplar Dynafleet kostet schließlich in der Komplett-ausstattung nicht mehr als ein Edelstahl-