

# Lizenz zum Sparen

Mit Laptop und Laptopcard fürs Internet übernahm Christoph Ludewig beim Telematik-Fahrbericht die Rolle des Disponenten.

Mit einfachem Handling und benutzerfreundlichem Softwareprogramm verhilft das Telematik-System Fleetboard der Transportbranche zu mehr Effektivität.

**B**eim ersten Telematik-Fahrbericht konnte das Produkt Fleetboard der Daimler-Chrysler Fleetboard GmbH aus Stuttgart reichlich Punkte sammeln. Wesentlich waren eine robuste und einsetzgerechte Hardware und ein gut geschriebenes Softwareprogramm mit einfachem und praxisgerechtem Handling. Beim Test kam das Paket „Advanced“ als Fleetboard-Vollversion mit den Diensten Mapping, Disposition, Meldungen, Fahrtenaufzeichnung, Service und Einsatzanalyse zum Einsatz.

Für Christoph Ludewig, Leiter Produktmanagement und After Sales bei der Daimler-Chrysler Services Fleetboard GmbH, reichte ein einfacher Laptop mit entsprechender Card und ein ruhiger Platz auf der Empore in der Plaidter Rasthof-Pyramide an der A 61 aus, um die Ar-

beit eines Disponenten via Fleetboard erfüllen zu können.

Es ist bemerkenswert, was das Dienst-Paket Advanced zu bieten hat. Mit dem Dienst Disposition lassen sich schnell und einfach unterschiedliche Lade- und Lieferadressen in einer praktischen Maske eingeben oder aus einer vorhandenen Speditions-Software importieren und die Aufträge schnell und bequem zuordnen. Allerdings erfolgt keine Routen-Optimierung, allein der Disponent hat mit der Reihenfolge der Eingabe die Tourenplanung der Fahrzeuge in der Hand.

Ein Klick mit der PC-Mouse auf den Mapping-Button, und schon wird der eingegebene Ort auf einer Karte angezeigt. Ein weiterer Klick, und die geometrischen Daten der jeweilige Adresse wer-

den zur späteren Übergabe an die Navigation im Fahrzeug ermittelt. Am Ende werden die Tourendaten an den LKW mit einem einfachen Button-Klick verschickt. Der Disponent erhält sowohl eine Empfangs- als auch eine Lesebestätigung. So kann er sicher sein, dass der Fahrer die Adressen auch gelesen hat und ansteuern wird. Der auf rund 40 t ausgelastete schicke Actros-Sattelzug mit Fleetboard-Ausstattung stammt aus dem Wörther Mercedes-Benz Kundencenter. Wie bei Schichtbeginn üblich, steckt der Fahrer nach dem Ausfüllen der Tachoscheibe zunächst seine Fleetboard Driver-Card in den Fahrzeugrechner. Damit ist auch die Arbeit zur Identifizierung seiner Person und des Fahrzeugs bei Fleetboard schon getan. Auf dem ersten Blick erscheint die Platzierung des kompakten Dispopilot im

Handheldformat über der Windschutzscheibe ungünstig. Das Display liegt nicht im direkten Fahrersichtfeld, und das Gerät lässt sich nicht ohne deutliche Veränderung der Sitzposition erreichen oder bedienen. Vielleicht steckt dahinter auch Methode, denn der Fahrer soll nicht während der Fahrt mit dem Dispopilot spielen, sondern ihn bei stehendem Fahrzeug bedienen. In dringenden Fällen lassen sich mit dem Dienst SMS-Nachrichten auf die Multifunktionsanzeige des Armaturenbretts im direkten Fahrersichtfeld verschicken.

Immerhin kann der Fahrer bei stehendem Fahrzeug den Dispopilot einfach aus der schwenkbaren Halterung entnehmen, in bequemer Sitzhaltung die Daten seiner Tagestour abfragen und sich auf Wunsch mit der Datenübernahme in die Navigation vom Dispopilot ans Ziel führen lassen. Alles ließ sich schnell und einfach dank Farbdisplay mit Touch-Screen-Technologie und einfacher Menüführung via Dispopilot erledigen.

Allerdings zeigte sich auch, dass eine PKW-Navigation im schweren LKW-Lastzug ihre Tücken hat. Einige Ladeadressen

**Der Dispopilot besitzt als kompakter Handheld ein überaus einfaches Handling dank Touch-Screen-Technologie.**



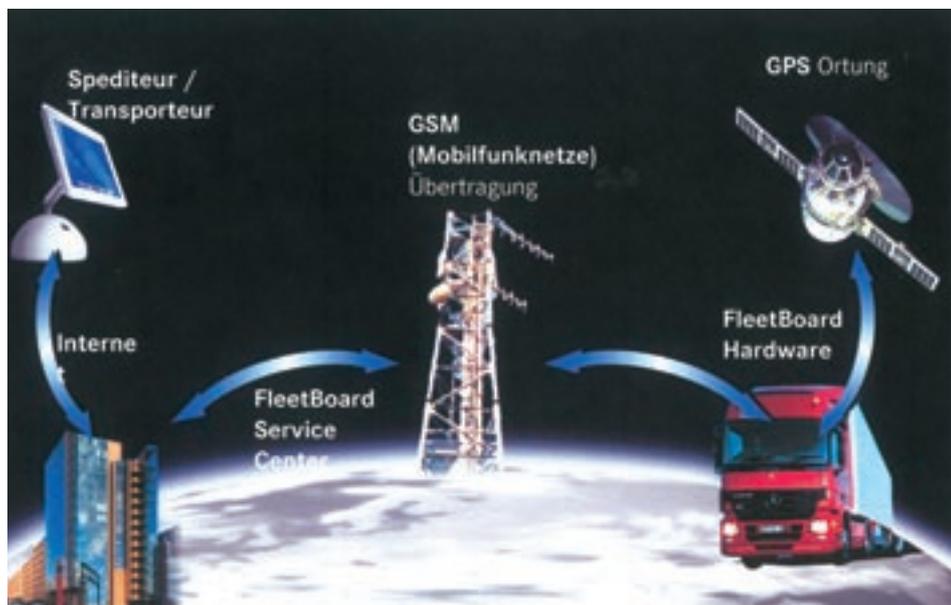
wie in Mendig und Krufft sowie die Zufahrt zum Reginarisbrunnen führten durch „feindliches Gebiet“ mit für LKW gesperrten Zufahrtsstraßen. In diesen Fällen ist eine dynamische Zielführung sowie die Auswahl zwischen Kartenanzeigen in unterschiedlichen Maßstäben und Piktogrammen mit jeweils zusätzlicher Sprachführung besonders wertvoll.

Auf dem Laptop von Ludewig war sehr gut zu beobachten, wie die Dienste Mapping und Tourenüberwachung funktionieren. In regelmäßigen, wählbaren In-

**Profiberater Herbert Graesse erzielte bei der Auswertung die Traumnote 9,4 für kennfeldgerechtes Fahren. Der Dispopilot ist über der Windschutzscheibe montiert und nicht günstig erreichbar.**



# FAHRBERICHT MB Actros 1846 mit Fleetboard



**Das Fleetboard-Konzept nutzt moderne, kostengünstige Telematik-Technologien wie GPS und GSM sowie das Internet.**

tervallen wurde der Disponent mit Positionsmeldungen des Fahrzeugs versorgt. Transportmonitor und Navigation ermöglichen automatische Meldungen, wenn das Fahrzeug ein bestimmtes Gebiet verlässt und in ein bestimmtes Gebiet einfährt. Der Fahrer informiert zusätzlich per Tastendruck mit vorgefertigten Texten wie „Ladestelle erreicht“ und „Auftrag erledigt“ über den Stand der Arbeit.

Auf der Fahrt mit dem Actros 1846 beeindruckte auch das Fahrzeugmanagement mit den Funktionen Einsatzanalyse mit Fahrweisenbewertung, Fahrtenaufzeichnung (Fahrten und Pausen mit Positionen) sowie Service und Telediagnose. Beim Test zeigte sich, dass die Elektronik eine faire Bewertung unter Berücksichtigung der Einsatzschwere, des Zuggesamtgewichts und der Durchschnittsgeschwindigkeit durchführt.

So fuhr ich zunächst eine anspruchsvolle Tour absichtlich unwirtschaftlich in erhöhten Drehzahlen sowie wenig vorausschauend und nutzte nicht immer den Schub voll aus. Danach war Herbert Graessle am Steuer. Er fuhr, wie er es als Profiberater des Wörther Kundencenter seinen Seminarteilnehmern beibringt.

Die Ergebnisse der anschließenden Auswertung fielen so aus, wie wir uns schon gedacht hatten und zeigten deutliche Unterschiede. So erzielte ich bei der

Fahrweise eine Note von 6,9 (von 1= sehr schlecht bis 10= sehr gut) sowie 7,2 beim kennfeldgerechten und 5,9 beim vorausschauenden Fahren. Da habe ich nicht so stark übertrieben. Die Einsatzschwere wurde mit 6,1 benotet und das durchschnittliche Zuggesamtgewicht anhand der Motorbelastungen auf 36 t berechnet. Weiterhin wurde eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 55 km/h errechnet.

Graessle erzielte dagegen bei der Fahrweise mit 8,4 schon eine gute Note und konnte beim kennfeldgerechten Fahren mit 9,4 eine Traumnote erzielen. Auch beim vorausschauenden Fahren war er mit 8,1 klar besser. Bei ihm wurden eine Einsatzschwere von 5,9 sowie durchschnittlich 38 t Gesamtgewicht und 53 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt. Im Ergebnis schnitt er beim Durchschnittsverbrauch pro 100 km um immerhin rund 10 Prozent günstiger als ich ab. Es ist schon ein Unterschied, ob ein Fahrer im Fernverkehr 32 l/100 km oder über 35 l/100 km verbraucht. Auf eine Laufleistung von 250.000 km im Jahr hochgerechnet, macht das eine stolze Summe mindestens 7.500 Euro bei einem Literpreis von etwa 90 Cent aus.

Laut Fleetboard erscheint eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs zwischen fünf und zehn Prozent durch eine verbesserte Fahrweise dank Fleetmana-

gement-Überwachung und vor allem in Verbindung mit einem Fahrertraining realistisch. Hinzu kommen durch die Telediagnose eine einfachere Planung der Service-Arbeiten und eine höhere Verfügbarkeit des Fahrzeugs.

Insgesamt sind die Einsparungspotenziale pro Jahr und LKW von rund 3.000 Euro durch das Flottenmanagement sowie etwa 2.000 Euro durch das Transportmanagement, von dem Daimler-Chrysler Services Fleetboard spricht, nicht übertrieben.

So befindet sich der Fleetboard-Nutzer auf Grund des günstigen Preis/Leistungsverhältnisses ziemlich schnell in einer Gewinnsituation. Für die Hardware (Vorrüstung, Fahrzeugrechner, KOM-Modul und Dispopilot mit Navigation und Scanner im Fahrzeug) fallen laut Listenpreise einmalig bis zu 3.000 Euro an. Die Summe lässt sich beim Neufahrzeugkauf in die Rabattverhandlungen einbeziehen und entsprechend reduzieren.

Weitere Investitionen sind nicht nötig. Natürlich unter der Voraussetzung, dass entweder ein PC oder Laptop mit Internetanschluss im Unternehmen vorhanden ist. Die Nutzung der Fleetboarddienste wird über Lizenzgebühren geregelt. So muss nicht ein teures umfangreiches Softwareprogramm erstanden werden. Der Kunde kann sich aus einem großen Baukasten genau die Fleetboard-Dienste aussuchen, die er braucht und immer die neueste Version nutzen. Das bedeutet nach Paketgebühren 19 bis 87 Euro pro Monat und Fahrzeug zuzüglich einer Jahresgebühr von 149 Euro pro Jahr und pro Flotte beziehungsweise pro Unternehmen.

Die Kommunikationskosten für die Datenübertragung von der Zentrale zum Fahrzeug sind bereits enthalten. In umgekehrter Richtung werden allerdings Gebühren fällig. Die Höhe ist einerseits von der gewünschten Intervalldichte der Fahrzeugmeldungen und andererseits von den individuellen Tarifen der Mobilfunkanbieter abhängig, mit denen der jeweilige Kunde zusammenarbeitet. Darüber hinaus bietet die Daimler-Chrysler Services Fleetboard GmbH zusammen mit T-Mobile interessante SIM-Kartenvetäge für Fleetboard-Nutzer an.

**ADELBERT SCHWARZ**