

# Dynafleet in der Praxis

Schon fast 20 Jahre arbeitet die Spedition Albrecht aus Wuppertal mit Transportinformationssystemen von Volvo – und fährt gut damit.

**D**amals ging es mir hauptsächlich um die Verbrauchskontrolle“, antwortet Falk Albrecht auf die Frage, warum er schon in den frühen 1990er Jahren auf „Road Relay“ setzte. Road Relay war das erste elektronische Informationssystem von Volvo, das eine ganze Menge interessanter Daten und Fakten aus dem Lkw liefern konnte. Die Idee dahinter: Nicht nur Daten zu sammeln und aufzubereiten, sondern auch den Fahrstil des Fahrers anhand verschiedener Parameter (wie Drehzahlen, Motorbremsbetrieb oder Fahranteile im größten Gang) analysieren zu können. Der sehr positive Nebeneffekt: Allein schon das Wissen, dass Verbräuche aufgezeichnet und kon-

trolliert werden, ließ die Fahrer vorsichtiger mit Gaspedal und Schalthebel agieren.

**DIESES URSPRÜNGLICHE** System zur Erfassung und Analyse von Verbräuchen hat Volvo kontinuierlich weiterentwickelt und um andere Fähigkeiten ergänzt. Beispielsweise um die Fahrzeugortung oder um eine einfache Kommunikation zwischen Fahrern und Büro. Beides war zur Zeit der Road Relay-Entwicklung technisch noch gar nicht möglich oder für zivile Anwendungen zu teuer.

**NEUE TECHNIK**, neuer Name: Seit 2004 gibt es das Transportinformationssystem Dynafleet als Online-Version. Und von Anfang an mit dabei: Falk Albrecht. Er hat alle Entwicklungsstufen „durchlebt“ und ist längst überzeugter Dynafleet-Nutzer.



Mit Dynafleet wollen wir die Fahrzeuge qualitativ bewerten, auch im Vergleich zum Wettbewerb.

FALK ALBRECHT,  
GESCHÄFTSFÜHRER SPEDITION ALBRECHT

>> starken Volvo FH-Sattelzugmaschinen erreichen im Mittel 31 l/100 km. Die Wettbewerber liegen mit zwei, drei Prozent Zuschlag leicht darüber.

**SCHON VOR** sieben Jahren, kurz nachdem Dynafleet in Wuppertal Einzug gehalten hatte, erzählte Falk Albrecht der Truck News-Redaktion, dass sich die Kommunikation mit den Fahrern deutlich vereinfacht hatte – kurze Mitteilungen via Dynafleet statt langer Telefongespräche. Heute fasst er zusammen: „Die Kommunikation reduziert sich mittlerweile auf zumeist kurze Meldungen („bin leer, fahre laden, Gruß Josef“), das Telefon spielt fast keine Rolle mehr, der Fahrer erhält eindeutige Infos, Übermittlungsfehler sind – anders als beim Handy – nahezu ausgeschlossen.“ Und die Kosten? Eine europaweite und im Dynafleet-Preis beinhaltete Flatrate.

„**DIE IN** Dynafleet integrierte Lkw-Ortung“, so Falk Albrecht, „ist ja nichts mehr grundsätzlich Neues. Eine Spedition oder ein Transportunternehmen kommt aber ohne eine Ortung fast nicht mehr aus.“ Ein entsprechender Klick zeigt auf dem Bildschirm in Sekundenschnelle alle Albrecht-Lkw, die zwischen Norddeutschland und Südspanien unterwegs sind. Mit Hilfe dieser Ortungsfunktion und gekoppelt mit den Lenkzeiten aus dem Baustein „Driver Times“ kann die Spedition jederzeit klare Auskünfte über die Ankunftszeit (Stichwort: Qualitätsmanagement) der Lkw erteilen. „Darüber hinaus“, sagt Falk Albrecht, „sind wir in der Lage, unseren Kunden exakt zu sagen, wo genau unser Lkw auf ihrem Firmengelände steht.“

„**OB ER DENN** noch Wünsche hätte, die Dynafleet bisher nicht erfüllt,“ heißt die letzte Frage an Falk Albrecht. „Nein, das funktioniert alles prima.“ Und dann

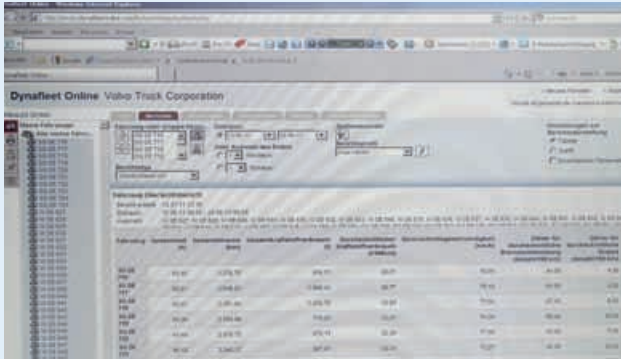
hat er doch zwei Vorschläge: „Ein Fahrerschulungs-Tool, das die Fahrer direkt beim Fahren bewertet und schult sowie eine komprimierte Auswertung nach Fahrzeug und Fahrer inklusive Ranking.“ ■

#### DIE SPEDITION ALBRECHT

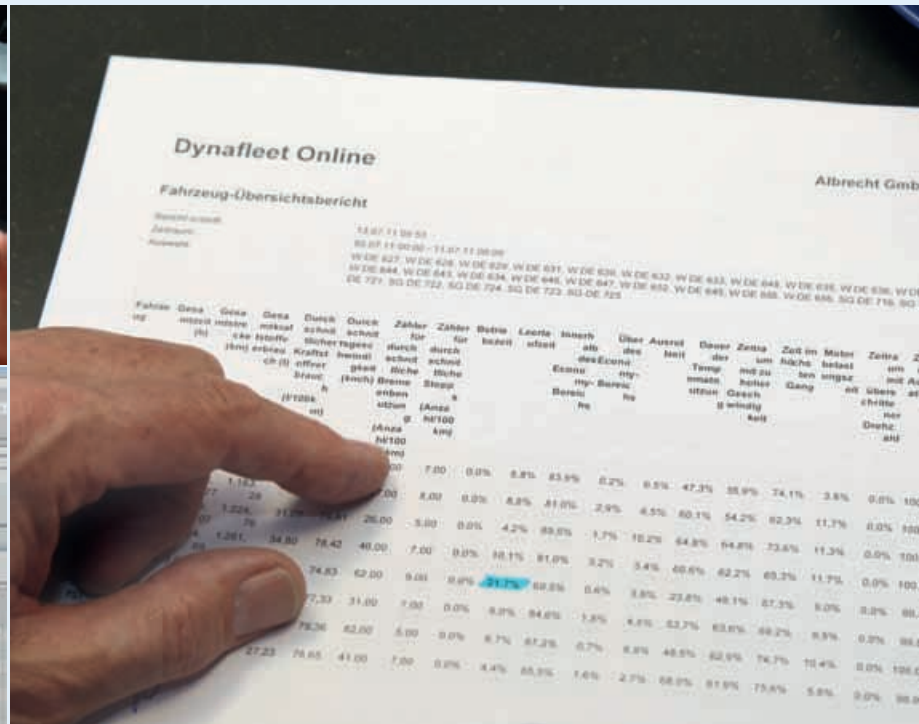


Mit einem Lkw hat der heute 47-jährige Falk Albrecht im Jahr 1986 angefangen und sich zu Beginn der 1990er Jahre auf Spanienverkehre spezialisiert. Für den Ex- und Import unterhält er regelmäßige Linienverkehre mit fest vereinbarten Abfahrts- und Ankunftszeiten. In Spanien arbeitet die Spedition Albrecht mit festen Partnern zusammen, die die nationalen

Transporte übernehmen. Der Fuhrpark umfasst heute 37 eigene Curtainsider-Sattelzüge. Die Zugmaschinen (Durchschnittsalter: 1,5 Jahre) werden alle drei Jahre erneuert und von Volvo Trucks im Rahmen eines Gold Contracts gewartet. Die Laufleistungen der grundsätzlich mit I-Shift ausgerüsteten Volvo betragen derzeit 170.000 Kilometer im Jahr.



Tastatur und Driver Tool ( oranges Display im Hintergrund) reichen völlig für die nötige Kommunikation zwischen Fahrer und Büro.



Gesammelte Werke: Alle Fahrzeuge mit allen Verbräuchen, Fahrzeiten und Verbrauchsanalysen auf einen Blick (links im Bildschirm, oben als Ausdruck).

Die wenigen Probleme bezogen sich im Wesentlichen auf die gelegentlich gestörte GSM-Kommunikation und auf das etwas grobe Kartenmaterial zur Fahrzeugortung. Klarer Fall, dass heute alle 33 Volvo und auch die vier Wettbewerbs-Zugmaschinen mit dem Komplettpaket von Dynafleet ausgestattet sind.



Zuständig für Qualitätsmanagement und Dynafleet-Auswertungen: Alexandra Günßler.

**KOMPLETT HEISST** hier, dass die Spedition Albrecht alle vier Bausteine nutzt: Also Lkw-Ortung (Positioning), Mitteilungen (Messaging), Fahrerdaten (Driver Times) und – wie sollte es anders sein – Verbrauch (Fuel & Environment). Denn seit Road Relay-Zeiten haben sich die Dieselpreise mehr als verdoppelt – die Frachterlöse leider nicht. Bei der Dynafleet-Hardware hat Falk Albrecht ein wenig gespart und verzichtet auf den wahlweise lieferbaren und ausfahrbaren großen Bildschirm. Das im Armaturenräger integrierte Driver-Tool im DIN-Format reicht für seine Einsatzzwecke.

**DAS WICHTIGE** Thema Verbrauch bekommt Falk Albrecht mit detaillierten Dynafleet-Auswertungen in den Griff. Abweichungen vom Soll fallen sofort auf. Alle verbrauchsrelevanten Zahlen lassen sich für frei wählbare Zeiträume fahrer- und fahrzeugbezogen auswerten. Die jüngste Software zur Verbrauchsauswertung berücksichtigt sogar die Auslastung. Die Information dazu liefern die Luftfederbälge von Motorwagen und Auflieger. Was insgesamt den großen Vorteil hat, dass sich schnell herausfiltern lässt, ob Verbrauchsabweichungen am Fahrstil, am Fahrzeug oder eben an einer sehr hohen Auslastung liegen.

**BESONDERS BEEINDRUCKEND** am Baustein „Verbrauch“ sind die Menge der Indikatoren für den Fahrstil des einzelnen Fahrers. Das Spektrum reicht von A (wie Ausrollzeit) bis Z (wie Zeit im höchsten Gang) und spart wirklich nichts aus, was für eine fundierte Verbrauchsanalyse nötig ist. Kurz: Für denjenigen, der die Bedeutung dieser Zahlen einordnen kann, lesen sich die Berichte so spannend wie ein guter Krimi. Konsequenterweise nutzt Falk Albrecht diese Analysen zur gezielten und regelmäßigen Fahrerschulung.

**KLARER FALL** ebenso, dass er gerade die Verbrauchsauswertungen auch für Wettbewerbsvergleiche nutzt. Er ist zwar seit 25 Jahren treuer Volvo Kunde, hat aber immer einige Lkw der Wettbewerber in seiner blauen Flotte, um zu prüfen, wo Volvo bei der Zuverlässigkeit, aber erst recht beim Verbrauch steht. Denn gerade im internationalen Fernverkehr mit den hohen Jahresfahrleistungen – 170.000 Kilometer laufen die Albrecht-Züge pro Jahr – fallen die Kosten für Kraftstoff in der Gesamtkalkulation besonders hoch aus. Tendenziell sinken die Verbräuche im Albrecht-Fuhrpark seit Jahren, die aktuellen, 460 PS >>



Auf ihren Wegen zwischen Norddeutschland und Südspanien sind die Albrecht-Lastzüge immer im „Dynafleet-Blick“.