

Volvo, vin et Valais

Schon länger spielten wir mit dem Gedanken, eine Probefahrt mit Schwerpunkt Dynafleet zu starten. Nachdem Volvo kürzlich den I-Save mit Turbocompound vorgestellt hat, lag es nahe, diese Fahrt mit einem Volvo FH 460 I-Save 4x2T zu absolvieren. Mit rund 28 Tonnen Betriebsgewicht begann unsere Fahrt, zusammen mit Volvo Driver Trainer Peter Grübler, in Egerkingen.

Bereits anfangs Juni durfte wir an den Pressetestfahrten in der Nähe von Göteborg SE den Volvo FH 460 I-Save fahren (wir berichteten in der Mobilität). Knapp zwei Wochen später sass ich bereits wieder in einem solchen Fahrzeug. Diesmal aber in der Schweiz und anstatt mit 40 Tonnen nur mit 28 Tonnen Gesamtgewicht. Da wir aber konstant mit diesem Gewicht unterwegs waren und keine Leerfahrten machten, war es so realistischer. Von Egerkingen fuhren wir Richtung Bern und weiter über Fribourg, den «Vevey-Stich» hinunter bis wir unser Ziel, das Truck Center in Salgesch VS erreichten. Der Volvo mit I-See und I-Roll hatte viel zu tun auf dieser hügeligen Route. Im Hinterkopf hatte ich natürlich immer das Dynafleet. Eigentlich sollte man das Fahrzeug ja rollen lassen. Bei den langen Gefällen war dies aber nicht immer möglich. Um den Volvo vor zu viel Überrollgeschwindigkeit zu bewahren, arbeitete ich mit dem Retarder und schaltete je nach Situation sogar manuell einen Gang runter. Peter Grübler, der Profi, sass gelassen auf dem Beifahrersitz, gab mir Tipps und grinste manchmal zu mir rüber. Ob aus Freude, Mitleid oder Schadenfreude habe ich noch nicht herausgefunden. Spass beiseite. Auf jeden Fall war ich doch ab und zu ziemlich gefordert. Einerseits wollte ich den Lastwagen möglichst viel rollen lassen, andererseits musste ich ihn zurückhalten.



Dynafleet

Das Fuhrparkmanagement von Volvo nennt sich Dynafleet. Der Fuhrparkleiter, der Fahrer und der Dynafleet-Verantwortliche von Volvo Trucks Schweiz, Peter Grübler, haben Zugriff auf die Daten. Peter Grübler kann sämtliche Fahrzeuge in der Schweiz, welche mit Dynafleet ausgerüstet sind, abrufen. Der Unternehmer hat die Flotten- und Fahrerübersicht und der Fahrer kann via App seine Fahrten kontrollieren. Das Fahrerzeitendiagramm besteht aus vier Hauptsparten. In jeder Sparte kann der Fahrer 100 Punkte erreichen. Je höher die Punktzahl bei den vier Sparten, desto höher die Gesamtpunkte. Auch hier ist das Maximum 100 Punkte. In der App kann der Chauffeur unter der Rangliste seine Position aller registrierten Fahrer der Firma sehen. Von seinen Kollegen sind keine Namen ersichtlich, einzig die Punktzahl. Die vier Themen beim Dynafleet sind vorausschauendes Fahren und Bremsen, Einsatz von Motor und Getriebe, Geschwindigkeitsanpassung und Stillstand.



Vorausschauendes Fahren und Bremsen

Hier wird angezeigt, ob der Fahrer den Lastwagen genug rollen lässt und das Verhältnis Bremsen und Stoppen stimmt. Bei etwa einem Viertel aller Bremspedalbenutzungen sollte es zu einem Stopp kommen.

Einsatz von Motor und Getriebe

Beim Einsatz von Motor und Getriebe sieht der Chauffeur ob er I-Shift optimal nutzt. Er hat Einblick ob er oft genug im höchsten Gang unterwegs ist, Überdrehzahl hat und ob er bei der Motordrehzahl genügend innerhalb oder eben auch zu oft ausserhalb des Economy-Bereichs fährt.

Geschwindigkeitsanpassung

Hier ist zu erkennen, wie gut und oft man mit dem Tempomat arbeitet. Die Übergeschwindigkeit, das heisst, das Fahrzeug wird bei Gefälle mit über 89 km/h gefahren, wird ebenfalls beurteilt.

Stillstand

Beim vierten Punkt wird angezeigt, ob das Fahrzeug mit laufendem Motor stillsteht. Hier tun sich viele Chauffeure schwer damit, sich daran zu gewöhnen, dass beim Schliessen des Aufbaus oder Aufliegers der Motor abgeschaltet werden könnte. Auch das Vorheizen oder Kühlen der Kabine durch das Laufenlassen des Motors vermiest einem hier eine gute Punktzahl.

Mehr Parameter zeigen

Unter diesem Punkt können die vier Sparten noch detaillierter unter die Lupe genommen werden. Hier sind die genauen Prozentzahlen der einzelnen Punkte aufgelistet. Auch die Anzahl Bremsungen und Stopps auf 100 Kilometer, sowie der Ausstoss von Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxid und Partikel sind ersichtlich.

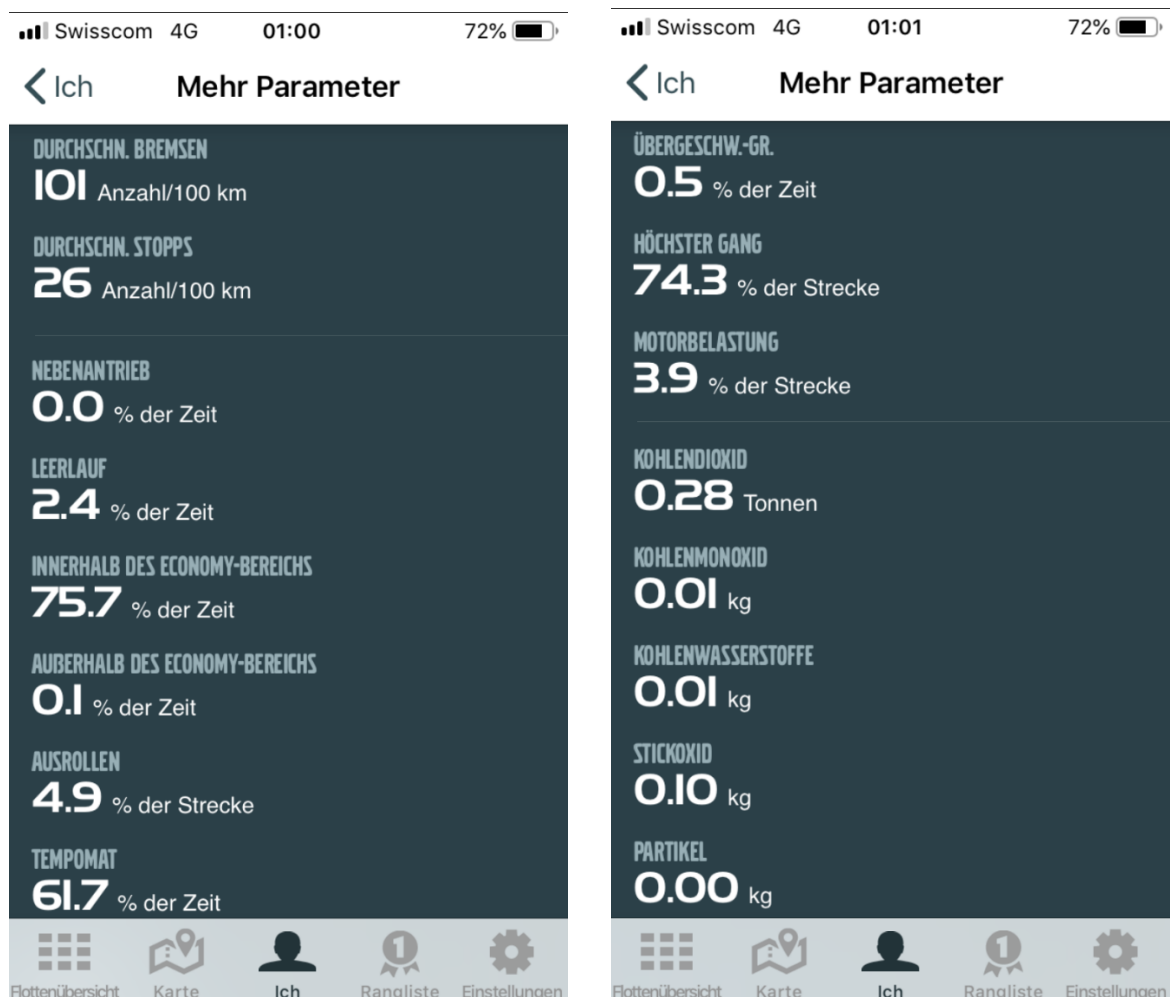
Auf der App kann der Fahrer den zu kontrollierenden Zeitraum wählen zwischen heute, gestern, letzte 7 Tage oder letzte 30 Tage. Er sieht die gesamte Fahrzeit, Streckenlänge, Durchschnittsgeschwindigkeit, Kraftstoffverbrauch auf 100 Kilometer und den CO₂-Ausstoss. Der Fuhrparkleiter hat auf der App noch zusätzlich die Möglichkeit, seine einzelnen Fahrzeuge aufzurufen und unter der Flottenübersicht kann er die durchschnittlichen Punktzahlen aller Chauffeure und Fahrzeuge überprüfen. Unter Einstellungen können Benutzerspezifische Eingaben getätigt werden.

Hat ein Transportunternehmer die Lizenz für das Dynafleet gelöst, werden ihm monatlich sämtliche Auswertungen durch Volvo per Mail zugestellt. Das System liefert, sofern es mit dem Service «Fuel Advice» gekoppelt ist, automatisch Verbesserungsvorschläge um Kraftstoff zu sparen. Nach der Übermittlung vom Managementbericht, Flottenauswertung, Rangliste der Fahrer und Fahrzeuge und dem Datenblatt für jeden Fahrer mit Anweisungen für eine optimalere Nutzung des Fahrzeugs kommuniziert Peter Grübler des Öfteren mit dem Kunden und erklärt, wie sich einzelne Fahrer verbessern könnten. Viele Firmen nutzen diese Vorschläge und buchen Peter Grübler für Fahrtrainings. Oft braucht es nur kleine Tipps vom Volvo Driver Trainer und die Dynafleet-Punktzahl einer Firma oder eines einzelnen Fahrers steigt massiv. Betrachtet man die flotten- wie auch die Fahrerstatistik einer Firma über längeren Zeitraum, ist zu erkennen, dass Dynafleet Früchte trägt. Der Kraftstoffverbrauch sinkt, die Punktzahlen der gesamten Flotte sowohl auch jene der meisten Fahrer steigt. Interessant zu beobachten ist, wie bei der Einführung des Flottenmanagement die Punktzahlen sich auf eher tieferem Niveau bewegen. Dann findet meistens die Korrespondenz zwischen Grübler und dem Fuhrparkleiter statt. Dieser wird mit einigen seiner Fahrer sprechen. Danach steigt die Punktzahl anfänglich extrem, nach ein paar Monaten steigt sie dann weniger stark, dafür konstant. Nur schon durch gute Kommunikation zwischen Fuhrparkleiter und Fahrer kann defensivere, kraftstoffärmere und fahrzeugschonendere Fahrweise hervorgerufen werden. Schickt man den Chauffeur mit einem Volvo Driver Trainer auf seine Tour, kann die Fahrweise nochmal um einiges verbessert werden. Ist der Chef dann besonders clever, belohnt er seine Fahrer für

besonders gute Punktzahlen beim Dynafleet. Sei das über einen Zustupf beim Monatslohn oder ein paar zusätzliche Ferientage, für die meisten wird dies ein Ansporn sein, auf der Dynafleet-App eine gute Gesamtpunktzahl zu erreichen.

Dynafleet bietet dem Transportunternehmer nebst dem Dienst «Kraftstoff und Umwelt» weit mehr. Mit dem Programm «Dynafleet-Lenkzeiten» können die Fahrer besser eingesetzt und Probleme mit Lenk- und Ruhezeiten vermieden werden. «Dynafleet Positionierung» zeigt, wo sich ein Fahrzeug befindet, liefert Informationen über den Fahrer, die Fahrgeschwindigkeit, die Ladung und Fahrzeugart. Dadurch können die Lastwagen besser disponiert werden. Der «Dynafleet-Fahrzeugstatus» meldet Probleme am Fahrzeug (Warnleuchten auf dem Kombiinstrument des Fahrzeugs). So können Wartungsarbeiten besser eingeplant werden. Über das «Dynafleet Messaging» kann der Fuhrparkleiter seine Fahrzeuge jederzeit erreichen und mit dem Fahrer kommunizieren.

Volvo Dynafleet eignet sich nicht nur für Volvo Trucks, sondern auch für Fahrzeuge anderer Hersteller. So reicht ein einziges Flottenmanagement für einen gemischten Fuhrpark.



...zurück zur Probefahrt

Kam ich auf meiner Fahrt einmal kurz auf eine seitliche Fahrbahnlinie, spürte ich den leichten Druck am Lenkrad durch den Spurhalteassistenten. Die aktive Lenkung reagierte aber so sanft, dass ich sie nicht als ungewöhnlich oder störend empfunden habe. Im Gegenteil, nach einiger Zeit hinter dem Lenkrad hatte ich mich bereits daran gewöhnt und

genoss die zusätzliche Sicherheit. In Salgesch angekommen, parkten wir den Sattelzug rückwärts auf einen Platz. Beim Manövrieren fiel mir auf, wie leicht sich das Steuerrad lenken liess. Das Volvo Dynamic Steering VDS war auf «default», also auf Werkseinstellung programmiert. «Light» wäre noch leichter, aber schon so war das Manövrieren Luxus pur. Ein Blick auf die Dynafleet-App verriet uns, der Volvo FH mit dem Turbocompound hielt was er verspricht. Auf der vielseitigen, topografisch unterschiedlichen Strecke hatte er einen durchschnittlichen Dieserverbrauch von 24,67 Litern.

Der Volvo FH 460 I-Save 4x2T lässt sich fahren wie auf Schienen. Auch ohne Doppelkupplungsgetriebe schaltet das Automatikgetriebe fast unmerklich die Gänge. Motorengeräusch ist kaum zu hören im Fahrerhaus. Hört man besonders gut hin, vernimmt man das leise Pfeifen des Turbocompounds, wenn er unter Last steht. Die Übersicht auf dem Fahrersitz ist perfekt. Die zierliche Spiegelhalterungen gewähren gute Sicht, vor allem beim Kreisverkehr. Der Fahrersitz ist bequem und für jede Grösse von Chauffeur einstellbar. Die Displays und Armaturen sind übersichtlich angeordnet. Einzig bei der Bedienung des Displays für Fleet, Radio, Telefon, Navigation und Fahrzeugeinstellungen ist es teilweise etwas kompliziert, auf Anhieb die gewünschten Einstellungsmöglichkeiten zu finden. Die Volvo FH-Kabine bietet dem Chauffeur viel Platz, etliche Staufächer und eine Dachluke mit Fliegengitter und Verdunklungsrollo. Der Kühlschrank unter dem Bett ist praktisch und gross genug für eine mehrtägige Tour.

Selbst das Bett konnte ich auf dieser Probefahrt testen. Ich schlief wie ein Murmeltier, ob es an der guten Matratze lag oder an dem einen Glas mit bestem Walliser Wein, lassen wir an dieser Stelle offen.

Nachdem wir den Volvo FH 460 I-Save geparkt hatten, durften wir uns in den bereitgestellten Volvo FH 16 750 setzen. Mit einem Kippauflieger, beladen auf rund 40 Tonnen Gesamtgewicht und 750 PS kam hier ein anderes Fahrgefühl auf. Schon das Motorengeräusch verriet, hier wird gearbeitet. Bei dieser Motorenstärke vergass ich beinahe, dass ich mit 40 Tonnen unterwegs war. Davon war nichts zu spüren. Die 6x4-Sattelzugmaschine mit angetriebener Liftachse ist nicht nur stark, sondern auch so ein echter Hingucker! Für mich, im Alltag mit bloss 420 PS auf der Strasse, war diese kurze Probefahrt ein Traum. Um auch vom stärksten Schweden ein paar schöne Fotos zu machen führte uns Adrian Fux, Werkstattchef vom Truck Center Wallis, mitten in die Weinreben von Salgesch. Selbst ihm stand die Freude am 750 PS starken Volvo ins Gesicht geschrieben.



Am nächsten Tag kam ich in den Genuss eines weiteren Fahrzeugs von Volvo, den 25-Jahre-FH-Jubiläums-Truck. Wir brachten den neuen FH mit Turbocompound zu einem Kunden in Sion und sattelten den mitgeführten Auflieger auf die FH-500-Jubiläumzugmaschine. Währenddem Peter Grübler sich mit dem 750er auf den Weg nach Neuenburg machte, tat ich dasselbe mit den 500er. Ich versuchte mich nochmal voll auf Dynafleet zu konzentrieren. Auch bei diesem Lastwagen kam bei mir Fahrfreude auf. Das Zusammenspiel von Motor und Getriebe, wie auch von Tempomat und Retarder, funktionierte einwandfrei und machte meine Probefahrt wiederum zum Vergnügen. Als am Nachmittag meine zweitägige Probefahrt zu Ende ging, fuhr ich ein bisschen wehmütig zurück nach Graubünden.



Wir bedanken uns ganz herzlich bei Volvo Trucks Schweiz, insbesondere bei Peter Grübler und Remo Motta, welche uns diese Probefahrt ermöglicht haben.

Brigels, 21.06.2019 Rahel Cathomas für die Mobilität



Drivertrainer Peter Grüber









Adrian Fux, Betriebsleiter Truck Center Salgesch, und Grübi

