

Der Fleetboard-Flüsterer

Reportage Fritz Großart versteht „Fleetboard“. Deswegen berät er Transportfirmen und hilft, das Telematiksystem höchst effektiv als Werkzeug zur Fahrstiloptimierung zu nutzen

Fritz Großart war auch einmal Lkw-Fahrer – gelernter Berufskraftfahrer sogar. Das ist zwar schon eine Zeit lang her, aber von der Erfahrung zehrt er – wie er sagt – heute noch. Später kümmerte er sich als Fuhrparkleiter bei Papstar in Kall in der Nord-eifel um Fahrertraining, Aus- und Weiterbildung. Mit „Fleetboard“ kam er früh in Berührung, praktisch mit der Markteinführung des Mercedes-eigenen Telematiksystems. „Für mich ist Fleetboard wie gemacht“, begeistert sich der mittlerweile selbstständige Unternehmer und Chef von Großart Drive. Die Datenflut, die andere schon einmal zweifeln lässt, saugt er auf wie ein Schwamm. Vor den drei Bildschirmen in seinem nagelneuen Büro in Schleiden scannt er förmlich mit den Augen die Fleetboard-Ranking-Listen seiner Kunden, schaut sich Fahrer-Einzelbewertungen durch und filtert sofort Auffälligkeiten aus. Das Ganze in einer Geschwindigkeit, die geradezu unglaublich anmutet. „Alles Training“, sagt Großart, der angeblich weder ein fotografisches Gedächtnis noch besondere Schnelllesekurse besucht hat.

Anzeige



Derzeit betreut Großart an die 1.000 Fahrer in 15 Betrieben. Er ist der unsichtbare Beifahrer, der Fernfahrertrainer, der „Fleetboard-Flüsterer“. Auf jeden Fall aber ist er ein externer Dienstleister, den Fleetboard-Fuhrparks gerne in Anspruch nehmen. Das Geschäft läuft gut. Zwei bis drei Mitarbeiter könnte Großart beschäftigen, gute Leute mit ähnlicher Auffassungsgabe seien schwer zu finden.

Kollegenvergleich

Was geht da vor, wenn er seine „Kommandozentrale“ hochfährt und Bewertungsbögen überfliegt? Da sind „Fahrweise“, „Einsatzschwere“ und „weitere Einsatzmerkmale“ in Beziehung zu setzen, die Bewertungen in Sachen „kennfeldgerechtes Fahren“, „verschleißfreier Bremsweg“ oder „Betriebsbremsweg“ zu vergleichen. Hier ein Fahrer mit einer Gesamtnote von 9,0 – das ist der Gute – hier der Kollege mit einer 6,4 – beide arbeiten im selben Betrieb mit vergleichbarer Einsatzschwere. Letzterer hat definitiv Beratung nötig: 42,7 Liter auf 100 Kilometer. Das geht gar nicht, wenn ein umsichtiger Fahrer mit 35,7 Litern auskommt. Die Gründe hierfür sind meist – beileibe aber nicht immer – offensichtlich: Während der sehr gute Fahrer in diesem Beispiel mit nur 98 Kilometern (ein Prozent der Gesamtfahrstrecke, 2.226 Stopps) unter Betriebsbremse auskommt, der andere aber 365 Kilometer (fünf Prozent der Gesamtfahrstrecke, 2.831 Stopps) auf der Bremse steht, dann klingeln bei Fritz Großart

die Alarmglocken. „Vorausschauendes Fahren“ - Note 9,2 zu 4,2, das ist krass. Und schließlich noch ein Blick auf das „kennfeldgerechte Fahren“ – Note 9,6 zu 7,8, da stimmt auch etwas nicht. Reingeschaut ins Kennfeld: viel zu hohe Drehzahlen! Nur 50 statt 95 Prozent im grünen Kernbereich. Ein kurzes Studium des Drehzahlmessers, dann weiß Fritz Großart schon, was hier los ist: Der Kandidat interpretiert das grüne Leuchtbands im Drehzahlmesser offenbar falsch: Er freut sich, dass er „grün“ angezeigt bekommt, statt mit einem höheren Gang in den angezeigten Drehzahlbereich zu schalten. Ein Missverständnis, das laut Fritz Großart sogar relativ häufig vorkommt.

Erstmal zum Training

Derlei weit auseinanderliegenden Bewertungen sind nicht die Regel, aber sie kommen vor. Und ein solcher „suboptimal“ agierender Fahrer wird von Fritz Großart erst einmal keinen Anruf bekommen, sondern ein Fahrertraining: „Wenn das dann erfolgt ist, stellt sich in 99 Prozent aller Fälle eine klare Verbesserung ein“. Die Rede ist hier von zehn bis 15 Prozent Verbrauchseinsparung und deutlich verlängerten Kupplungs- sowie Bremsenstandzeiten. Das reicht Fritz Großart aber nicht. Ihm geht es um Nachhaltigkeit. Darum, dass die Fahrer die Zusammenhänge verstehen, das, was wirtschaftliches Fahren wirklich ausmacht. Und jetzt kommt seine Rolle als Fleetboard-Flüsterer.

Die Fern-Instruktion

Bei seinen täglichen Checks durch die Ranglisten und Fahrerbewertungen fallen ihm sofort die kleinsten Verschlechterungen, aber auch Verbesserungen, auf. Und dann greift er zum Telefon. Jetzt schlägt die Stunde des Fern-Instruktors. Eigentlich ist es aber die Stunde des Motivators. Begriffe aus der Wortfamilie „schlecht“ kommen bei Fritz Großart nicht vor. Er spricht lieber von „verbesserungswürdigen Details“ und spart erst einmal nicht mit Lob über die ein oder andere Verbesserung. Dann folgt der Tipp, damit das detektierte Fehlverhalten abgestellt werden kann. Beispiel Retarder: Fleetboard registriert genau die Bedienung des Retarders. Und Fehlbedienungen sind häufig.

Retarder fehlbedient

Das „Durchreißen“ gleich in die höchste Stufe ist so ein Klassiker. Das kostet nicht nur Reifen an der Antriebsachse, sondern zeigt auch, dass der Fahrer oft zu schnell zum Beispiel auf einen Kreisverkehr oder in eine Autobahnausfahrt rollt. Darauf macht Großart nun den Fahrer aufmerksam: Auf dem Bildschirm sieht er genau, dass die Säule in der höchsten Stufe am größten ist, die auf der ersten Stufe aber kaum sichtbar. Dabei sollte es genau andersherum sein. Das funktioniert natürlich genauso, wenn statt eines Retarders die Motorbremse falsch genutzt wird: Im Irrglauben, bereits bei 1.200 Touren eine signifikante Motorbremsewirkung zu spüren, unterfordert sich mancher Fahrer



Foto: R. Domina

die Motorbremse und bremst viel zu viel mit der Betriebsbremse. Fritz Großart bemerkt das und kann den Fahrer dann direkt am Telefon darauf aufmerksam machen.

Bei den Fahrern kommt der Telefon-Instruktor überwiegend sehr gut an. Klar gebe es auch Fahrer, die sich nicht so gern in ihrem Trott stören ließen. Großart: „Es gibt ein paar wenige, die sagen sich: ‚Warum ruft der schon wieder an?‘. Die ganz überwiegende Mehrheit denkt aber: ‚Warum ruft der nicht endlich an?‘. Die meisten sehen wirtschaftliches Fahren nach Fleetboard schon nach kurzer Zeit als Sport.“ Und wenn er das geschafft habe, dann ist er auch schon einmal stolz auf

„seine“ Jungs da draußen.

Das beste Beispiel dafür ist Adam Radtke. Der 42-Jährige ist Fahrer bei Edeka Rhein-Ruhr. „Am Anfang“, so Großart, „waren wir uns gar nicht grün. Herr Radtke hatte sehr eigene Vorstellungen in Sachen Fahrstil. Aber die Zahlen gaben meiner Philosophie recht – und dann klappte es ganz hervorragend.“ Heute ist Adam Radtke nicht nur überzeugt, sondern auch ausgebildeter Fahrertrainer bei Edeka in Moers und gibt weiter, was er von Fritz Großart gelernt hat. Radtke und auch Fuhrparkleiter Walter Haupt, 51, sind sich einig: Das, was Fritz Großart von anderen Fahrertrainern unterscheidet, ist vor allem sein Praxiswissen. „Er weiß, wovon er redet,

weil er den Job selber mal gemacht hat“, sagt Walter Haupt. Der gleichen Meinung ist auch Karl-Heinz Jolk, 56, Fuhrparkleiter und Chef bei Schlieper Baustoff und Transport. Er legte die Fahrstilüberwachung in die Hände von Fritz Großart, weil ihm – wie er sagt, „sowohl die Zeit als auch das in die Tiefe gehende Verständnis“ für das Fahren aus Fahrersicht fehlt. Bei Schlieper profitieren die Fahrer durch ein Prämiensystem sogar in barer Münze von einer guten Fleetboard-Note. Fahrer Dieter Schäfer konnte sich mit Training und Tipps von Fritz Großart von einer 5,9 auf eine 7,7 verbessern. „Wobei eine 7,7 für einen Baustofffuhrpark schon eine klasse Gesamtnote

ist“, fügt Großart hinzu. Die Einsatzart lasse hier Noten über acht kaum zu.

Darüber, dass Fritz Großart „sein Geld wert ist“, sind sich die Kunden von Großart Drive einig. Allein bei Edeka Moers habe man mit Fleetboard und der Coaching-Hilfe von Fritz Großart die Verbräuche im Schnitt und dauerhaft um 3,2 Liter pro 100 Kilometer oder zehn Prozent senken können, so Fuhrparkleiter Walter Haupt. Pro Jahr entspreche das einer Ersparnis in der Größenordnung von 700.000 Euro. „Das ist doch mal ne Hausnummer“, freut sich Walter Haupt, „und dabei haben wir den Liter Diesel nur mal mit einem Euro angesetzt“.

Transport, 12.07.2013 (rod)

Schlieper: Ein klassischer Fleetboard-Kunde

Mit seinen derzeit 18 Fahrzeugen hat der Fuhrpark der Schlieper GmbH in Essen eine überschaubare Größe. Im Einsatz sind durchweg zweischichtige Actros-Zugmaschinen in Allradausführung (4x4), Neun-Tonnen-Vorderachsen und 460 PS Leistung. Für die teils schweren Einsätze mit Abbruch und Felsmaterial kommen robuste Langendorf-Rundmulden mit drei Achsen zum Einsatz. Auf die sukzessive anzuschaffenden neuen „Arocs“ mit Euro VI und automatisierten „Powershift-3“-Getrieben freut sich Karl-Heinz Jolk, Fuhrparkleiter und Chef des Unternehmens, schon. Den Umstieg von der Telligent-Schaltung mit Kupplung auf die vollautomatisierten Getriebe

werde man „mit entsprechender Schulung“ schaffen. Auf Retarder will Jolk auch bei den Arocs verzichten, schließlich hätten sie „super Motorbremsen“. Gegenüber den Scheibenbremsen für seinen Einsatz ist Jolk noch skeptisch. Mit den Trommeln rundum habe man auch durch die Betreuung von Fritz Großart die Standzeiten mit rund 320.000 Kilometern mehr als verdoppeln können. Die Abregelung auf 90 Stundenkilometer belässt man derzeit ganz bewusst, verlangt aber eine Marschgeschwindigkeit von maximal 84 Stundenkilometer. „Wir fahren heute deutlich langsamer als noch vor ein paar Jahren und sparen dadurch schon eine Menge Sprit“, so Jolk.



Fritz Großart im Gespräch mit Schlieper-Chef Karl-Heinz Jolk und Fahrer Dieter Schäfer (v.l.n.r.)

Edeka Rhein Ruhr: Warenwirtschaft und Telematik

Die Edeka Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH ist Fritz Großarts größter Kunde. An allen Standorten werden rund 260 Fahrzeuge mit einer Fahrleistung von gut 17 Millionen Kilometern im Jahr eingesetzt. Der reinrassige Mercedes-Benz-Fuhrpark mit eigener Werkstatt besteht überwiegend aus zwei- und dreiachsigen Sattelkombinationen.

Die noch aktiven Züge mit Einachs-Aufliegern werden nach und nach ausgemustert. Walter Haupt, Fuhrparkleiter in Moers, erklärt, warum: „Mit der Größe der einzelnen Edeka-Filialen

wachsen auch die Liefergrößen. Die Einachser werden zusehends zu klein für unser Geschäft.“ Ab 2011 entwickelte Fleetboard mit Edeka Rhein-Ruhr eine Anbindung an das Warenwirtschaftssystem des Handelsunternehmens.

In einem großen Pilotprojekt gelang es Edeka Rhein-Ruhr und Fleetboard gemeinsam, die Telematiklösung von Mercedes-Benz in die Warenwirtschaft zu integrieren. Das System funktioniert mittlerweile einwandfrei und senkt die Fehlerquote im Zuge der Verladung.



Das „Team Fleetboard“ bei Edeka Rhein-Ruhr in Moers: (v.l.n.r.) Fuhrparkleiter Walter Haupt, Fahrertrainer Adam Radtke und Coach Fritz Großart