

Mit Spaß sparen

Umweltschutz: Bereits mit einem kurzen Training können Fahrer den Spritverbrauch um durchschnittlich 3,4 Prozent senken. Das ist das Ergebnis des Wettbewerbs Eco Profi der DKV.

Ruhig ist es am Maxi-Autohof in Rhüden im Harz nie. Tagein, tagaus rollen Lkw an die Zapfsäulen oder auf den Parkplatz. Doch an zwei Wochenenden im Juli gab es noch mehr Trubel als gewohnt. Der Tankkartenanbieter DKV Euro Service veranstaltete dort zum dritten Mal das Event »DKV Eco Profi«, eine Kombination aus Fahrerschulung und Wettbewerb für Umwelt- und Lkw-schonenden Fahrstil.

Dazu lud DKV 25 Berufskraftfahrer ein. Eco-Trainer Hubertus Lodes unterwies sie auf lockere Art in Theorie und Praxis. Dabei ging es aber nicht nur ausschließlich um das einfache Sparen von Kraftstoff. Lodes, Geschäftsführer der Firma Fuhrparker.de, vermittelte den Teilnehmern zusätzlich, wie die Fahrer mit ihrem Arbeitsgerät, dem Lkw, schonend umgehen können.

»Ziel war es, den Fahrern das ideale Zusammenspiel von verschiedenen Faktoren zu verdeutlichen«, erläutert der zertifizierte Fuhrparkmanager, der selber jahrelang als Fernfahrer unterwegs war. Vorausschauendes Fahren sei ein wichtiger Faktor. Nähern sich Fahrer etwa einer Ampel, die auf Rot steht, sollten sie den Wagen ausrollen lassen. Und wenn es die Situation erlaubt, möglichst schon die nächste Ampelkreuzung im Auge haben. »Das Ausnutzen der Motor- und Schubkraft, deren Auswirkung von den Fahrern oft unterschätzt wird, gehört zu den relevanten Messwerten bei dem Wettbewerb«, sagt der Trainer.

Wichtig sei auch, dass die Fahrer versuchen, das Fahrzeug immer im höchsten Gang zu halten. Auch der Einsatz des Tempomats müsse wohlüberlegt sein. »Ihn auf einer Steigung einzuschalten, bringt wirtschaftlich nichts«, sagt Lodes. »Auf ebener Strecke spart er aber durchaus.« Berg runter sollte man den Lkw immer rollen lassen, dann läge der Verbrauch bei null. Und vor Senken sollte Schwung geholt werden, damit bei der folgenden Steigung das Gaspedal nicht bis aufs Bodenblech durchgetreten werden muss. Außerdem sollte beim Anstieg manuell geschaltet werden, da eine Automatik immer hin und her schaltet, was Sprit kostet. »Man muss beim Fahren arbeiten«, sagt Lodes.

»Nach Möglichkeit sollte der Fuß auch von der Betriebsbremse gelassen werden«, erörtert der Trainer. Denn bei ihr handelt es sich um ein Verschleißteil, das bei der Wartung viel Geld kostet. Wer dagegen

mittels Retarder oder Motorbremse verzögert, bremst verschleißfrei. Häufigste Fahrfehler seien neben Fahren mit falscher Drehzahl, zu wenig bremsen mit dem Motor und zu hohem Tempo aber auch, dass Fahrer die Technik ihrer Lastzüge nicht ausnutzen. »Dies liegt häufig am Unternehmer selbst, der sich nicht die Zeit nimmt, seinen Mitarbeiter umfassend in ein Fahrzeug einzuweisen«, sagt Lodes. Nach dem Motto: »Wie lange fährst du schon?« »20 Jahre.« »Gut, hier ist der Schlüssel, dein neuer Laster steht auf dem Hof«. Dass sich

ners gehalten.« Auch der Zweitplatzierte Andreas Schwarz von RLP Transporte aus Altrich war erstaunt: »Damit habe ich nun wirklich nicht gerechnet. Als mein Name fiel, zitterte ich vor Aufregung.«

Platz drei ging an Jürgen Noack von der Papstar Vertriebsgesellschaft aus Kall/Eifel: »Ich freue mich auch riesig. Dafür, dass ich den Lkw nicht kannte, ist es ein besonders schöner Erfolg.« Die Gewinner zogen neben Preisgeldern auch Eco-Schulungen für ihre Kollegen in ihren Speditionen an Land.



entwicklungstechnisch aber in den vergangenen Jahren viel getan hat, wird ignoriert.

Nach dem theoretischen Programm am ersten Wochenende erhielten die Fahrer ein Handbuch, in dem alles nochmals zusammengefasst war. Und bekamen Zeit, sich das Gelernte auf ihrem eigenen Wagen immerhin 14 Tage zu verinnerlichen. Außerdem wurden sie noch mit den fünf baugleichen MAN TGX 18.440-Euro-5-Sattelzügen vertraut gemacht, auf denen der Wettbewerb stattfinden würde. Als Hänger wurden fünf

Berg runter immer rollen lassen

identische Krone Eco Liner eingesetzt, die jeweils mit 20 Tonnen beladen waren. Außerdem lernten die Teilnehmer bei einer ersten Runde die fahrttechnisch anspruchsvolle, rund 70 Kilometer lange Strecke kennen. Viel rauf und runter. Aber auch ebene Strecken kamen nicht zu kurz. Schließlich sollte der richtige Einsatz des Tempomats in die Bewertung einfließen.

Zwei Wochen später dann der Showdown. Das in den Lkw integrierte System MAN Telematics sendete alle benötigten Daten auf den Rasthof. Dazu gehörten neben dem Tempo auch Bremsverhalten, Anzahl der Schaltungen oder die Stellung des Gaspedals. Die Daten konnten so also quasi in Echtzeit ausgewertet werden. Betreut wurde die Auswertung durch den Lehrstuhl für Logistikmanagement der Uni St. Gallen, Schweiz.

Die Fahrer nahmen den Wettkampf zum DKV Eco Profi mit humorvollem Ernst. Ging es doch schließlich um 1.500 Euro für den ersten Platz. Einem Teilnehmer versprach der Chef sogar, ihm einen Sattelzug seiner Wahl hinzustellen, würde er gewinnen.

Am Nachmittag stand dann der Sieger fest: DKV Eco Profi 2009 ist Lars Meyer von der Spedition Heinz Meyer aus Gyhum bei Bremen. Er zeigte, dass wirtschaftliche Fahrweise nicht nur Sprit sparen bedeutet. Mit genutzter Schubkraft und vorausschauender Fahrweise fuhr er sich an die Spitze.

»Ich war total überrascht«, sagte Lars Meyer, »ich habe mich einfach an die Anweisungen des Trai-



Rauf, runter und geradeaus: Die Teilnehmer mussten eine anspruchsvolle Strecke bewältigen.

Das Ergebnis: Fast 80 Prozent der Teilnehmer gelang es, ihren Verbrauch zu senken. Durchschnittlich ging er um 1,34 Liter auf 100 Kilometern runter, was 3,4 Prozent entspricht. Der sparsamste Fahrer brachte es auf knapp elf Prozent oder 4,4 Liter auf 100 Kilometer. DKV Eco Profi Meyer, verbesserte seinen Verbrauch um 2,9 Liter. Aber er steigerte seinen Rollanteil um satte 620 Prozent – anteilig von 5 auf 31 Prozent, was ihn zur Nummer eins machte. Der Zweite, An-

Haben im Harz dazugelernt: die Teilnehmer vor den MAN TGX 18.440.

dreas Schwarz, erhöhte seinen Rollanteil um 112 Prozent von 8,6 auf 18,3 Prozent bei gleichzeitig geringerem Verbrauch von drei Litern. Jürgen Noack, Platz drei, reduzierte seinen Verbrauch von 38,1 auf 36,6 Liter. Der verschleißfreie Bremsanteil erhöhte sich bei allen Teilnehmern im Mittel um 7,5 Prozent. Der beste Fahrer in dieser Kategorie brachte es auf 33,2 Prozent.

Neben dem Wettkampf bot die Veranstaltung ein Rahmenprogramm. In den Seminaren »Digitaler Tachograf« (TC Beratung, Senden) oder »Ladungssicherung« (KFA Rumel, Bielefeld) konnten die Fahrer ihr Wissen erweitern.

»Mit den Ergebnissen sind wir sehr zufrieden«, sagte DKV-Projektleiterin Sandra Krieger. »Die Spediteure haben erkannt, wie viel Potenzial in sinnvollen Trainings steckt. Dieses Jahr hatten wir ein Bewerber-Plus von 36 Prozent im Vergleich zu 2008. Wir wollen den Eco Profi 2010 wieder anbieten.«

Ein Fernfahrer brachte die Wichtigkeit des Umwelt und Geldbeutel schützenden Fahrens auf den Punkt: »Umso wirtschaftlicher ich meinen Lkw fahre, umso sicherer ist mein Arbeitsplatz«, sagte Ronald Riedrich von der Goldbach Transport & Spedition. Robert Cadek



Mercedes-Benz

Bei anderen muss man einem Gebrauchten lange unter die Haube schauen. Bei uns reicht ein flüchtiger Blick aufs Heck.

Vertrauen Sie dem TGC-Gütesiegel: beste Auswahl, beste Qualität und beste Beratung.

Beim Gebrauchtwagenkauf sollten Sie auf das TGC-Gütesiegel achten. Dieses Siegel garantiert Ihnen einen Gebrauchtwagenkauf ganz ohne Risiko – und das an 80 Standorten in ganz Deutschland. Unsere Fahrzeuge sind werkstattgeprüft und komplett aufbereitet. Und sollten Sie einmal Fragen haben, helfen Ihnen unsere zertifizierten Verkäufer gerne weiter. Zusätzlich führen wir bei Bedarf sogar individuelle Ein- und Umbauten durch. Alle Informationen und über 5000 gebrauchte Transporter finden Sie unter www.mercedes-benz.de/tgc

TGC. Gebrauchte Transporter ohne Risiko.



»Acht Prozent Einsparung sind immer drin«, sagt Trainer Lodes.