



Fotos: Recco Swentusch/Autoflotte

Nähe zum Partner | Intime-Flottenchef Michael Kuijl (l.) vertraut seit fünf Jahren auf das Mobileye-System und arbeitet dazu mit Jan Krönke zusammen

Abstand halten kann man lernen

Intime | Kurierfahrzeuge haben es immer eilig. Damit aber trotz Termindrucks die Sicherheit in den Transportern nicht zu kurz kommt, rüstet der KEP-Dienstleister die Flotte mit einem Abstandswarnsystem von Mobileye aus.

— Wer als Logistiker arbeitet, versteht etwas von Effizienz. Intime Express Logistik als einer der großen KEP (Kurier-Express-Paket-) Dienstleister im B2B-Bereich bildet da keine Ausnahme. Erst recht nicht Flottenchef Michael Kuijl. Bei der Ausstattung seiner Fahrzeuge feilscht er um jedes Kilogramm, das mehr Nutzlast bringt. Wenn neue Technik wie Euro 6 Gewicht kostet – in dem Fall durch Partikelfilter und Adblue-Tank –, muss Entbehrliches weichen. So wurden beispielsweise die Wagenheber ausgesondert.

Bei einem Bauteil macht Kuijl aber keine Kompromisse, denn hier geht es um die Sicherheit seiner Fahrer. Jedes Fahrzeug der Flotte besitzt ein Abstandswarnsystem von Mobileye. Der israelische Anbieter, der sich jüngst mit BMW und Intel zusammenschloss,

um gemeinsam binnen fünf Jahren ein selbstfahrendes Auto auf die Straße zu bringen (siehe Autoflotte 8/2016, S. 12), erhöht mit seiner Nachrüstlösung seit gut fünf Jahren spürbar die Verkehrssicherheit für die Fahrzeuge des Intime-Fuhrparks und auch für jene der Subunternehmer, die ebenfalls zum Teil mit der kleinen Kamera und dem dezenten Runddisplay auf Tour gehen.

Schnell und speziell | Intime hat in Isernhagen nahe Hannover 75 Pkw, 80 leichte Nutzfahrzeuge (7,5-Tonner), zwei mittelschwere Nfz (16-Tonner) und 20 Transporter (Mercedes-Benz Sprinter) unter eigener Flagge laufen. Neben zeitsensibler Bandware für die Autoindustrie, die – wie der Firmenname es bereits verrät – Just in Time beim Kunden sein muss, zählen Spezialtransporte wie temperaturempfindliche Ware für die Pharmaindustrie zum Alltagsgeschäft, das aus Flottensicht im Büro von Michael Kuijl seine Zentrale findet.

Neben den Fahrzeugen kümmert sich der Fuhrparkleiter auch ums Gebäudemanagement in Isernhagen. Zusätzlich koordiniert er elf Betriebstechniker in drei Niederlassungen. „Meine Hauptaufgabe liegt aber in der Fuhrparkverwaltung mit allem, was ein Flottenverantwortlicher auf

dem Zettel hat – vom Einholen der Angebote bis zum Klären von Wartungsterminen“, bekräftigt Kuijl, dem man ansieht, dass er an dieser Aufgabe Spaß hat. Den und ein hohes Maß an Engagement erfordert die Verwaltung der 20 Sprinter (bis 3,5 Tonnen), die alle im Leasing laufen. Im Dauereinsatz reißen diese bereits nach gut zwei Jahren die 250.000-Kilometer-Grenze und gehen anschließend zum Leasinggeber zurück. Der ständige Austausch sorgt dafür, dass stets die aktuelle Technik an Bord ist. Dennoch rüstet Intime ganz bewusst die etwa Smartphone-große Kamera und das Display von Mobileye in jedem Neuling nach.

Müde oder abgelenkt | Dieser Wächter aus dem Aftermarket agiert ähnlich wie die bekannten Festeinbauten. Dabei kombiniert er die Elemente eines Auffahrwarners mit denen eines Spurhalte-Assistenten. Verlässt der Wagen ungewollt die Spur, ertönt ein Warnton. „Das ist für unsere Fahrer wichtig, da wir viele Nachttouren haben. Wenn ich dann die Spur nicht halte, kann es bedeuten, dass der Fahrer übermüdet ist“, erklärt der Flottenleiter. Das gleiche Summen wird erweckt, sobald ein definierter Abstand zum Vordermann unterschritten wird. „Bei uns sind dies 1,6 Sekunden Abstand nach vorn“,

In Kürze | Intime Express Logistik

Der niedersächsische Logistikdienstleister (Sitz: Isernhagen bei Hannover) verfügt über zwölf Standorte in Deutschland, fünf in Europa und hat sechs Partnerunternehmen. Die rund 620 Mitarbeiter generierten 2015 rund 140 Millionen Euro Umsatz. Inclusive der Subunternehmer sind gut 3.000 Fahrzeuge für Intime auf der Straße unterwegs. | rs

präzisiert Kuijl. Zudem leuchtet der Wert auf dem Display auf. Die doppelte Botschaft an den Fahrer bedeutet: Du fährst zu dicht auf!

„Natürlich gab es anfangs Fahrer, die sich vom scheinbar ständigen Piepton genervt fühlten. Aber auch diese merkten schnell, dass sie es selbst in der Hand haben, wann das System Alarm schlägt. Nämlich dann, wenn sie zu dicht auffahren.“ Diese Lernkurve weist auch Kuijl auf. „In meinem Firmenwagen, einem Caddy, habe ich natürlich auch einen Warner, der anfangs dauernd nur piepste. Dann habe ich meinen Fahrstil angepasst und siehe da, kein Summen mehr, kein Piepen.“ Somit wusste Kuijl schnell, was die Fahrer meinten, die in den ersten zwei, drei Wochen vermehrt anriefen und Fragen zum neuen Helfer hatten. „Dies legte sich aber schnell. Und nach und nach hielten die Fahrer den geforderten Sicherheitsabstand und rollten öfters einfach mit der Masse mit. Was sich auch auf den Spritverbrauch positiv auswirkte.“

Umrüstung | Neben der telefonischen Hilfeleistung für die Fahrer war der größte Aufwand für den Fuhrparkleiter ein logistischer. „Fast eine Woche hatten wir die Techniker in Isernhagen, die nach und nach jene Fahrzeuge umrüsteten, deren Route sie in die Zentrale führte. In der Regel waren Kamera und Display nach 45 Minuten einsatzbereit“, blickt Kuijl zurück. Die Subunternehmer wurden in einigen Ballungszentren gruppenweise zusammengerufen, wo die Transporter und Lkw en bloc umgerüstet wurden. Für die gesamte Flotte gelten dieselben Konfigurationen. „Die Fahrer können weder die Lautstärke verändern noch das System stumm stellen oder die Anzeige verändern. Außerdem ist das Gerät immer aktiv“, zählt der Flottenchef die allgemeingültigen Parameter auf. Denn um alle ins Boot zu holen, müssen für alle die gleichen Regeln gel-

ten. Hinter diesen steht Kuijl mit voller Überzeugung, da er auch privat die Lösung nutzt. „Ich bin in den letzten fünf Jahren mit dem System unfallfrei gefahren, deshalb stehe ich hinter der Entscheidung, dass sie in jeden neuen Transporter verbaut wird, zumal es Einmalinvestitionen sind.“

Der Helfer kostet inklusive Montage gut 950 Euro und ist laut Kuijl ein gut angelegtes Invest. „Bevor wir begannen, mit Mobileye zusammenzuarbeiten, gab es seitens unserer Subunternehmer einige schwerwiegende Unfälle. Das nahm unser Qualitätsmanagement zum Anlass, nach Sicherheitssystemen zu schauen, die nachgerüstet werden können. Nach einigen Tests landeten wir bei Mobileye und unterstützen auch unsere Subunternehmer bei der Nachrüstung.“

Wichtig für die Leasingflotte ist, dass sich alle Elemente rückstandsfrei entfernen las-

Nach gut 45 Minuten läuft das System, das sich rückstandsfrei wieder entfernen lässt.

sen. Für die Kamera reicht ein doppelseitiges Klebeband und da das Display die Daten induktiv aus dem CAN-Bus liest, besteht keinerlei Gefahr, dass hier Schäden hervorgerufen werden. Nach einem Scheibentausch muss die Kamera vom Glaser nur wieder an die richtige Stelle geklebt werden und kalibriert sich von selbst wieder.

Einzel oder Paket | Aber wären nicht gängige Paketlösungen als Festeinbau eine Option? „Eher nicht“, meint Kuijl, „denn oft kann ich die Helfer nicht separat bestellen, sondern nur als teures Paket. Wobei das Nachrüstsystem mittlerweile insgesamt fünf Elemente vereint. Neben dem Spurhalte- und Abstandswarner gibt es den Abbiege-Assistenten, Fußgängerkollisionswarnung

und eine Geschwindigkeitsbegrenzungsanzeige.“ Für große Nutzfahrzeuge gibt es ein erweitertes System, das einen Toten-Winkel-Assistenten umfasst. Es erkennt laut Jan Krönke, Area Sales Manager bei Mobileye, sowohl Fußgänger als auch Radfahrer. „Was im Aftermarket einzigartig ist.“

Zudem sind die Intime-Transporter auf 130 km/h, die Herbst-Zugänge sogar auf 110 Stundenkilometer gedrosselt, „um weiteres Unfallpotenzial rauszunehmen“, wie Kuijl betont. Sensibilisiert für den Umgang damit wurden die Fahrer beim Sicherheitstraining. Das finanzierte man selbst wie auch die Nachrüstlösung. „Leider muss jeder, der in Sicherheit investiert, dies immer noch aus eigenen Mitteln stemmen. Staatliche Anreize fehlen ebenso wie ein Entgegenkommen seitens der Versicherung, dies mit günstigen Policen zu fördern“, klagt der Fuhrparkleiter.

Datenschutz | Dabei hätte er stichhaltige Argumente auf seiner Seite. „Seit der Einführung sind die Unfälle rückläufig, sowohl was die Subunternehmer betrifft als auch in unserem Fuhrpark. Damit wurde das ursprüngliche Ziel erreicht“, bekräftigt Kuijl, der gleichzeitig betont, dass das Mehr an Sicherheit nicht auf Kosten der Freiheit des einzelnen Fahrers gehe. „Das wichtige Thema Datenschutz stellt sich bei der Nachrüstlösung nicht, da weder die GPS-Daten erfasst noch Ereignisse gespeichert werden.“ Natürlich könne eine Telematiklösung angebunden werden, versichert Mobileye-Vertriebler Krönke. Die technische Umsetzung liege dann beim Telematikpartner.

So kann jede Flotte selbst entscheiden, wie der Helfer aus dem Aftermarket agieren soll. Laut Krönke konnten Mobileye-Nutzer im Durchschnitt ihre Unfallzahlen um bis zu 39 Prozent reduzieren und erreichten Kraftstoffersparnisse von bis zu 15 Prozent. Das ist nicht nur sicher, sondern auch effizient. |rs



Maut und mehr | Neben den Mautboxen in den Lkw fällt die Mobileye-Kamera (r.) kaum noch auf



Dezenter Warner | Das Runddisplay zeigt den Abstand zum Vordermann und das Tempolimit an

Auf einen Blick | Intime-Fuhrpark

- ▶ Standort Isernhagen: 75 Pkw, 80 leichte Nutzfahrzeuge (7,5-Tonner), zwei mittelschwere Nfz (16-Tonner) sowie 20 Transporter (alles Mercedes-Benz Sprinter)
- ▶ Pkw-Flotte: Leasingfahrzeuge (36 Monate) mit Laufleistungen zwischen 90.000 und 120.000 Kilometern. 60 Pkw aus dem VW-Konzern (VW, Škoda, Audi), 15 Mercedes-Benz
- ▶ Leichte Nutzfahrzeuge: 55 Mercedes-Benz im Full-Service-Leasing (36 Monate) mit 360.000 bis 420.000 Kilometer Laufleistung