

Autoflotte

FIRMENWAGEN

SERVICE

MANAGEMENT

November 2004

SONDERDRUCK

Sparsame und sichere Flotten:

Kombi-Fahrtraining



Höhere Schule für jedermann

Die Kombination von Eco-Fahrkurs und Sicherheitstraining ist maßgeschneidert für Fuhrparks und deren Fahrer – Autoflotte hat das Programm für Sie getestet.

Wir werden Ihnen heute eine „neue Fahrkultur“ vermitteln, damit Sie zukünftig zügig und mit weniger Stress bei geringerem Kraftstoffverbrauch an Ihr Ziel kommen.“ Ulrich Pfeiffer, Diplom-Ingenieur und Geschäftsführer von Eco-Consult, weiß genau, was er den 20 Kursteilnehmern vermitteln will. „Und unser Ziel ist Ihre qualifizierte Leistungsfähigkeit am Steuer des Autos auch in schwierigen Situationen“, ergänzt Joachim Müller, Marketing-Chef des ADAC Fahrsicherheitszentrums Hockenheim. Für den Ein-Tages-Kurs

haben Eco-Consult und FSZ Hockenheim gemeinsam ein Programm entwickelt, das Eco-Fahrkurs und Sicherheitstraining sinnvoll kombiniert.

Auf dem Gebiet der Fahrer-Weiterbildung speziell für Firmen und Fuhrparks gibt es schon unzählige Trainings und Spritsparkurse. Manche Hersteller wie Ford und VW bieten auch schon Eco- und Sicherheitstrainings gemeinsam an, aber die Kombination von Eco-Consult und ADAC FSZ Hockenheim ist das derzeit aktuellste und kompletteste Angebot auf dem Markt. Zudem ist es markenunabhängig und mit dem Standort Hockenheim sehr attraktiv sowie relativ zentral in Deutschland. Grund genug also für Autoflotte, den Ein-Tages-Kurs zu begleiten und zu testen.

Nach der kurzen Begrüßung und Erklärung des Tagesablaufs wird die

Gruppe aufgeteilt. Für die einen heißt es morgens Eco-Training mit gestellten Pkw auf öffentlichen Straßen und nachmittags Sicherheitstraining auf den Flächen des FSZ. Für die Übrigen gilt der umgekehrte Ablauf. Der Eco-Kurs beginnt mit einer Eingangsmessfahrt, die den Treibstoffverbrauch bei normaler, ungeschulter Fahrweise festhalten soll. Die Messung erfolgt mit dem normalen Bordcomputer, der in dem bereitgestellten Vectra Caravan CDTI installiert ist. Danach zurück im Schulungsraum des modernen ADAC-Gebäudes innerhalb des Hockenheimrings, vermittelt Ulrich Pfeiffer die Theorie der Eco-Fahrweise. Nicht besserwisserisch, sondern praktisch und leicht verständlich erklärt er die Vorteile der effizienten Vollastbeschleunigung, des konstanten, vorausschauenden Fahrens und des möglichst niedertourigen Dahinrollens. Auch das wichtige Ausrollenlassen mit eingekuppeltem Gang zur Ausnutzung der

Auswählen und entscheiden

Fuhrparkleiter müssen wissen, welche Trainings für ihre Kollegen die richtigen sind. Folgende Punkte sollten Sie daher prüfen:

- ▶ Eco-Kurs alleine oder Kombi-Training. Die Kombination macht mehr Spaß und wirkt besser.
- ▶ Fragen Sie die Anbieter. Verhandeln Sie Konditionen, wenn Sie viele Trainings buchen wollen (zurzeit liegt der Preis bei rund 180 bis 300 Euro pro Teilnehmer und Tag).
- ▶ Fragen Sie nach der Qualifikation der Trainer (ADAC- oder DVR-geprüft?).
- ▶ Erarbeiten Sie ein langfristiges Konzept zur Verbrauchs- und Unfallschadens-Kontrolle. Am besten mit einem Bonus-Malus-System für die Umsetzung der Erfolge.

Die Websites der Anbieter

www.ecofahr.com
www.adac-fsz-hockenheimring.de



Gute Erklärung: ADAC-Trainer Achim Mintel (rechts) vermittelt Sicherheit, ohne schulmeisterlich zu sein.



Der Erfinder des Kombi-Trainings: Ulrich Pfeiffer probiert alle Wege, um den Eco-Fahrstil in Unternehmen zum Erfolg zu bringen.



Bietet Kunden auf Wunsch auch ein maßgeschneidertes Programm: Joachim Müller, Marketing-Chef des ADAC Fahrsicherheitszentrums Hockenheim.



Teilnehmerin Rosemarie Hecking von UCB in Kerpen: „Das niedertourige Fahren ist zum Glück kein Verlust von Spritzigkeit.“



Teilnehmer Hans-Jürgen Jeck, Fuhrparkmanager mit 600 Pkw bei Roche Diagnostics: „Man braucht ein Motivations-Modell, vielleicht mit Bonuspunkten für die Sparerfolge.“

Schubabschaltung wird in der Gruppe besprochen und erklärt. Zum Programm gehören auch Binsenweisheiten, die aber leider allzu oft vernachlässigt werden, wie zum Beispiel das Erhöhen des Reifenluftdrucks um 0,2 bar und das Abschalten nicht benötigter Verbraucher wie Heckscheibenheizung, Gebläse oder Klimaanlage. Wenn jedoch Klimatisierung nötig ist, dann ist die Klimaanlage sparsamer als das Öffnen von Fenstern oder Schiebedach, erklärt Pfeiffer. Denn diese Öffnungen in einer modernen, aerodynamisch ausgefeilten Karosserie verursachen einen höheren Luftwiderstand und damit deutlich größeren Energiemehrbedarf als der Klimaanlage-Kompressor.

Nach der Theorie geht's wieder in die Autos zum Vorführen und Üben. Ulrich Pfeiffer und seine Mitarbeiterin Anita Löffler nehmen jeweils drei Teilnehmer mit ins Auto. Schnell wird das ungewohnt frühe Hochschalten zur Routine, und Pfeiffer und Löffler geben nur noch vereinzelt Hinweise, zum

Beispiel dann, wenn in 400 Metern Entfernung schon eine rote Ampel zu erkennen ist. Dann heißt es: Fuß vom Gas und Ausrollen lassen.

Bei der folgenden Abschlussmessfahrt dreht jeder Teilnehmer nochmals dieselbe Runde durch den Verkehr auf Autobahn, Stadt- und Landstraßen wie bei der Eingangsmessung. Im Schnitt liegen die Einspareffekte zwischen 15 und 25 Prozent.

Solche Zahlen beeindruckten natürlich die Teilnehmer. Viel wichtiger ist jedoch die Tatsache, dass alle mit Spaß und Überzeugung bei der Sache sind. Fast alle erklären, dass sie diese „neue Fahrkultur“ als entspannend und dennoch ebenso zügig und schnell empfinden, was auch von den ermittelten Fahrzeiten bestätigt wird. Werner Beule, Fuhrparkmanager bei UCB in Kerpen, erklärt, „dass diese Fahrweise viel gebracht und dazu noch Spaß gemacht hat“. Und Rosemarie Hecking, seine Kollegin bei UCB, empfand das niedertourige Fahren „keinesfalls als Verlust von Spritzig-

keit“. Andere Teilnehmer denken in der Abschlussrunde über die mögliche Umsetzung in ihrem Unternehmen nach. Hans-Jürgen Jeck, Fuhrparkmanager mit 600 Pkw bei Roche Diagnostics: „Mit den Tankkarten sind ja alle Verbräuche ermittelt, nach dem Eco-Kurs bräuchte man nur noch ein Motivations-Modell, vielleicht mit Bonuspunkten für die Sparerfolge.“

So interessant der Eco-Teil in der ersten Tageshälfte war, so gespannt sind die Teilnehmer auf Teil zwei, das Sicherheitstraining. Sparen und ruhig und vernünftig fahren ist zwar eine wichtige Sache, aber das Fahren auf rutschiger, abgesperrter Strecke und das Abfangen eines schleudernden Autos, das lässt eben den Adrenalin- und damit auch den Spaß- und Spannungspegel viel schneller steigen. Achim



Brems- und Ausweichmanöver im Skoda Fabia auf der präparierten nassen Fahrbahn, die so rutschig ist wie Schnee.

Energie perfekt nutzen

Ulrich Pfeiffer gehört zusammen mit seiner Partnerin Anita Löffler zu den Pionieren der Spar-Trainings. Mit ihrer Firma Eco-Consult bieten sie bereits seit 1998 Spritsparkurse an. Etwa 12.000 Autofahrer haben sie bislang geschult. Für Autoflotte formuliert Pfeiffer hier die Essenz seines Trainings:

- ▶ Planvoll losfahren
- ▶ Erster Gang – nur für eine Wagenlänge
- ▶ Früh Hochschalten
- ▶ Viel Gas bei niedriger Drehzahl
- ▶ Möglichst häufig im höchsten Gang fahren
- ▶ Vorausschauend planen und realisieren
- ▶ Abstand halten
- ▶ Bei längeren Stopps Motor aus
- ▶ Bei niedertourigem Fahren entstehen keine Ablagerungen im Motor
- ▶ Niedrige Drehzahlen reduzieren den Verschleiß



2,3 Tonnen üben „Walzer“ auf der Gleitfläche: Wenn der VW Phaeton rutscht, freut sich der Fahrer über die Größe des Geländes.

Mintel, ein ruhiger, erfahrener ADAC-Trainer, weiß das auch und fragt deshalb in der Start-Besprechung nach den Erwartungen der Teilnehmer. Locker betont er die wichtigen Grundvoraussetzungen der Fahrzeugbeherrschung wie richtiges Sitzen und Lenken. „Es geht darum, Unfälle oder Unfallfolgen zu vermeiden“, bringt Mintel den gewünschten Effekt auf den Punkt, „denn ein Auffahrunfall an sich ist nicht schlimm, aber jeder Fahrer hat nur EINE Halswirbelsäule.“

Dann geht's zur ersten Fahr-Sektion, alle Teilnehmer fahren mit ihrem eigenen Fahrzeug auf die Strecke. Das ist auch richtig so, denn einerseits sollen die Fahrer ja ihr eigenes Auto in Extremsituationen beherrschen lernen, und andererseits ist der von manchen Fuhrparkmanagern so gefürchtete Reifenverschleiß auf den Gleitflächen des ADAC-Geländes kaum messbar.

Die erste Übung lautet: Zielbremsung auf nasser Fahrbahn, also mit voller Bremskraft an einem durch einen Pylonen definierten Punkt exakt zum Stillstand kommen. Die meisten halten viel zu früh an, manche schie-

ßen mit Overspeed über den Pylonen hinaus – keiner trifft genau den Punkt. Beim zweiten Mal klappt es etwas besser, aber noch lange nicht perfekt. Die simple Übung holt alle auf den Boden der Tatsachen zurück, die glaubten, sie könnten in der zweiten Tageshälfte „Schumi“ spielen.

Übung zwei heißt Bremsen und Ausweichen und wird nur auf der rutschigen Gleitfläche gefahren, die in ihrer Haftung einer komplett schneebedeckten Fahrbahn entspricht. Ausweichen müssen die Fahrer vor hochsitzenden Wassersäulen, die erst kurz vor ihnen aus dem Boden schießen. Erschwert wird diese Übung noch durch die Dynamikfläche, die bei der Einfahrt auf die Gleitfläche die Hinterachse des Fahrzeugs mit Schwung zur Seite versetzt und so schon für die Geradeausfahrt gezieltes Gegenlenken erfordert. Zigmal können die Teilnehmer diese Übung wiederholen und ihre Reaktion verbessern. Trainer Mintel gibt über Funk in jedes Auto individuelle Tipps, da er von seinem Standpunkt aus genau erkennen kann, wer falsch sitzt, falsch lenkt oder eben zu langsam reagiert. Übung drei läuft unter ähnlichen


Bedingungen wie Übung zwei, allerdings verläuft die rutschige Fahrbahn mit sieben Prozent Gefälle bergab und mündet in einer Senke in eine große Gleitfläche als 180 Grad-Kurve. Das heißt, der Fahrer kann nach dem abgefangenen Schleudern noch nicht durchatmen, sondern muss die Konzentration weiter aufrechterhalten und abschließend mit viel Gefühl die rutschige Kurve meistern.

Am Ende des Tages bei der Schlussauswertung zeigen sich die meisten Teilnehmer zufrieden bis begeistert.

Die Fahrer sollen lernen, den eigenen Pkw in Extremsituationen zu beherrschen.

Die Kombination von Eco- und Sicherheitstipps hat alle überzeugt. Die Macher Pfeiffer und Müller nehmen das durchweg

positive Feedback zufrieden zur Kenntnis und erklären beide, dass „für große Fuhrparks Inhalte und Abläufe natürlich auch individuell abgestimmt werden können“. Das ist zwar gut, sollte aber nicht zurück zu einem eingleisigen Konzept führen. Teilnehmer Johannes Schopp, Leiter der EWB Stadtwerke Bruchsal, bringt das Gesamt-Fazit genau auf den Punkt: „Es ist die Kombination von Eco- und Sicherheitstraining, die ist einfach gut.“

THOMAS WÜSTEN 



Bordcomputer im Opel Vectra: Die Verbrauchsanzüge offenbart den Momentanverbrauch.

Die Zukunft der Trainings

Der ADAC hat Großes vor. Soeben sind die Pkw-Trainings von DEKRA geprüft und nach ISO 9001:2000 zertifiziert worden. Allein oder mit Investoren baut der Münchner Verein, der eigentlich eine große und einflussreiche Firma ist, immer mehr moderne Fahrsicherheitszentren (FSZ). Spätestens, wenn eine Flächendeckung erreicht ist, machen die Münchner politisch Druck und werden versuchen, Sicherheitstrainings für Autofahrer zu Pflichtveranstaltungen zu machen. Das Geschäft mit der Sicherheit lockt, und die Kassen des „Vereins“ werden klingeln. Modernste Technik soll dabei Effekte und Spaß für die Teilnehmer erhöhen. So ist zum Beispiel geplant, die Anlagen komplett mit Videotechnik zu vernetzen. In die Pkw kommen In-Board-Kameras. Die Trainer können dann noch besser die Reaktionen und Fehler erkennen. Zum Schluss erhält jeder Teilnehmer ein Video, das die schönsten Fahrsequenzen, Pirouetten und Ausweichmanöver für die Daheimgebliebenen zeigt.