

Das DPA von Daf verurteilt niemanden TRUCKER 5/2015, Seite 42

Dass der Daf mit einigen Überraschungen parat steht, ist nichts Neues. Und gut ist er. Ich fahre selbst so ein Modell, allerdings mit dem MX-13-Motor. Alles gut, Probleme existieren nicht. Kurz vor Weihnachten 2013 bei der Übergabe wurde gesagt, dass das einer der ersten Euro-6-CF in Deutschland ist, die auf die Straße rollen. Unser Unternehmen testet intern Zugmaschinen für die gesamte Firmengruppe. Ich habe auch den DPA (Driver Performance Assistant).

Ich habe einige Male den Kopf geschüttelt. Es dauerte, bis ich die Sache kapiert habe. Man kann das DPA ausschalten, aber ich muss zum jetzigen Zeitpunkt sagen: Nein! Machen lassen. Jetzt die Parameter aufzuzählen, die das System berücksichtigt und „einfließen“ lässt, wäre zu gewaltig. Ich habe es mir erklären lassen. Und das lohnt!

Von vornherein sei gesagt: Das DPA verurteilt niemanden! Nicht so, wie bei manchen Mitbewerbern (z.B. Fleetboard), wo die Daten ausgewertet werden, aber nicht der Fahrer gefragt wird. Und um den geht es doch, eben um UNS. Das System arbeitet anders. Ich habe anfangs immer gedacht: „Im Automodus bleiben. Der Computer wird es richtig machen.“ Falsch! Aber richtig falsch. Klar, zum Bei-



„Einen Schritt weiter“: Fahrbericht Daf-Neuheiten in der Ausgabe Mai 2015

spiel ist die AS-Tronic von ZF eine feine Sache. Nix zu meckern. Aber sie kann, wie die anderen Systeme, eines (noch) nicht: Sehen. Gucken.

Will sagen, dass man selbst wieder händisch wird. „Manuell“ rein! Und ich bekomme prompt Antwort. Genau das ist es. Kurios ist das schon, manuell Bremssituationen, Schaltvorgänge etc. zu beeinflussen, das widerspricht sich etwas. Aber genau diese Aktionen werden positiv honoriert. Aktive Mitarbeit ist wieder erwünscht!

DPA steht für eine (wiederentdeckte) Kommunikation zwischen dem Fahrzeug und dem Fahrer. Ich bin seit 28 Jahren aktiv in diesem unseren Beruf. Ich habe mit Klau- engetriebe gearbeitet (Eaton, ZF-

AK ...), halt klare „Schaltwaffen“, Plattenbremsen etc. Da musste man den berühmten „Popometer“ haben, ansonsten das „Lass es bleiben“-Motto. Man hat mit dem Bock eben gequatscht (oder geflucht) und zusammengearbeitet.

Es ist auch heute nicht anders. DPA regt an, das vorausschauende Fahren zu verfeinern, gibt Tipps, sagt dir aber auch, dass es doch etwas besser gehen kann. Man kann viel erzählen und schreiben, aber es ist wie im richtigen Leben: Erfahren muss man das. Automatik NICHT immer machen lassen. Selber mitentscheiden. Das ist meiner Meinung nach der Zweck der DPA.

Matthias Adam
Hedemünden