

Professional Driver

fuel edition

NUMMER 1 | FEBRUARI 2009

FUEL



je op een kacheltje van 400 pk! Maar het kost ook 2 tot 3 liter brandstof per uur. En iedereen in de omgeving kan duidelijk horen dat jij het lekker warm hebt. Een professional driver gebruikt daarom altijd zijn standkachel. Die werkt veel geruislozer drinkt slechts een halve liter diesel per uur. Bovendien kun je de kachel ook programmeren. Zodat het al lekker warm in je cabine is als je bijvoorbeeld 's morgens wakker wordt. Natuurlijk kun je de kachel ook direct aanzetten of bij extreme koude, de hele nacht laten werken. Overigens werkt de standkachel niet als de motor loopt. Bij het starten slaat hij dus automatisch af.

Niet aan de drank en minder stank

Met de winterperiode volop aan de gang merken wij weer dat er toch nog chauffeurs zijn die in plaats van hun standkachel, liever

de motor van hun truck stationair laten lopen.

Natuurlijk krijg je het zo best op temperatuur: tenslotte zit

Nieuwe Go Boxen in Oostenrijk

Oostenrijk heeft met ingang van dit jaar, de tol op de Autobahnen niet alleen per kilometer maar ook naar milieuklasse gedefinieerd. Dus des te schoner het voertuig, des te lager (of minder hoog) de toltarieven.

Dat betekent dat de OBU (on board unit) of GO-Box zoals de Oostenrijkse versie van dit kastje heet, nu ook moet kunnen vertellen wat de

Euronorm is van truck waar hij in zit. Dat betekent dat alle kastjes vervangen moeten worden. Nu hebben wij de laatste maanden de bestaande GO-Boxen al uitgebouwd en wel om twee redenen: ze waren aan vervanging toe en Van den Bosch komt nauwelijks meer in Oostenrijk en voor elke niet geretourneerde box moet extra betaald worden.

Dat neemt niet weg dat een chauffeur die toch een keer een rit op Oostenrijk krijgt, wel degelijk zo'n GO-Box moet hebben. Dat is niet moeilijk. Hij gaat daarvoor naar een



MAUTSYSTEM FÜR LKW UND BUS.

Asfinagpunt aan de grens en koopt er daar ter plaatse een. Handig om te weten is het volgende: Betaal altijd POST PAID met je Shellkaart: dan krijgt de zaak gewoon een goede factuur. Neem direct ook je AUTOPAPIEREN mee: dan kan de ambtenaar direct zien welke Euroklasse je truck is en hoeft niet terug.

Hele plons gasolie

Elke huisvrouw weet dat ze haar betaalpas en haar pincode gescheiden moet houden. Dus zou je verwachten dat een Professional Driver dat ook weet van de tankkaart.

Eind november vorig jaar was het weer raak. Op La Jonquera werd een tankpas uit een auto gestolen. Met pin. De chauffeur meldt dat en de planning blokkeert direct de kaart bij Shell. Alleen was er toen al ruim 2.000 liter gestolen. Wat nog zou oplopen tot ruim 5.000 liter. En dat is een enorme plons gasolie. Want hoewel geblokkeerd kan een gestolen brandstofpas een veiligheidsrisico opleveren. Shell geeft hieraan hoge prioriteit en er zijn strikte afspraken gemaakt omtrent het voorkomen en opsporen van brandstofdiefstal en fraude. Maar het zal duidelijk zijn dat de kern van het probleem bij ons ligt. Zo'n tankkaart is in veel gevallen een duurder pasje dan je kaartje voor de flappentapper...

Daarom brengen we voor de zoveelste keer maar weer eens de spelregels onder de aandacht. Die overigens ook op het ontvangstformulier staan waarvoor je getekend hebt bij het uitreiken van de kaart.

- Laat geen tankkaarten onbeheerd in de auto liggen: bewaar ze op de man want ze zijn ook persoonlijk.
- Houd je pincode geheim
- schrijf je pincode niet op. En al helemaal NOOIT achterop de pas. (we controleren daarop tijdens de fuelcoach sessies.
- Scherm tijdens het intoetsen van de code het toetsenbord af

Meldt een onverhoopte diefstal DIRECT aan de planning via +31 413 217 371 (24 uur bereikbaar). Vervolgens ben je verplicht een proces verbaal bij de politie te laten opmaken. Voor vragen kun je altijd bellen met de fuel afdeling.



Houd je tuitje open!

Waar je toch al niet aan moet denken als je bij Van den Bosch werkt... Elke chauffeur weet dat hij zijn auto indien nodig zelf van olie en koelvloeistof kan voorzien op het Olie eiland. Simpel toch? Truck langs zij, kaart erin, kiezen, slang pakken en tanken maar.

Eeh, Hij doet het niet? @#\$%! Weer dat tuitje vergeten open te draaien. Oké, kaart eruit, kaart erin, deze keer wel het tuitje open en tanken maar. Voor de chauffeur niets aan de hand. Op de administratie zien ze echter een zogenaamde nul tankbeurt voorbij komen. Dat is nog niet zo erg want dat overleven ze daar wel. Behalve dan dat na drie van die nul beurten, de paal op tilt slaat en het bij een volgend verzoek om olie of koelvloeistof vrolijk vertikt. Dan staat er een collega al gauw een half uur te wachten want dat kan alleen verholpen worden door een monteur die hem handmatig weer reset en opnieuw opstart. Niet collegiaal en niet professioneel.

