



GPS, mijn vriend

De juiste koers aanhouden

De markt van de navigatiesystemen is doorgebroken dankzij de ontwikkeling van de GPS-technologie (Global Positioning System). Ze maakt het mogelijk een persoon, een voorwerp of een voertuig te lokaliseren met een nauwkeurigheid van een paar meter. Vandaag is ze een deel van het dagelijks automobiele leven geworden.

De GPS-technologie heeft het, in combinatie met de geleidelijke invoering van zeer gedetailleerde cartografische gegevensbases, mogelijk gemaakt de eerste prototypes van boordcomputers tegen het einde van de jaren '80 te ontwerpen. Einde jaren '90 is de markt ook in Europa opengebroken.

Europa, eerste wereldmarkt

Europa is de tweede markt van de navigatie, na Japan, waar de penetratie vijfmaal groter is, maar voor Noord-Amerika. Het groeipotentieel in Europa is dus nog enorm groot. De satellietgeleiding wordt alsmaar meer op prijs gesteld door de Europese auto-

mobilisten, een fenomeen waarop de fleetsector geen uitzondering is, integendeel zelfs. De professionele gebruikers kiezen op hun winkellijstje steeds vaker de navigatiehulp, al moeten zij er misschien een of andere, tot dan toe als onmisbaar beschouwde optie voor laten vallen.

Het Europees programma Galileo en zijn 30 satellieten zullen de

ontwikkeling van de navigatie nog versnellen, met een nog preciezere positionering en een gewaarborgde beschikbaarheid. Het systeem zal volledig onder burgerlijke controle staan, in tegenstelling tot het GPS-systeem, dat de Amerikaanse militairen controleren.

Het aanbod inzake boordnavigatie van de autoconstructeurs en de uitrustingspecialisten is zeer uiteenlopend: systemen met kleurenscherm of niet, systemen met cd-rom, dvd-rom of geheugenkaart enz., met prijzen die gaan van 1.000 € tot 3.000 € in functie van hun kenmerken.

Naast de ontwikkeling van de markt van boordnavigatie hebben andere navigatieoplossingen per GPS hun intrede gedaan. Zo is er een pijlsnelle bloei van de persoonlijke navigatiesystemen, vooral op PDA, maar ook in smarttelefoons en in GPS-behuizing. Ze zijn lichter en goedkoper (vanaf 399 € voor een TomTom-systeem) en een steeds gewilder alternatief voor de boordnavigatiesystemen.

Fleet & Business geeft een overzicht van de grote families systemen die op de markt zijn. Om een idee te hebben van de weerslag van de GPS op de restwaarde van vloten, heeft Fleet & Business ook de mening gevraagd van Jean Thomas, afgevaardigd beheerder van Macadam. Laatste luik: de absolute top van de aflezing van navigatiegegevens is de "head on display" in het vlaggenschip van Citroën, de C6.

◆ B. Dorthu



Tracking & Tracing

De vlootbaas waakt

Tracking & tracing reikt verder dan actuele voertuiglocalisering. Ritregistratie en –planning, navigatie, onderhoudsintervallen, brandstofverbruik, beveiliging en mobile office vormen supplementaire track & trace-gebaseerde applicaties die het vlootbeheer optimaal ondersteunen.

Tracking & tracing betekent "opsporen & volgen". Het laat zich binnen het fleetjargon best vertalen in actuele voertuiglocalisatie of voertuig-volgsysteem. De track & trace applicaties kunnen echter van uiteenlopende aard zijn. Toch hebben ze allen één gezamenlijke, toe te juichen karaktertrek: ze kunnen stuk voor stuk geïnterpreteerd worden als modulaire systeemconcepten. Voertuiglocalisatie wordt technisch mogelijk gemaakt door het functioneel groeperen van een aantal bestaande en eenvoudig op elkaar af te stellen technologische toepassingen. Dergelijke architectuur maakt het mogelijk om bestaande hardware en softwareprogramma's samen te laten functioneren. In het geval van voertuig-volgsystemen denken we daarbij eerst aan de toepasselijke uitkomsten die het correcte samenspel tussen voertuignavigatie of Global Positioning Systeem (gps) en draadloze telefonie of gsm kan opleveren. Met behulp van gps wordt via satellieten de positie van een voertuig wereldwijd en uiterst nauwkeurig bepaald. Die positiegegevens kunnen via gsm-technologie continu opgevraagd of verzonden worden naar het bureau van (bv) de fleet-owner, zeg maar de thuisbasis. De thuisbasis kan

op haar beurt de ontvangen gsm-info vertalen naar een elektronische landkaart op het computerscherm. De elektronische communicatie tussen vlootvoertuig en vlootbaas verloopt uiterst nauwkeurig. Door beroep te doen op gsm-data, te weten sms- of gprs (General Packet Radio Service), blijft de verbinding met de thuishaven ook bij zwakke signaalsterkte gehandhaafd. Indien het signaal compleet wegvalt, blijven de "opsporingsgegevens" gememoriseerd. Van zodra er opnieuw gsm-signaal opduikt, wordt de communicatie hersteld en de gestockeerde informatie opnieuw uitgewisseld.

Management-technisch

Dankzij de modulair gebaseerde track & trace-architectuur worden meerdere toepassingen mogelijk. Het zullen vooral de functionele samenvoegingmodaliteiten zijn die de vlooteigenaar een resem tools bezorgen. We hebben het dan over meet- en registreergegevens die een gewaardeerde steun kunnen zijn bij de uitoefening van de dagelijkse managementtaken. De meest uiteenlopende toepassingen kunnen bijna op maat van elke vloot en dus uitermate flexi-

bel worden afgestemd. Tracking & tracing blijft zo niet langer een specifiek instrument voor logistieke vloten en transporteurs. Ieder fleet-owner heeft naast het zoeken, vinden en volgen van zijn vlootvoertuigen ook voordeel bij gesofistikeerde voertuigbeveiliging en de mogelijkheid om ontvreemde voertuigen snel te kunnen opsporen. De jongste generaties van track & trace-applicaties maken het een vlootbeheerder zelfs mogelijk om gestolen auto's op "verplaatsing" te immobiliseren.

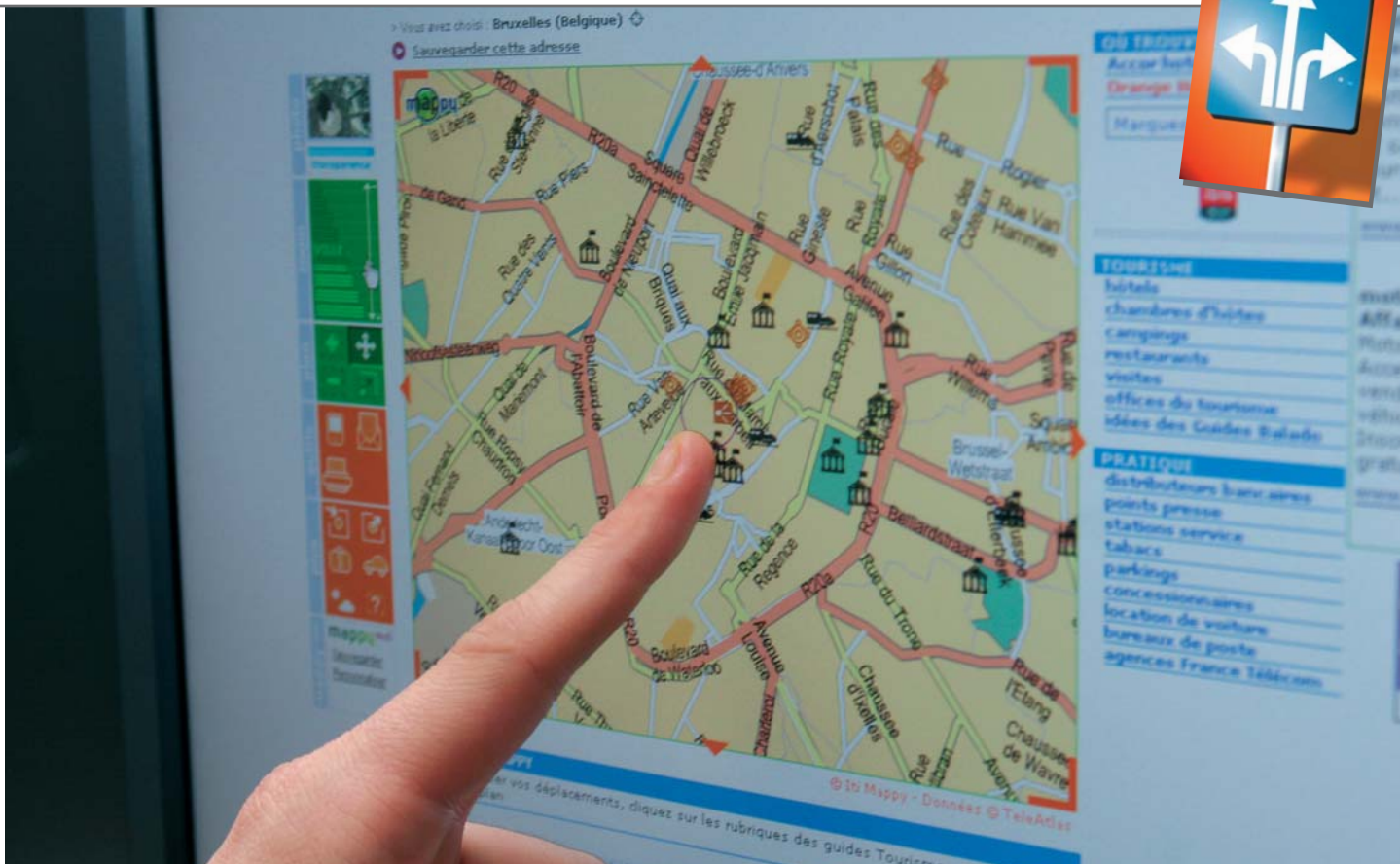
Wanneer, waar, hoe, waarom?

Iedere vlooteigenaar beoogt specifieke exploitatie. Die sterk uiteenlopende voertuigvolgbehoeften kunnen bij wijze van spreken variëren van dag tot dag. Door de modulaire opvatting wordt het diverse track & trace (t&t)-producenten en -dienstverleners mogelijk gemaakt om nieuwe oplossingen te ontwikkelen en bijna à la carte specifieke applicaties aan te bieden. Vlootbeheerders die hun registratie-, informatie- of rapporteringsbehoefte met de dag zien veranderen, moeten beslist niet wanhopen. De t&t-markt staat geen enkele verandering, uitbreiding of implementatie van specifieke en bedrijfsgeoriënteerde toepassingen in de weg. Weet als vlootbaas vooral dat t&t u, vanuit uw kantoor, altijd een duidelijk beeld geeft waar uw voertuigen zich bevinden, hoelang ze waar halt houden, wanneer ze waar verwacht mogen worden, hoe ze in een file terecht zijn gekomen en waarom ze zich nog steeds niet bij een ongeduldige klant hebben aangemeld.

Dergelijke zaken moeten overigens niet enkel als controlerende activiteiten worden gezien. Een antwoord op al die vragen kan ook rapportering genereren waarvan de analyse nuttig wordt bij het uitwerken van toekomstige projectplanning, het streven naar besparing op verplaatsing of wanneer efficiënt bezuinigd moet worden op communicatie- en uurloonkost.

Rijstijl analyses

Maar de mogelijkheden reiken nog verder. Het t&t-toepassingsgebied biedt ook uitkomst van zodra een qua kostbesparing uitermate belangrijke factor als rijstijl dient onderzocht. Niets lijkt eenvoudiger dan met behulp van moderne voertuigvolgtoepassingen het rijgedrag van vlootrijders in kaart te brengen. Die rijstijlanalyse levert dankbare informatie op, waarmee zeer consequent directe besparingen op brandstofverbruik, versnelde slijtage en oplopende reparatiekosten nagestreefd kunnen worden. Dergelijke informatie maakt het trouwens mogelijk om het rijgedrag van vlootrijders bij te sturen waar nodig. Laat er bijgevolg geen misverstanden over bestaan: met moderne t&t-applicaties kan men als vlootchef te allen tijde een feitelijk inzicht verwerven in reistijd en afgelegde rijweg. Naast het registreren van rittijden en stilstand kan men bovendien ongevallenanalyses maken. Dit door na een ongeval en aan de hand van grafieken snelheid en lengte van remweg te visualiseren. Voldoende analyses en registraties dus om continu een duidelijk overzicht te behouden over de actuele status van de vloot. Inlichtingen ook waarmee de pro-



► **Vlootbeheerders die hun registratie-, informatie- of rapporteringsbehoefte met de dag zien toenemen, moeten niet wanhopen. De t&t-markt staat geen enkele verandering, uitbreiding of implementatie van bedrijfsgeoriënteerde toepassingen in de weg.**

ductiviteit van uw vlootrijders in een aantal gevallen verhoogd kan worden. Bovendien is t&t voor de vlootbaas een extra hulp, van zodra de administratie van zijn rijdende vloot software-technisch geautomatiseerd wordt. Van zodra de administratie in de thuisbasis geautomatiseerd wordt, kunnen de nodige dataverwerkingen efficiënt uitgevoerd worden. Aan dergelijke specifieke, administratiesoftware heeft de markt vandaag zeker geen gebrek.

Eenvoudige uitbreiding

Vlootrijders en voertuigen mogen dan buitenshuis actief zijn, dankzij moderne t&t en met tussenkomst van aangepaste software op het thuisfront, kan men de complete vloot op elk uur van de dag en uitermate exact in de gaten houden. Belangrijk om weten is dat de meeste leveranciers oplossingen voorzien die zich op standaard software laten runnen en die volledig te configureren is. Let op dat de programmering waarvan sprake, betrekking heeft op standaard

tooling als gps, gsm, gprs maar – toch belangrijk – ook op administratieve softwarepakketten, die de informatica systemen op de thuisbasis draaiende houden. Er zijn systemen in de handel die complete t&t uitkomst bieden dankzij toepassing van bestaande mobiele datacommunicatie en navigatie. Systemen dus die modulair samengesteld zijn uit wat men eenvoudig “standaard” bouwstenen (gps, gsm, sms, gprs) kan noemen. Het zijn t&t oplossingen die op maat kunnen aangeleverd worden en zich zonder al te zware meerkost ook eenvoudig lenen voor verdere uitbreiding. Dergelijke extensies kunnen er komen door in het voertuig een laptop te voorzien. Die mobiele pc doet dan niet enkel dienst als mobiel administratief centrum maar fungeert tevens als intelligente boordcomputer waarmee de thuisbasis diepgaande mobiliteitsrapportering bezorgd kunnen worden. Voor logistieke toepassingen denken we in het geval van die mobiele applicaties ook aan handheld pc’s die het sturen van logistieke info tussen

voertuig en thuisbasis helpen vereenvoudigen. Met sommige t&t applicaties is het zelfs mogelijk om vanuit de thuisbasis de navigatie systemen aan boord van de voertuigen aan te sturen.

Standaard en optioneel

Algemeen mag worden gezegd dat een aantal t&t-toepassingen standaard een omvangrijke functionaliteit aanbieden. Ze kunnen vlootvoertuigen met hun bestuurders nauwgezet volgen. Daarbij kan men meestal over data als plaats, richting en snelheid (of stilstand) van de voertuigen beschikken. In de meeste gevallen kan men ook gememoriseerde data opvragen.

Internet

We hebben het woord ‘internet’ tot dusver bewust verzwegen. Maar, er bestaan uiteraard t&t-applicaties die dankbaar gebruik maken van het internet. We spreken dan van online track & trace-dienstverlening, waarmee via het internet voertuigen en

chauffeurs worden opgevolgd. Het volstaat om over een internetverbinding te beschikken en een abonnement te hebben bij een t&t-dienstverlener. “Opsporen & volgen” of voertuig-volgsysteem: zuiver technologisch beschouwd is er niets nieuw onder de zon. Toch zijn de toepassingsmodaliteiten onuitputtelijk. De vlootbaas krijgt er met de t&t-inbreng alvast enkele efficiënte tools bij, wat hem bij het optimaliseren van het fleet management goed van pas kan komen. De vlootrijder van de toekomst zal niet makkelijk uit het oog verloren worden. Hij is dus gewaarschuwd. Immers, de vlootbaas zal hem zien. Altijd en overal.

◆ Ferre Beyens

Autonome systemen

Stand van zaken

Een GPS aan het werk zien, is dikwijls al genoeg om te overtuigen. Maar dan nog moet de juiste keuze gemaakt worden, want er zijn enorm veel mogelijkheden, die dan nog voortdurend evolueren. Fleet & Business reikt een paar oplossingen aan, die kunnen helpen bij uw keuze om de navigatiesystemen te vinden die het beste aangepast zijn aan uw behoeften.

De afkorting GPS betekent Global Positioning System, een wereldwijd systeem van positionering door satellieten, in de jaren '80 door de NASA ontwikkeld voor militaire doeleinden. Het GPS is in de jaren 90 stilaan ook doorgebroken in burgerlijke toepassingen en uitgebreid tot geleidingsmoge-

lijkheden (weg, zee, lucht), berekening van oppervlaktes enz. Bij die louter geografische gegevens kwamen later ook dynamische gegevens. Verkeersinformatie is er een mooi voorbeeld van. Bij files en verkeershinder wordt die verkeersinformatie naar het GPS doorgezonden dankzij een

► De TomTom One, een autonoom systeem voor een zeer toegankelijke prijs: vanaf 399 €.





Citroën C6

Een vrij comfortabele cockpit...

De ontwerpers van Citroën hebben de C6 resoluut ingepast in de sporen die de DS had nagelaten. Zij hebben alle mogelijke uitrusting gebruikt om er een nieuwe referentie op de markt der topberlines van te maken. Een mooi bewijs is zijn boordnavigatiesysteem. Opgelet voor het opstijgen!

Snelheid, toerenteller, diverse verlichterlichtjes, audiosysteem, airconditioning, navigatiesystemen... De massa informatie voor de bestuurder blijft maar groter worden en dreigt de aandacht van

die bestuurder misschien af te leiden. Het antwoord van sommige constructeurs komt uit de militaire luchtvaart, met systemen die de prioritaire informatie op de voorruit projecteren. Een techniek

GPRS-aansluiting door je GSM (die via een Bluetooth-aansluiting zelfs met het GPS verbonden is). Je GPS zal dan een alternatieve reisweg berekenen. Een systeem waarvoor je natuurlijk moet betalen.

Eerste of tweede montage

Vandaag zijn er verschillende GPS-systemen op de markt verkrijgbaar. Je zult eerst moeten kiezen tussen ofwel een vast systeem in je wagen ofwel een draagbaar systeem. Het "vaste" systeem van een auto kan op twee manieren geïnstalleerd worden: bij aankoop in eerste montage, of via een uitrustingspecialist in tweede montage.

De meeste nieuwe automodelen in Europa zijn uitgerust met een navigatiesysteem, standaard of in optie. De Citroën C6 heeft dan nog een systeem, dat de navigatiegegevens rechtstreeks naar de voorruit projecteert (zie onze focus hiernaast).

Maar sinds kort zijn de autonome navigatiesystemen erg in trek, meer bepaald op PDA (Personal Digital Assistant). Het gaat zelfs zover dat meer dan een derde van de in Europa verkochte PDA's als onderdeel van een navigatiesysteem gekocht wordt. Dat omvat daarnaast nog een GPS, een navigatiesoftware, een PDA-steun en de nodige aansluitingen en is dus veel meer dan een persoonlijke elektronische agenda.

Ondertussen zijn er ook oplossingen via de mobiele telefoon of in de vorm van speciale GPS-behuizingen, die alle componenten omvatten. Die draagbare oplossingen, die aanvan-

kelijk vooral door jongeren werden gekozen, veralgemenen zich meer en meer, o.a. dankzij hun rationele prijszetting (tussen 400 € en 1.000 €) en een eenvoudigere ergonomie, die hen toegankelijk maakt voor een breed publiek.

Eerste belangrijke vraag: zal ik mijn GPS uitsluitend in mijn auto gebruiken?

Het antwoord op deze vraag zal bepalen welke grote familie je moet kiezen. Als je het navigatiesysteem uitsluitend zal gebruiken voor je verplaatsingen per auto, is een vaste montage in je auto wellicht de beste oplossing. Je moet dan wel kiezen uit een fabrieksmontage (type eerste montage) en een tweede montage (de zgn. "after market"). *vervolg op p.38*



De head-up display van de navigatie staat er borg voor dat je de weg nooit uit het oog verliest.



► De Citroën C6 is een sterk staaltje innovatie.

die men "aflezing hoofd omhoog" (head-up display) noemt. Dat systeem wordt nog niet veel gebruikt in de autowereld, maar Citroën speelt met zijn nieuwe C6 duidelijk de kaart van de vernieuwing uit.

Head-up display

De Citroën C6 is inderdaad uitgerust met de aflezing "hoofd omhoog" (letterlijk uit het Engels "head-up display"). Die maakt het mogelijk op de voorruit belangrijke informatie over het rijden op de voorruit te tonen, rechtstreeks in het gezichtsveld van de bestuurder. Dat voorkomt verstrooiing van de blik en zorgt voor een merkbare bijdrage tot de veiligheid, dankzij een rechtstreekse aflezing en een snellere assimilatie van de aanduidingen. De gemeten winst bedraagt 0,5 seconden als je rekening houdt met de tijd om de blik af te wenden en het zicht aan te passen. Met een constante snelheid van 100 km/u betekent dit een verlies van aandacht over bijna 14 meter.

Het virtuele beeld wordt voortgebracht door een projector in het dashboard en gevisualiseerd doorheen de voorruit, met een effect van ver zicht. De chauffeur kan wanneer hij wil zelf de informatie kiezen, de snelheid van de wagen uitgezonderd, die permanent zichtbaar is zolang het sys-

teem werkt. Wanneer het navigatiesysteem geactiveerd is, verschijnen de aanduidingen dus meteen op de voorruit, in het gezichtsveld van de chauffeur. De knoppen voor de bediening van de aflezing op de voorruit bevinden zich in het dashboard dicht bij het stuur. Ze geven de bestuurder de mogelijkheid de aflezing in werking te stellen of uit te doen, de hoogte en de lichtsterkte te regelen en de gewenste informatie te kiezen. Die mogelijkheden kunnen, naar het voorbeeld van de stand van de zetels, in het geheugen opgeslagen worden en op vraag van de piloot, sorry de chauffeur, weergegeven.

Goede reis!

◆ Benoît Dorthu

De vaste autosystemen waren de eerste die een door GPS gestuurde navigatie bevatten, al was de nauwkeurigheid van de GPS door de Amerikaanse militairen (tot in 2000) vrijwillig beperkt tot 100 meter. Ze zijn uitgerust met gyroscoop/snelheidsmeter centrales, die de sturing overnemen als het GPS-sigitaal niet meer bruikbaar is, in tunnels bijvoorbeeld, terwijl het GPS alleen minutenlang zonder positie zou kunnen blijven. Die troef is en blijft de grootste kracht van de vaste systemen in eerste of tweede montage. Een ander voordeel van de vaste systemen in auto's, zeker de systemen in eerste montage, is hun perfecte integratie in het interieur. Het probleem van de eerste montage is dat dergelijke systemen in geen geval naar een andere auto kunnen "verhuizen". En dan zijn er nog elementen in het comfort, het bijwerken van de kaarten bijvoorbeeld, dat nu voorbeeldig verloopt. Wie zich heeft laten verleiden door de onbetwistbare troeven van die vaste systemen, zal de hinderpaal van de prijs moeten nemen, een prijs die doorgaans zwaar doorweegt als je hem vergelijkt met de draagbare systemen. Je zult ook rekening moeten houden met het gebrek aan evolutie van

de software en de soms te "sobere" interfaces, die in sommige opzichten doen denken aan de computerschermen van de jaren '90.

De systemen in eerste montage en hun integratie in het interieur nemen die hinderpalen doorgaans gemakkelijk, maar de systemen in tweede montage krijgen meer en meer concurrentie van de autonome oplossingen.

De Europese markt van vaste systemen wordt momenteel overheerst door drie Duitse uitrustingspecialisten: Siemens-VDO, Harman-Becker en Bosch-Blaupunkt. Uit de cijfers blijkt dat de sector in volle ontwikkeling verkeert. Duitsland blijft marktleider, zowel in volume (35% marktaandeel van de navigatie in Europa in 2003) als in uitrustingsgraad (het dubbele van het Europese gemiddelde). De Japanse specialisten zijn vooral actief in de tweede montage, maar beginnen ook actief te worden in eerste uitrusting. Einde 2003 schatte men dat in Europa zowat 5 miljoen voertuigen waren uitgerust met een vast navigatiesysteem, wat neerkwam op gemiddeld 2,5% op basis van een wagenpark van 180 miljoen voertuigen. Die cijfers zijn de laatste twee jaar blijven toenemen. *vervolg op p.41*



► De systemen in eerste montage hebben het voordeel perfect geïntegreerd te zijn in het interieur.

In 2003 was de uitrustingsgraad in Europa, alle merken samen, 7% (ongeveer 1,1 miljoen exemplaren), wat in 2004 werd geschat op 8% (ongeveer 1,2 miljoen exemplaren). Dat zou in 2007 oplopen tot 15% (ongeveer 2,6 miljoen exemplaren en 3,4 miljoen als je de aftermarket erbij telt).

Combinaties tegen autonome

Als je je GPS niet alleen wil gebruiken voor je verplaatsingen per auto, maar ook tijdens je uitstappen of gewoon in een andere auto, zal je vermoedelijk een draagbaar systeem kiezen.

Tweede vraag: welk draagbaar systeem?

Ook hier zijn er meerdere mogelijkheden: de "combinaties" en de "autonomen".

De zgn. combinaties berusten - hun naam zegt het - op een combinatie van PDA, een smartfoon of een draagbare PC met een GPS (ideaal een Bluetooth-versie). De autonome systemen hebben alleen zichzelf nodig om te overleven. De merken van individuele GPS-systemen als TomTom en Garmin zijn deel gaan uitmaken van ons dagelijks leven. De combinaties zijn voorzien van een mobiel platform (draagbare PC, zak-PC, Palm, PDA, smartfoon enz.), gekoppeld aan een GPS-ontvanger en een navigatiesoftware. De draagbare computer is natuurlijk niet de mobielste oplossing, maar wel de krachtigste, en heeft nogal wat mogelijkheden voor het "mobiel kantoor". Het zak-PC platform heeft de bloei van het GPS in 2002 mogelijk gemaakt dankzij zijn combinatie mobiliteit/vermogen. De beperking door de grootte van de zak-PC maakt hem niet meteen geschikt voor een mobiel kantoor, maar de zak-PC maakt het wel mogelijk aangesloten te blijven en te zorgen voor de opvolging van e-mails, MSN Messenger, Excel-tabellen, Word-documenten enz.

Het Palm-systeem is door de uitgevers van GPS-software lang in de vergeethoek geduwd, hoofdzakelijk omwille van de technologische achterstand en de beperkingen van het exploitatiesysteem. Vandaag de dag werkt de TomTom software uitstekend op PalmOS.

De intelligente telefoontoestellen of smartphones gebruiken een krachtig exploitatiesysteem, waardoor ze ook dienst kunnen doen als mobiel platform. De beperkte grootte van het scherm en het ontbreken van een aanraakscherm maken er toch een beetje beperkte navigatiesystemen van.

De navigatiesoftware zorgt voor de interface tussen het mobiel platform en de GPS-ontvanger. Hij verwerkt de "ruwe" informatie, die hij dan doorzendt om de gebruiker op de kaart te plaatsen en de reisweg te berekenen.

De GPS-ontvangers zijn in werkelijkheid "minicomputers", die de signalen van de satellieten (die op een hoogte van 20.000 km draaien) interpreteren om de positie en snelheid te bepalen. Die twee gegevens worden doorgestuurd naar de navigatiesoftware, voor een dynamisch beheer van de navigatie.

Die gecombineerde systemen kunnen misschien ingewikkeld lijken, zowel in werking als in scholing. Maar het GPS "à la carte" is het GPS-systeem dat zonder twijfel meer soepelheid en evolutiemogelijkheden geeft.

De "autonomen" hebben de wind in de zeilen

De autonome GPS-systemen zijn in 2002 op de markt gekomen, met o.a. Garmin, en hebben dankzij de TomTom GO in 2004 een enorme bloei meegeemaakt. In 2005 is de verkoop nog gestegen, onderstreept Harold Goddijn, voorzitter-algemeen directeur van TomTom: "De distributie van de draagbare geïntegreerde GPS verhoogt snel en er worden meer

Jean Thomas,
General Manager van Macadam

Navigatie wordt onmisbaar

Jean Thomas, General Manager van Macadam NV, beantwoordde onze vragen in het kader van ons dossier over navigatiesystemen. Hij werpt een verlichte - en lichtende - blik op de weerslag van de navigatiesystemen op de restwaarde van een wagen die einde contract is.

Jean Thomas (Macadam):
"Een navigatiesysteem kan de doorslag geven in de koopbeslissing van de klant."



De firma Macadam is sinds 1993 actief in de autosector en levert een hele reeks logistieke diensten. Eén van die diensten is de controle en schatting van fleetwagens die einde contract zijn. Jean Thomas heeft het over de invloed van de navigatiesystemen op de restwaarde.

Fleet & Business: Jean Thomas, wat omvat die controle bij afloop van het contract nu eigenlijk?

Jean Thomas: "Onze mensen zorgen voor heel de controleprocedure: afspraak met de gebruiker van de wagen, gedetailleerde beschrijving van de wagen, overzicht van eventuele schade,



foto's van de wagen, financiële evaluatie van de wagen - en de eventuele noodzakelijke herstellingen - en opstelling van het controleverlag.

Op basis van die elementen kan het dossier in alle duidelijkheid en objectiviteit afgesloten worden, met een onpartijdige, neutrale en onafhankelijke relatie met de gesprekspartners."

F&B: Bij de financiële evaluatie van de wagen wordt een hele reeks punten gecontroleerd. Eén ervan is de uitrusting.

J. Thomas: "De beschrijving van de auto speelt een doorslaggevende rol in zijn financiële evaluatie en zijn geschiktheid voor doorverkoop. De evaluatie van het interieur en zijn uitrusting omvat niet minder dan 48 punten, tegen 15 voor de buitenuitrusting. Er was een tijd waarin wij alleen de aanwezigheid van de optie leder, airco, servostuur, elektrische ruiten en radio-uitrusting controleerden. Nu zijn dat 63 punten geworden: wij kijken bijvoorbeeld de aanwezigheid van regensensoren na, van een multifunctioneel stuur, een dakrail (zwart of aluminium) enz."

F&B: Hebben die elementen echt invloed op de restwaarde van een auto?

J. Thomas: "Sommige elementen maken het mogelijk de voertuigen een hogere restwaarde te waarborgen. Ik denk bijvoorbeeld aan metaalverf. Sommige opties zijn geen financieel pluspunt bij de verkoop van de auto, maar maken het eenvoudigweg mogelijk de wagen ook te verkopen. Een auto met lederen interieur maar zonder airconditioning dreigt geen plaatsje te vinden in de uitvoermarkt."

Ja, en GPS dan?

F&B: Welke rol spelen de GPS-systemen in die elementen?

J. Thomas: "Onze controlelijst bevat vier mogelijkheden voor de GPS-uitrusting: klein scherm, groot scherm, GP-cd, GPS-dvd."

F&B: Wat is uw besluit uit uw ervaring met die systemen?

J. Thomas: "De autonome (of draagbare) systemen, TomTom bijvoorbeeld, hebben geen reden van bestaan op de tweedehandse markt: de chauffeurs wordt doorgaans gevraagd hen te verplaatsen naar hun nieuwe wagen. De systemen in tweede montage (of after market montage) behouden een kleine, eigen restwaarde, die voortaan bepaald wordt door de cartografische basis van het systeem: cd-rom of dvd-rom, zaken die een grotere cartografische capaciteit hebben. De restwaarde van een systeem in tweede montage zal dicht bij de 500 euro liggen. Vergeleken met een handelswaarde bij aankoop van ± 2.000 euro... Navigatie is duur tegenwoordig.

De systemen in eerste montage ten slotte hebben het voordeel perfect in het interieur geïntegreerd te zijn. De restwaarde is groter dan die van een auto met uitrusting in tweede montage. Die zal het de verkoop bovendien gemakkelijker maken en in de aankoopbeslissing van de klant de doorslag kunnen geven. Zeker met een topmodel, waarin een navigatiesysteem stilaan onmisbaar wordt."

F&B: U legt duidelijk de nadruk op het belang de wagens zo vlug mogelijk te verkopen...

J. Thomas: "De verkooptermijnen hebben hun prijs! Een auto "in rust" kost 10 tot 15 euro per dag, wat al gauw tot grote bedragen kan leiden. Een navigatiesysteem kan zwaar doorwegen in de koopbeslissing en dus een echte restwaarde geven."

◆ Interview: Benoît Dorthu



◆ De systemen in tweede montage, naar het voorbeeld van Blaupunkt, omvatten nieuwe functies. Hier o.a. de mogelijkheid MP3-bestanden te lezen.

en meer fabrikanten actief op de markt. Dergelijke toestellen waren in het tweede trimester van 2005 goed voor 48% van de globale markt van navigatiesystemen, tegen 29% in het eerste kwartaal van 2005."

Hun grootste voordeel ten opzichte van de gecombineerde GPS is dat ze quasi ogenblikkelijk gebruiksklaar zijn en het GPS voor iedereen toegankelijk maken. Hun prijs schommelt van 300 tot 1.000 euro. Sommige berusten op eigen systemen of niet, hebben een aanraakscherm of niet enz. Maar ze zijn allemaal uitgerust met een kit voor bevestiging in een voertuig.

Het volstaat het aantal auto's met een GPS aan hun voorruit te zien, om te beseffen dat de

GPS-gestuurde navigatie wel degelijk deel uitmaakt van ons dagelijks leven.

Blijft natuurlijk dat je de stap moet zetten. Sommige mensen zullen overigens niet gauw twijfelen om GPS'en te cumuleren, nl. een voor de wegnavigatie, een andere voor de tochten per terreinfiets, nog een derde systeem dat in de PDA is ingebouwd enz.

Welk GPS-systeem je ook kiest, je hebt altijd de voldoening een instrument bij de hand te hebben dat de stress eigen aan verplaatsingen in terra incognita kan verlichten.

◆ B. Dorthu

POI's of "interessante punten"

De Points of Interest of interessante punten zijn de "opmerkelijke" punten, die de straten/wegen/adressen van de cartografische inhoud van de GPS-systemen aanvullen. Die punten gaan van metrostations over restaurants tot luchthavens - zonder de vaste radars te vergeten... De software wordt geleverd met min of meer rijke basissen, die aangevuld kunnen worden als je via internet de aanpassingen aflaadt.

Het belang van bij te blijven

De efficiëntie van de GPS-geleiding berust op de "actualiteit" van de cartografische gegevens op de cd-rom (of de dvd-rom) en dus op hun regelmatige bijwerking. Het wegennet, de straten met enkele richting, de cartografische dekking en de bijkomende informatie evolueren immers constant. Tot 20% van het Europese wegennet verandert om een of andere reden van jaar tot jaar. De vernieuwing maakt het dus mogelijk je voordeel te halen uit de nieuwigheden en de bijwerking van de gegevens en de technische verbeteringen. Het is dus aan te raden de cd-rom elk jaar te veranderen, wil je hetzelfde comfort en dezelfde veiligheid behouden.