

Eine Fahrt ins Blaue

Erprobungsfahrt: Die Spedition Wiedmann & Winz wirbt mit dem neuen Actros in Firmenfarben. Der Clou daran – den blauen Lkw gibt es so noch gar nicht. Das Unternehmen hat ein graues Testfahrzeug nach Spanien geschickt, dort in Szene gesetzt und die Bilder hinterher am Rechner bearbeitet.

Der Internetauftritt ist das Stiefkind in der deutschen Transportbranche. Es gibt Firmen, auf deren Homepage bereits verkaufte Lkw abgebildet sind, die mit rumänischem Kennzeichen von der deutschen Polizei längst aus dem Verkehr gezogen wurden. Die selben Unternehmen suchen gleichzeitig in sozialen Netzwerken wie Facebook und Co. unter der netzaffinen Jugend Probanden als Nachwuchs für die Berufskraftfahrerausbildung.

Das kann eigentlich nur schief gehen – selbst bei Hauptschülern, die oft nicht die Fitesten in Sachen Orthografie

sein mögen, aber ihr Smartphone beherrschen. Keine Zeit, heißt es dann bei den Speditoren immer als Argument. Das Tagesgeschäft geht vor.

Es geht aber auch anders. Auf raffinierte Art und Weise betätigen sich einige Speditoren bereits im Netz und nutzen die Möglichkeiten des virtuellen Marketings – mitunter mit mehr Schein als Sein. So wirbt auch der Logistikdienstleister Wiedmann & Winz aus Geislingen an der Steige bereits mit dem neuen Mercedes-Actros in Firmenfarben, obwohl das Fahrzeug noch gar nicht auf dem Hof steht. Geschäftsführer

Dr. Micha Lege (45) begründet das wie folgt: »Dass wir im Internet bereits jetzt mit dem neuen Actros in unseren Hausfarben werben, ist für mich eine klare Qualitätsaussage.«

Der Netzauftritt des mittelständischen Unternehmens legt die Messlatte bereits hoch. Flankiert wird die Außendarstellung von einer Kundenzeitschrift und zwölf Newslettern im Jahr. Beinahe legendär schon war die im Stil eines Formel 1-Teams gestaltete Suche nach 40 Kraftfahrern für 40 zu vergebende Arbeitsplätze auf einem Actros. »Der damalige Erfolg hat den Aufwand absolut gerechtfertigt«, bilanziert



An jeder Ecke lauert die Kamera: Die Firmendelegation kehrt mit positiven Fahreindrücken und einer umfangreichen

Legen. »Und auch jetzt wollen wir der Zeit wieder ein Stück weit voraus sein«, betont er. Daher der neue Actros. »Ein Argument, ihn mit unserem Haus in Verbindung zu bringen, ist der Mangel an qualifizierten und motivierten Berufskraftfahrern, der auch bei uns im Einzugsgebiet von Stuttgart deutlich zu spüren ist.«

Diesmal heißt es nun: Vorsprung durch Bildtechnik. Der Actros 1851 Gigaspace, von Profifotograf Dieter Rebmann vor malerischer spanischer Kulisse in Szene gesetzt, trug eigentlich ein silberfarbenes Kleid. Doch da Lege schon seit Jahren traditionell im Rahmen einer Low Cost-Produktion etwas aus dem Marketingbudget

für Spitzenfotos seiner neuen Fahrzeuge ausgibt, wurde dieser Actros Protagonist einer abenteuerlichen Reise auf die Iberische Halbinsel.

Die Ausbeute: rund 50.000 Fotos, die der mit Lege befreundete

Profi Rebmann mit seiner digitalen Hasselblad im HDR-Format schoss. »Der Actros wurde in silberner Lackierung mit Tarnung ausgeliefert, bei uns mit unserem Namenszug beschriftet und später hier in einer

NEUER ACTROS FÜR SPEDITION DISCHINGER

Etwa 3.000 neue Actros will Mercedes-Benz noch in diesem Jahr in Wörth bauen. Nach der großen Sternfahrt mit 450 Einheiten stehen die ersten Fahrzeuge seit 12. November bei den Händlern. Einer der glücklichen Speditoren, die das prestigeträchtige Fahrzeug bereits in der Flotte haben, ist Karlhubert Dischinger, Chef der Fachspedition Karl Dischinger (links) aus Kirchhofen bei Freiburg. Mitte November übergab er



im Beisein seines Prokuristen Christoph Stöhr (rechts) symbolisch die Schlüssel für zwei Actros 1842 Megaspaces Lowliner an seine verdienten Fahrer Hubert Hofmann und Steffen Hirsch (Mitte). Beide werden mit Doppelstocktrailern nationale Kühlverkehre fahren. Die Neufahrzeuge sind im Gegensatz zu dem Wiedmann & Winz-Testfahrzeug wirklich in den Unternehmensfarben lackiert, aber weniger spektakulär fotografiert.

Blickfang: Spanische Fahrer posieren vor dem neuen Lkw-Flaggschiff von Daimler.



Ein Zehntel weniger Sprit: Neue Technik macht

Mitte des Jahres hat DAF dem 12,9-Liter-Motor Paccar MX einen Feinschliff verpasst. Dank einiger Detailverbesserungen wie neue Kolben, optimierter Dieseleinspritzung und eines isolierten Auspuffkrümmers soll das Triebwerk jetzt weniger Kraftstoff verbrauchen und die Betriebskosten senken. Wie das Unternehmen Schade Logistic in Jessen aus Sachsen-Anhalt unweit der Lutherstadt Wittenberg davon profitiert, erläutert Geschäftsführer Björn Schade gegenüber **trans aktuell**-Mitarbeiter Frank Hausmann.

trans aktuell: Herr Schade, Sie haben Ende August die ersten DAF XF 105 mit neuem Paccar MX-Motor in den Dienst gestellt. Sparen Sie schon?

Schade: Auf jeden Fall. Unsere fünf neuen DAF XF 105 laufen überraschenderweise deutlich sparsamer als

Effizienz: Das Unternehmen Schade Logistic aus Jessen in Sachsen-Anhalt schwört auf die neuen Paccar-Motoren im DAF-Flaggschiff XF 105. Firmenchef Björn Schade ist mit der Leistung dieser neuen EEV-Fahrzeuge rundum zufrieden. Daher sieht er im Moment auch keinen Bedarf für Euro 6.

die übrigen 205 Fahrzeuge aus unserer DAF-Flotte.

Wie haben Sie das ermittelt?

Dank Telematik könnte ich täglich die aktuellen Fahrleistungen und exakten Verbräuche jedes einzelnen Schade-Lastzuges verfolgen. In der Praxis verschaffe ich mir selbst aber wöchentlich einen Überblick. Das reicht aus, um auf Ausreißer bei Fahrzeug und Fahrer rechtzeitig reagieren zu können.

Was machen Sie mit den Ausreißern?

Der Kraftstoffverbrauch spielt bei uns die entscheidende

Rolle. Deshalb müssen wir bei Ausreißern nach oben sofort handeln. Zuerst stellen wir fest, ob es am Fahrzeug oder am Fahrer liegt. Für die Technik haben wir unsere eigene Werkstatt auf dem Hof. Für den Menschen gibt es das Eco-Drive Training mit Einzeltraining bei Bedarf. Ich selbst habe dazu das Mentoren-Programm von DAF durchlaufen und kann bei uns selbst die Schulungen vornehmen.

Wie motivieren Sie Ihre Fahrer zur effizienten und gleichzeitig Kraftstoff-sparenden Fahrweise?

Monatlich hängen wir die Kilometerleistungen und Spritverbräuche sämtlicher Fahrer ans Schwarze Brett. Jeder soll sehen, wo er steht und wo es Potenziale gibt. Natürlich beteiligen wir die Fahrer an Einsparungen. Dafür gibt es ein firmeneigenes Prämiensystem aus Diesel- und Leistungsprämie, das nahezu alle Fahrer akzeptieren und begrüßen.

Welche Erfolge konnten Sie dadurch verbuchen?

Es gelang uns in den vergangenen Jahren, den Flottenverbrauch auf durchschnittlich 32,5 bis 33,0 Liter pro 100 Kilometer zu drücken. Ein akzeptables Ergebnis, wenn man berücksichtigt, dass wir größtenteils mit Spezialtransportern für die Glasindustrie und mit 39 bis 40 Tonnen unterwegs sind. Das trifft auch für die fünf neuen DAF-Sattelzugmaschinen mit 460 PS in EEV-Ausführung zu.

Wie hat sich denn dort der neue Paccar MX-Motor bewährt?

Nach rund acht Wochen im Einsatz zeigen sich meine Fahrer begeistert. Sie bezeugen dem überarbeiteten Diesel mehr Kraft und Durchzugsstärke, obwohl sich auf dem Papier bei Drehmoment und Leistung



Seit Ende August sind auch die neuen XF-Fahrzeuge Teil der Flotte. Im O

nichts verändert hat. Besonders am Berg beißt sich der neue MX im Zusammenspiel mit dem automatisierten Zwölfgang-Getriebe AS Tronic-Lite nun noch besser fest, was zu weniger Schaltungen führt. Das bedeutet weniger Zugkraftunterbrechungen, höhere Transportleistung und weniger Verbrauch.

Lässt sich Letzteres in konkreten Zahlen ausdrücken?

Im September sind die fünf neuen DAF XF 105 im Schnitt mit 30,8 Litern unterwegs gewesen und im Oktober sogar nur

mit 30,5 Litern. Das entspricht einer Einsparung von rund zehn Prozent zum bestehenden Flottenverbrauch von 33 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Das kann sich doch sehen lassen.

Haben die Fahrer dafür ein spezielles Fahr- und Spar-Training erhalten?

Nein, eine gesonderte Fahrerschulung hat nicht stattgefunden. Und auch die Tourdaten haben sich nicht verändert. Der Einsparungseffekt scheint allein der neuen Fahrzeugtechnik zuzuschreiben zu sein.



Firmenchef Schade verschafft sich jede Woche mithilfe seiner Telematiklösung einen Überblick über den Flottenverbrauch.

ZUR PERSON

Björn Schade ist Juniorchef bei Schade Logistic im sachsen-anhaltinischen Jessen. Mit seinen Eltern leitet er das 1949 gegründete Transportunternehmen in dritter Generation. Bereits mit 17 Jahren stieg Björn Schade in den mittelständischen Familienbetrieb ein. Zu Beginn verdiente sich der gelernte Speditionskaufmann als Kraftfahrer und Disponent seine Sporen. Sukzessiv arbeitete sich der 29-Jährige in die Geschäftsführung ein.



ngreichen Ausbeute von rund 50.000 Fotos heim.

Schule für Bildbearbeitung am Rechner nachkoloriert«, berichtet Lege. »50 Fotos haben wir ausgesucht, einige haben fast 3D-Qualität. Farblich haben sie die Wahrheit fast getroffen.«

Der Firmenchef macht gar keinen Hehl draus: Der Lkw im Unternehmensblau existiert nur virtuell. Zwar hat Wiedmann & Winz eine moderne Actros-Flotte, nach etwa 800.000 Kilometern werden die Lkw ersetzt. Nur den neuen Actros, der erst jetzt an die ersten Flotten ausgeliefert wird, den hat Wiedmann & Winz eben noch nicht – obwohl man ihn möglicherweise schon im kommenden Frühjahr in die Flotte integrieren möchte, wie Lege es vorsichtig formuliert. Die graue Zugmaschine

für den Trip nach Spanien war nur ein Testfahrzeug.

Natürlich beherrscht Fuhrparkleiter Carsten Effenberger im Auftrag seines Geschäftsführers das branchentypische Spiel: Derzeit testet er einen MAN TGX 18.440 und einen Scania R 420 Topline als Referenzfahrzeuge hinsichtlich Dieserverbrauch und Fahrerkomfort. Gegen sie musste auch der neue Actros 1851 mit Euro 5-Motor in einem Test bestehen. »Im August war ich bei der Kundenvorstellung des neuen Actros in Münsigen und war sofort begeistert. Dabei entstand auch die Idee mit der Fahrt nach Spanien.«

Und die barg so manche Überraschung: Denn auch bei Logistikprofis, deren Tagesge-

schäft die Tourenplanung ist, gibt es keine Garantie, dass alles reibungslos abläuft. Die Ladung, Messegut für Barcelona, stand bereits parat, doch der Actros kam zu spät. Und so mussten Fuhrparkleiter Effenberger sowie der langjährige Fahrer und Betriebsrat Salvatore Billeci die verlorene Zeit erst mal wieder einholen, während Lege und Rebmann in den Billigflieger stiegen und den Lkw vor Ort mit einem Peugeot Cabrio erwarteten. »Nach der Entladung sind wir am Wochenende mehr oder weniger auf Verdacht in die Stadt und ins nähere Umland gefahren, nachdem wir vorher mit dem Pkw als Locationscouts die besten Plätze für gute Hintergründe gesucht haben.«

Womit das Team aber nicht gerechnet hatte: ein Marathon in Barcelona, Lkw-Parkverbot im Hafen, ständig alte Laster oder quirlige Mopeds, die durchs Bild fuhren, dazu eine auch für Lege fast unglaubliche Neugier anderer Lkw-Fahrer, die sich selber vor dem neuen Mercedes fotografieren ließen.

Dann rein die Berge rund um Barcelona, steile Straßen hoch zum Kloster Montserrat, 40 Kilometer nordwestlich der katalanischen Hauptstadt. Und das bei 37 Grad im spanischen September. Lege immer vorne im Cabrio, auch über die futuristische Brücke bei Valencia und bei Girona runter ans Meer, Rebmann den nachfolgenden Actros im Sucher. Die Bilanz des Tages: »Abends waren wir immer fix und fertig.«

Doch die Mühe hat sich gelohnt. Man muss wohl neidlos anerkennen: Herausgekommen sind, neben den Werbebildern, die Mercedes-Benz selber veröffentlicht, die derzeit wohl schönsten Fotos, die es mit dem neuen Actros in Firmenfarben gibt. Kein Wunder, denn Rebmann arbeitet als freier Foto-

DAS UNTERNEHMEN

Der Logistikdienstleister Wiedmann & Winz wurde 1941 von Hugo Wiedmann gegründet. Die Geschäftsführung des Familienunternehmens mit rund 200 Mitarbeitern, sechs eigenen Standorten, einer in Sibiu (Rumänien), sowie 30.000 Quadratmeter großen Logistikfläche liegt heute in den Händen von Gerd Wiedmann und Dr. Micha Lege. Schwerpunkte sind Kontraktlogistik und Stahltransporte. Täglich sind 150 Fahrzeuge auf Europas Straßen unterwegs, davon 100 eigene Lastzüge. Die ziehenden Einheiten stammen ausnahmslos von Mercedes-Benz. Wiedmann & Winz hat seine Zentrale in Geislingen (Steige), beschäftigt 120 Lkw-Fahrer und bildet kontinuierlich Nachwuchs aus. Mehr unter www.wiedmann-winz.de.

graf auch für den Nutzfahrzeugkonzern, sucht auf der ganzen Welt nach den schönsten Motiven. »Es macht immer wieder Spaß, mit ihm zusammen auf Tour zu gehen«, lobt Spediteur Lege. Fast schweren Herzens flog er schließlich nach Abschluss der Fotosession wieder heim.

Für Fuhrparkchef Effenberger ging das Abenteuer weiter: Er lud danach eine acht Meter lange und zehn Tonnen schwere Maschine für Calw zurück, lieferte sie am Freitag aus und brachte noch aus dem eigenen Standort Nürtingen zum Abschluss der Tour 25 Tonnen Stahl ins Logistiklager nach Geislingen.

So gibt es immerhin die Aussage, dass der Actros auf 4.300 Kilometern im Schnitt 26,8 Liter Diesel verbraucht hat und einen fantastischen Fahreindruck hinterlassen hat.

Ob es am Ende reicht, gegen die beiden Referenzfahrzeuge zu bestehen, wird sich zeigen. Aber die Bilder im Internet sind so gut wie ein Versprechen. Nur ein Problem hat Lege jetzt noch: »Es fällt mir wirklich schwer, mich jetzt von den Bildern zu trennen, die wir gerade erst von der MP3-Serie gemacht haben.« Ein Gutes hat das Ende der Fotosession aber auch: »So habe ich wieder Zeit für das Tagesgeschäft.«

Jan Bergrath



Hier lässt es sich ruhen: einer von vielen Fotostopps in Barcelona.

Fotos: Rebmann/Wiedmann & Winz

cht's möglich



Foto: Schade Logistic, DAF Trucks

Oktober waren sie mit 30,5 Litern auf 100 Kilometer unterwegs.

Meinen Sie damit dem optimierten MX-Motor?

Der verbesserte MX-Motor hat sicher den Löwenanteil an dieser Sparleistung. Zusätzlich haben wir eine längere Achsübersetzung und eine andere Reifengröße gewählt. Dadurch dreht der Diesel bei Tempo 80 etwa 150 Umdrehungen pro Minute weniger als zuvor, was sich günstig auf den Verbrauch auswirkt.

Zum günstigeren Verbrauch dürfte sicher auch der ab Werk auf 85 Kilometer pro Stunde

justierte Geschwindigkeitsbegrenzer beigetragen haben.

Kaum. Denn wir trainieren unsere Fahrer bei den Spritspartainings bereits seit längerem darauf, mit möglichst nur 80 bis 82 Kilometer pro Stunde und ohne zu überladen unterwegs zu sein. Auf jeden Fall sollte die Tachonadel auch bisher nicht mehr als 85 km/h anzeigen.

Apropos anzeigen: Nutzen Ihre Fahrer beim Spritsparen die Anzeige über Momentan- und Durchschnittsverbrauch in der Armaturentafel?

DAS UNTERNEHMEN

Schade Logistic in Jessen bei der Lutherstadt Wittenberg wurde 1949 von Helmut Schade gegründet. 1990 übernahm Sohn Dieter die Geschäftsführung und leitet als geschäftsführender Gesellschafter fortan das mittelständische Unternehmen. Inzwischen führt Speditionskaufmann und Juniorchef Björn Schade die Spedition in dritter Generation. Das Unternehmen betreibt in Sachsen-Anhalt und in den beiden Niederlassungen in Polen und Rumänien einen reinrassigen DAF-Fuhrpark mit insgesamt 210 Sattelzügen. In Deutschland sind die 430 und 460 PS starken DAF XF 105 kaum älter als zwei Jahre und erfüllen die Ansprüche an den Flachglas-, Baustoff- und Papiertransport im nationalen wie internationalen Verkehr. Parallel zum Speditionsgeschäft unterhält Schade Logistic eine eigene Nutzfahrzeug-Werkstatt mit DAF-Servicevertrag.

Ob sie jeder ganz bewusst und aktiv verwendet, kann ich nicht sagen. Aber ich weise natürlich regelmäßig auf dieses sinnvolle Tool hin – zumal es jetzt noch besser geworden ist. Erstens haben es die Fahrer jetzt ständig im Blickfeld, zweitens zeigt es ihnen zusätzlich den Durchschnittsverbrauch der letzten Viertel Stunde an und drittens errechnet die Anzeige für den Fahrer eine Zielvorgabe, was bei seinem Verbrauch auf der Tour noch realistisch machbar ist. Das halte ich für besonders gelungen und motivierend für den Fahrer.

Zeigt sich ihr Fahrerteam generiert von der automatischen Motorabschaltung nach fünf Leerlaufminuten, die DAF mit dem neuen MX-Motor installiert hat?

Ganz im Gegenteil: Meine Jungs wissen, dass ich mit spitzem Bleistift reche und nichts unversucht lasse, um Treibstoff und damit Kosten zu sparen. Sie haben sich damit angefreundet und es schätzen gelernt. Schließlich hilft es ihnen, bei eigener Nachlässigkeit den Dieserverbrauch nicht unnötig ansteigen zu lassen.

War es für Sie keine Alternative auf die Euro 6-Motoren zu warten, die ab Anfang 2014 zur Pflicht werden?

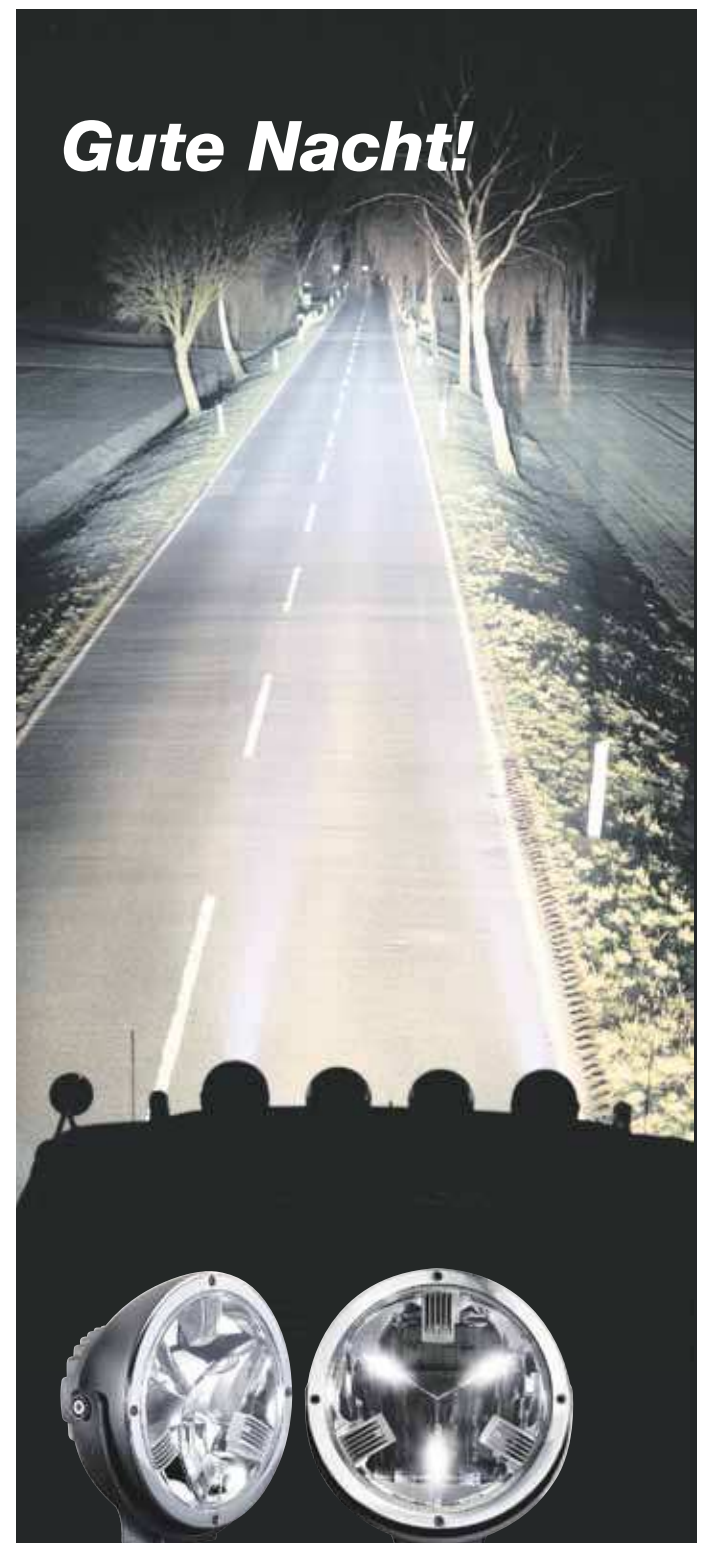
Euro 6 ist für uns noch kein Thema. Wir wollten jetzt sparen und nicht erst später. Ein optimierter, spritsparender und effizienter Euro 5-Motor wie der Paccar MX hilft uns im Moment mehr als das Warten auf Euro 6. Zumal es für uns bei Lkw mit dieser Abgasnorm noch zu viele offene Fragen gibt.

Welche wären das?

Zum Beispiel, ob es eine Förderung seitens der Politik oder einen günstigeren Mautsatz für Euro 6-Fahrzeuge geben wird. Ohne finanzielle Anreize wird es teuer. Die Mehrkosten liegen einfach noch zu hoch. Zusätzlich bringen Euro 6-Lkw mehr Gewicht auf die Waage, was die Nutzlast einschränkt.

Vor 2014 wird es also keine Euro 6-Fahrzeuge bei Schade Logistic geben?

So sieht es in der Tat erst einmal aus. Wir können bisher noch gut mit den Euro 5-Fahrzeugen leben.



Der neue Hella Luminator LED

ist die Langzeit-Zusatzversicherung für Mensch, Fahrzeug und Ladung. Wartungsfreie LED-Technologie. Hervorragende Ausleuchtung. Aussagestarkes Positionslight. Da freuen sich auch die Termine. www.hella.de/truck



Ideen für das Auto der Zukunft

Hella KGaA Hueck & Co., Rixbecker Straße 75, 59552 Lippstadt