

2/2018

MANmagazin

Deutschland



Weltpremiere auf der IAA

Elektro-Lkw MAN CitE für den
innerstädtischen Verteilerverkehr vorgestellt

EXTREM AUSDAUERND. EXTREM ZUVERLÄSSIG.



Was MAN XLION und IRONMAN-Sportler verbindet: verlässliche Spitzenleistung in jeder Disziplin. Tag für Tag.

Wie im härtesten Wettkampf der Welt bringen auch MAN-Trucks jeden Tag extreme Leistungen. Ausdauer, effizienter Krafteinsatz und die absolute Zuverlässigkeit von MAN-Trucks sind in allen Einsatzbereichen erwiesen. Mit den MAN XLION Ausstattungspaketen sind MAN-Trucks perfekt auf ihr Anwendungsgebiet zugeschnitten. Dazu erleichtern MAN DigitalServices den Fahreralltag und machen die Flotte nachhaltig wirtschaftlicher. Mehr Informationen unter xlion.man



2/2018

MANmagazin

Deutschland

INHALT

- 04 Unterwegs zum Helfen**
Neue TGM als Mannschaftswagen fürs THW
- 06 Rollende Disko**
Bus mit Tanzfläche und Tresen statt Sitzreihen
- 08 Edler Transportlöwe**
Mit Show-Truck „THE LION“ zeigt MAN, wie schick eine Zugmaschine sein kann.
- 10 Löwenvater wird 175**
Industriepionier Heinrich Büssing hat den Löwen als Logo in die Geschichte der Nutzfahrzeuge gebracht.
- 12 News**
Meldungen aus dem MAN-Kosmos
- 14 Innovationen zum Anfassen**
MAN zog mit Neuheiten die Massen an seinen Stand auf der IAA Nutzfahrzeuge.
- 20 Einfach machen**
MAN-CEO Joachim Drees im Interview
- 22 Agil entwickelt**
In nur 18 Monaten entstand der MAN CitE.
- 24 Elektrisch im Alltag**
Die ersten vollelektrischen Lkw von MAN meistern bei Kunden in Österreich den Alltagsbetrieb.
- 30 Im Windschatten**
Praxistest fürs Platooning auf der A9
- 36 Zubringerdienste**
Mallaghan macht aus MAN-Lkw Sonderfahrzeuge für Flughäfen. Unterwegs am Luton Airport
- 42 Atemhilfe unterwegs**
Linde Gas Therapeutics liefert mit dem TGE medizinischen Sauerstoff direkt zum Endkunden.
- 48 Vor Ort**
Aktuelles aus dem deutschen MAN-Markt
- 64 Konstruktive Hilfe**
MAN bietet eine breite Palette an Baufahrzeugen gleich ab Werk.
- 68 Stadtlieferung neu gedacht**
Bürger, Experten und Politiker haben Szenarien für den Transport auf der letzten Meile entwickelt.



14 Weltpremiere: Der CitE von MAN feierte seinen ersten großen Auftritt auf der IAA.



IMPRESSUM
Das MANmagazin erscheint zweimal jährlich in 16 Sprachen. **HERAUSGEBER** MAN Truck & Bus, Stefan Klatt (V.i.S.d.P.), Dachauer Straße 667, 80995 München **CHEFREDAKTEUR & OBJEKTLEITER** Joachim Kelz, Tel.: +49. 89. 1580-1175, man-magazin@man.eu, www.man.eu **VERLAG** C3 Creative Code and Content GmbH, Heiligegeistkirchplatz 1, 10178 Berlin, www.c3.co **BUSINESS DIRECTOR** Klaus-Peter Hilger
REDAKTION Matthias Oden (Ltg.), Cedric Amaud, Uli John-Ertle, Andreas Marx; freie Autoren: Christian Merten (Ltg.), Martina Arens, Sandra Moser, Rüdiger Schreiber, Wolfgang Tschakert **REDAKTION VOR ORT DEUTSCHLAND** Alwin Berti (Ltg.); Autor: Frank Hausmann **PROJEKTMANAGEMENT** Sarah-Mira Ruder **GRAFIK** Christian Kühn; freier Mitarbeiter: Tom Märkl **BILDREDAKTION** Elke Maria Latinovic **TITELBILD** Mario Wezel **LEKTORAT** Lektorat-Süd
PRODUKTION C3 Creative Code and Content GmbH **DRUCK** Gotteswinter und Aumaier GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 22, 80807 München **NACHDRUCK** mit Quellenangabe gestattet. Änderungen sind mit der Redaktion abzustimmen. **ABOSERVICE** Thomas Mahler GmbH, Postfach 500465, 80974 München, Tel.: +49. 89. 1580-3724, thomas.mahler-gmbh@t-online.de **ANZEIGENVERTRIEB** Zeitzeichen Vertriebs GmbH, Radka Neumann, Tel.: +49. 8323. 9984630, radkaneumann@zeitzeichen.de **COPYRIGHT** ©2018 bei MAN und C3 Creative Code and Content GmbH

Damit die HILFE zügig kommt

WENN MENSCHEN in Notsituationen geraten, sind die Helfer des Technischen Hilfswerks (THW) schnell zur Stelle. Sie orten und retten nicht nur, sondern sorgen auch für die erforderliche Infrastruktur wie Strom- und Wasserversorgung oder Brücken- und auch Straßenbau. Im In- und Ausland genießen sie daher einen guten Ruf.

Damit die ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer auch in Zukunft zügig zum Einsatzort kommen, hat das Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern (BMI) MAN den Zuschlag für die Lieferung von bis zu 210 Mannschaftslastwagen erteilt. Bei den Lkw handelt es sich um bewährte MAN TGM 18.290 mit 4x4-Allradantrieb, Blattfederung an Vorder- und Hinterachse, Doppelkabine und einem Radstand von 4 200 mm. Der Pritsche/Plane-Aufbau ist mit einer Ladebordwand versehen und wird von der Freytag Karosseriebau GmbH & Co. KG geliefert. Generalunternehmer für das gesamte Beschaffungsprojekt des BMI ist MAN.

Holger Mandel, Vorsitzender der Geschäftsführung von MAN Truck & Bus Deutschland: „Wir werten diesen Großauftrag als außerordentlichen Vertrauensbeweis des BMI. Er ist ein weiterer Meilenstein einer langjährigen positiven Geschäftsverbindung und für uns zugleich Motivation und Ansporn, auch künftig der Kundenorientierung bei Fahrzeugentwicklung und -service höchste Priorität einzuräumen.“

Mannschaftstransporter:
Das THW bekommt neue
Lkw, um zuverlässig
Hilfe leisten zu können.

© MAN





1

2

3

4

1. Umlaufende LED-Lichter in der Lounge sorgen für faszinierende Effekte. 2. Gut gekühlt und frisch gezapft – im Partybus kein Problem. 3. Basis des Partybusses ist ein Gelenkbus der Lion's City-Baureihe. 4. Ein Magnetstreifen sorgt für sicheren Stand der Gläser an Bord.



PARTYSPASS auf gut 18 Metern: Das MAN Bus Modification Center hat einen Lion's City-Gelenkbus zu einer rollenden Diskothek umgebaut. Schon die Außengestaltung zeigt, dass hier alle Register gezogen wurden: Hart-schalensitze raus, Sitzlounge, Tanzfläche und Bartresen rein. Satte fünfmal 700 Watt Lautsprecherleistung und zur Musik strahlende LED-Lichter in der organisch geformten Deckenlandschaft lassen Partylöwen in Fahrt kommen. Auch an der Theke läuft es: Frisch gezapftes Bier wird in einem Glas mit magnetischem Sockel gereicht, Magnetstreifen in den Abstellflächen sorgen für sicheren Stand. Gläserne Kühlschränke mit Getränken sind ebenso an Bord wie eine Toilette. Per Social-Media-Monitor mit Kamera können Gäste Fotos aus dem Diskobus veröffentlichen. „Die werden geteilt und gelikt, so wie unser Bus“, sagt Luc Reis, der den Diskobus für die luxemburgische Unternehmensgruppe Sales-Lentz entwickelt hat und betreut.

© Rüdiger Schreiber, Sales-Lentz



Partys im Diskobus
auf Facebook:
> www.facebook.com/partybusbySL

Rocken und Rollen

MY MAN

Der Edle unter den Löwen

WOHIN MAN bei „THE LION“ auch sieht – Innen, Himmel, Seiten, Amaturen Brett, Boden, Türen. Ein edler Trucker-Traum. Alle Kunststoffteile außen lackiert, verlängerte Sonnenblende, atemberaubender Look mit LION Airbrush, komplette und lackierte Rahmenabdeckung, spezielle LED-Lightbars. MAN hat auf dem ADAC Truck-Grand-Prix am Nürburgring die Sonderedition eines TGX mit dem Namen „THE LION“ präsentiert, ausgestattet mit einem 640 PS starken D38-Motor und TipMatic-Getriebe. Das Fahrzeug weckt Begehrlichkeiten.



Sven Acker aus Buraldingen

Was sagst du zum „THE LION“? Schön gemacht, edel, perfekte Verarbeitung. Einwand-

frei. Die Sitze mit dem Leder und diese Farbkombi sind der Wahnsinn. Auch der eingestickte Löwe: alles perfekt. Passt alles, da würde ich nicht Nein sagen. Allerdings müssten meiner Meinung nach auf alle Fälle noch andere Kotflügel hin.

Du fährst ja selbst ein veredeltes Fahrzeug, um wie viel hochwertiger würdest du den „THE LION“ sehen? Um einiges, mein Auto ist ja von Grunde auf selber gebaut, und ich bin noch lang nicht fertig. Himmel, Rückwand, Seitenwand; da ist ja noch gar nichts gemacht.



Werner Klasen aus Odenthal

Erster Eindruck, was gefällt dir am Lion am besten? Die Bemalung und die Innenausstattung. Gerade die Innenausstattung sieht sehr cool aus.

Wäre Airbrush auch etwas für dich? Ja, auf alle Fälle, das wäre ganz sicher was für mich. Derzeit fahre ich einen MAN TGX, einen 440er, und arbeite in der Disposition.

Wie würdest du „THE LION“ in wenigen Worten beschreiben? Ein echter Hingucker, er fällt auf, und man hat definitiv Spaß, damit zu fahren.

© MAN



Hingucker: Mit „THE LION“ hat MAN einen echten Hingucker geschaffen, der auch mit seinen inneren Werten überzeugt.



Günter Justen aus Flußbach

Was gefällt dir denn am Lion besonders gut? Die Sonnen-

blende vorne ist schon einmal toll gemacht, diese Chrombügel sowie die Alufelgen sind ebenfalls super. Chrombügel sowie Alufelgen haben wir übrigens auch an allen Fahrzeugen. Was noch gut gemacht ist, ist die Innenausstattung mit dem Leder und dem Bett. Sehr gute Verarbeitung. Was mir dann noch gut gefällt, ist, dass das ganze Chassis mit Riffelplatte zugemacht und dann lackiert ist. Sieht einfach super aus, das Fahrzeug.



Felix Sollmann aus Coburg

Derzeit arbeite ich aushilfsmäßig bei einer Spedition und fahre einen MAN-Kipper. Der Truck hier ist einfach nur „wow“. Er sieht nicht nur schön, sondern auch bequem und übersichtlich aus. Er gefällt mir richtig gut. Ich kann ihn gar nicht richtig beschreiben, er ist einfach etwas Besonderes. Das Airbrush-Motiv ist saustark. Das hat halt was, das keiner hat. Das würde mir auch sehr gut gefallen.

Wirst du nun deinen Chef überreden, dass du auch so einen bekommst? Ich fahre im Baustellenverkehr. Dafür ist er, ehrlich gesagt, zu schön. Er ist nun mal ein echtes Schmuckstück.



Christoph Wagner aus Luxemburg

Du kommst aus dem Motorsport. Braucht man wirklich 640 PS? Natürlich braucht man 640 PS. Mein Privat-Pkw hat schon

300 PS. Leistung kann man nie genug haben.

Glaubst du, man merkt den Unterschied auf der Straße?

Ja, natürlich. Mir ist bewusst, dass auf geraden Autobahnabschnitten kein Unterschied zu merken ist. Allerdings muss ich den Berg genauso schnell hochkommen wie runter. Deshalb kann man wirklich nie genug PS haben. Und es ist einfach so: Wenn man einmal eine leistungsstarke Maschine gefahren ist, dann weiß man, was man davon hat: 640 PS.

Bastian Fischer aus Rödental

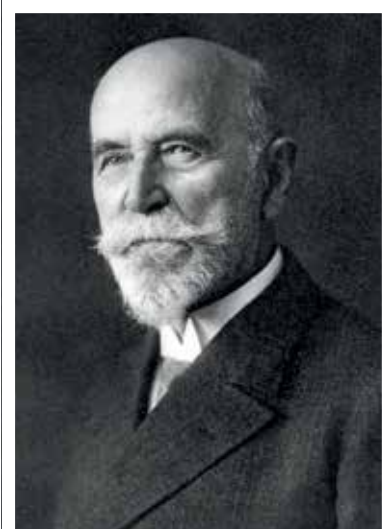
Ich saß gerade im „Lion“, und ich muss schon sagen: sehr schönes Auto. Würde ich sofort auch so kaufen. Am besten gefällt mir die Innenausstattung. Die ist einfach top verarbeitet mit dem Leder.

Könntest du dich mit diesem Fahrzeug identifizieren? Auf jeden Fall. Mit diesem Fahrzeug ist das für mich keine Frage. Ich könnte mich damit identifizieren. Und der schöne Nebeneffekt der auffälligen Gestaltung: Auf den Straßen erkennt dich jeder.

Was sagst du zur Außenansicht? Das Airbrush ist toll gemacht. Auf die echten Löwenköpfe stehe ich total. Meiner Meinung nach muss nicht immer das MAN-Logo zu sehen sein, der Löwe reicht komplett aus.



Vom Dorfschmied
zum Industriepionier:
Heinrich Büssing



1924 Büssing-Lkw Typ IV GnL auf dem Braunschweiger Werkshof

LÖWE ALS LOGO:
Ab 1913 setzte Büssing
den Braunschweiger
Löwen erstmals zu
Werbezwecken ein.
Schnell wurde er zu
einem Markenzeichen
und zierte ab den
1920er-Jahren auch das
Braunschweiger
Werksgelände.

175 Jahre

im Zeichen des Löwen

Pionier Heinrich Büssing, dessen Errungenschaften die Nutzfahrzeugindustrie maßgeblich vorangetrieben haben, wäre in diesem Jahr 175 Jahre alt geworden.

ALS IM JAHR 1903 die H. Büssing Specialfabrik für Motorlastwagen und Motoromnibusse gegründet wurde, konnte wohl nur einer den fulminanten Siegeszug des Anbieters von Omnibussen und Lastkraftwagen erahnen: der Gründer selbst. Denn Heinrich Büssing, Jahrgang 1843, sprudelte nur so vor Ideen und erarbeitete während seines 86 Jahre währenden Lebens fast 250 Patente. Kein Wunder, dass viele seiner Erfindungen die Entwicklung der Nutzfahrzeuggeschichte entscheidend mitgeprägt haben, wie Unterflurmotoren, Luftreifen und Omnibus-Doppeldecker.

Damals revolutionierten Büssings Innovationen regelrecht die Produktion von Nutzfahrzeugen, weshalb seine Firma bereits ab 1904 400 Fahrgestelle für England baute, die als Unterbau für die ersten Londoner Oberdeck-Omnibusse dienten. 1924 dann wurde der erste Dreiachs-Omnibus der Welt mit zwei angetriebenen Hinterachsen vorgestellt. Als im Jahr 1971 die Übernahme der Büssing AG durch MAN besiegelt wurde, ging diese eindrucksvolle Historie mit über, stets erkennbar am Büssing-Löwen, der seitdem den Kühlergrill der Fahrzeuge schmückt.

© MAN Truck & Bus Bildarchiv



1906 Einer der ersten Büssing-Omnibusse vor einem Berliner Polizeipräsidium

FAHRSPASS FÜR ZWÖLF PERSONEN:
Ab 1906 ließ die Allgemeine Berliner Omnibus AG die ersten motorisierten Omnibusse in Berlin verkehren.



1903 Der erste Büssing-Motorlastwagen



1904 Der London-Doppeldecker-Omnibus



ERSTER SEINER KLASSE:
Der erste Büssing-Sechsrad-Omnibus mit zwei angetriebenen Hinterachsen war zugleich der erste serienmäßig hergestellte Dreiachs-Omnibus der Welt.

1924 Büssing-Sechsrad-Omnibus vor dem Berliner Reichstag

Offen und modern: das neue Vertriebs- und Schulungsgebäude von MAN-Vertriebspartner Al-Ahlia



Flagship-Showroom in Kuwait eröffnet

AL-AHLIA HEAVY Vehicles Selling & Import Co., der exklusive Importeur von MAN Truck & Bus in Kuwait, hat im Herzen des Industriegebiets von Kuwait auf rund 16 000 Quadratmetern einen hochmodernen Flagship-Showroom mit Servicecenter eröffnet.

Mit rund 4 000 Quadratmetern Werkstatt, 1 750 Quadratmetern Lagerhalle und 6 000 Quadratmetern Stellfläche für Lkw gewährleistet der neue MAN-Stützpunkt erstklassigen Service für die Kunden und erhöht die Verfügbarkeit von Originalersatzteilen deutlich.

Joachim Drees, Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus AG, sagte zur Eröffnung: „Der neue, hochmoderne Showroom ist für die Präsenz von MAN Truck & Bus im Nahen

Osten von großer Bedeutung. Die Eröffnung der Anlage verkörpert unseren Anspruch, unseren Kunden erstklassige und innovative Produkte und Serviceleistungen anzubieten. Sie ist zudem ein Beleg für die hervorragende Servicequalität unseres Partners Al-Ahlia, der stets bemüht ist, die Erwartungen der Kunden nicht nur zu erfüllen, sondern zu übertreffen.“

Der neue MAN-Stützpunkt verfügt auch über ein Schulungszentrum. Hier erhalten die Mitarbeiter Schulungen zur stetigen Steigerung der Servicequalität.

MAN Truck & Bus ist seit 13 Jahren mit seinem Partner Al-Ahlia auf dem kuwaitischen Markt vertreten und verfügt bei Lkw über einen Marktanteil von zirka 35 Prozent.



Partnerschaftlich: MAN-CEO Joachim Drees (l.) und Fahad Ali Alghanim (M.) von Al-Ahlia erneuern die gute Zusammenarbeit zusammen mit Franz von Redwitz, Managing Director von MAN Truck & Bus Middle East.

Rekordauftrag von der Deutschen Bahn

DIE ZAHL DER MAN-BUSSE in dem markanten Rot der DB Regionalbusse wird in den kommenden Jahren deutlich ansteigen. Bis zu 1 000 Busse der Modelle Lion's City und Lion's Intercity können in den Jahren 2019 bis 2022 in den Dienst der Regionalbusgesellschaften der DB Regio AG gehen. Das MAN-Angebot überzeugte sowohl im Hinblick auf die Fahrzeugausschreibung als auch bei Rahmenvereinbarungen zu optionalen Serviceverträgen und zur Lieferung von Ersatzteilen.

„Noch nie konnte die deutsche MAN-Vertriebsgesellschaft eine Rahmenvereinbarung in dieser Größenordnung abschließen. Das ist absoluter Rekord und der Erfolg großartiger Arbeit unserer Mitarbeiter im Busverkauf und im Bereich After Sales“, sagt Holger Mandel, Vorsitzender der Geschäftsführung MAN Truck & Bus Deutschland.



DPD Polen entscheidet sich für MAN TGE

MAN TRUCK & BUS POLSKA liefert 140 MAN TGE 3.140 Kastenwagen an DPD Polska. Dies ist der größte Auftrag über den Kastenwagen in Polen. „Wir sind stolz darauf, dass DPD Polska gerade auf unsere Marke gesetzt hat“, sagt Grzegorz Rogalewicz, Leiter Sales Van bei MAN Truck & Bus Polska. Und Maciej Glowacki, Betriebsleiter der DPD Polska, unterstreicht: „Wir haben das MAN-Angebot gewählt, weil es vor allem durch die Flexibilität und die Möglichkeit der präzisen Konfigura-

tion von Fahrzeugen, zugeschnitten auf unsere Bedürfnisse, überzeugte.“

Die Entscheidung von DPD Polska für den Van von MAN wurde vor allem durch das hohe Sicherheitsniveau beeinflusst – der MAN TGE ist zum Beispiel serienmäßig mit einem Notbremsassistenten ausgestattet und bietet hohen Bedienkomfort. Zur Ausstattung gehören zudem Klimaanlage, Start-/Stopp-Automatik, verstellbares Lenkrad sowie der gefederte Fahrersitz mit Massagefunktion.

20 000 Liter Diesel transportiert ein vierachsiges MAN TGS 35.540 8x4 BL-Zugfahrzeug von TIL Logistics.



Neuseeländer TIL Logistics stockt MAN-Flotte auf

MIT DER ÜBERGABE von 36 neuen MAN besitzt die neuseeländische Spedition TIL Logistics Ltd die größte MAN-Flotte in Australasien. Sie zählt etwa 200 MAN-Lastwagen.

Die 36 neuen MAN TGS in Euro-5-Ausführung mit M-Kabine und MAN TGX mit XL-Fahrerhaus setzt die neuseeländische Spedition TIL Logistics Ltd mit Sitz in New Plymouth für verschiedene Aufgaben ein. Eine davon ist der Mineralöltransport. Das zulässige Gesamtgewicht des in Neuseeland „Truck and Trailer“ genannten Gespanns beträgt 50 Tonnen.

Publikumsmagnet: Der offen gestaltete MAN-Stand zog mit seinen attraktiven Exponaten viele IAA-Besucher an.

Highlights

Rund 250 000 Besucher strömten auf die IAA Nutzfahrzeuge 2018. Der Großteil kam auch zum MAN-Stand, an dem der Münchner Hersteller mehrere Weltpremieren präsentierte.

© Thomas Koy



Hannover, Messegelände, Halle 12. Wir schreiben den 20. September 2018, es ist 11.30 Uhr, als MAN-Vorstandsvorsitzender Joachim Drees die Bühne betritt. In großen Lettern prangt der Leitgedanke von MAN auf den überdimensionalen LED-Leinwänden des beeindruckenden Multimedia-Standes: „Simplifying Business“ lautet das Schlagwort. „Unsere Industrie befindet sich am Scheideweg eines radikalen Wandels. Deshalb suchen unsere Kunden heute mehr denn je nach Orientierung. Und so gilt es für uns, einfache Antworten auf komplexe Fragen zu liefern“, so der MAN-Chef. Digitale Dienste, autonome Fahrzeuge, sauberer Transport in Megacities – um nur einige der Herausforderungen zu nennen. Joachim Drees ist überzeugt: „Als Nutzfahrzeughersteller sind wir nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung.“

ZUKUNFTSMUSIK? MITNICHTEN ... „One more thing“, kündigt der CEO von MAN an: Rhythmische Techno-Beats klingen auf, Lichteffekte erzeugen Spektakel, Nebelma-



Cityliner und Skyliner präsentieren sich mit dem Spiegelersatzsystem OptiView.

schinen sorgen für Dramatik. Dann rollt ein futuristischer Lkw auf die Bühne. „MAN proudly presents the CitE!“ Eine Weltpremiere! Es handelt sich um einen Concept-Truck, einen vollelektrischen Verteiler-Lkw mit ergonomischer Fahrerkabine, mindestens 100 Kilometer realistischer Reichweite und 360-Grad-Kamerasystem. Entwickelt wurde der 15-Tonner in rekordverdächtigen 18 Monaten von einem agilen Team (siehe Seite 22). MAN will vom CitE Serienmodelle ableiten. „A Star is born“, sagt die Moderatorin: Tatsächlich sollte der MAN CitE über zehn Tage zum absoluten Messehighlight avancieren,

„Wir sind nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung.“

Joachim Drees, Vorstandsvorsitzender von MAN

sowohl für Fach- als auch für Publikumsbesucher. „Der CitE ist mehr als ein Fahrzeugkonzept. Er ist unsere Antwort auf die Anforderungen des Gütertransports in der Stadt“, erklärt der MAN-Chef bei der Eröffnungspressekonferenz.

DOCH MAN HAT AUF SEINEM IAA-STAND

noch weit mehr zu bieten, zum Beispiel im Segment des innerstädtischen Elektro-Lieferverkehrs mit einem bereits einsetzbaren Serienfahrzeug. So versammeln sich direkt neben der Hauptbühne des CitE einige Neukunden beim ausgestellten MAN eTGE, der vollelektrischen Version des ersten MAN-Transporters. Sie kommen aus Berlin, von der BVG, einem der größten ÖPNV-Unternehmen Europas. Anne Skarke, Gruppenleiterin des internen Fuhrparks der BVG, freut sich über den Erwerb der ersten eTGE: „Wir wollen eine grüne Flotte aufbauen und unsere Werkstatt- und Baustellenfahrzeuge bis 2025 voll elektrifizieren. Der eTGE ist eines der ersten E-Autos, das unsere Anforderungen erfüllt. Die BVG will mit Elektromobilität auch Vorbild für die Privatwirtschaft in Berlin sein. Und natürlich fahren alle unsere E-Fahrzeuge mit 100 Prozent Ökostrom.“

Überhaupt ist Elektromobilität das große Trendthema der IAA Nutzfahrzeuge 2018, wie MAN mit dem eTGE und dem eTGM (siehe Seite 24) unter Beweis stellt. Auch der Prototyp des Stadtbusses Lion's City E erregt große Aufmerksamkeit. Launchmanager Florian Rott erklärt das Interesse so: „Mit dem Lion's City E vervollständigen wir die MAN-Produktpalette, nachdem effiziente Diesel- und CNG-



Anne Skarke, Fuhrparkleiterin bei den Berliner Verkehrsbetrieben BVG, freut sich über den Kauf von eTGE-Transportern.

Busse bereits viele Anforderungen erfüllen konnten. Mit unserem neuen E-Stadtbuss machen wir den Umstieg zur Elektromobilität so leicht wie möglich, getreu dem Motto „Simplifying Business“. So hat sich MAN beim E-Stadtbuss für die Depotladung per Stecker entschieden mittels hoher Batteriekapazität. So verfügt zum Beispiel die 12-Meter-Version des Lion's City E über 480 kWh Batteriekapazität, was eine zuverlässige Reichweite von bis zu 270 Kilometern ermöglicht. Gemäß Untersuchungen von MAN Transport Solutions kommen ÖPNV-Betreiber damit bei bis zu 80 Prozent ihrer Buslinien ohne Umstellung der Fahrpläne aus. „Weiterer Vorteil: Bei unserem Konzept entfällt der Motorturm im hinteren Fahrzeugteil. Dadurch gewinnen wir Platz für vier weitere Fahrgäste“, so Florian Rott.

IST ALSO NUR GOLD, WAS ELEKTRO IST?

Nicht unbedingt. „Wer im ÖPNV emissionsfrei fahren will, kann auch auf Gasmotoren setzen“, sagt MAN-Experte Viktor Schaub und er-

80%
aller Buslinien

Untersuchungen haben ergeben, dass 80 Prozent aller städtischen Linien elektrisch betrieben werden können.



Großer Auftritt: Das Konzept CitE, Verteiler-E-Truck von MAN, feierte seine Weltpremiere auf der IAA.

gänzt: „Vorausgesetzt, es wird mit regenerativem Gas aus Biomasse oder Windkraft gefahren.“ Wobei sich auch klassisches Erdgas in der Umweltbilanz besser schlägt als Diesel. MAN setzt deshalb weiterhin auf die Fortentwicklung von Gasantrieben und präsentiert auf der IAA die neue Generation des Stadtbusses MAN Lion's City G mit dem MAN Efficient-Hybrid Start-Stop-System. Stadtbusspezialist Viktor Schaub erklärt die Vorzüge des innovativen Fahrzeugs: „Der Bus verfügt über den neuen Gasmotor E18, der auf dem Diesellagregat D15 aufbaut. Der Hubraum ist zwar kleiner als beim Vorgängerantrieb, verfügt aber über 100 Nm mehr Drehmoment. So verbrauchen unsere Kunden weniger Treibstoff und kommen auf höhere Reichweite, ohne Abstriche bei der Leistung hinnehmen zu müssen.“ Zudem wurde der Fahrgastraum mit LED-Trennwänden ausgerüstet, die mit grünem oder rotem Signallicht den Fahrgastfluss beim Ein- und Aussteigen optimieren. Diese sind natürlich auch in Fahrzeugen mit Diesel- und E-Antrieb verfügbar.

NEBEN DEN FAHRZEUGEN MIT alternativen Antrieben ziehen natürlich auch die konventionellen Diesel-Lkw die Besuchermassen an. Ein großer Bereich des Messestandes ist somit der zuletzt umfangreich aktualisierten TG-Baureihe gewidmet, wobei insbesondere ein MAN TGS Tank-Silo als Innovationsträger heraussticht. Das Messemodell ist exemplarisch mit dem neuen D15-Motor ausgestattet, der sich durch ein sehr gutes Verhältnis zwischen Gewicht und Baugröße sowie Verbrauch auszeichnet. Zudem verfügt das Fahrzeug über das innovative Video-Abbiege-System VAS. Ebendieses war für Christian Schlögel, Geschäftsführer der Bärnreuther Transport GmbH, kaufentscheidend: „Es gibt nichts Schlimmeres für unsere Fahrer als einen Unfall mit Personenschaden. Deshalb haben wir unsere Flotte bereits mit einem Abbiege-System nachgerüstet. Der neue TGS verfügt über das System ab Werk, das war uns wichtig.“ Und so unterzeichnete die Bärnreuther Transport GmbH auf der IAA einen Kaufvertrag über sechs TGS-Schlepper. „MAN-Lkw sind zuverlässig und werden von den Fahrern gut angenommen“, so Schlögel.

Mit dem Lion's City E vervollständigt MAN sein Angebot an alternativen Antrieben.“

Florian Rott, Launchmanager Lion's City E



Der neue D15-Dieselmotor erregte große Aufmerksamkeit beim Fachpublikum.



Das neue Video-Abbiege-System VAS sorgt für einen sicheren Rundumblick.



Der vollelektrische Lion's City E verfügt über eine Reichweite von bis zu 270 Kilometern.

NICHT NUR LKW WARTEN MIT INNOVATIVER

Technik auf, auch bei den Reisebussen gibt es Neuerungen. Die NEOPLAN Skyliner und Cityliner präsentieren sich mit einem neuen Spiegelsatzsystem. Kameras auf beiden Seiten der Fahrzeuge liefern Echtzeitbilder auf zwei im Sichtfeld des Fahrers verbaute Displays und eliminieren damit den toten Winkel. „Das MAN OptiView-System bietet zahlreiche Vorteile: Nahbereich- und Weitwinkelkameras sorgen für einen optimalen Rundumblick, auch bei Regen oder Nacht. Außerdem spart das System Platz und verringert den Luftwiderstand – das reduziert den Verbrauch und verringert Windgeräusche“, so MAN Bus-Experte Fatih Pilevne.

ZWISCHEN DEN ELEKTRO- und Gasfahrzeu-

gen auf der einen und den imposanten konventionellen Trucks und Bussen auf der anderen Seite des Messestandes steht das Team von MAN Digital Services den Besuchern Rede und Antwort. „Wir verbinden mit unseren Anwendungen zwei Welten“, erklärt Product-Owner Manfred Resch und stellt den

Marketplace der RIO Plattform vor: „Wir bieten zurzeit rund 15 Dienste an, sie unterstützen unsere Kunden zum Beispiel beim Wartungsmanagement, der Effizienzanalyse oder dem Frachttracking. Seit August 2017 rollen alle unsere Lkw der Euro 6 Norm mit der RIO-Box vom Band. Bislang sind zirka 70 000 Fahrzeuge mit dem System ausgerüstet, das nach und nach das alte MAN TeleMatics System ablösen wird. Mit der RIO-Box ermöglichen wir unseren Kunden den Zugang zu digitalen Mehrwertdiensten und beschreiten konsequent den Weg in die vernetzte Logistik der Zukunft“, sagt der Digital-Experte.

250 000 BESUCHER ZOG ES AUF die 67. IAA Nutzfahrzeuge, so viele wie noch nie. Der eindrucksvolle Auftritt von MAN zählte dabei zweifelsohne zu den absoluten Highlights der Messe. Joachim Drees zieht zufrieden Bilanz: „Wir haben maßgeschneiderte Lösungen für die Bedürfnisse unserer Kunden vorgestellt. MAN will ihnen dabei helfen, ihr Business leichter, profitabler, nachhaltiger und zukunftssicher zu machen.“

400

PS Leistung

So viel Kraft entwickelt die stärkste Version des neuen D15-Motors, eine weitere Messeneinheit.



Weitere Informationen über MAN auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 finden Sie unter:
> www.iaa.man

Geschäfte unserer Kunden einfacher machen

Die Mobilitätsbranche steht vor gewaltigen Herausforderungen. Alternative Antriebe, Automatisierung und Digitalisierung verändern viele Unternehmen. MAN-CEO Joachim Drees dazu im Interview.

Die IAA stand für Sie unter dem Motto „Simplifying Business“. Was verstehen Sie darunter? Drees: Im Zentrum unserer Arbeit steht der Kunde. Und unsere Kunden stehen mit den Veränderungen hin zu alternativen Antrieben und Digitalisierung vor gewaltigen Herausforderungen. Wir wollen das Geschäft unserer Kunden einfacher machen, wollen ihnen Orientierung geben, indem wir sie als echte Partner ernst nehmen. Unser Anspruch ist es, sie zu unterstützen, ihr Unternehmen so zu führen, dass es profitabler, nachhaltiger und zukunftssicher ist. Das verstehen wir unter „Simplifying Business“.

Was ist denn aus Ihrer Sicht die wichtigste Entwicklung, die hinter der steigenden Komplexität steckt? Das ist die wachsende Urbanisierung. Immer mehr Menschen ziehen in Städte. Bis 2050 wird sich die Zahl der Menschen, die in Städten weltweit leben, verdoppeln. Das bedeutet mehr Individualverkehr, mehr innerstädtische Logistik, mehr Lärm, mehr Staus und mehr Emissionen.

Was bedeutet das für MAN? Es ist unsere Verantwortung, die richtigen Lösungen zu finden und zur Erhaltung der Lebensqualität in unseren Städten beizutragen. Denn eines ist klar: Als Nutzfahrzeughersteller sind wir nicht Teil des Problems, wir sind Teil der Lösung.

Wir haben uns deshalb intensiv mit dem Lieferverkehr auf der letzten Meile beschäftigt und genau hierfür neue Angebote, auch echte Innovationen entwickelt.

Welche sind das? Unsere alternativen Antriebe. Auf der IAA hatte unser neuer Gasmotor E18 für Stadtbusse seine Weltpremiere. In

Blick Richtung Wandel:
MAN-CEO treibt den
Wandel in der Transport-
branche voran.



„Wir machen Komplexität für unsere Kunden handhabbar.“

Joachim Drees, Vorstandsvorsitzender von MAN

Kombination mit der Efficient-Hybrid-Technologie mit Start-Stopp-Funktion ermöglicht er einen großen Schritt in Richtung eines nachhaltigen Stadtverkehrs. Er bedeutet weniger CO₂, weniger Lärm und mehr Effizienz. Eine ganz hervorragende Lösung, die schon heute und jetzt spürbare Entlastung für Städte bringen kann.

Aber natürlich arbeiten wir auch intensiv am Thema Elektromobilität. So haben wir eine vollelektrische Version unseres MAN Lion's City entwickelt. Mit einer Reichweite von bis zu 270 Kilometern und einer Ladezeit von drei Stunden ist er bestens an die Anforderungen unserer Städte angepasst.

Wie sieht es denn beim Güterverkehr aus? Dafür hatten gleich zwei Fahrzeuge ihre Weltpremiere auf der IAA: Unsere elektrischen eTGE-Vans bilden die erste vollelektrische Serie von MAN. Sie bieten eine Kapazität von bis zu 1,75 Tonnen und eine Reichweite von bis zu 160 Kilometern. Damit sind sie perfekt für den Transport auf der letzten Meile ausgelegt.

Die andere Fahrzeug-Weltpremiere ist unser MAN CitE. Auf den sind wir besonders stolz. Das Elektro-Lkw-Konzept setzt Maßstäbe bei Arbeitsplatzergonomie, Sicherheit und Nachhaltigkeit im städtischen Verteilerverkehr.

Ein paar Beispiele: Ein Fahrer steigt bis zu 30-mal am Tag in sein Fahrzeug ein und aus. Beim CitE haben wir das Fahrerhaus deshalb mit breiten Türen und der niedrigsten Einstiegshöhe seiner Klasse ausgestattet. Das Rundumblick-Kamerasystem sorgt für eine perfekte Sicht auf die Umgebung – und schafft den toten Winkel ab. Und die Reichweite des CitE von 100 Kilometern ist mehr als ausreichend für eine Tagestour im städtischen Lieferverkehr.

Was haben denn die neuen Antriebskonzepte mit „Simplifying Business“ zu tun? Das ist leicht beantwortet: Wir entwickeln unsere Fahrzeuge eng an den Bedürfnissen unserer Kunden. Nicht einfach nur im CAD-System bei uns im Unternehmen, sondern in enger Zusammenarbeit mit unseren Kunden. Wir stellen ihnen Fahrzeuge zur Verfügung, um praktische Erfahrung zu sam-

meln, zu lernen, was sich in der Praxis bewährt und wo vielleicht nachgebessert werden muss – damit sich unsere Kunden auf ihr Business konzentrieren können, auf den Transport von Menschen und Gütern. Nicht um die Antriebstechnik. Das ist unsere Domäne.

Welche Rolle spielt dabei die Digitalisierung? Die Digitalisierung ist für uns ein Enabler. Sie soll ebenfalls dazu beitragen, unseren Kunden ihr Geschäft einfacher zu machen. Mit unserem MAN DigitalServices Marketplace können Kunden so einfach wie mit einer Smartphone-App neue Services für ein Fahrzeug oder die ganze Flotte buchen. Zum Beispiel, um das Flottenmanagement zu vereinfachen. Und uns eröffnet die Digitalisierung die Möglichkeit, unser Unternehmen vom reinen Nutzfahrzeughersteller in Richtung eines Anbieters von intelligenten und nachhaltigen Transportlösungen zu entwickeln.

Automatisierung beschäftigt die Automobilindustrie intensiv. Wo steht hier MAN? Wir sind dabei führend: Seit Juni fährt ein Konvoi von zwei Lastwagen auf der Autobahn A9 zwischen München und Nürnberg. Der vordere Lkw steuert wie über eine unsichtbare, eben digitale Kupplung den nur 15 Meter hinterherfahrenden Lkw. Wir sind der weltweit erste Hersteller, der diese Technologie gemeinsam mit einem Kunden – DB Schenker – auf öffentlichen Straßen und im täglichen Geschäftsbetrieb einsetzt.

Worin sehen Sie die größte Herausforderung der Mobilitätsindustrie? Nachhaltigkeit wird als Topthema unser ständiger Begleiter. Der Dieselmotor wird auch auf lange Sicht noch einen wichtigen Beitrag insbesondere auf langen Distanzen leisten. Deshalb arbeiten wir weiter an der Optimierung unserer bewährten Technik.

Die Mobilität der Zukunft beruht aber auf sehr verschiedenen Antriebskonzepten. Unsere Aufgabe bei MAN Truck & Bus wird es sein, die wachsende Komplexität für unsere Kunden handhabbar zu machen. „Simplifying Business“ bleibt deshalb auch in Zukunft unsere Herausforderung – und unser Anspruch.

Vertraut uns einfach

MAN hat in Rekordzeit einen Elektro-Lkw entwickelt. Im November 2016 entstand die Idee, im Sommer 2018 warten zwei Prototypen auf den Transport zur IAA. „Scrum“ hat zu diesem Erfolg maßgeblich beigetragen.

Applaus! In diesem Gremium! Das hatte Michael Führung bis dahin noch nicht erlebt. Doch als der Ingenieur mit sieben seiner Teamkollegen über den Projektstand berichtete – die Konstruktion des CitE war gerade fertig geworden –, da brandete tatsächlich Beifall auf. „Das ist eine Seltenheit bei Vorstandsterminen“, erinnert sich Führung, und seine Augen funkeln hinter der schwarzen Hornbrille. „Doch bei diesem Meeting haben die Vorstände gespürt, was bei uns für ein Drive und für ein Spirit drin sind. Das war schon toll.“

Der Drive und der Spirit, von denen Führung schwärmt, haben zwei Gründe. Da ist zum einen das Produkt, das sein Team verantwortet. Der CitE, der erste Elektro-Truck, den MAN von Grund auf entwickelt hat, gilt im Konzern als Leuchtturmprojekt mit einer ungeheuren Anziehungskraft. Und da ist die Art und Weise, wie die Mitarbeiter das ehrgeizige Projekt mit dem sportlichen Zeitplan gestemmt haben. Sie nutzen „Scrum“, eine Arbeitsform, um komplexe Aufgaben zu meistern. Der Kerngedanke: Ein interdisziplinäres Team bearbeitet kontinuierlich klar definierte Arbeitspakete in sogenannten Sprints. Ein Sprint dauert zum Beispiel eine Woche. Nach dem Start darf das Ziel des Sprints nicht ver-

ändert werden, am Ende muss ein fertiges Ergebnis stehen. Der Product-Owner hat dies zu verantworten. Gleichzeitig hält er den Kontakt zum Auftraggeber. Der Scrum-Master steuert das methodische Vorgehen. Das Team besteht aus sogenannten Developern aus unterschiedlichen Bereichen der Firma.

IN FÜHRINGS Scrum-Team bilden etwa zehn Mitarbeiter das Kernteam. „Dazu kommen Mitarbeiter aus der Werkstatt, dem Produktmanagement, der Strategie, der Beschaffung, dem Controlling und vielen anderen Bereichen“, erläutert Führung, der Product-Owner. Die Mitglieder des Teams arbeiten ohne Hierarchie zusammen. Das ist wichtig, gerade für den kommunikativen Austausch. Jeder Tag beginnt mit einem kurzen Meeting, dem Daily. Hier werden die anstehenden Aufgaben besprochen – und nur die sind Thema. Jedes Teammitglied erzählt, was am Vortag erledigt wurde, was man sich für den aktuellen Tag vornimmt und welche Hindernisse es gibt. Der Effekt laut Führung: „Es entsteht ein offenes, transparentes Arbeitsklima.“

Wöchentlich trifft sich das Team zu einem längeren Meeting, bei dem die Ergebnisse präsentiert und die Inhalte des nächsten Sprints definiert werden. Dank der agilen Methode kann das Team während eines Sprints



Besprechung im Stehen: Regelmäßige Kommunikation ist bei Scrum wichtig – sie muss nur auf den Punkt kommen.

18

Monate

hat die Entwicklung des CitE gedauert. Eine sportliche Leistung für einen komplett neuen Lkw. Möglich dank Scrum und guter Teamarbeit.

Wir bauen ein komplett neues Auto.“

Michael Führung, Product-Owner CitE

Developer und Product-Owner: Stefan Ludwig (links) und Michael Führung haben das Arbeiten nach Scrum schätzen gelernt.

© Sorm Morar



Klar strukturiert: Für jeden erkennbar werden Tasks am Kanban-Board unter „Aufgabenspeicher“, „In Arbeit“ oder „Erledigt“ abgelegt.



in Ruhe arbeiten und die Auftraggeber – im Scrum-Sprech: die Stakeholder – mit konkreten Zwischenergebnissen informiert halten.

„Im November 2016 wurde die Idee zum CitE geboren“, sagt Stefan Ludwig, Produktmanager und vor seiner Rolle als Developer im Scrum-Team der Baureihenverantwortliche für die TGL- und TGM-Reihe. Die Aufgabenstellung beim CitE lautete: Baut ein Fahrzeug für Unternehmer, die den Einzelhandel beliefern. Die täglich im urbanen Raum unterwegs sind und rund sechs Tonnen Ladung kommissionieren müssen. In einem Raum, der durch immer dichteren Straßenverkehr, mehr Menschen, mehr Warentransporte, womöglich auch durch Umweltzonen und Fahrverbote gekennzeichnet ist. Wie muss ein solcher Truck aussehen? „Nach einer Woche war klar: Wir bauen ein komplett neues Auto. Wir brauchen alles, versuchen aber, möglichst viele Serienkomponenten zu übernehmen“, erinnert sich Führung. Und zwar bis September 2018, bis zur IAA in Hannover.

Zu diesem Erfolg gehört nicht nur Scrum, weiß Führung. „Es ist so wichtig, am Anfang die richtige Vision zu generieren. Und dann das Team machen zu lassen. Das Team hat das in so vielen Situationen zurückgezahlt und gesagt: ‚Vertraut uns einfach mal, wir liefern dann schon ab.‘“

Wirtschaftlicher, effizienter und umweltfreundlicher Gütertransport – mit Elektro-Lkw. Dass das funktionieren kann, beweist MAN mit seinem MAN eTruck-Projekt im Alltagsbetrieb.

Der beste Weg, die Zukunft vorzusagen ist, sie selbst zu gestalten – sagt eine Vertreterin von Schachinger Logistik in dem Imagefilm, der gerade über die Leinwand flimmert. Damit beschreibt sie den Anlass der Veranstaltung, zu der über 200 Gäste aus Wirtschaft, Politik und nationaler sowie internationaler Presse am 13. September ins MAN-Werk Steyr gekommen sind, ziemlich treffend: MAN Truck & Bus und das österreichische Council für nachhaltige Logistik (CNL) schicken neun vollelektrisch angetriebene MAN TGM 26.360 E in die Praxiserprobung. MAN ist damit an diesem Tag der erste europäische Nutzfahrzeughersteller, der schwere Elektro-Trucks in echten Kundeneinsatz bringt.

BEI DEN MAN eTRUCKS – vier Kühlfahrzeuge, drei Wechselbrückenchassis, ein Getränkeofferaufbau und eine Sattelzugmaschine – handelt es sich um neu entwickelte Innovationsträger. Sie verfügen über einen 264 Kilowatt (360 PS) starken Elektromotor, der seine Energie aus zwölf Lithium-Ionen-Batterien zapft, nutzen 150-Kilowatt-Schnellladeanschlüsse, kommen ohne Schaltgetriebe aus

© Christopher Mavric / Anzenberger

eTrucks im Kundeneinsatz



Ziemlich cool: Schachinger Logistik will mit seinem eTruck von MAN Pharmakunden gut gekühlt beliefern.



Übergabe der ersten Elektro-Lkw an neun Kunden des österreichischen Firmenkonsortiums CNL: (v.l.) Joachim Drees (MAN), Sandra Stella (HOFER), Arno Wohlfahrter (METRO), Christian Fürstaller (Quehenberger Logistics), Jochen Geisendorfer (REWE), Alfons Dachs-Wiesinger (Magna Steyr), Max Schachinger (Gründer des CNL), Fritz Poppmeier (SPAR), Thomas Gerbl (Stieglbrauerei), Jürgen Bauer (Gebrüder Weiss) und Dr. Ulrich Dilling (MAN)

180

Kilometer

Reichweite, für den Einsatz in der City-Logistik ausgelegt

und haben je nach Einsatz eine Reichweite von 180 Kilometern – ausreichend für den Einsatz in der City-Logistik. Aufgebaut wurden die eTrucks im Werk Steyr, und zwar direkt an der gleichen Stelle, an der sie nun ihre neuen Betreiber und Fahrer feierlich in Empfang nehmen. Ab sofort gehören sie offiziell zum Fuhrpark von Gebrüder Weiss, HOFER, Magna Steyr, METRO, Quehenberger Logistics, REWE, Schachinger Logistik, SPAR und Stieglbrauerei.

DIE NEUN FIRMAN, für die die eTrucks derzeit emissionsfrei und geräuscharm durch die Städte Wien, Salzburg und Graz stromern, sind Mitglieder des „Council für nachhaltige Logistik“. Das CNL ist ein Zusammenschluss von aktuell 18 der bedeutendsten österreichischen Firmen aus Logistik, Handel und Produktion und hat es sich zur Aufgabe gemacht, gemeinsam den Transportsektor noch nachhaltiger zu gestalten.

CNL-Initiator Max Schachinger, Beiratsvorsitzender der gleichnamigen Logistikholding, erklärt seine Motivation: „Nachdem im November 2012 das erste Mal der Logistikmanager des Jahres verliehen wurde und die Entscheidung vor allem durch besonderes Engagement in Sachen Nachhaltigkeit auf mich fiel, wurde für mich nach der Belagerung durch Dutzende Logistiker, die alle drängende Ideen hatten, der Leidensdruck so groß, dass ich sah: Es braucht einen Profi, der die Essenz sammelt und mit uns Taten setzt.“ Schachinger sprach andere Stakeholder der Branche an und stieß auf überraschend großes Interesse. Mit der angesehenen Klimawissenschaftlerin Helga Kromp-Kolb fand er einen Counselor, und seit 2014 ist das CNL mit einem engagierten Team unter der Leitung von Diplom-Ingenieur Werner Müller am renommierten Zentrum für globalen Wandel und Nachhaltigkeit an der Universität für Bodenkultur Wien verankert.

© MAN, Christopher Mavric / Anzenberger

Raus in den Alltagsbetrieb: Der eTruck für SPAR verlässt die MAN-Halle in Steyr, um leise, schadstofffrei und mit Grünstrom auf Tour zu fahren.



„Das MAN eTruck-Projekt hat uns sofort begeistert, denn auch zukünftige Generationen brauchen eine intakte Umwelt, um bestes Bier zu brauen.“

Thomas Gerbl, Geschäftsführer Stieglbrauerei GmbH – Salzburg

DAS ERSTE PRAXISPROJEKT, das die CNL-Mitglieder in die Tat umsetzen wollten, waren vollelektrische mittelschwere Verteiler-Lkw. „Wir entschieden uns bewusst gegen Technik wie CNG, LNG oder LPG, denn Gasantriebe sind nur eine weitere fossile Übergangslösung“, so Schachinger. Viele der beteiligten Unternehmen erzeugen bereits selbst Strom, via Solaranlagen auf Gebäuden oder gar mit eigenem Windpark. Ein reiner Elektro-Truck lag also nahe. So stand für das Council für nachhaltige Logistik schnell fest, dass ein starker und verlässlicher Partner für den Fahrzeugbau benötigt wird, der über ein gutes Servicenetzwerk verfügt und in der Lage ist, seine Werkstätten im Umgang mit Hochvolt-technik fit zu machen. Mit MAN Truck & Bus, dem österreichischen Marktführer, war dieser Partner gefunden.

Dass sich der Roll-out der eTrucks etwas verzögerte – er war eigentlich bereits für Ende 2017 geplant –, ist ein Punkt, der durchaus an-



Reines Produkt: Die Stieglbrauerei will nicht nur ein 100 Prozent natürliches Produkt anbieten, sondern auch beim Transport die Umwelt schützen.

gesprochen werden darf, wie Dr. Ulrich Dilling, MAN-Vorstand Produktion und Logistik, beim Übergabeevent auf Journalistennachfrage betont, denn: „Wir wollen unseren Kunden einen Truck übergeben, mit dem sie sofort Geld verdienen können. MAN steht für Qualitätsanspruch, und darum hat die Technik in diesen Fahrzeugen heute hier und jetzt dank unserer tollen Entwicklungsmannschaft schon Tausende Testkilometer hinter sich und ist in einem vorserienreifen Status.“

DIESE MANNSCHAFT besteht in Steyr aus über 150 Experten, die sich baureihenübergreifend mit der Weiterentwicklung aller MAN-Trucks beschäftigen, und den Mitarbeitern des „Truck Modification Center“, die sich um Sonderanfertigungen verschiedenster Art kümmern.

Zum Abschluss der Veranstaltung rollen die eTrucks fast schon gespenstisch lautlos aus der Fertigungshalle und erklimmen bei einer Demo-Fahrt den nahegelegenen Aussichtspunkt Porscheberg. Danach machen sie sich gleich auf den Weg zu ihren Einsatzorten.

Mit der Übergabe der eTrucks ist das Projekt noch nicht abgeschlossen. Alle Fahrzeuge sind mit Messtechnik ausgestattet, die im Realbetrieb Daten ermittelt. Diese und das Feed-

back der Kunden und von deren Fahrern wollen die eTruck-Entwickler nutzen, um an einem zehnten eTruck, ihrem Referenzmodell, parallel stetig weiter zu optimieren. Mit der Praxiserprobung als Basis wird MAN weitere Projekte starten und die Fertigung eines eTruck-Serienmodells vorantreiben. Um diese Projekte zu realisieren und weiter auszubauen, investiert MAN bis 2020 etwa zehn Millionen Euro in den Standort Steyr.

Außerdem hat MAN sein Portfolio um die MAN Transport Solutions erweitert, ein Beratungsangebot rund um das Thema Elektro-Lkw und Elektro-Bus. Mit Analysen und maßgeschneiderten Empfehlungen zu Themen wie optimale Routenplanung, Ladeinfrastruktur, Schulungen für Fahrer und Werkstattpersonal, Batteriemanagement sowie Ladetechnologie und vielem mehr berät MAN seine Kunden zukünftig vollumfänglich. Um sie bei den Herausforderungen, die die Elektromobilität mit sich bringt, in vollem Umfang zu unterstützen und ihnen den Übergang zu erleichtern. Damit gestaltet MAN gemeinsam mit den Kunden die Zukunft des Transports.



Informationen über den MAN eTruck und den innerstädtischen Lieferverkehr finden Sie unter:
> www.man.eu/eTruck

Grün unterwegs: Mit Ökostrom fahren die eTrucks von MAN nicht nur im Grünen ohne Kohlendioxidemission.



„Klimaschutz ist seit vielen Jahren ein integraler Bestandteil der HOFER-Unternehmensphilosophie. Durch Einsatz eines MAN eTruck wollen wir 40 Tonnen CO₂ im Jahr sparen.“

Sandra Stella, Leiterin Logistik HOFER KG – Zweigniederlassung Stockerau bei Wien



Bunte Flotte: Die ersten eTrucks von MAN sind bei insgesamt neun Kunden im Alltag unterwegs. Sie passen sich gut in deren bestehende Flotte ein.

Teure Abhängigkeit vom Öl lösen



Max Schachinger, Initiator und Sprecher des Council für nachhaltige Logistik (CNL)

Finden Sie nicht, dass ein Hersteller wie MAN mit modernen Euro 6-Motoren schon sehr viel tut in Sachen Effizienz und Umweltfreundlichkeit?

Natürlich. Doch wir steuern global in hohem Tempo auf Kipp-Punkte zu. Der Klimawandel wird spürbar. Und von allen Sektoren ist der Verkehr der besorgniserregendste, besonders in Europa und Österreich. Wir wachsen weiter, aber bitte nicht mehr fossil.

Aber, so wird argumentiert, der Umstieg auf andere Techniken ist eine kostspielige Sache.

Wir Logistiker werfen einen beachtlichen Anteil, nämlich ein Drittel, unseres Geldes den Öl fördernden Ländern nach. Was wir dafür bekommen, sind Schadstoffe in unserer Luft. Dafür zahlen wir dann auch noch Emissionsausgleich. Es ist doch eigentlich ein Unding, dass wir an einer teuren und schädlichen Abhängigkeit festhalten, statt hier in den Wandel zu investieren.

Denken Sie, Elektromobilität ist für den Gütertransport die richtige Lösung?

Aktuell kosten die eTrucks noch mehr als ein Diesel-Lkw. Doch sobald es in die Großserie geht, wird das nicht mehr so sein. Die eTrucks werden in ein paar Jahren im Lebenszyklus deutlich günstiger sein, sie sind deutlich effizienter, einfacher und wartungsärmer. Die Preise von Solarmodulen sind deutlich stärker und schneller gefallen als in jeder Prognose. Jetzt zeigt der Markt, wie rasant günstiger und leistungsfähiger die Stromspeicher werden.

Dann bleibt da aber noch das Problem mit der Infrastruktur ...

Vor gut 100 Jahren kamen Autos, Flugzeuge, Fernsehen, Wolkenkratzer, und es wurde in kurzer Zeit Strom bis zum hintersten Bauernhof verlegt. Da können in unserer hochentwickelten Gesellschaft etwa 24 Prozent mehr Strom – im Beispiel Österreich – für die Umstellung von jedem Pkw und Lkw, und das erneuerbar, kein Problem sein!

© Christopher Mavric / Anzenberger

Gerade mal 15 Meter
Abstand und dennoch
sicher. Platooning-Technik
macht es möglich.

Die Praxistestphase ist angelaufen: Seit Juni pendeln die ersten Platooning-Konvois regelmäßig zwischen München und Nürnberg. Dabei sind die Erfahrungen der Testfahrer sehr wertvoll.

Im Wind Schatten

Ein lauer Spätsommerabend auf dem Betriebsgelände des Logistikkonzerns DB Schenker in Neu-fahrn, nördlich von München. Es ist der 18. September 2018, 21.30 Uhr, als Berufskraftfahrer Andy Kipping sich anschickt, ein Stück Transportgeschichte zu schreiben: „Heute fahren wir erstmals reale Stückgutfracht im Platoon, also in elektronisch gekoppelter Lkw-Kolonne. Eine Weltpremiere!“ Der 32-jährige Trucker und seine Kollegen schwingen sich in die Fahrerhäuser der beiden MAN-Testfahrzeuge, werfen die Motoren an und fahren vom Hof. Ihr Ziel: die Nürnberger Niederlassung von DB Schenker. 145 Kilometer liegen vor den zwei Hightech-Lkw.

Nachdem der Konvoi auf die Autobahn A9 eingeschert ist, aktiviert Andy Kipping das Platooning-System. Ab jetzt übernimmt das Führungsfahrzeug das Kommando. Das Folgefahrzeug fährt bei 80 km/h bis 15 Meter an den Vordermann heran – der gesetzliche Mindestabstand beträgt eigentlich 50 Meter – und reagiert mittels kooperativer Längsführung in Millisekundenschnelle auf jede Bewegung des ersten Lkw, ganz ohne Zutun des Fahrers. Andy Kippings Truck lenkt und bremst selbsttätig im Takt seines vorausfahrenden Kollegen. „Aber die Hände müssen immer auf dem Lenkrad bleiben, würde ich es nur zehn Sekunden loslassen, ginge ein Warnsignal an und das Fahrzeug würde automatisch ein Sicherheitsmanöver auslösen. Außerdem muss ich alle vier Minuten zur Kontrolle meiner Aufmerksamkeit einen Totmannknopf drücken“, erklärt der innovationsfreudige Fahrer. Sicherheit ist beim Platooning das oberste Gebot. Dennoch: Ist ihm nicht mulmig zumute, wenn er so dicht auffährt und der Technik die Kontrolle überlässt? „Anfangs schon, aber mit jedem Kilometer wächst das Vertrauen. Das System arbeitet zuverlässig und reagiert schneller, als ich es je könnte“, so Kipping.

SOLCHE ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS

sind für das Platooning-Forschungsprojekt besonders wertvoll. Seit Juni 2018 unterziehen die Kooperationspartner MAN, DB Schenker sowie die Hochschule Fresenius die Technologie intensiven Tests im realen Straßenverkehr. Ingenieure und Wissenschaftler untersuchen dabei sowohl die Systemsicherheit und die Kraftstoffeinsparpotenziale als auch die Auswirkungen auf den Beruf des Lkw-Fahrers. Das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert das zukunftsweisende Programm mit knapp zwei Millionen Euro.



MAN ProfiDrive-Trainer Herbert Weiß (rechts) führt Andy Kipping und seine Kollegen in die Platooning-Technologie ein.

© MAN/Max Kratzer



Fünfmal die Woche fahren die beiden Testfahrzeuge von München nach Nürnberg und zurück.



Noch müssen die Fahrer ihre Hände stets auf dem Lenkrad haben, um bei Bedarf eingreifen zu können.

Das Vertrauen in das System wächst mit jedem Kilometer.“

Andy Kipping, Platooning-Testfahrer von DB Schenker

DIE PLATOONING-ENTWICKLER legten großen Wert auf eine repräsentative Auswahl an Testfahrern, die den Truckeralldag aus dem Effeff kennen. Die Wahl fiel auf das DB Schenker-Partnerunternehmen Amenda Transport GmbH. Zehn Fahrer meldeten sich für das Projekt. MAN ProfiDrive-Trainer Herbert Weiß, der die Freiwilligen an den Platooning-Lkw ausbildet, ist von seinen Schülern begeistert: „Es sind unterschiedliche Charaktere, Jüngere und Ältere, mit mehr oder weniger Berufserfahrung. Aber alle sind sehr engagiert und neugierig auf die Technologie. Sie bringen sich aktiv ein und teilen ihre Erkenntnisse mit den Ingenieuren.“ So wird das System immer weiter optimiert und an die Produktreife herangeführt. Doch bis dahin ist es noch ein langer Weg; wie bei jeder neuen Technologie müssen noch Kinderkrankheiten ausgemerzt werden. Testfahrer Michael Goetze nennt ein Beispiel: „Im Normalfall ist unsere Teststrecke auf der Autobahn A9 auf drei Spuren ausgelegt. Im frühen Versuchsstadium, wenn der Seitenstreifen wegen hohen Verkehrsaufkommens freigegeben wurde, missinterpretierte das System die Linienführung auf der Fahrbahn und zog das Fahrzeug bei Ausfahrten oder Parkplätzen nach rechts. Da mussten wir eingreifen. Diese und ähnliche Erfahrungen geben wir an die MAN-Experten weiter, die dann eine Lösung erarbeiten.“ Für das Finden der Lösungen ist Peter Strauß zuständig. Gemeinsam mit einem Kernteam von Mechanikern, Ingenieuren und Informatikern greift der technische Projektleiter der Platooning-Entwicklung bei MAN das Feedback der Fahrer auf und passt das System kontinuierlich an: „Es ist für uns Entwickler sehr spannend, direkt auf die Anforderungen und Wünsche der Anwender eingehen zu können. Haben die Funktionen wie gewünscht funktioniert? Benötigen wir zu-

10%

Ersparnis

beim Kraftstoffverbrauch des Folgefahrzeugs sind nach Einschätzung der Platooning-Entwickler maximal möglich.

Für die Sicherheit: Für den unwahrscheinlichen, aber nicht unmöglichen Fall der Fälle verfügt das Platooning-System über ein Not-Aus.

sätzliche Features? Wie können wir die Mensch-Maschine-Interaktion verbessern? Das Feedback der Fahrer hilft uns, unsere Systeme bereits in einem sehr frühen Stadium bestmöglich an die konkreten Bedürfnisse unserer Kunden anzupassen. Deshalb ist der Feldversuch für uns so wichtig.“

Der dafür erforderliche Aufwand ist beträchtlich. Zunächst mussten die zehn Testfahrer Theorieunterricht und Fahrzeugeinweisungen absolvieren. Es folgten Simulatorfahrten und Trainings auf der MAN-Teststrecke und am Lausitzring. Abschließend galt es, in Begleitung der MAN ProfiDrive-Coaches die halbautonomen Trucks auf die Straßen zu führen, sowohl tags als auch nachts. „Nach einer Woche Lehrgang sind die Fahrer fit fürs Platooning und können selbstständig fahren“, sagt Fahrlehrer Herbert Weiß. Anfangs wurden nur Dummy-Ladungen zwischen München und Nürnberg befördert. Seit 18. September 2018 sind die Lkw in einem täglichen Platooning-Fahrplan unterwegs und transportieren dabei alltägliche Fracht aus dem DB Schenker-Stückgutnetz. Platooning ist nun keine Zukunftsvision mehr, sondern eine produktive Transportlösung im realen Einsatz beim Projektpartner DB Schenker.

Doch was verspricht sich MAN mittelfristig von der Platooning-Technologie? Handelt es sich vielleicht nur um ein glorifiziertes Assistenzsystem, das seinen Nutzen erst noch unter Beweis stellen muss? Entwicklungsingenieur Peter Strauß stellt sich dieser kritischen Frage ganz selbstbewusst: „In der Theorie können wir mit diesem Ansatz den Kraftstoffverbrauch signifikant senken und die benötigte Fahrbahnfläche für Lkw auf Autobahnen deutlich reduzieren. Außerdem schaffen wir zum Beispiel Möglichkeiten für den Fahrer im Folgefahrzeug, anderen Tätigkeiten nachzugehen. Den möglichen Umfang wollen wir mit dem Projekt herausfinden.“



Vor der Abfahrt überprüfen die Testfahrer die Trucks noch auf Herz und Nieren.



Mit EEG- und Eye-Tracking-Sensoren werden alle Reaktionen des Testfahrers Andy Kipping festgehalten.



Kameras, Radarsensoren und Laserscanner behalten den Verkehr im Blick.

Technik-Abc

WOHER STAMMT EIGENTLICH DER BEGRIFF PLATOONING? Das „Platooning“ ist in jüngster Zeit zu einem geflügelten Wort in der Transportbranche geworden. Warum eigentlich? Das englische Wort „Platoon“ hat einen militärischen Ursprung und bezeichnet eine 12 bis 60 Mann starke Untereinheit einer Kompanie. Das deutsche Äquivalent wäre der Zug. „Platoon“ leitet sich aus dem französischen „Peloton“ ab, das Radsportfreunde von der Tour de France kennen – das hinterherfahrende Hauptfeld. „Peloton“ kommt wiederum von „Pelote“, was so viel heißt wie Knäuel. Platoons fahren also wie ein abgewickelter Faden untrennbar im Verbund.

AUCH WENN DIE PLATOONING-TESTS wichtige Erfahrungen in die Entwicklung einbringen sollen, verfolgt MAN übergeordnete Ziele. Neben der Überprüfung der Kraftstoffeinsparpotenziale müssen noch andere Fragen beantwortet werden: Lassen sich in absehbarer Zeit rechtliche Rahmenbedingungen für den Platooning-Einsatz schaffen? Wie sollten Schnittstellen aussehen, die Platooning zwischen unterschiedlichen Herstellern ermöglichen? Zudem muss die gesellschaftliche Akzeptanz einem Stresstest unterzogen werden. Kommen andere Verkehrsteilnehmer mit engen Kolonnenfahrten zurecht? „Bislang haben wir keine negativen Erfahrungen gemacht, aber ich kann die Vorbehalte verstehen“, sagt Testfahrer Kipping. Und wie reagieren andere Lkw-Fahrer auf die Technik? Sehen sie sich durch die Automatisierung bedroht? MAN-Fahrlehrer Herbert Weiß gibt sich da gelassen: „Wir betreiben Grundlagenforschung. Bis Lkw wirklich vollautonom unterwegs sind, werden noch einige Jahre ins Land ziehen. Bis dahin erleichtert das Platooning den Alltag der Kraftfahrer und sorgt für mehr Sicherheit.“ Eines ist sicher: Die Zukunft kommt, wenn auch noch nicht heute.

Hoch hinaus

Jeder kennt sie, jeder nutzt sie, kaum einer nimmt sie bewusst wahr: die Fahrzeuge von Mallaghan Engineering. Die Nordiren bauen alles, was für einen reibungslosen Betrieb auf dem Flughafen notwendig ist.

Die Glastüren an Gate D14 gleiten geräuschlos zur Seite und machen den Weg frei aufs Vorfeld. Kühler Kerosinduft brandet in die Abflughalle des Flughafens London Luton. Für die Passagiere, die an diesem wolkenverhangenen Tag im Frühherbst auf den Easy-Jet-Flug U2 2275 nach Palma de Mallorca gewartet haben, hat mit dem Öffnen der Türen die letzte Etappe auf dem Weg in den Urlaub begonnen: der Run auf den orangefarbenen Airbus A 320-200. Er soll die Briten in einer guten Viertelstunde in den sonnigen Süden bringen. Vor dem Take-off wartet allerdings noch eine Hürde: Das Handgepäck muss verstaut werden. Und hier herrscht noch das archaische Recht des Schnelleren. Wer zuerst im Flieger ist, der bekommt einen Platz im Gepäckfach. Die Langsameren müssen die Trolleys unter den Sitz des Vordermannes und zu ihren Füßen quetschen. Und so startet bei den Glastüren des Terminals eine veritable Hatz die Treppen hinauf und in den Bauch des Fliegers.

FÜR JIMMY OKOTH (37) hat der Weg zum Airbus deutlich entspannter begonnen. Knapp zehn Minuten bevor die Reisenden zum Flugzeug durften, hat er die fünf feuerroten Stahlsprossen hinauf in die weiße Kabine des Sonderfahrzeugs CCS 626 erklommen. Er hat sich an den sonnengelben Handläufen hinauf-

Über eine mobile Gangway werden Passagiere mit Mobilitätseinschränkung vom CCS-Team ins Flugzeug gebracht.

Jimmy Okoth, Customer Service Manager der CCS Airport Services am Flughafen London Luton

Aktuell haben wir bis zu 600 Personen pro Tag, die unsere Unterstützung benötigen.“

Jimmy Okoth, Customer Service Manager von CCS Airport Services in Luton

gezogen, hat die Klinke gedrückt und die weiße Türe nach innen aufschwingen lassen. Auf einem der neun Sitzplätze im Inneren wartete Mrs. Brown auf ihn. Mrs. Brown fliegt auch nach Palma de Mallorca. Sie hofft, dem Herbst noch ein paar Sonnentage abzutrotzen. Auch Mrs. Brown möchte in den orangefarbenen Airbus. Doch ihre Beine gestatten ihr nicht, mit den anderen die Treppen hinaufzustoßen. Denn Mrs. Brown sitzt im Rollstuhl. Aus diesem Grund hat sie sich schon bei der Buchung des Fluges die Unterstützung von CCS und Jimmy Okoth gesichert.

DIE CCS AIRPORT SERVICES IN LUTON, bei der Okoth als Customer Service Manager arbeitet, hat 120 Mitarbeiter. Zu den Aufgaben der Servicegesellschaft gehört es, Passagieren mit Einschränkung das Reisen zu ermöglichen, indem sie sie zum Flugzeug bringen oder aus der Maschine abholen. Die Fahrzeuge, die sie dafür benutzen, sind sogenannte Ambulifts. Neun solcher Vehikel nutzt die Firma CCS an dem kleinen Flughafen rund 50 Kilometer nördlich der britischen Hauptstadt. Die Basis der Fahrzeuge sind MAN-Trucks – der CCS 626 von Jimmy Okoth ist ein TGL 12.180. Die Passagier-Unit oben auf dem Lkw wird von der Firma Mallaghan hergestellt und speziell nach den Wünschen der Kunden gefertigt. Der 626 verfügt über einen Mallaghan ML 6100TD Ambulift, das modernste Produkt der Firma aus Nordirland. „Der neue Ambulift ist ein Quantensprung“, freut sich Okoth. Jeden Wunsch der Firma CCS habe Mallaghan umgesetzt. „Es ist genau das Fahrzeug, das wir hier brauchen.“ In den Boden des Hublifters sind sechs parallel verlaufende Schienen eingelassen, die es den CCS-Mitarbeitern ermöglichen, die Konfiguration individuell und blitzschnell zu verändern. „Wenn wir einen Flug mit vielen Gehbehinderten haben, können wir die Sitze herausnehmen und den Platz für Rollstühle nutzen“, sagt Okoth. Bis zu neun Sitzplätze für Begleitpersonal sind vorhanden – oder für Passagiere, die eine andere Einschränkung haben.

Langsam setzt sich die Kabine in Bewegung. Der Truck steuert durch die weitläufigen Kurven der Betriebsstraßen über das Vorfeld in Richtung Airbus. Durch die breiten



Über eine Hebebühne führt der Weg vom Terminal in den Ambulift der Firma Mallaghan.



Unten MAN, oben Mallaghan: Der ML 6100TD Ambulift sitzt auf einem TGL 12.180.

© Heiko Prigge



Am Jet angekommen, bringt eine gewaltige Hydraulik den Ambulift auf das Niveau der Flugzeugtüren.



Aqib Ali sichert die Gangway, dann geht es für die Passagiere hinein ins Flugzeug.

Fenster sind Flugzeuge zu sehen, die gerade angekommen sind oder langsam zur Startbahn rollen. Okoth lehnt an der weißen Schiebetüre, Mrs. Brown sitzt in der ersten Reihe.

NORMALERWEISE GEHT OKOTH Kundenanfragen und -beschwerden nach, kümmert sich um das Team und ist das, was man neu deutsch „Face to the Customer“ nennt. Er organisiert die Belegschaft, weist jüngere Kollegen ein. Seit vier Jahren ist Okoth in Luton stationiert. Davor hat er lange Jahre in London Heathrow gearbeitet. An diesem Tag trägt er eine leuchtend gelbe Schutzweste, die für das Personal auf dem Vor- und dem Rollfeld obligatorisch ist – und Sicherheitsschuhe. Er unterstützt seine Kollegen während der Hochphase der Saison.

„Es gibt drei Peaks während des Jahres“, sagt Okoth. Einer davon ist jetzt, im Herbst. Während die Kinder wieder in die Schule müssen, nutzen zahlreiche ältere Herrschaften die fallenden Ticketpreise nach den Ferien, um dem kühlen Wetter zu entfliehen. „Aktuell haben wir bis zu 600 Personen pro Tag, die unsere Unterstützung benötigen.“ 120

Rollstühle stehen auf dem kleinen Flughafen zur Verfügung. In den Hochphasen werden sie alle gebraucht. In den ruhigeren Phasen des Jahres findet Okoth die Zeit, mit Mitarbeitern der Firma Mallaghan über neue Lkw und die speziellen Anforderungen zu sprechen. Zwei neue Fahrzeuge stehen noch auf der Bestell-Liste. Sie sollen die älteren Modelle ersetzen. „Und natürlich werden wir hier auch mit Mallaghan zusammenarbeiten.“

In den 1960er-Jahren wurde die Firma Mallaghan von Terry Mallaghan als Bauingenieursfirma gegründet. Heute hat sich die irische Firma mit rund 400 Mitarbeitern zu einem der weltweit führenden Zulieferer der Luftfahrtindustrie entwickelt und produziert hochangesehene GSE-Produkte. Unter GSE-Produkten (Ground Support Equipment) versteht man in der Branche all die Maschinen, die im Alltagsbetrieb auf den Flughäfen meist unsichtbar sind. Zu den Top-Sellern von Mallaghan gehören Fahrzeuge für Catering und Kabinenreinigung, für den Transport von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität, Toiletten- und Wasserversorgungsfahrzeuge, Passagiertreppen, ausfahrbare Transportbänder und Flugzeugenteiser.

Die nordirische Firma hat mit MAN einen Rahmenvertrag abgeschlossen, der die Lieferung von 300 Lkw umfasst. Zwischen Mai 2017 und Oktober 2018 hat MAN bereits 227 geliefert, die von den irischen Ingenieuren und Mechanikern in Mallaghan-Produkte verwandelt werden. Dass sich die Iren für MAN entschieden haben, hat mehrere Gründe. Zum einen, erläutert eine Firmensprecherin, sei Mallaghan in beinahe allen Ländern der Welt aktiv und habe deshalb einen Partner mit einem umfangreichen Portfolio gesucht. Das kann MAN zweifellos bieten. Je nachdem, für welchen Markt der Lkw bestimmt ist, muss er unterschiedlichen Anforderungen genügen. Rechts- oder Linkslenker? Abgasnorm Euro 6? Alles kein Problem für die Lieferanten aus München. Auch die Hublifter am Luton Airport arbeiten auf der Basis von MAN-Trucks. Die meisten Kabinen sind auf MAN TGL 12.180 montiert.

Am Easy-Jet-Airbus angekommen, springt Okoth behände aus dem Container aufs Vorfeld und weist seinen Kollegen am Steuer,

CCS verfügt in Luton über 120 Rollstühle – in Spitzenzeiten sind alle im Einsatz.



Aqib Ali, ein. Okoth steht zwischen Auto und Flugzeug und gestikuliert wie ein Lotse am Boden. Ali sitzt am Steuer und zirkelt das Gefährt Zentimeter um Zentimeter an den Rumpf der Maschine heran. Kurzes Signal von Okoth, die Position stimmt. Nun geht alles schnell und routiniert. Okoth drückt mit beiden Händen die Knöpfe des Controllers, langsam fährt die kleine Brücke neben der Fahrerkabine des Lkw ans Flugzeug heran. Am vorderen Ende der Gangway sind Sensoren eingearbeitet, die ein Touchieren des sensiblen Flugzeugrumpfes verhindern. „Die Piloten haben immer furchtbar geschimpft, wenn wir mit der Brücke auch nur ganz leicht an den Rumpf gekommen sind“, schmunzelt Okoth. Das ist zum Glück nun vorbei.

Als Nächstes werden die Geländer justiert. Das weiße Metallkonstrukt des rechten Geländers muss mit sanftem Druck nach vorne geschoben werden, bis die Bolzen in die passende Kerbe einrasten und das Sicherheits-

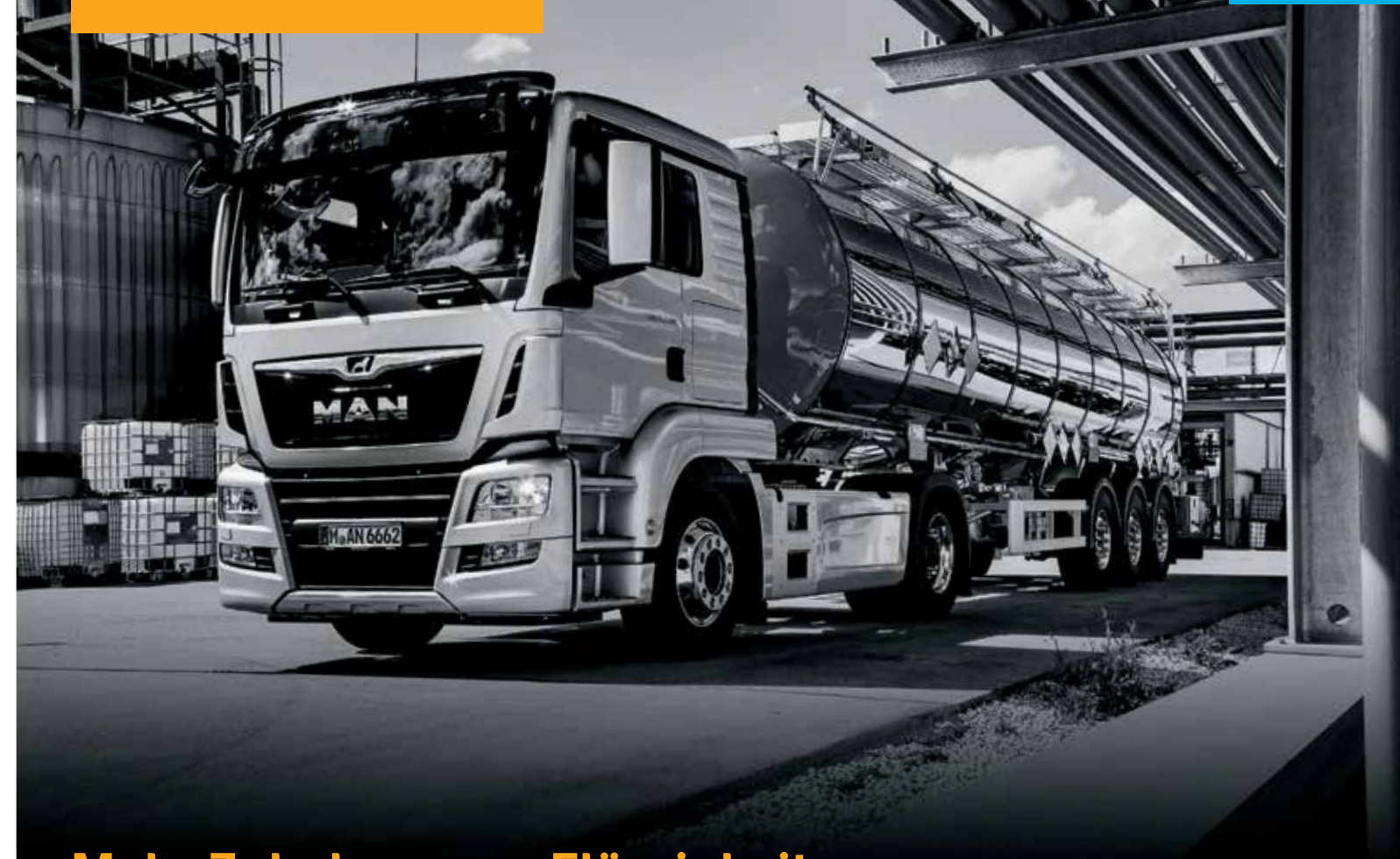
300 Trucks

erhält Mallaghan von MAN, um sie mit speziellen Aufbauten zu Unterstützungsfahrzeugen auf Flughäfen zu machen.

system den nächsten Schritt gestattet: das Ausfahren des linken Geländers. Hydraulische Arme justieren die Gangway an der finalen Position vor der Türe. Dann klopft Okoth an die Flugzeugtüre, eine Stewardess öffnet und lächelt – man kennt sich in London Luton. Unterdessen ist Aqib Ali zu Mrs. Brown in den Container geklettert. Er hat einen der CCS-Rollstühle neben ihrem Sitz platziert und hilft ihr, vom blauen Polstersitz in den blauen Plastiksitz des Rollstuhls zu rutschen. Okoth kommt ihr die Gangway entgegen, holt Mrs. Brown im Hublifter ab und begleitet sie ins Flugzeug. Als erste Passagierin hat sie nun die Möglichkeit, in aller Ruhe ihren Platz einzunehmen und ihre Handtasche ins noch komplett verwaiste Gepäckfach legen zu lassen. Die beiden Mitarbeiter der CCS verabschieden sich und laufen über die Gangway zurück in den Container. Unterwegs sehen sie, wie die Türen an Gate 14 aufgleiten und die Mallorca-Urlauber das Flugzeug erstürmen.

© Heiko Prigge

Continental
The Future in Motion



Mehr Zuladung von Flüssigkeiten dank 80 kg Gewichtsersparnis. Conti LightPro

Der Conti LightPro wurde speziell für Flüssigkeitstransporte im gemischten Autobahn- und Regionalverkehr entwickelt. In diesem Segment überwiegt der Vorteil durch Gewichtsersparnis gegenüber den Einschränkungen hinsichtlich Laufleistung und Nachschneidefähigkeit.

Durch die initiale Gewichtsersparnis von rund 80 kg pro Lastzug (Truck & Trailer) ist ein Gewinn von bis zu 900 €* im Jahr möglich.



Conti LightPro S Conti LightPro D Conti LightPro T

* Bei Vergütung der zusätzlichen Nutzlast und einem Dieselpreis von 1,00 €/l netto. Vergleich mit Conti Hybrid Linie, 40t Tanklastzug (Truck & Trailer, 12-fach bereift), 120.000 km/Jahr; Berechnung unter Einbezug der Faktoren Ladekapazität, Rollwiderstand, Laufleistung und Nachschneidefähigkeit.

Weitere Informationen finden Sie unter www.continental-lkw-reifen.de

Durchatmen



Eisiger Sommernebel:
Der Sauerstoff, den der speziell
umgebaute MAN TGE transportiert,
ist auf minus 183 Grad gekühlt.



Mit langem Atem: Simon M.
transportiert bereits seit
zwölf Jahren flüssigen
Sauerstoff für die Linde Gas
Therapeutics GmbH.

Der MAN TGE zählt zu den vielseitigsten Transportfahrzeugen. Für Linde Gas Therapeutics ist der Van ein absoluter Gewinn, für viele Menschen in München sichert er sogar das Überleben.

An einem sonnig-warmen Juni-morgen verschwindet Simon M. in kaltem Nebel. Er steht vor der Hecktür seines MAN-Transporters in München-Waldtrudering, während er einen Sauerstoffbehälter befüllt. Es zischt, und eine dichte Gaswolke macht sich breit. Als er fertig ist, schnallt er den vollen Behälter auf einen elektrischen Treppensteiger und transportiert ihn in Richtung eines Einfamilienhauses, wo er bereits sehnsüchtig erwartet wird.

Simon M. ist ein willkommener Gast. Denn die Lieferungen, die er täglich übergibt, beinhalten für seine Münchner Kunden das Kostbarste auf dieser Welt: Sauerstoff. In 80 Kilogramm schweren Edelstahlbehältern beliefert der 38-jährige Atemwegs- und Lun-

generkrankte mit flüssigem Oxygenium, wie Sauerstoff wissenschaftlich bezeichnet wird. Seine Kunden haben sich daran gewöhnt, dass er immer zu einer bestimmten Zeit kommt. „Deswegen fahre ich jeden Tag zur selben Zeit zu denselben Kunden, damit sie sich auf mein Erscheinen einstellen können“, sagt M. „Die freuen sich mittlerweile nicht nur auf den Sauerstoff, sondern auch auf das Schwätzchen mit mir.“

Simon M. ist Patientenbetreuer bei Linde Gas Therapeutics GmbH, einer Tochterfirma des weltweit tätigen Technologiekonzerns Linde AG. Der Branchenriesen für Gase und Prozessanlagen ist nicht nur in der Industrie tätig, sondern auch im Home- und Health-care-Bereich. In diesem versorgt er Kranken-

600
Liter

fasst das festverschraubte Sauerstoff-
gefäß im MAN TGE des Unternehmens
Linde Gas Therapeutics.

Die LOX-Behälter, in denen der tiefgekühlte Sauerstoff transportiert wird, fassen ein Volumen von 45 Litern und müssen im Schnitt nach einer Woche wieder befüllt werden.



häuser und Privathaushalte mit dem lebensnotwendigen Element – jeden Tag und deutschlandweit. Keine Frage, dass dabei Zuverlässigkeit eine enorm wichtige Rolle spielt, und nicht nur das: Auch die Sicherheit des Transports stellt für Linde ein wichtiges Kriterium dar. Brennbar ist Sauerstoff zwar nicht, dafür aber enorm brandfördernd.

UM EINEM HOHEN SICHERHEITSSTANDARD gerecht zu werden, setzt Linde Gas Therapeutics seit Kurzem auf den MAN TGE 3.140 und den 5.180. Der Kastenwagen erfüllt alle Anforderungen, die Linde an einen Transporter stellt. „Bisher hatten wir eher überdimensionierte Fahrzeuge, mit denen wir auch immer dieselben kleineren Schäden hatten“, erklärt Sufian El Naib. Der 39-Jährige verantwortet als Fuhrparkmanager bundesweit alle Lieferfahrzeuge bei Linde Gas Therapeutics sowie das Einhalten der Sicherheitsstandards. Daher weiß er genau, worauf es beim Einsatz von Transportern ankommt. „Der MAN TGE ist sehr kompakt. Mit ihm bleiben wir nicht mehr an Dachrinnen hängen oder stoßen irgendwo an. Außerdem ist er sehr wendig, was besonders im Stadtkern Münchens von Vorteil ist.“ Doch nicht nur die Kompaktheit des MAN TGE 3.140 habe ihn überzeugt. „Wir haben eine Nullunfall-Politik. Fahrzeuge, die ausfallen und in die Werkstatt müssen, bedeuten für uns einen erheblichen Mehraufwand“, erklärt El Naib. Deswegen ist man bei Linde Gas Therapeutics darauf bedacht, Transporter zu haben, auf die man sich verlassen und denen man vertrauen kann.

Wie wichtig Vertrauen ist, weiß Simon M. nur zu gut. Während seiner Touren zu Krankenhäusern und Haushalten begegnet er Menschen, die nur einen Wunsch haben: gesund werden. „Wir können unsere Kunden zwar nicht heilen, aber wir versuchen, ihnen zu helfen, indem sie sich auf unsere Lieferung verlassen können. Und das bei Wind und Wetter.“ Dafür verrichtet er körperliche Schwerarbeit, denn das Auffüllen der sogenannten LOX-Behälter, die den auf minus 183 Grad Cel-



Der wendige MAN TGE 3.140 macht sich auf der Strecke und in engen Städten bezahlt.

„Ich bin schon viele Fahrzeuge gefahren, aber der TGE ist schon etwas Besonderes.“

Simon M., Fahrer bei Linde Gas

© Stefan Hobmaier



Knochenjob: M. muss die 80 Kilogramm schweren LOX-Behälter stets pünktlich an ihr Ziel bringen – bei Wind und Wetter, mit oder ohne Aufzug.

sius gekühlten Sauerstoff beinhalten, fordert den Fahrer einiges ab: Beim Kunden angekommen, bugsiert M. zuerst den LOX-Behälter aus der Wohnung des Kunden zum Transporter, in dessen Laderaum sich ein eingebautes Gefäß befindet. Dieser enthält den flüssigen Sauerstoff, den er in die LOX-Behälter umfüllt. Danach bringt M. den aufgefüllten Behälter wieder zurück in die Wohnung des Patienten. Aufzüge bleiben bei seiner Arbeit leider die Ausnahme. „Zur Unterstützung habe ich einen elektrischen Treppensteiger, mit dem ich die Stufen erklimmen kann. Der wiegt aber auch noch einmal 25 Kilogramm.“ Zusätzlich zur eigentlichen Arbeit muss M. hohe Sicherheitsstandards einhalten und aufpassen, dass er nicht in Kontakt mit dem flüssigen Sauerstoff kommt. Die Auswirkungen wären verheerend: „Beim direkten Kontakt würden sich Brandblasen auf der Haut bilden. Bekomme ich das Gas in die Augen, könnte ich erblinden. Deswegen trage ich beim Umfüllen stets dicke Handschuhe und eine spezielle Schutzbrille.“

BEI SEINER KÖRPERLICHEN ARBEIT kann der MAN TGE 3.140 Simon M. zwar nicht unterstützen, dafür jedoch im Straßenverkehr, denn die opulente Bandbreite an Fahrerassistenzsystemen senkt das Risiko eines Unfalls enorm. So sorgen automatischer Notbremsassistent, aktiver Spurhalteassistent, Heckfahrkamera, Parksensoren und Flankenschutz-Assistent für mehr Sicherheit und Komfort bei M.s Arbeit: „Ich bin schon viele Fahrzeuge gefahren, aber der TGE ist schon etwas Besonderes. Gerade wegen des kurzen Radstands merkst du nicht, dass irgendetwas schwankt – Chapeau!“ Dass der 140 PS starke Kastenwagen bei seinem außergewöhnlichen Einsatz auch sonst keine Gefahr darstellt, dafür sorgte ein Spezialist für Karosseriebau. So verbaute er eine Be- und Entlüftungsanlage für die Luftzirkulation im Laderaum. Dadurch wird bei eventuellem Funkenflug die Bildung von Feuer abgewendet. Eine fensterlose gasabdichtende Trennwand, die eine mögliche Anreicherung von Sauerstoff in der Fahrerkabine verhindert, wurde zudem im MAN



Auch Krankenhäuser beliefert Simon M. bei seinen Touren, wie hier das Internistische Klinikum München.



Feierabend: Nach seiner Route befüllt M. das 600-Liter-Gefäß mit neuem Sauerstoff.

eingebaut. „Wir haben ein hohes Sicherheitsbewusstsein“, sagt El Naib. „Auch deswegen wurden alle technischen Geräte sowie das 600-Liter-Gefäß so fest verschraubt, dass bei einem Unfall im Straßenverkehr auch alles sicher an seinem Platz bleibt.“

Das freut natürlich auch Fleet-Manager El Naib, denn der reibungslose Ablauf des Sauerstofftransports hat für ihn oberste Priorität. Deswegen möchte er nach und nach den kompletten Fuhrpark von Linde Gas Therapeutics bundesweit mit MAN-Fahrzeugen austauschen. „Wir haben für dieses Jahr 16 5-Tonner und drei 3,5-Tonner bestellt. Und auch im nächsten Jahr ist dieselbe Anzahl nochmals angedacht“, sagt er. Die Gründe dafür sind dieselben, die für die Kunden von Linde Gas Therapeutics so wichtig sind: „MAN steht bei uns für Zuverlässigkeit und Sicherheit. Der entscheidende Vorteil ist der, dass uns eine 24-Stunden-Ersatzteilversorgung und Reparaturen am Samstag angeboten werden“, erklärt El Naib. „Das macht nicht jeder.“



Informationen über den MAN TGE und seine Einsatzmöglichkeiten finden Sie online unter:
www.van.man

Wir haben eine Nullunfall-Politik. Fahrzeuge, die ausfallen, bedeuten für uns einen Mehraufwand.“

Sufian El Naib, Fleet-Manager bei Linde Gas Therapeutics



Sufian El Naib hat die Sicherheit des Sauerstofftransports fest im Blick.

© Stefan Hobmaier



Besser bremsen mit Wasser Der Aquatarder PWR

Wirtschaftlich und umweltschonend unterwegs: Mit dem Voith Aquatarder PWR. Das primäre Dauerbremssystem arbeitet mit dem Kühlwasser als Betriebsmedium und ist daher wartungsfrei. Es führt bis zu 90 % aller Bremsungen verschleißfrei durch – das reduziert Ihre Werkstattaufenthalte.

Als Teil des MAN PriTarder Bremssystems erzielt der Aquatarder PWR eine hohe Bremsleistung bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten. Und das mit einem Gewicht von nur 33 kg. All das macht ihn zum idealen Dauerbremssystem für Verteiler- und Baustellenfahrzeuge sowie den kombinierten Einsatz mit MAN HydroDrive.

voith.com

VOITH
Inspiring Technology
for Generations



Mittelpunkt des Interesses: Das „Home of the Lion“, der Stand von MAN, zog viele Besucher an.

Mekka des Truckrennsports

Unter dem Motto „Helden der Straße“ fanden 117 500 Besucher den Weg zum alljährlichen Höhepunkt der Truck-Racing-Europameisterschaft.

Sommer, Sonne und nicht Kaktus, sondern Truck-Grand-Prix lockte weit über hunderttausend Fans in die Eifel. Neben vier Wertungsrennen zur FIA-Europameisterschaft und zwei Rennen zum ADAC Mittelrhein Cup fand das Trucker-Countryfestival in der abendlichen Müllentbachschleife des Nürburgrings statt – alles ohne einen einzigen Tropfen Regen.

Im Mittelpunkt des Interesses stand vor allem auch der MAN-Stand. Das eingespielte

Löwenteam betreute an drei Tagen rund 7 500 Gäste im MAN Hospitality-Zelt. Ein neues Standkonzept mit dem klangvollen Namen „Home of the Lion“ bot 2 000 Quadratmeter Emotionen pur. Vier MAN TGX LION PRO Edition, die Sonderserie in dynamischem Rot mit Löwenapplikationen im Carbonlook und einer hochwertigen Fahrer-Innenausstattung, luden zum intensiven Probesitzen ein. Ebenfalls als LION PRO Edition präsentiert sich der MAN TGE, der Truck unter den Vans. Standhighlight war „The Lion“, ein MAN TGX 18.640

Vorneweg: MAN-Renntrucks konnten beim Truck-Grand-Prix 2018 auf dem Nürburgring viele Punkte sammeln.

in aufwendigem Airbrush-Look und mit hochwertigster Innenausstattung. Für seine Besichtigung wurden extra Hausschuhe bereitgehalten. Zahlreiche Mitmach-Aktionen begeisterten alle Standbesucher. Wer eine volle „Home of the Lion Stempelkarte“ vorweisen konnte, hatte die Chance auf wertvolle Preise wie ein MAN ProfiDrive Offroad-Training.

TRADITIONSGEMÄSS waren auch die Mitglieder des Fahrerclubs MAN Trucker's World als Gäste ins MAN-Zelt eingeladen. 2 400 Mitglieder plus Freunde folgten der Einladung, 147 neue Mitglieder traten im Verlauf des Wochenendes MAN Trucker's World neu bei. Ein professioneller Tätowierer verhalf 15 stolzen Besitzern zu einem Löwen-Tattoo, vor Ort haben sich 30 weitere MAN-Fans auf die Tattoo-Warteliste schreiben lassen.

Zu jeder vollen Stunde, wenn der Löwe brüllte, wurden die begehrten MAN Löwen-Basecaps verteilt, und an allen drei Tagen war auch der MAN Merchandise Shop geöffnet.

HELFENDE HÄNDE gab es viele. An dieser Stelle sei allen MAN Trucker's World-Mitgliedern und Unterstützern des Hilfsfonds „Fahrer helfen Fahrern e. V.“ gedankt. Mit ihrer Hilfe konnte Rainer Bernickel von der Initiative DocStop einen Scheck in Höhe von 5 000 Euro entgegennehmen. Das Team von DocStop setzt sich mit vielen kompetenten Partnern dafür ein, der Berufsgruppe Lkw- und Busfahrer eine möglichst gezielte und leicht umzusetzende medizinische Versorgung auf ihren Fahrtwegen anzubieten. Ein großer Unterstützer des Hilfsfonds „Fahrer helfen Fahrern e. V.“ ist die Firma Kögel, die durch den Verkauf von Sonnenbrillen und -hüten beim Truck-Grand-Prix Nürburgring nicht nur Besucher vor einem Sonnenstich bewahrte, sondern auch den Reinerlös in Höhe von 3 378 Euro dem Hilfsfonds spendete.

© MAN, Kurt Weber, Richard Kienberger



Sportlich gesehen, jubelten Antonio Albacete und die Mannschaft von Teamchef Lutz Bernau am lautesten. Man bilanzierte die Plätze 1, 6, 2 und 3 nach vier Rennen und sammelte damit am Wochenende die meisten Wertungspunkte aller Teilnehmer.

Im dritten Rennen fuhr auch René Reinert seinen MAN auf den dritten Platz und stand damit ebenfalls auf dem Podium. Der französische MAN-Pilot Anthony Janiec überraschte im letzten Rennen mit einem klassischen Start-Ziel-Sieg.

Der nächste ADAC Truck-Grand-Prix am Nürburgring findet von 19. bis 21.7.2019 statt.

15 Löwen-Tattoos

wurden am Wochenende des Truck-Grand-Prix in der Eifel gestochen, die jetzt MAN-Fans zieren.



Festivalatmosphäre herrschte im Truckercamp in der Müllentbachschleife.



Familienbetrieb: Justus Pöppelmann wächst als vierte Generation in das Unternehmen; (v. l.): Markus Pöppelmann-Jankord, Firmengründer Roland Pöppelmann sowie Thomas und seine Söhne Justin, Laurin und Courtney Pöppelmann

Tierisch gute Food-Trucks

ROPOMIX aus Münster transportiert selbst entwickelte Tiernahrung. Dabei setzt das Unternehmen MAN-Zugmaschinen mit auffälliger Gestaltung, Edelstahl-Anbauteilen und einer von den Fahrern konfigurierten Ausstattung ein.

ROPOMIX

DER EXPERTE FÜR HEIMTIERNÄHRUNG AUS MÜNSTER

Barfen heißt die neue Ernährungsempfehlung. Dabei geht es darum, Eiweiß – meistens in Form von Fleisch oder Fisch –, Getreide, Vitamine und Spurenelemente in genau der richtigen Mischung und möglichst abwechslungsreich jeden Tag mehrmals auf den Speiseplan zu bringen. Damit die Zubereitung nicht zu aufwendig wird, stehen fertige Mischungen in den Regalen der Fachhändler. Die Rede ist nicht von einem neuen Trend für Menschen, sondern für Tiere, für Haustiere.

„Gerade auf die Bedürfnisse von Hunden und Katzen, also den Tieren, die sehr eng mit den Menschen zusammenleben, wird heute immer stärker eingegangen. Dazu zählt auch die Ernährung“, erklärt Thomas Pöppelmann, Geschäftsführer der Firma ROPOMIX in Münster. ROPOMIX ist das, was man ein klassisches Familienunternehmen nennt. Gegründet vor mehr als 50 Jahren von Roland Pöppelmann, derzeit geführt von der zweiten Generation, den Brüdern Markus und Thomas Pöppelmann. Die dritte Generation, Jus-

tin, Laurin und Courtney, übernimmt neben Schule und Studium bereits Aufgaben im Unternehmen. Der jüngste Vertreter der dritten Generation, Justus, fühlt sich auf dem Schoß von Papa Markus im Fahrerhaus der MAN-Trucks schon recht wohl.

ANGEFANGEN HAT ALLES mit einer Lehre des heutigen Seniors Roland Pöppelmann in einer Mühle, die sich noch immer in Sichtweite der ROPOMIX-Firmenzentrale in Münster befindet. Aus dieser Ausbildung ist ein Unternehmen entstanden, das sich auf die Entwicklung von Heimtiernahrung spezialisiert hat, die den neuesten wissenschaftlichen Standards entspricht. „Vor allem durch permanente Marktforschung und das Hinzuziehen von Studien haben wir im Laufe der Jahre über 500 Rezepturen selbst entwickelt, die die unterschiedlichen Ernährungsbedürfnisse von Heimtieren berücksichtigen“, erklärt Thomas Pöppelmann. Der Diplom-Agraringenieur (Wirtschaft) verantwortet im Unternehmen die Bereiche Marketing, Produktentwicklung und Vertrieb.



Springende Katzen, aufmerksame Hunde: Die ROPOMIX-Lkw transportieren nicht nur Futter, sondern auch Dynamik.

„Alle vier Jahre wechseln wir unsere Zugmaschinen. So entspricht unser Fuhrpark immer dem neuesten technischen Stand – und erfüllt aktuelle Abgasnormen.“

Markus Pöppelmann-Jankord, Logistik-Verantwortlicher bei ROPOMIX

Sein Bruder Markus Pöppelmann-Jankord hat die Verantwortung übernommen für Personal, Finanzen und Logistik. „Unser Erfolg ist natürlich zu einem großen Teil abhängig von den Produkten, die wir selbst entwickeln, herstellen lassen und vertreiben. Aber als besonderen Teil unseres Marketingmixes sehen wir eben auch die Logistik“, begründet Diplom-Kaufmann Pöppelmann-Jankord die Tatsache, dass sich der Mittelständler eine eigene Werkslogistik gönnt. „Unser Fuhrpark besteht derzeit aus fünf MAN-Zugmaschinen, fünf Schmitz Cargobull Kofferaufliegern, einem Krone Planenaufleger und einem Greufe Planen-City-Trailer. Damit fahren wir vor allem nationalen Fernverkehr und steuern außerdem die Benelux-Staaten an. In der Regel sind unsere Fahrer ein bis drei Tage pro Tour unterwegs“, erklärt Pöppelmann-Jankord und ergänzt: „Wir agieren am Markt außerdem als Fachdienstleister und Fachlogistiker für Importeure und E-Commerce-Unternehmen. Für diese Unternehmen übernehmen wir mit unserem Know-how die tiernahrungsgerechte Dienstleistungslogistik, also die fachgerechte Wareneinlagerung und den produktgerechten Warenversand.“

SEIT 1995 setzt ROPOMIX bei diesem Job auf die Fahrzeuge mit dem Löwen. „1995 begannen wir, unseren Fuhrpark umzustellen, von Maschinenwagen mit Hänger auf Zugmaschinen mit Auflieger. Das war auch der Zeitpunkt, an dem wir zu MAN wechselten. Mit dem neuen Partner aus Bayern starteten wir mit einer 19.343 FLS Zugmaschine“, erzählt Pöppelmann-Jankord. Mehr als zwanzig MAN-Zugmaschinen hatte ROPOMIX seitdem im Fuhrpark, heute besteht dieser aus drei MAN TGX 18.480, einem TGX 18.500 und einem TGX 18.460. Die Zugmaschinen sind alle voll ausgestattet, die möglichst hohe Motorisierung sorgt dafür, dass die Züge im Verteilerverkehr auch in unterschiedlichen topografischen Gebieten immer verlässlich gesteuert werden können. Alle vier Jahre wechselt ROPOMIX die Fahrzeuge aus, sodass der Fuhrpark stets auf

Früh dabei: Justus Pöppelmann als jüngster Familienspross fühlt sich auf dem Schoß von Papa Markus im Lkw wohl.



Aushängeschilder: Die moderne Gestaltung der ROPOMIX-Lkw vermittelt den Qualitätsgedanken.

dem neuesten Stand der Technik ist – auch was die Abgasvorschriften betrifft.

Mit seiner Fahrzeugstrategie zollt das Münsteraner Unternehmen auch dem Fachkräftemangel Tribut. „Natürlich müssen auch wir um unser Personal kämpfen und sehen, dass wir gute Leute bekommen und diese auch halten können. Bei den Lkw-Fahrern stellen wir ausschließlich geschulte Berufskraftfahrer ein. Sie können sich ihre Zugmaschinen selbst konfigurieren. Unser Antrieb als Geschäftsleitung ist dabei, Arbeitsplätze so zu gestalten, als ob wir dort selbst arbeiten müssten“, erläutert der Logistiker. Außerdem haben die ROPOMIX-Verantwortlichen den hohen Stellenwert von Fahrern für ein Unternehmen erkannt. „Unsere Fahrer sind im Werksverkehr unterwegs und beliefern permanent Stammkunden. Wir möchten deshalb zufriedene Fahrer, die am Ende einer Lieferkette mit ihrer freundlichen und positiven Art den Qualitätsgedanken unseres Unternehmens transportieren. Außerdem müssen sie gut mit ihrem Lkw-Gespann umgehen können, perfektes Rangieren sollte kein Fremdwort sein. Der Kunde hat einen Blick darauf und assoziiert professionell und freundlich agierende Fahrer mit einem ebensolchen Unternehmen“, ist sich Pöppelmann sicher.

AUCH DIE ÄUSSERE GESTALTUNG der Zugmaschinen ist dabei wohlgedacht. Sie fallen auf durch verschiedene Anbauteile aus Chrom und durch eine Gestaltung, die die Produkte und die Firmenphilosophie transportiert. „Unseren Neuzugang im Fuhrpark, einen MAN TGX 18.500, haben wir mit springenden Pferden und Katzen sowie mit besonders aufmerksam ausschauenden Hunden gestaltet“, stellt Pöppelmann-Jankord die jüngste der Zugmaschinen im Fuhrpark vor. Springende Pferde und Katzen, aufmerksame Hunde: Das transportiert Dynamik und soll für ein Unternehmen stehen, in dem ein junges Team am Werk ist und das sich den Herausforderungen eines noch längst nicht gesättigten Ernährungsmarkts stellt.



Tiernahrungsgerecht: Das Lager von ROPOMIX bietet nicht nur eigenen Tiernahrungsmarken Platz, sondern auch Fremdmarken.

© Christoph Spieker

Neubauten für das MAN-Servicenetz

DER MAN-STANDORT PILSTING ist der Vertriebsregion Südost von MAN Truck & Bus Deutschland zugeordnet. Zur ihr gehören insgesamt 28 MAN-eigene Servicebetriebe, 37 MAN-Servicepartner-Betriebe, acht Lkw-Verkaufsbüros, ein Bus-Verkaufsbüro sowie zwei MAN TopUsed Center. Mit Errichtung des Neubaus in verkehrsgünstiger Lage – am Kreuz Bundesstraße 20 und Bundesautobahn 92 – erfolgt ein weiterer Schritt auf dem Weg zu noch mehr Kundennähe und Kundenorientierung.

Der neue MAN-Standort Pilsting bietet künftig auf einer Fläche von zirka 24 000 Quadratmetern neben Reparatur und Wartung für etwa 1 000 Bestandsfahrzeuge sowie Neukunden auch weitere Aftersales-Dienstleistungen wie eine Nutzfahrzeugwaschanlage, eine Lackieranlage und MAN Service

Complete, das Dienstleistungskonzept für Wartung und Reparatur an Aufliegern, Anhängern und Aufbauten.

Die bebaute Fläche der hochmodernen Nutzfahrzeugwerkstatt für Bus, Lkw und VAN umfasst rund 2 800 Quadratmeter. Das Investitionsvolumen für das gesamte Bauprojekt beträgt rund zwölf Millionen Euro.

AUCH DER MAN-STANDORT GÖPPINGEN startete mit einem Neubau. Er ist der Vertriebsregion Südwest zugeordnet. Zur ihr zählen 34 MAN-eigene Servicebetriebe, 20 MAN-Servicepartner-Betriebe, fünf Lkw-Verkaufsbüros, ein Bus-Verkaufsbüro sowie zwei MAN TopUsed Center.

Der Neubau entsteht direkt an der Bundesstraße 10, Ausfahrt Eislingen/Salach, und bietet auf zirka 12 000 Quadratmetern neben Reparatur und Wartung für etwa 770 Bestandsfahrzeuge sowie Neukunden ebenfalls Aftersales-Dienstleistungen wie MAN Service Complete an.

Natürlich werden hier ebenfalls für die neuen Transporter MAN TGE Wartungs- und Reparaturarbeiten ausgeführt, und der MAN-Pannenservice Mobile24 steht parat. Die bebaute Fläche umfasst insgesamt etwa 1 800 Quadratmeter. Das Investitionsvolumen für dieses Bauprojekt beträgt rund vier Millionen Euro.



Erster Spatenstich für den neuen MAN-Servicebetrieb in Pilsting



Spatenstich für den neuen MAN-Stützpunkt Göppingen



Ralf Kautz (MAN-Verkaufsbeauftragter Lkw, v. l.), Jörg Westphal (MAN-Regionalleiter Verkauf Truck Nord), Kay-Uwe Schaaf (MAN-Verkaufsleiter Truck Hannover), Hans-Hermann Rüdebusch (Inhaber der Hans-Hermann Rüdebusch Baustoffe und Transporte e. K.), Wieland Rüdebusch (Geschäftsleitung Rüdebusch Transporte) und Christoph Huber (Leitung MAN Verkauf Truck Deutschland) bei der Übergabe der ersten MAN TGX-Sattelzugmaschinen für den Braunschweiger Baustofflogistiker

Rüdebusch Transporte kauft 255 MAN

DER BAUSTOFFLOGISTIKER Rüdebusch hat die ersten 117 von insgesamt 255 bestellten MAN-Lkw in den Dienst gestellt. Die feierliche Übergabe der neuen MAN TGX-Sattelzugmaschinen an die 1978 gegründete Hans-Hermann Rüdebusch Baustoffe und Transporte e. K. fand Mitte März am Braunschweiger MAN-Stützpunkt statt. Nach Auslieferung aller MAN-Fahrzeuge bis Ende Juni dieses Jahres hat Rüdebusch schlagartig den halben Fuhrpark auf die Marke mit dem Löwen im Kühlergrill umgestellt. Derzeit besitzt das niedersächsische Baustoff- und Transportunternehmen 440 eigene Lkw, die alle mit Telematiksystemen ausgerüstet und im täglichen Nah- und Fernverkehr von Hessen bis Schleswig-Holstein sowie von der niederländischen Grenze bis Berlin unterwegs sind.

Europa Truck-Trial 2018

Bis zum Redaktionsschluss dieses MANmagazins fanden vier Läufe zum diesjährigen Europa Truck-Trial statt. Die beiden von MAN unterstützten Teams haben sehr unterschiedliche Ausgangspositionen für die zwei noch verbleibenden Läufe.



Mit dem Dreiachser an der Spitze: Das BFS Trucksport Team führt in seiner Kategorie die Wertung an.



Vierachser auf Platz zwei: Das HS-Schoch-Hardox-Team landete nach einem Defekt am ersten Tag auf den ungewöhnlichen zweiten Rang.

Europa Truck-Trial tourt 2018 durch fünf Länder, durch Kroatien, Frankreich, Italien und als Heimspiel für das HS-Schoch-Hardox-Team sowie das BFS Trucksport Team durch Deutschland. Die Entscheidungen fallen schließlich in Limberg, Österreich, und beim großen Saisonfinale, das erstmals auf rund 1 300 Metern Höhe im französischen Skiort Châtel südlich des Genfer Sees stattfindet.

Die MAN-Vertriebsregion Südost begleitete den deutschen Wertungslauf in Langenlathen mit einem eigenen Auftritt. So standen den Besuchern der Veranstaltung zahlreiche MAN-Fahrzeuge für Probefahrten auf einem eigenen Parcours zur Verfügung.

Für das BFS Trucksport Team um Marc Stegmaier und Jan Plieninger lief es im Frankenland von Beginn an im großen Dreiachser-Feld nahezu perfekt. Das Team fuhr fast 400 Punkte Vorsprung heraus und sicherte sich somit den ersten Platz. In der Gesamtwertung baute es seinen Vorsprung auf zehn Punkte aus. Das zweite BFS Team, MAN at Work, mit Hermann Stegmaier am Steuer und Tochter Alexandra als Co-Pilotin, fuhr in Langenlathen den ersten Punkt in der EM-Wertung ein.

HEIMSPIEL hieß es auch für Marcel Schoch und Co-Pilot Johnny Stumpp vom HS-Schoch-Hardox-Team in der Kategorie der Vierachser. Ein Defekt warf die beiden MAN-Piloten frühzeitig zurück. Am Ende musste sich das Team mit einem zweiten Platz zufriedengeben und bleibt damit auch in der Gesamtwertung vorerst auf dem ungewöhnlichen zweiten Rang.

Von den 16 Reparaturbahnen bei N&S sind zehn mit Werkstattgruben ausgestattet.

Ein Meister im Service

Die Lkw-Werkstatt Nutzfahrzeug & Service GmbH in Haldensleben ist MAN-Vertragswerkstatt geworden und ein Weltmeister im Service. Kaum ein Wartungs- und Reparaturbetrieb für Nutzfahrzeuge bietet ein so breites Portfolio an.

Bei einer Weltmeisterschaft der Servicebetriebe würde die Nutzfahrzeug & Service Gesellschaft Haldensleben (N&S) ganz weit oben mitspielen. Das hat die MAN-Vertriebsregion Ost schnell erkannt und den Servicestützpunkt zu seinem offiziellen Vertragspartner für Lkw gemacht. Seit Anfang 2018 gehört der Betrieb unweit der Autobahnen A2 und A14 bei Magdeburg zum europaweiten Servicenetzwerk des Münchner Nutzfahrzeugherstellers, der sein Vertriebs- und Servicenetzwerk in Deutschland kontinuierlich ausbaut und erweitert.

„Wir heißen das N&S-Team in der MAN-Welt willkommen und freuen uns, einen so kompetenten Servicepartner mit einem derart breiten Produktportfolio für uns gewinnen zu können“, sagte Peter Boronowski, Di-

© Frank Hausmann

rektor Vertriebsregion Ost bei MAN Truck & Bus Deutschland, während der feierlichen Vertragsunterzeichnung in München. Gemeinsam mit seinem Verkaufsberater Ulrich Scheller von der Magdeburger MAN-Niederlassung hat er sich für den Servicevertrag für N&S stark gemacht.

IM JAHR 1992 ist die Nutzfahrzeug & Service GmbH aus der 1949 gegründeten Werkstatt des VEB Kraftverkehr Haldensleben entstanden. Im Laufe der Jahre wurde sie sukzessive zu einer modernen Nutzfahrzeugwerkstatt um- und ausgebaut. In den letzten zwei Jahren hat der Betrieb nochmals tüchtig investiert und insgesamt 2,5 Millionen Euro allein in bestehende und neue Gebäudekomplexe gesteckt.

Das gesamte Werkstattareal von N&S mit sieben Wartungs-, Reparatur- und Verwaltungsgebäuden misst knapp 44 000 Quadratmeter – eine Fläche, fast so groß wie sechs Fußballfelder. Die Zentrale erstreckt sich über zwei Ebenen und bietet insgesamt 200 Quadratmeter Fläche für Vertrieb, Reparaturannahme, Teileverkauf und Verwaltung.

Fahrer, deren Fahrzeuge sich gerade im Service befinden, können ihre Wartezeit im großzügigen Aufenthaltsbereich verkürzen. Dank eines codesicheren Schlüsseltresors können die Fahrer ihre Lkw oder Busse bei Tag und Nacht bringen und abholen. Darüber hinaus bietet N&S den Kunden einen Hol-und-Bring-Service sowie mehrere Shuttle-Autos an.



In der eigenen Lackierabteilung kann N&S Reparaturen quasi unsichtbar machen.

2,5 Millionen Euro

hat die Nutzfahrzeug & Service Gesellschaft Haldensleben in den vergangenen zwei Jahren in den Betrieb investiert.

Die Unterzeichnung des MAN-Servicevertrags wurde erfolgreich besiegelt (v. l. Peter Boronowski, Direktor Vertriebsregion Ost bei MAN Truck & Bus Deutschland, Wilhelm Hövelmann, Seniorchef der Hövelmann Logistik GmbH & Co. KG, Dirk Hövelmann, Geschäftsführer der Nutzfahrzeug & Service GmbH und von Hövelmann Logistik, Ulrich Scheller, MAN-Verkaufsbeauftragter Truck, Holger Heise, Betriebsleiter der Nutzfahrzeug & Service GmbH, Thomas Schubotz, MAN-Verkaufsleiter Truck, Magdeburg).



Zur bisherigen Werkstatt gesellt sich jetzt eine neue, fast 1 200 Quadratmeter große Montagehalle mit Krananlage über die gesamte Breite hinzu, sodass sämtliche Nutzfahrzeuge auf insgesamt 4 000 Quadratmetern repariert und gewartet werden. In den Hallen stehen 16 Reparaturbahnen zur Verfügung.

DER REPARATURSTÜTZPUNKT glänzt nicht allein mit seiner immensen Größe, sondern auch mit seinem vielfältigen Dienstleistungsangebot. Kaum ein Werkstattbetrieb offeriert so viele Serviceleistungen an einem Standort wie N&S. Hier finden Lkw- und Omnibuskunden sämtliche Dienstleistungen rund um das Nutzfahrzeug. Das fängt bei der markenunabhängigen Reparatur, Wartung und Pflege von Lkw, Anhängern und Bussen an, setzt sich bei den gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzeuguntersuchungen in der ebenfalls neu errichteten Prüfhalle mit Bremsenprüfstand fort und reicht über die Motoren-, Getriebe- und Unfallinstandsetzung bis hin zu Serviceleistungen an Auf- und Anbauten. Letzteres betrifft vor allem Hydraulikanlagen, Kühlgeräte und Ladebordwände an Lkw.

In Sachen Fahrzeugbau kann N&S auf seine Niederlassung in Osterweddingen, rund 40 Kilometer südlich von Magdeburg, verweisen. Die weitgehend eigenständig agierende Nutzfahrzeug & Service Fahrzeugbau GmbH ist unter anderem Vertragspartner von Palfinger, Carrier, Schmitz Cargobull, KH-Kipper, Langendorf, Krone und Wielton, während N&S in Haldensleben samt Niederlassung in Rees zusätzlich noch Kögel, Carnehl und zwei weitere Lkw-Marken vertraglich unter ihren Fittichen hat.

„MIT UNSEREN INSGESAMT drei Standorten können wir alle Kundenwünsche erfüllen und alles aus einer Hand anbieten“, sagt Holger Heise, N&S-Betriebsleiter in Haldensleben, mit Stolz. Im Zwei-Schicht-Betrieb von 7:00 Uhr bis 19:30 Uhr und samstags bis 13:00 Uhr koordiniert der 54-jährige in der Regel sein derzeit 51 Mann starkes Serviceteam, von denen allein 30 als Monteure beschäftigt sind. Der Betrieb bildet selbst aus und kann derzeit auf vier Azubis zurückgreifen.

Euro 6 für die Werkslok

IM MAN SERVICEBETRIEB ERFURT erhält derzeit eine 60 Tonnen schwere Diesellokomotive aus dem Volkswagen Werk Kassel einen neuen MAN V12 Euro 6-Dieselmotor. Das Werkstattteam in Erfurt erhielt den Auftrag für die Reparatur aufgrund seiner jahrelangen Kompetenz in diesem Bereich. Für die Anlieferung der zehn Meter langen Lokomotive (Baujahr 1981) wurde extra ein provisorisches Bahngleis in die Werkstatt verlegt. Nun kümmert sich das Team um Betriebsleiter Helge Maruszyk in den nächsten drei bis vier Monaten um den Einbau des neuen Motors.

„Es ist die erste Lokomotive, die hier im MAN Servicebetrieb Erfurt instand gesetzt wird. Bislang haben wir Züge dezentral repariert und gewartet. Wir freuen uns, dass wir den Zuschlag von Volkswagen erhalten haben, und möchten mit diesem Projekt unser Portfolio dahingehend erweitern, dass unser Team hier schon bald komplette Schienenfahrzeuge betreuen kann“, berichtet Helge Maruszyk.



Weg zum neuen Motor: Tieflader und Schwerlastkran waren erforderlich, um die 60 Tonnen schwere Diesellok aus dem Volkswagen Werk zum Motortausch nach Erfurt zu bringen.

Gemeinsame Geschichte



KAUM EIN UNTERNEHMEN der Transportbranche blickt auf eine ähnlich lange Geschichte zurück wie die ELSÉN GmbH & Co. KG – Internationale Spedition. Bereits 1870 gründete der damals 20-jährige Dominik Elsen seine Firma für Holztransporte, Kohlenhandel, Möbeltransporte und Pferdewagen-Fahrzeugbau. Ab 1921 ersetzten Lkw die bis dahin eingesetzten Pferde. So fanden auch MAN und Elsen zusammen, woraus letztlich eine langjährige, erfolgreiche Geschäftspartnerschaft entstand. Im Bereich Wartungsverträge betrieb man sogar eine Entwicklungspartnerschaft. Und so

Auslieferung des 850. MAN-Lkw an ELSÉN GmbH & Co. KG – Internationale Spedition im MAN Truck Forum (v. l. Roman Görgen, Technischer Betriebsleiter/Verkehrsleiter, Elsen logistics & more, Gunar Schneider, MAN-Produktmanager Truck, Volker Groß, Geschäftsführender Gesellschafter Elsen Holding GmbH, Wolfgang Groß-Elsen, Geschäftsführender Gesellschafter Elsen Holding GmbH, Jörg Follmann, MAN-Verkaufsbeauftragter Truck, und Helmut Milles, MAN-Verkaufsleiter Truck, Koblenz)

wurde 1973 der weltweit erste MAN-Wartungsvertrag konsequenterweise mit der Elsen Internationale Spedition geschlossen. Auch auf dem Sektor Fahrzeugfinanzierung ging man die ersten Schritte gemeinsam.

Mittlerweile hat sich das Unternehmen unter der Firmierung ELSÉN Holding GmbH komplett gewandelt. Es ist heute ein internationales Logistikunternehmen, das mit europaweit über 1500 Mitarbeitern ein komplettes Dienstleistungsportfolio anbietet. Inzwischen wurde schon der 850. MAN an Elsen ausgeliefert.

© Hans Seidl, MAN



100 MAN-Trucks lieferte MAN im Verlauf von zehn Jahren an die Trunkline Company Brühl GmbH.

Doppeltes Jubiläum

IM FEIERLICHEN RAHMEN erhielt die Trunkline Company Brühl GmbH den 100. MAN der noch relativ jungen Firmenhistorie, denn die Auslieferung des Jubiläums-MAN erfolgte punktgenau zum zehnjährigen Firmenjubiläum. Die erfolgreiche Geschäftsbeziehung zwischen MAN und Trunkline startete mit dem ersten Fahrzeug des Unternehmens, und über die Jahre orderte Trunkline kontinuierlich MAN TGX 18.460 Sattelzugmaschinen und MAN TGX 26.460 Wechselbrückenfahrzeuge. Alle Fahrzeuge sind mit Wartungsverträgen sowie RIO-Dienstleistungsverträgen ausgestattet. Finanziert werden die Fahrzeuge über

MAN Financial Services. Neben dem Firmensitz in Brühl betreibt Trunkline weitere Niederlassungen in Bratislava und Sofia.



Strahlende Gesichter anlässlich der Auslieferung des 100. MAN an Trunkline (v. l. Thomas Goetz, MAN-Verkaufsbeauftragter Lkw, Andreas Kitzbichler, Geschäftsführer Trunkline, Peter Marko, Geschäftsführer TCB Slowakei, Markus Link, Betriebsleiter MAN Service Hirschberg, und Steffen Pfister, MAN-Verkaufsleiter Lkw, Hirschberg)



Fahrzeugauslieferung im Münchener MAN Truck Forum (v. l. Roland Haase, MAN-Verkaufsleiter Lkw Oldenburg, Harald Heyenga, Fuhrparkleitung JOHANN BUNTE-Logistik GmbH, und Torsten Macke-Igelmann, MAN-Verkaufsbeauftragter Lkw Oldenburg)

Neue MAN für die Baustellenbelieferung

DIE JOHANN BUNTE-LOGISTIK GMBH mit Sitz in Papenburg erhielt 32 neue MAN-Sattelzugmaschinen im Truck Forum in München. Das Kontingent setzt sich aus zehn MAN TGS 18.500 4x4 und 22 MAN TGX 18.500 4x2 zusammen. Die JOHANN BUNTE-Logistik GmbH ist innerhalb der BUNTE Gruppe für sämtliche Baustellen Transporte zuständig. Neben dem Transport von Erde, Sand, Kies, Steinen sowie benötigten Materialien und Gerätschaften auf die Baustellen ist die Unternehmenstochter für einen Großteil der Asphaltmischgut-Beförderung aus den BUNTE-eigenen zehn stationären sowie mobilen Asphaltmischwerken verantwortlich. Die JOHANN BUNTE-Logistik hat sich in den vergangenen Jahren zu einem umfassenden Logistikdienstleister der JOHANN BUNTE Bauunternehmung GmbH & Co. KG entwickelt. Mit mehr als 140 Lkw, Sattelschleppern und weiteren Spezialfahrzeugen sowie rund 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zählt die Mitte der 1990er-Jahre von den Papenburgern in Sachsen-Anhalt gegründete Firma mittlerweile zu den größten Speditionen im Nordwesten Deutschlands.



Erfolgreiche Zusammenarbeit: Volker Veit, Gründer und Geschäftsführer M&V Veit Baumaschinen GbR, und Marc Ulmschneider, MAN-Verkaufsbeauftragter Lkw

Spirit of Service

Maschinen und Verlässlichkeit, Mehrwert und Vertrauen – so beschreibt M&V Veit Baumaschinen den eigenen Anspruch und das Kundenversprechen. Dabei setzt das Unternehmen auf die Full Range von MAN.

Kompaktbagger, Gabelstapler, Radlader, Rüttelplatten und verschiedene andere Maschinen stehen parat. Baggerschaufeln, Hydraulikhämmer und allerlei weiteres Zubehör liegen, auf Paletten gegurtet, daneben – der Mietpark von M&V Veit Baumaschinen aus Filderstadt bei Stuttgart ist bestens ausgerüstet. Dabei ist nur ein kleiner Bruchteil der Maschinen überhaupt an Ort und Stelle. Der Großteil ist, ganz wie es sein soll, vermietet.

Mittendrin steht ein schwerer Sattelzug, auf dem gerade drei nagelneue Yanmar-Gummikettenbagger für den Transport verzurrt

werden. „Lieferservice“ steht auf der Seite des weißen MAN TGX 18.560 D38. „Ja, das ist eine Besonderheit bei uns. Wir bringen die Maschinen zu unseren Kunden, und das schon von Anfang an“, sagt Volker Veit, der zusammen mit seinem Bruder Moritz das Unternehmen führt. Der Anfang, das waren vor 15 Jahren ein kleiner Bagger, ein Anhänger und ein Pick-up dazu. „Moritz ist gelernter Tief- und Straßenbauer, und ich habe eine Ausbildung zum Baumaschinenmechaniker gemacht“, erzählt Volker Veit, „das ganze Thema passte also gut zu uns.“ Dass sie damals gerade mal 18 und 16 Jahre alt waren, kommentiert der junge Unternehmer lächelnd mit einem

Schulterzucken. „Damit etwas beginnt, muss man einen ersten Schritt tun, oder? Außerdem hat man ja noch nicht viel zu verlieren, wenn man so jung ist.“

OFFENSICHTLICH DIE RICHTIGE Herangehensweise, denn inzwischen gibt es 37 Mitarbeiter, und der Fuhr- und Maschinenpark ist ebenfalls gewachsen: Über 140 Lkw, 60 Transporter und mehr als 1 000 Baumaschinen mit eigenem Antrieb können Kunden bei M&V Veit mieten. Für ein paar Stunden, einen Tag oder auch über mehrere Jahre, ganz nach Bedarf. Darüber hinaus ist der Standort in Filderstadt Yanmar-Kompetenz-Stützpunkt

© Thomas Kueppers



Lieferservice: M&V Veit Baumaschinen liefert seine Maschinen selbst zum Kunden und verlässt sich dabei auf MAN.

15 Jahre

ist die M&V Veit Baumaschinen GbR. Moritz und Volker Veit waren bei der Gründung gerade einmal 16 und 18 Jahre alt.

Württemberg. Bruder Moritz ist für den Geschäftsbereich Verkauf von Baggern bis zwölf Tonnen, Radladern und Lichtmasten der japanischen Premium-Marke zuständig.

Doch das ist nur die sprichwörtlich „halbe Miete“, denn hinzu kommt das umfangreiche Serviceangebot, auf das sich Mieter und Käufer gleichermaßen verlassen können. M&V Veit verfügt über eine eigene Werkstatt und ein Zentrallager, in dem ständig rund 30 000 Ersatzteile für Baumaschinen und Lkw vorrätig sind. Reparaturdienst für Hydraulikschläuche, Reifenservice für die Lkw und Reifen- und Kettenservice für die Bagger sowie 24/7-Notfall-Hotline gibt es auch. Mietkun-

Arbeitsam: Nur der kleinere Teil der Baumaschinen und Fahrzeuge steht auf dem Betriebshof – der größte Teil ist bei Kunden im Einsatz.



Rollendes Aushängeschild: Für Veit Baumaschinen sind MAN-Trucks wichtiger Baustein des Serviceangebots.



nicht sinnvoll. Deshalb bekommt der Kunde bei uns so gut wie alles aus einer Hand.“

In Sachen Fuhrpark setzt Volker Veit, der sich um das Flottenmanagement kümmert, seit einiger Zeit verstärkt auf MAN. „Wir wollen gute Partner sein für unsere Kunden. Für guten Output brauche ich aber auch guten Input. Mit MAN klappt das, denn dort wiederum bekomme ich alles aus einer Hand. Das passt zu unserer Philosophie.“ In den letzten fünf Jahren hat M&V Veit 103 Fahrzeuge bei MAN geordert. Dabei war bisher, mit unterschiedlichsten Tonnagen und Aufbauten, vom TGM über TGL und TGS bis zum TGX alles vertreten. Im Bereich Transporter musste lange eine andere Lösung her – bis MAN mit der Einführung des TGE im vergangenen Jahr zu einem Full-Range-Anbieter wurde.

DAS FREUT VOLKER VEIT. „Der TGE eignet sich sehr gut für unsere Zwecke. Dass er ein MAN ist, ich damit zu meiner Nutzfahrzeugwerkstatt gehen kann und nicht zu einer Pkw-Werkstatt muss, ist ein entscheidender Punkt“, erklärt er. „Der MAN-Service versteht mich einfach, bietet mir beispielsweise verlängerte Öffnungszeiten oder einen Notdienst. Dort weiß man aus der Praxis mit den großen Lkw, was Ausfallzeiten und Ähnliches für ihre Kunden bedeuten.“

Aktuell besitzt M&V Veit 20 MAN-Transporter. Darunter sechs MAN TGE 3.100 in der Doppelkabinen-Variante mit sieben Sitzplätzen und einem Pritschenaufbau und elf TGE-Kastenwagen, die allesamt in der Vermietung laufen. Ach ja, die, drei eigenen, voll ausgerüsteten M&V Veit Service- und Werkstattwagen sind natürlich ebenfalls MAN TGE.

© Thomas Kueppers

Der MAN-Service versteht mich einfach, bietet mir beispielsweise verlängerte Öffnungszeiten oder einen Notdienst.“

Volker Veit, Gründer und Geschäftsführer von M&V Veit Baumaschinen GbR

den bekommen ihre Maschine geliefert, erhalten eine Einweisung und, sollte es je zu einem Totalausfall kommen, innerhalb von fünf Stunden eine Ersatzmaschine. Auch die Aus- und Umrüstung von Fahrzeugen, zum Beispiel mit Kran oder Arbeitsbühne, sowie den Aufbau von Sonderanfertigungen bieten die Brüder an. „Dieses Portfolio hat sich mit der Zeit entwickelt. Wir selbst möchten unsere Dienstleistungen stetig weiter optimieren“, beschreibt Volker Veit. „Im Alltagsgeschäft und durch die Rückmeldung der Kunden sieht man schnell, was nötig ist. Dafür auf dritte Firmen angewiesen zu sein erscheint uns

Sechs MAN TGE 3.100 in der Doppelkabinen-Variante mit sieben Sitzplätzen und einem Pritschenaufbau befinden sich in der Vermietung.



Löwenstark beim Bauen

Wer Kipper, Betonmischer oder ein spezielles Baufahrzeug braucht, wird bei MAN kompetent bedient. Ganz egal, ob es für kleine oder schwere Aufgaben gebraucht wird.



Anfahrversuch mit 40 Tonnen:
Die Kletterbremse eingelegt, dann
einfach aufs Gas. Dann gibt es in
der Steigung kein Halten mehr.

Die Marke MAN genießt in der Bauwirtschaft einen besonderen Ruf. Schon immer galten die Bauboliden aus München als hochbelastbar und leistungsfähig. Als Zusatznutzen zu den geforderten Nehmerqualitäten verlangen die Lkw relativ wenig Kraftstoff, umhengen das Fahrpersonal mit bekömmlichem Komfort und bleiben im Gelände nicht stecken.

Dass die Baulöwen aus München gern genommen werden, liegt an der bekannt hohen Baukompetenz der Fahrzeugtechnik. Viele findige Details belegen das Know-how, beispielsweise die Kurvenbremse. Das elektronische System bremst beim Einlenken die kurveninneren Räder der angetriebenen Tandemachsen. Der Drei- oder Vierachser reagiert kurvenwillig und schont obendrein Reifen und Untergrund. Gibt es nur bei MAN. Auch bei anderen Details darf man getrost von Alleinstellungsmerkmalen sprechen.

GRUNDSÄTZLICH BEDIENT MAN Baukunden mit vier Lkw-Programmen und vielfältigen Traktionsvarianten – von der 4x2-Sattelzugmaschine bis zum 8x8-Geländegänger. Es dürfen aber auch sehr spezielle Typen sein, die für besondere Einsätze und anspruchsvolle Topografien maßgeschneidert werden. Die gelten bei MAN als Werkslösung und sind mit vollumfänglicher Herstellergarantie verfügbar. Ein Truck wie der MAN TGS 28.500 6x4-4 – das Kürzel hinter den gewohnten Ziffern verrät schon ein wenig, dass es sich hier um kein Modell von der Stange handelt. Mit Antrieb an Vorder- und Mittelachse, die Nachlaufachse hydraulisch lenkbar, kommt der relativ kurze TGS-Dreiachser fast überall hin.

© Bernhard Huber

Mit seinem Ladekran von Fassi montiert er schwere Lasten, die er auf der Kippbrücke von Ressenig mitführt. Oder auf einem Anhänger. Ganz nebenbei rangiert er schwere Tieflader fast virtuos in knifflige Ecken. Mit seinen 500 PS plus Offroad-TipMatic TX zeigt er auch auf alpinen Baustellen, was in ihm steckt.

Ergänzend zu den TGL-, TGM-, TGS- und TGX-Trucks, rundet der kleine TGE die Baubrigade aus München nach unten ab. Er ist der MAN unter den leichten Nutzfahrzeugen. Mit robustem Rückgrat, hochmodernem Antrieb und professioneller Doppelkabine gehört der flinke TGE-Pritschenwagen fast zur Pflichtausstattung eines jeden Fuhrparks. Er versorgt die Baustellen mit viel Elan. Nebenbei dient der geräumige 6-Sitzer auch als Pausenhütte. Für professionellen Service sorgt die MAN-Organisation. Das macht im Alltag den Unterschied. Damit kann sich der Kunde mit seinem gesamten Baufahrzeuge-Bedarf, von drei bis 40 Tonnen Gesamtgewicht oder sogar mehr, auf MAN verlassen.

„MEHR PRODUKTIVITÄT AM BAU“, so beschreiben die MAN-Techniker ihr primäres Entwicklungsziel für ihre Baufahrzeuge. Nicht, ohne den Blickwinkel sofort auf die Fahrer zu lenken. Denn die Zeit der harten Kerle am Bau ist passé, die MAN-Techniker plädieren für mehr Komfort im Baueinsatz. Der schon die Fahrer und hält sie länger fit, ein praktischer Beitrag zu mehr Sicherheit im Verkehr.

Wie wäre es mit einer Bauluftfederung? Die federt auch bei Leerfahrten noch zufriedenstellend und springt nicht über Schlaglöcher. Das verbesserte Schwingungsverhalten vermindert gleichzeitig die Fahrgeräusche. Das Fahrniveau bleibt teil- oder vollgeladen gleich. Die luftgefederten TGS- und TGX-Trucks legen ausgesprochen sichere Fahreigenschaften an den Tag. Auch die Traktion legt noch mal zu durch das sensible Ansprechen der Federung. Zweifel an der Alltags-tauglichkeit sind weitgehend entkräftet: Rund 300 Millimeter Bodenfreiheit unter den Außenplanetenachsen reichen im Gelände. Weder Stabilisatoren noch Koppelstangen können durch Bodenkontakt Schaden nehmen.



Lasttier: Der Dreiaxskipper rollt mit bis zu 40 Tonnen und kann bis zu 70 Tonnen ziehen.

Wer von Fahrkomfort spricht, muss auch über die Fahrerhäuser reden. Serienmäßig werden schwere TGS-Fahrzeuge mit den kompakten M-Kabinen bestückt. Eine gute Wahl: Der Aufstieg ist niedrig, im Alltag zählt hier jeder Zentimeter. Dieses mittellange Fahrerhaus verdient die Bezeichnung: Für reichlich Bewegungsraum ist gesorgt – ein Wechsel von der Fahrer- auf die Beifahrerseite gerät dank niedrigem Motortunnel nicht zur Kletterpartie. Bei 1880 Millimeter Kabinenlänge bleibt noch Stauraum hinter den Sitzen – für Stiefel, Bauhelm oder Werkzeug. Aber wer längere Distanzen fährt, braucht eine Liege, Standheizung – eben das ganze Fernverkehrspaket. Das bekommt der MAN-Kunde auch. Mit der verlängerten L-Variante, mit LX-Hochdach, sogar das breitere XLX-Fahrerhaus mit ganz großem Fernverkehrskomfort wäre eine Option.

Sollen es ein paar Pferdestärken mehr als gewöhnlich sein? Hier setzt MAN auf den bärenstarken D38-Sechszylinder, der aus 15,2 Liter bis zu 640 PS und 3000 Newtonmeter Drehmoment generiert und dennoch mit dem Kraftstoff knausert. Im TGX 33.580 treibt der MAN-Großdiesel einen 6x4-Dreiaxskipper an, der mit den auf Straßen zulässigen 40 Tonnen Zuggewicht natürlich ein leichtes Spiel hat. Auch wenn es darum geht, eine schwere Baumaschine per Tieflader zu expedieren, ist er die richtige Wahl. Dann zieht er klaglos 70 Tonnen. Hohe Motorleistung ist hier kein übertriebener Luxus.



Eine echte Bauluftfederung: kombinierbar mit geländetauglichen AP-Achsen, hochliegende Stabilisatoren, 13 Tonnen zulässige Achslast

© Bernhard Huber

„In jedem Fall sechs Richtige“, beantwortet Johann Schuster die Frage nach den Motorleistungen. Durchgängig drehmomentstarke Sechszylinder-Motoren kommen in den schweren Baufahrzeugen zum Einsatz. Der Diplom-Ingenieur aus dem Body Builder Management erklärt auch, warum MAN heute auf stärkere Dieselmotoren setzt. In den meisten Fällen genügen 420, 460 und 500 PS, die D26-Sechszylinder wuchten ihr maximales Drehmoment schon knapp über Leerlaufdrehzahl auf die Kurbelwelle. So reichen niedrige bis mittlere Drehzahlen bereits für hohe Fahrleistungen. Das hohe Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen macht sich auch bei Arbeitsmaschinen vorteilhaft bemerkbar.

WENIGER DREHMOMENTSTARK, aber quicklebig präsentiert sich der kompakte MAN TGM-Krankkipper vom Typ 18.320 4x4. Im Gelände ein Ass, mit Hyva-Kran und Meiller-Kippbrücke gerade recht für den Garten- und Landschaftsbau. Der neue D08-Sechszylinder tritt kräftig an, die TipMatic-Automatik mit Offroad-Schaltstrategie assistiert auch im Gelände gekonnt. Dort hat nur der gewaltige 8x8-Vierachser Vorfahrt. Mit vier angetriebenen Achsen pflügt der MAN TGS 41.460 8x8 selbst mit voller Riesenkippmulde seine Bahn. Für den Straßentransport wäre er wohl

zu schwer, aber im schweren Erdbau packt er gut und gern 25 Tonnen, mit anderen Fahrwerkssetups legt er noch mal zehn Tonnen drauf. Nach einem Anfahrversuch bei 20 Prozent Steigung stellt sich die Frage nach mehr Motorleistung anders: 460 PS reichen vollauf, um die Fuhre souverän in Gang zu bringen.

Nicht so talentiert – was auch nicht verwundert – klettert der schwere Abrollkipper vom Typ MAN TGS 26.500 6x4H-4 im Gelände. Der schwere Dreiaxser mit neuester Meiller-Abrolltechnik ist ja überwiegend auf der Straße unterwegs. Mit 500 PS und langem L-Fahrerhaus zeigt er sich fit für längere Distanzen. Im Baualltag packt er schwere Abrollcontainer für den Abbruch, die er auf der Deponie entleert – er ist das Universaltalent der Baulogistik. Und wenn sich der Untergrund als tief und schlüpfrig erweist, wird aus dem 6x2-Fahrwerk ein 6x4 mit zwei angetriebenen Achsen. Das Zauberwort heißt MAN HydroDrive. Der zuschaltbare hydrostatische Vorderradantrieb zieht das Fahrzeug buchstäblich aus dem Dreck. Das System lässt sich jetzt auch mit der neuen 12-Gang-TipMatic TX kombinieren. Mit HydroDrive an der Vorderachse und gelenkter Nachlaufachse glänzt dieser MAN mit hoher Nutzlast – ein Typ, der alles kann, was man von ihm verlangt. Genau darauf kommt es im Baueinsatz an.



Weitere Informationen über MAN Baufahrzeuge für die harten Jobs finden Sie unter: www.man.eu/bau

In jedem Fall sechs Richtige.“

Johann Schuster, MAN Body Builder Management

Vier verschiedene Fahrerhausgrößen: die kompakte C-Kabine des TGM rechts, das serienmäßige M-Fahrerhaus des TGS daneben. Für längere Touren dürfen es gern die komfortablen L- und XL-Fahrerhäuser sein.



Gemeinsam in die Zukunft

MAN Truck & Bus ebnet gemeinsam mit Volkswagen Nutzfahrzeuge den Weg in die Zukunft: Über 30 Bürger, politische Entscheider und Experten erhielten die Aufgabe, an der Citylogistik im Jahr 2030 zu tüfteln. Das Ergebnis: vier spannende Szenarien, die Lust auf morgen machen.

Beständig ist nur der Wandel. Daher ist es wichtig, die Weichen für eine Zukunft voller Chancen bereits früh zu stellen. Ein Thema, das auch Logistiker beschäftigt. Schließlich müssen immer dichter besiedelte Lebensräume versorgt werden, ohne dass die Lebensqualität der Bürger etwa durch Feinstaub- und Stickoxidemissionen beeinträchtigt wird. Kein leichtes Unterfangen angesichts von Jahrhundertaufgaben wie Verstädterung, Mobilitätswandel und Energiewende. Kluge Konzepte müssen her, die ein harmonisches Zusammenspiel von Citylogistik und Stadtleben zulassen. Damit stehen nicht nur Wirtschaft, sondern auch Kommunen und Bürger gleichermaßen vor immensen Herausforderungen.

Weil diese nur gemeinsam gemeistert werden können, erhielten über 30 Teilnehmer mehrerer Co-Creation-Workshops, bestehend aus Bürgern, politischen Entscheidern und Experten, von Volkswagen Nutzfahrzeuge und MAN Truck & Bus die Aufgabe, Entwürfe für das Jahr 2030 auszuarbeiten. Das Ergebnis ist die Studie „What Cities Want“ – vier span-

79%
der Menschen

in Deutschland leben 2030 in Städten.
Weltweit wird der Anteil 60 Prozent betragen.

nende Szenarien, wie die Logistik der Zukunft umwelt-, kunden- und energiefreundlich gestaltet werden kann.

Dass bei der Umsetzung auch die Wirtschaft gefragt ist, weiß Joachim Drees, Vorstandsvorsitzender von MAN Truck & Bus. „Als Hersteller ist es unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, den Transport von Menschen und Gütern nachhaltiger zu gestalten“, erklärt Drees. Gerade im Güterverkehr werde deshalb derzeit an verschiedenen Themen gearbeitet. Ein Beispiel ist die herstellerunabhängige und cloudbasierte Plattform Loadfox. Sie sorgt dafür, dass Akteure im Logistik-Ökosystem stets miteinander vernetzt sind. „Damit ist der Warenstrom erstmals wirklich transparent“, sagt Drees. „So erhöhen wir mit dem Dienst die Auslastung der Lkw und vermeiden Leerfahrten.“ Doch auch im Personenverkehr steht die Reduzierung des Verkehrs im Vordergrund. „Als Bushersteller halten wir den Bus für eines der effizientesten Transportmittel und bauen das Angebot mit attraktiven Produkten und Konzepten aus.“

GUTE IDEEN stehen jedenfalls schon mal zur Debatte. So handelt das erste Szenario aus der Studie von der kommunalen Verwaltung der Zustellung, die den Lieferverkehr durch einen städtischen Logistikservice regelt. In diesem Fall wird die Konkurrenz von Paketdiensten abgeschafft und die Logistik zur öffentlichen Aufgabe, ähnlich wie Stromversorgung und Stadtreinigung. Bevor Lieferungen ihren Bestimmungsort erreichen, werden sie zuerst an „Maxilogistikzentren“ geschickt

© Kantar Deutschland



Raum und Zeit für Kreativität:
In mehreren Co-Creation-Workshops
entstanden Szenarien für den Transport
auf der letzten Meile.

„Als Hersteller ist es unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, den Transport von Menschen und Gütern nachhaltiger zu gestalten.“

MAN-Chef Joachim Drees



Unverzichtbares Werkzeug:
bunte Stifte für die
Visualisierung neuer Ideen

Zur Diskussion gestellt:
Zwischenergebnisse
müssen auch immer wie-
der überprüft werden.

und mithilfe von Funkchips nach Stadtteilen und Straßenzügen sortiert. Die Auslieferung erfolgt dann mit einem elektrisch betriebenen, voll beladenen Lieferfahrzeug. Da in diesem Szenario bereits etablierte Technik zum Einsatz kommt, könnte die Umsetzung schnell und verhältnismäßig kostengünstig geschehen.

IM ZWEITEN SZENARIO der Studie steht die Bürgeraktivität im Vordergrund. Dafür setzen Städte Anreize, damit Einkäufer und Lieferanten zusammenwirken – etwa über höhere Steuern für unkooperative Lieferdienste oder über Belohnungen, wenn Bürger bewusst gesammelt bestellen. Ist das getan, beliefern kooperative Zusteller in den Stadtteilen gelegene Minizentren, von wo aus die Waren per E-Bike zum Empfänger gebracht oder selbst abgeholt werden können. Clever: So werden bereits bestehende Ressourcen genutzt, und kleine Lösungen wie Minihubs und Lastenfahräder kommen vermehrt zum Einsatz.

Spannend ist auch der dritte Zukunftsentwurf, der den Personen- mit dem Warenverkehr kombiniert: Städte und Gemeinden schließen sich zusammen und beauftragen Nutzfahrzeughersteller damit, ihnen eine Lösung und neue Fahrzeuge zu liefern. Diese verbessern schließlich den öffentlichen Personen- und Warenverkehr, indem sie beide Angebote verbinden. So könnten autonom fahrende Nahverkehrsfahrzeuge auch für den Warenverkehr eingesetzt werden. Die Pakete werden dann blitzschnell automatisch ausgeladen, sobald das Fahrzeug ein Zwischenlager erreicht. Von dort nehmen Paketdienstleister die Auslieferung zum Empfänger vor. Praktisch ist dabei, dass so der öffentliche Personenverkehr ausgebaut werden kann, da die Fahrzeuge öfter fahren und mehr Fläche abdecken. Und auch private Einkäufe müssen dabei nicht mehr unbedingt nach Hause ge-



tragen werden, sondern können an den Haltestellen ins System „eingeschleust“ werden und landen so beim Empfänger.

WIRKLICH FUTURISTISCH geht es im vierten Szenario zu: Personen- und Warenströme werden unterirdisch geleitet und verschwinden von der Oberfläche. Herzstück ist das U-Bahn-System einer Stadt, das von einem Zentralamt betrieben und weiter ausgebaut wird. So werden Lieferungen zur nächstgelegenen U-Bahn-Station oder sogar in die Keller der Empfänger transportiert, wo sie abgeholt werden. Auf der Oberfläche wird es ruhiger: Busse werden abgeschafft, Fahrrädern, E-Bikes und einigen privaten Taxis gehören die Straßen. Radikal: ja, umsetzbar: eher fraglich.

Dennoch zeigen die ausgearbeiteten Szenarien, wie viel Teamwork und unterschiedliche Denkrichtungen bewegen können. Und wie notwendig das Zusammen bei der Umsetzung für eine bessere Zukunft ist. „Ich selbst lebe gern in der Stadt und genieße ihre Möglichkeiten“, so Drees. „Und genau das zeigt die Studie: dass es – bei allen Herausforderungen – sehr attraktiv ist, in der Stadt zu leben.“



Espresso, Stifte und Papier helfen im kreativen Prozess, an den entstehenden Szenarien weiterzuarbeiten.

60%
des Umsatzes

im E-Commerce 2017 in Deutschland kamen aus Kommunen mit weniger als 50.000 Einwohnern. Online-Shopping ist gerade in kleinen Städten wichtig.

© Kantar Deutschland

EFFIZIENZ: WELTKLASSE KOMFORT: WIE ZUHAUSE.



Der neue D08 Motor und die neuen Innenräume der MAN TGL und TGM Fahrzeuge.

Wir haben Weltklasse-Effizienz mit einem Komfort kombiniert, den man sonst nur von Zuhause kennt. Das Ergebnis: ein Truck der keine Wünsche offen lässt. Ein Innenraum im neuen Design und viele neue Funktionen machen die Bedienung einfacher und erhöhen den Wohlfühlfaktor auf jeder Fahrt. Der neue D08 Motor mit weiterentwickelten TipMatic® Getriebefunktionen überzeugt nicht nur mit höherer Zuverlässigkeit, sondern auch mit deutlich niedrigerem Kraftstoffverbrauch. Erfahren Sie mehr über die Weltklasse der neuen MAN TGL und TGM Modelle unter www.d08.man





AL10⁺ e-cube MAX

Für Langstreckenfahrten

Hankooks kraftstoffeffiziente e-cube MAX-Reihe ist mit neuesten Technologien und einer innovativen Laufflächenmischung ausgerüstet, die eine lange Lebensdauer und sichere Fahrt bei hoher Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit gewährleisten.



SEIEN SIE EINS MIT HANKOOK

Seien Sie eins mit Ihren Reifen
und die Straße wird eins mit Ihnen.

