

Fahrvorstellung: Die neuen Bau-Actros. Die Umstellung ist komplett, künftig tragen auch schwere Vierachser die Züge der neuen Actros-Generation. Die Kombination aus bewährter Technik und runderneuerten Kabinen verspricht eine reibungslose Wachablösung.



Das breit gefächerte Actros-Bauprogramm reicht vom 4x2 bis zum 8x8.

Es ist immer das gleiche Spiel: Wird eine neue Lkw-Baureihe eingeführt, kommen die Baufahrzeuge als Letztes an die Reihe. Nicht anders verhält sich die Lage beim Mercedes Actros. Nun aber steht die komplette Riege bis hin zum 8x8 im neuen Gewand zur Verfügung. In erster Linie betrifft das die Kabinen: Der Arbeitsplatz ist dem der Straßenfahrzeuge ebenbürtig. So gibt es nun auch in den Bau-Actros ein vernünftiges Türmodul für Fensterheber, Spiegelverstellung und -heizung, der Federspeicher sitzt vorn in der Armatur und die Anzeigen spiegeln praktisch überhaupt nicht mehr. „Modulares Ablage-Konzept“ überschreibt Mercedes das Kapitel Stauraum, das große Türtaschen für 1,5-Liter-Flaschen, eine rutschfeste Matte auf der Armatur und Details wie Becher- und Stifthalter gleichermaßen beinhaltet. Je nach Fahrerhaus kommen weitere „Module“ hinzu. Beim kurzen S-Fahrerhaus zum Beispiel ein Werkzeugkasten an der Rückwand,

Fotos: Becker, Hersteller

beim mittellangen M-Fahrerhaus reicht der Platz schon für tiefe Staukisten hinter den Sitzen und eine Klappliege. Im L-Fahrerhaus, das auch mit Hochdach und 1,90 Meter Innenhöhe zu haben ist, finden sich eine 60 Zentimeter breite Federkernmatratze und geräumige, von innen zugängliche Außenstauflächen.

In jedem Fall gilt, dass die serienmäßige Telligent-Schaltung (EPS) mehr Freiraum zwischen den Sitzen lässt: Das Gebergerät ist nun analog zu den Straßenfahrzeugen an einem Ausleger am Fahrersitz montiert. Für Nostalgiker ist alternativ eine hydraulisch-pneumatische Doppel-H-Schaltung zu haben, für ganz Fortschrittliche auch die Telligent-Schaltautomatik EAS. Bei ersten Probefahrten mit voll ausgeladenen Drei- und Vierachsern hinterlässt die EPS einen guten Eindruck. Die Touren führen rund um den Daimler-Standort Gaggenau durch den Schwarzwald, mit bis zu zwölf Prozent Steigung und nicht minder steilen Gefällen. Lässt der Fahrer auf einen Klaps hin den Computer den passenden Anschlussgang suchen, geht die EPS am Berg auf Nummer sicher: Nach dem Einkuppeln – ein deutliches „Klack“ vermeldet den Kraftschluss – macht der Drehzahlmesser mitunter einen Satz auf rund 1800 Umdrehungen. Wer die Gänge mit der Schaltwippe lieber selbst aussucht, tut ebenfalls gut daran, die Zugkraftunterbrechung nicht zu unterschätzen. Zumal dann, wenn die Steigung in die kleine Gruppe zwingt. Bei einem auf 40 Tonnen ausgeladenen 2644-Tandemzug ist das zum Beispiel im langen Zwölfprozenter der Fall. Hier zeigt sich, dass auch die ausgefuchste Elektronik zum Grup-



Stern fü



Mit Allradantrieb kämpft sich der Vierachser durch fast jedes Gelände.



Auf Wunsch schützen Gitter die neuen Scheinwerfer vor Steinschlag.



Die Luftansaugung reckt sich beim Kipper rechts hinten gen Himmel.



Im 6x6 geht es über Stock und Stein. Beim Einstieg ist die untere Stufe schwenkbar.



rs Grobe

penwechsel von Fünf klein auf Vier groß deutlich mehr Zeit braucht.

Wie vom Straßen-Actros nicht anders gewohnt, langt das kraftvolle Duo aus Auspuffklappe und Konstantdrossel auch bei den schweren Kippern ordentlich zu und nimmt steilen Gefällstrecken den Schrecken. Freilich sollte der Fahrer mitdenken und runterschalten, damit die zweistufige, über einen Lenkstockhebel abrufbare Motorbremse die volle Wirkung entfalten kann. Die bis zu 435 Brems-PS liegen beim V6 bei 2300 Touren an. Apropos „mitdenken“: Auch mit der Schaltautomatik EAS an Bord sollte der Fahrer das Hirn nicht auf Durchzug stellen. In steilen Gefällen etwa lohnt sich das Umschalten auf den manuellen Betrieb vor allem dann, wenn enge Kehren zum kurzen Beibremsten zwingen, der eingelegte Gang aber nach der Kurve wieder passt. Im Automatikmodus dage-

gen fasst der Rechner die Bremsung als Aufforderung zum Runterschalten auf. Was die Fahreindrücke auf der Straße angeht, gibt die 3312 Euro teure EAS (Brutto-Listenaufpreis) ansonsten keinen Anlass zur Kritik. Gleiches gilt für den serienmäßigen Anfahrassistent, der sich auf Tastendruck dauerhaft zuschalten lässt. Um ein Rückwärtsrollen zu verhindern und somit das Anfahren am Berg zu erleichtern, bleibt der Bremsdruck auch nach dem Loslassen des Bremspedals kurz erhalten. Die Riege der Annehmlichkeiten komplett machen die effektive, luftseitig geregelte Heizung und Belüftung und die bequemen serienmäßigen Sitze. Im Zusammenspiel mit den jetzt wirklich sinnvoll angeordneten Armaturen und dem griffigen, kinderleicht verstellbaren Lenkrad gibt der Arbeitsplatz im Bau-Actros eine prima Figur ab.

Ralf Becker ■

Auf Wunsch und ab Werk



Klar – geländetauglich muss ein Baufahrzeug beschaffen sein. Die Wartungs- und Aufbaufreundlichkeit steht auf der Wunschliste aber kaum hinten an. Was die Wartungsintervalle angeht, verkündet Mercedes mit dem „Telligent-Wartungssystem“ für den neuen Bau-Actros eine glatte Verdoppelung der Zeiträume. In Sachen Aufbauten verweisen die Schwaben auf ein bewährtes Tragwerk, wobei der Rahmen über ein 50-Millimeter-Lochbildraster verfügt. Bei der Konstruktion des neuen Rahmenkopfes wurden zudem sämtliche noch vorhandenen Nietverbindungen auf Verschraubung umgestellt, um Reparaturen zu erleichtern. Was Aufbau Lösungen ab Werk betrifft, arbeitet Mercedes über das Branchen-Information-Center (BIC) in Würth (siehe auch Seite 50) mit verschiedenen Herstellern zusammen. Speziell auf dem Sektor Bau sind das unter anderem Atlas-Terex, Carnehl, Dautel, Fassi, Feldbinder, Liebherr (Bild), Meiller, Palfinger, Partek, Putzmeister und Schmitz Gotha. Komplettfahrzeuge stehen im BIC zur Probefahrt und auch zum Verkauf.



Als typischer Kipper-Tandemzug wird der neue Actros oft zu sehen sein.



Mit Zuckerbrot und P

Unternehmenspraxis: Lebensmitteltransport. Die Spedition Kobernuss aus Uelzen lebt mitunter vom norddeutschen Zuckerrübenanbau. Zusammen mit Feldbinde entwickelte das Unternehmen spezielle Silos, um den strenger werdenden Vorschriften im Umgang mit Lebensmitteln zu entsprechen.

Uelzen zählt nicht unbedingt zu den Städten, die sich ein Spediteur als idealen Standort vorstellt. Die einstige Hansestadt liegt mitten in der Lüneburger Heide, im weißesten Flecken Deutschlands. Die nächste Autobahn ist meilenweit entfernt und bis 1989 beschränkte die Grenze zur DDR den Aktionsradius gewissermaßen auf 180 Grad. Andererseits lebt Hubertus

Kobernuss mit seinen 67 Lastzügen dort nicht schlecht. Nestlé, Schöller und Uelzena produzieren in Uelzen Lebensmittel, gleichzeitig gilt die Lüneburger Heide als Zentrum des norddeutschen Zuckerrübenanbaus. Im Spätherbst, wenn die Bauern ihre Feldfrüchte anliefern, hängt eine mächtige Wasserdampf Wolke über dem größten von insgesamt neun Werken von Nordzucker.

Seit 1960 hat sich die Spedition Kobernuss auf den Zucker-Transport spezialisiert. Kobernuss war erst Anfang 20, als er das Unternehmen nach dem Tod seines Vaters übernahm. Heute bekleidet er eine Reihe von Ämtern in den verschiedenen Verbänden des Transportgewerbes. So engagiert sich Kobernuss als Vorsitzender für die Transfrigoroute Deutschland und als Vizepräsident für den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN).

Je ein Drittel der Flotte sind Kühl-, Plan- und Silofahrzeuge. Vorherrschende Marke bei den Zugmaschinen ist Mercedes-



Nordzucker in Uelzen gehört zu den größten Auftraggebern der Spedition.

Steckbrief



Spedition Kobernuss

Neu Ripdorf 60, 29525 Uelzen
Telefon: 05 81/90 77 77, www.kobernuss.de

Gegründet: 1948

Zentrale: Uelzen

Geschäftsführung: Hubertus Kobernuss

Niederlassungen: keine

Umsatz: 10 Millionen Euro

Mitarbeiter: 110

Fuhrpark: 67 ziehende Einheiten, davon 23 Actros 1844 (MP 2), 13 Actros 1843, sechs Actros 1840 LS, drei Actros 1835, fünf Stralis 440, ein MAN TGA 18.410, drei MAN F 2000 19.403, ein MAN F 2000 19.343, ein Volvo FH 12 420, ein DAF CF 85 430, 23 Kippsilos von 38-60 m³ von Feldbinder, 30 Kühlaufleger mit Doppelstockbeladung von Schmitz und Kögel, 15 Planaufleger von Schmitz

Durchschnittliche Laufleistung Lkw:

140 000 Kilometer pro Jahr

Eigene Werkstatt: nein

Fotos: Bergrath

anaschee



Hubertus Kobernuss engagiert sich in den verschiedenen Verbänden des deutschen Transportgewerbes.

Benz. Mit den 23 Actros-Zugmaschinen der jüngsten Generation (siehe Kasten), deren Verbrauch bei rund 30 Litern liegt, ist Fuhrparkleiter Andreas Alms bisher zufrieden. Seit der Umstellung vom Lkw-Kauf auf Leasing über zwei Jahre verzichtet die Spedition auf eine eigene Werkstatt.

Von seinem ursprünglichen Stammsitz in Bad Bevensen zog die Spedition nach gescheiterten Erweiterungsbemühungen im August 2000 in das neue Gewerbeareal an der B 4 im Uelzener Hafen. Auf einer Fläche von 1500 Quadratmetern entstand dort ein klimatisiertes Hochregallager mit 2400 Regalplätzen und eine Frischdienst-Kühlzelle mit 120 Stellplätzen.

Außerdem hat sich dort auch die NALOG niedergelassen, eine Kooperation zwischen Kobernuss und den Speditionen Eggers aus Hildesheim, Seavert aus Hohenhameln und Werther aus Sehnde. Ein Frachtvolumen von jährlich 1,2 Millionen Tonnen Zucker, sowohl palettiert als auch loser Ware,

In Uelzen werden 1,2 Millionen Tonnen Zucker umgeschlagen

wird über die NALOG abgewickelt. Die Zusammenarbeit der vier norddeutschen Mittelständler beschränkt sich aber nicht auf die zu transportierende Ware, sondern erstreckt sich auch auf die Fahrzeugtechnik.

„Wir beliefern die Werke namhafter Produzenten. Doch sowohl die Vorschriften als auch die Ansprüche unserer Kunden an größtmögliche Transпорthygiene sind sukzessive gestiegen“, sagt Kobernuss. Aus Gesprächen zwischen dem Spediteur und seinem Kollegen Eggers entstand vor diesem Hintergrund die Idee, zusammen mit Feldbinder einen Spezial-Silo für den reinen Lebensmitteltransport zu konzipieren. Von gängigen Siloaufle-

Unternehmenspraxis: Lebensmitteltransport

gern unterscheiden sie sich vor allem durch den großen wasserdichten Heckschrank, der die Armaturen vor Verschmutzung schützt. Die Klappe öffnet sich durch Hydraulikstoßdämpfer, so dass sie auch beim Ankippen nicht im Weg steht und möglicherweise beschädigt wird. Auch die Domdeckel sind komplett mit einem Gehäuse aus Aluminium verkleidet. Eine Verunreinigung des Kessels beim Öffnen der Domdeckel ist dadurch praktisch ausgeschlossen.

Das Mehrgewicht der Verkleidung liegt bei rund 300 Kilogramm. Durch das Alu-Chassis, Alu-Felgen und den Verzicht auf ein Reserverad liegt das Gesamtgewicht des Silos dennoch bei nur 6,3 Tonnen. Zusammen mit einer Mercedes-Zugmaschine vom Typ Actros Megaspace, deren Leergewicht bei 7,5 Tonnen liegt, kann der Silozug 26 Tonnen laden. Weitere Besonderheiten sind die Schlauchkästen mit Rohren aus der Stahllegierung V2A, die wesentlich haltbarer sein sollen. Außerdem wird die Druckluft durch einen 2,5 µ-Filter geführt, bevor sie frei von Partikeln in den Kessel geblasen wird.

Eine weitere Verbesserung ist das sogenannte Silent-Pack am Kopf des Auflie-



Zusammen mit dem Anhängerhersteller Feldbinder hat die Spedition Spezialsilos entwickelt.



Ein Kompressor mit Dieselmotor macht die Auflieger autark.



µ-Filter verhindern das Eindringen verunreinigter Luft in die Kessel.

Teure Sicherheitstechnik



Seit Sommer letzten Jahres laufen bei der Spedition Kobernuss die ersten 23 Mercedes Actros des Typs 1844 MP 2. Als Ausschussvorsitzender Verkehrssicherheit im Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) legt Hubertus Kobernuss auch beim eigenen Fuhrpark hohe Maßstäbe an und hat pro Fahrzeug 7500 Euro in das Assistenzsystem Telligent-Abstandsregelung investiert. Die Versicherung gewährt Kobernuss aber bislang noch nicht den erhofften Prämienrabatt, obwohl ein erheblicher Teil der Lkw-Unfälle auf zu geringen Abstand und nicht angepasste Geschwindigkeiten zurückzuführen sind. Durch einige größere Unfälle im Unternehmen wurde die Schadensquote übersritten, so dass es derzeit in den Verhandlungen nur darum geht, die Prämie auf dem gleichen Niveau zu halten.

gers: Ein Dieselmotor für den Kompressor sowie ein Hydrauliktank mit Elektropumpe gewährleisten, dass sich der Auflieger selbst versorgen kann, sollte die Zugmaschine ausfallen. Kobernuss verfügt über insgesamt 23 Kippsilos mit einem Volumen zwischen 38-60 Quadratmetern. Neun davon besitzen bereits die neue Zusatzausstattung, die restlichen sollen erst nach und nach bei Ersatzbeschaffungen getauscht werden, denn auf Grund der hohen Investitionssummen bleiben die Auflieger in der Regel neun Jahre im Einsatz.

Eine höhere Fracht bekommt die Spedition dafür nicht. Vielmehr wird die Aufliegerausrüstung als zusätzliche Serviceleistung verstanden. Künftig will sich Kobernuss verstärkt auf logistische Gesamtlösungen im Lebensmittel-, Rohmaterial- und Verpackungsbereich konzentrieren. Den Anfang hat der Spediteur mit der dezentralen Steuerung von 40 bei einem Großkunden fest

stationierten Tank- und Silobehälter für Grundstoffe gemacht. Dahinter steckt eine Notwendigkeit, die inzwischen für die gesamte Transportbranche zum Gebot der Stunde geworden ist: Komplett Logistik-Projekte bringen heute eine höhere Rendite als der reine Transport.

„Die Transportunternehmer stehen vor einem Scherbenhaufen, der jetzt durch das Desaster der Lkw-Maut offensichtlich ist“, sagt Kobernuss. Vor allem der faire Umgang der Unternehmer untereinander leide enorm darunter. Ein Lichtblick sei indessen die Osterweiterung der EU. Für diejenigen deutschen Lebensmittelspediteure, die gut organisiert seien, biete der mit den Beitrittsländern wachsende Markt gute Chancen.

„Wir sind natürlich bemüht, der Konkurrenz immer einen Schritt voraus zu sein“, sagt Kobernuss. Des enormen Risikos ist sich der Spediteur allerdings bewusst: „Viele meiner Kollegen stehen bereits heute schon am Abgrund.“

Jan Bergrath ■



Rohre aus einer besonderen Stahllegierung sind wesentlich haltbarer.