

BERGAUF!

Top-Service und Fokus auf Wirtschaftlichkeit – so lautet das Erfolgsrezept der Hasler Transport AG. Für noch weniger Verbrauch haben die Schweizer sieben Actros mit Predictive Powertrain Control nachgerüstet. Einsparung: mehr als fünf Prozent – trotz vergleichsweise niedrigem Fernstraßen-Anteil

Text: Florian Oertel Fotos: Sebastian Vollmert

Kartons voller Aluminiumdosen, daneben Ergotrainer und kleine Bottiche mit Schaumreiniger, jeweils sicher verstaut auf Paletten. „Wir fahren eigentlich alles, außer Schüttgut und Tiere“, sagt Roger Walser – während neben ihm ein Transportgestell mit einem hal-

ben Dutzend Cross-Motorrädern beladen durch die Umschlaghalle geschoben wird. Walser ist Fahrer bei der Hasler Transport AG. Die gut 45 Lkw der Spedition aus Weinfelden im Thurgau, einen Katzensprung vom südlichen Bodensee-Ufer entfernt, sind in der ganzen Schweiz unterwegs. An Bord ha-

ben sie meist Stückgut. „Wir holen die Ware beim Kunden ab, schlagen sie hier um und stellen sie spätestens am nächsten Tag zu“, sagt Bruno Lusti, einer der Geschäftsführer des 75-Mitarbeiter-Unternehmens.

In der Schweiz sei das Stückgut-Business – anders als in Deutschland – nach wie vor



robust, sagt der Manager mit viereinhalb Jahrzehnten Erfahrung in Transport und Logistik. Trotzdem: Dauerhafter Erfolg erfordert maximale Wirtschaftlichkeit im Betrieb. „Ein zentrales Steuerungselement ist der Verbrauch – und weniger Verbrauch schont natürlich zugleich die Umwelt“, sagt Lusti.

Beim Kraftstoffsparen werden die Thurgauer seit Kurzem unterstützt – durch Predictive Powertrain Control, den vorausschauenden Tempomat von Mercedes-Benz. Die Hasler Transport AG hat 2015 sieben Actros mit dem System nachrüsten lassen. Es mindert den Verbrauch des ohnehin sparsamen Actros weiter deutlich durch die Verknüpfung von GPS-Daten mit topografischen Karten und Mercedes PowerShift 3. So kann es auf fast 300 000 Fernstraßenkilometern eine an den Streckenverlauf angepasste Fahrweise in die Automatisierung integrieren. Zum Beispiel, indem es im Gefälle Schwungspitzen nutzt oder vor Kuppen rechtzeitig das Gas wegnimmt.



Detailliert ausgewertet

Geschäftsführer Bruno Lusti (r.) und Fahrer Roger Walser beim Blick auf die Verbrauchsanalyse

„Die Nachrüstung bei unserem Service-Partner hat jeweils nur wenige Stunden gedauert“, so Lusti. Und vor allem: Der Verbrauch der mit Predictive Powertrain Control ausgestatteten Trucks ist im erhofften Maß gesunken. „Unsere monatlichen Auswertungen zeigen, dass die Lkw im Schnitt mit über fünf Prozent weniger Diesel auskommen.“ Ein hervorragendes Ergebnis – nicht zuletzt

mit Blick auf den eher niedrigen Fernstraßen-Anteil bei Touren in der Schweiz. Angesichts von 700 000 bis 800 000 Liter Kraftstoff, die die Thurgauer bislang pro Jahr getankt haben, rechnet sich die Investition. „Keine Frage, das System hat Zukunft!“

Auch Roger Walsers Actros hat Predictive Powertrain Control an Bord. „Ich nutze es ausgiebig“, sagt er. „Hier in der Schweiz sind die Fernstraßen durch die vielen Tunnel gar nicht übermäßig hügelig. Trotzdem macht sich das System deutlich bemerkbar.“ Der Fahrer ist auf dem Sprung zu einem Kunden ein paar Kilometer vom Firmensitz in Weinfelden entfernt. Dort wird er seinen Actros mit Büromöbeln beladen. Möbellieferungen mitsamt Aufbau werden für die Hasler Transport AG immer wichtiger. „Man muss einfach ein bisschen mehr anbieten als die anderen!“ Heute führt die Tour in die Nähe von Genf. Das sind knapp 350 Kilometer – auf denen der vorausschauende Tempomat aktiv sein wird. ■

Sparsam unterwegs

Die Actros der Hasler Transport AG mit Predictive Powertrain Control an Bord verbrauchen im Schnitt über fünf Prozent weniger Kraftstoff



PREDICTIVE POWERTRAIN CONTROL ZUM NACHRÜSTEN

Für fast alle Actros, Antos und Arocs gibt es Predictive Powertrain Control als Nachrüstlösung. Die wichtigsten Voraussetzungen sind eine Neuzulassung ab September 2012 sowie das voll automatisierte Schaltgetriebe Mercedes PowerShift 3. Das Nachrüstpaket besteht im Wesentlichen aus einem Steuergerät, einer GPS-Antenne und einem speziellen Kabelsatz. Die Installation etwa in einem Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Zentrum dauert, je nach Fahrerhausvariante, rund zweieinhalb Stunden. Eine Abnahme durch eine Prüforganisation wie den TÜV ist nicht notwendig.

