Die Zukunft der Schwerlast-Löwen

Noch vor etwa zehn Jahren führte an den Schwerlastzugmaschinen von MAN kein Weg vorbei. Danach aber wurde es etwas ruhiger um die Schwerlast-Löwen aus der Münchener Lkw-Schmiede. Das soll sich jetzt ändern!

Es ist ein sehr, sehr grauer Donnerstag in Heilbronn. Im Schulungsraum des dortigen MAN Servicebetriebes der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH haben sich neun Seminarteilnehmer, zwei Referenten und ein Mitglied des Gesamtbetriebsrates der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH zusammengefunden. Es ist der dritte Tag des technischen Seminars, das den König der Löwen zum Thema hat: Es geht um die Schwerlastzugmaschine TGX 41.640 8x4/4 Euro VI.

Mit einem zulässigen Gesamtzuggewicht von 250 t ist der TGX 41.640 8x4/4 der stärkste Löwe im MAN-Gehege. Es ist eine Schwerlastzugmaschine in Vollausstattung, die für den Schubbetrieb ebenso ausgestattet ist wie für den Anhängerbetrieb oder den Einsatz als Sattelzugmaschine – und das alles im XXL-Format. An dieser Maschine finden sich so viele Besonderheiten, dass ein Servicetechniker mit dem ebenfalls sehr umfangreichen Wissen um einen „Standard"-Lkw mit der komplexen Technik kaum zurechtkommen würde.

Und genau darum geht es bei bei diesem Seminar: Die besondere Technik dieser Schwerlastzugmaschine den Seminarteilnehmern näher zu bringen.

Und genau darum geht es bei bei diesem Seminar: Die besondere Technik dieser Schwerlastzugmaschine den Seminarteilnehmern näher zu bringen. Auf den Tischen vor den Teilnehmern liegt ein mehrere Hundert Seiten starkes Buch, dessen Autor – zugleich der Referent dieses Tages – Steffen Richter von der MAN Truck & Bus SE darin alles zusammengetragen hat, was im Service- oder Wartungsfall zu beachten ist. Technik im Detail, Schritt für Schritt in Wort und Bild erklärt.

Das Buch kommt auch bei den vorwiegend jüngeren Seminarteilnehmern gut an, denn dieses ist so umfangreich, dass das ganze Werk im Online-Zugriff zu komplex in der Handhabung wäre. Zusammengetragen auf den vielen Seiten finden die Teilnehmer sehr fundierte und schwerlastspezifische Informationen zu Hydraulik, Getriebe, Verbindungseinrichtungen und dem komplexen Kühlsystem der 250 t-Klasse aus der Münchner Manufaktur. Das

Gruppenbild mit „Silberlöwen“: Die Seminarteilnehmer und die Seminarleiter. STM-Bild

Buch kann direkt am Fahrzeug eingesetzt werden, ohne erst an einen Rechner zu müssen. Ein Nachschlagewerk für die Praxis.

Als die STM-Redaktion nach der Mittagspause den Seminarraum betritt, spricht Steffen Richter gerade über ein technisches Detail, das diesen Schwerlast-TGX im Besonderen von anderen MAN-Lkw und auch von anderen Schwerlastzugmaschinen von MAN unterscheidet: das Getriebe. Der 250er bringt die Kraft seiner 640 Pferde über ein sogenanntes TC-Tronic HD-Getriebe auf die Straße, also dieser bewährten Kombination aus AS-Tronic und Wandlerschaltkupplung (WSK), die bei MAN unter der Bezeichnung TipMatic mit Drehmomentwandler firmiert.

Steffen Richter erläutert die Funktion der WSK im Detail, was im Servicefall alles zu beachten ist und wann es angezeigt ist, sich beim Getriebehersteller ZF Rat einzuholen. Danach wird noch kurz auf die Besonderheiten der Elektro-Hydraulischen Lenkachse eingegangen. Insbesondere darauf, wie sich diese manuell wieder in Geradeausstellung bringen lässt, wenn diese nach einem Lenkmanöver eingeschlagen bleibt.

Daraufhin geht es in die Werkstatt, wo der König der Löwen auf den ersten Blick einen ziemlich zerzausten Eindruck macht. Schläuche in Form der Abgasabsauganlage, Kabel, Messgeräte und ein Monitor – der Bolide macht eher den Eindruck eines fußlahmen Notfallpa-

ANZEIGE

Der König der Schwerlast-Löwen hat einen neuen Kollegen im Gehege: Ebenfalls ein 8x4, gleiche Motorisierung, aber ohne die übrigen Features, die den 250er zum 250er machen.

Ausbildung am Ausbildungsgegenstand: die Praxis-bezogene Seite eines 3-tägigen Seminars in Heilbronn.

Der neue TGX ist im Gesamtzuggewichtsbereich bis zu 160 t angesiedelt, in dem MAN auch noch einen 3-Achser bietet.

tienten als den eines stolzen Kraftprotzes. Aber genau das gehört zur Schulung dazu: Fehler erkennen, die vorher oder direkt am Objekt eingebaut wurden. Außerdem müssen die Teilnehmer selbstständig die Systeme prüfen und diagnostizieren können.

Und während sich Steffen Richter mit den Seminarteilnehmern wahlweise unter, vor, hinter oder auch auf dem Schwerlast-TGX befindet, hat die STM-Redaktion die Gelegenheit, sich mit Rainer Beyer und dem Mitglied des MAN-Gesamtbetriebsrates, Uwe Huesmann, zu unterhalten. Uwe Huesmann ist zugleich Sprecher für das GBR-Bildungsforum, und er scheint an diesem Tag auch ein wenig vom Schwerlastvirus infiziert zu sein. „Es ist richtig zu spüren, wie Rainer und Steffen für ihre Sache brennen. Gestern Nacht sind beide zum Beispiel noch zu einem Schwertransport gefahren, der nach Heilbronn führte. Solch ein Engagement sagt doch schon alles“, führt Uwe Huesmann aus. Und Rainer Beyer ergänzt: „Das war für mich natürlich eine tolle Gelegenheit, zumal ich dabei auf einer Spezial umgebauten Schwerlastzugmaschine MAN TGX 8x6 mit 500 Tonnen Zulassung unterwegs sein konnte. Wir konnten so auch einmal hautnah im Feldeinsatz unsere Maschinen erleben, was uns natürlich sehr viel Nähe zum Kunden und zum Produkt verschafft sowie den Fahrern draußen auch eine gewisse Wertschätzung zeigt. Das merken die Profis im Einsatz und sind stolz darauf, dass die MAN sich für ihre Belange interessiert!“

„Wir müssen vielmehr auch auf allen Ebenen die Menschen erreichen, die mit der Schwertransportbranche befasst sind.“

Diese Nähe zur Schwertransportbranche hat bei Steffen Richter, Rainer Beyer und – dem Dritten im Bunde Rudi Bernert von MAN Truck & Bus SE – auch System. Sie sind im gro-

Mit den Abgasschläuchen und den ganzen Kabeln sowie dem Monitor wirkt der ganze Stolz der Löwen eher kränklich – das wirkt aber nur so!

ßen MAN-Konzern angetreten, den Stellenwert der Marke MAN im ebenso lukrativen wie prestigeträchtigen Schwertransportsegment wieder zu forcieren und weiter zu steigern.

„Um im Schwertransportbereich erfolgreich zu sein", so Rainer Beyer gegenüber der STM-Redaktion, „reicht es nicht aus, ein entsprechend gut abgestimmtes Produktportfolio zu bieten – das haben wir. Wir müssen vielmehr auch auf allen Ebenen die Menschen erreichen, die mit der Schwertransportbranche befasst sind."

Wie dies gelingen soll, davon haben die drei Schwertransport-Musketiere im MAN-Konzern eine Vision, die Rainer Beyer an diesem Donnerstag dem STM-Team vorstellt: „Bei unserer Strategie verfolgen wir ein 4-Säulen-Konzept, mit dem wir uns zunächst auf die wichtigen Schwertransportrouten konzentrieren. Das Seminar hier in Heilbronn ist dafür ein gutes Beispiel."

Das ist es in der Tat: Die erste Säule sieht die Schulung von Servicetechnikern vor, damit diese im Einsatz vor Ort oder in der Werkstatt die technische Unterstützung der Schwertransportunternehmen gewährleisten können. Die zweite Säule sieht Schulungen für den MAN-Vertrieb, für die Fahrerinnen und Fahrer sowie aller anderen mit Schwertransporten befassten Personen vor. Dazu Rainer Beyer: „Einen Standard-Lkw zu verkaufen, das ist eine ganz andere Geschichte als eine Schwerlastzugmaschine zu verkaufen. Das erfordert ganz andere und tiefer gehende technische Kenntnisse. Bei den Fahrerinnen und Fahrern hingegen geht es uns darum, die vielen Möglichkeiten aufzuzeigen, die unsere Schwerlastzugmaschi-

Die Schwertransportmaschine könnte bei der Zulassung einer Transporteinheit nach § 70 StVZO mit in die 70er aufgenommen werden …

Links im Bild: Steffen Richter, rechts im Bild: Rainer Beyer. STM-Bild

nen ihnen bieten, damit sie die Potenziale einer MAN-Schwerlastzugmaschine auch voll ausschöpfen können."

Die dritte Säule fasst Rainer Beyer unter dem Oberbegriff „Segmentbetreuung" zusammen. Dabei geht es darum, die Struktur der Schwertransportunternehmen selbst zu erfassen. „Viele Schwertransportunternehmen", so Rainer Beyer, „haben sich in der Hauptsache auf den Transport bestimmter Güter spezialisiert. Dafür halten sie einen entsprechend spezialisierten Fuhrpark bereit. Diese individuellen Betriebsstrukturen müssen wir kennen, um unseren Kunden die ideale Schwerlastzugmaschine konfigurieren zu können."

Und selbst die aktuell laufende Privatisierung der Polizeibegleitung hat die MAN-Schwerlasttruppe im Blick. Der Bereich der polizeiersetzenden Maßnahmen mittels BF3, BF3+ und BF4 bildet demnach folgerichtig die vierte Säule, schließlich kann MAN mit dem Transporter MAN TGE ein BF4-taugliches Fahrzeug der Schwertransportbranche anbieten. Dieses Fahrzeug war jüngst auf der bauma in München auf dem Stand von MAN zu besichtigen.

Mit Blick in die Zukunft verrät Rainer Beyer der STM-Redaktion an diesem Tag dann noch, dass seine Kollegen und er an der Idee eines „Werkstattüberbrückungsfahrzeugs" arbeiten. Die Schwertransportmaschine könnte bei der Zulassung einer Transporteinheit nach §70 StVZO mit in die 70er aufgenommen werden und die etatmäßige Schwerlastzugmaschine gegebenenfalls ersetzen. Dies aber ist noch Zukunftsmusik.

ZUR PERSON ...

... Steffen Richter

Steffen Richter ist bei MAN SE in der Region Nord-, West-, Ost- und Zentralafrika als Länderreferent im After Sales-Bereich tätig. Dabei betreut Steffen Richter in verschiedenen Ländern Afrikas die Importeursgesellschaften im After Sales. Dazu zählt unter anderem die Kundenbetreuung, der technische Support, die Gewährleistungsabwicklung und die Ausbildung.

Im zweiten beruflichen Umfeld ist Steffen Richter weltweit der einzige technische Trainer für die Schwerlastzugmaschine. Dabei aber soll ihn Rainer Beyer in der Zukunft ebenfalls unterstützen.

... Rainer Beyer

Rainer Beyer ist im Fuhrparkmanagement in der MAN Region Südost tätig, was ungefähr ganz Bayern entspricht. Seine Aufgaben sind die Vorführung von Lkw bei Kunden, Fahrzeugeinweisungen bei Neufahrzeugen, Schulungen gemäß BKF Weiterbildungen, Schulung von Verkäufern, Bestellung von Vorführfahrzeugen, Disposition von Werkstatttterminen sowie Fahrzeugaufbereitungen und die technische Beratung der Verkäufer beim Kunden. Darüber hinaus betreut er gemeinsam mit Steffen Richter das Segment Schwerlast.

Rainer Beyer verfügt über mehr als 5 Millionen Kilometer Fahrpraxis auf Lkw und Bus in allen Bereichen (Nahverkehr, Fernverkehr, Schwerlast etc.) Rainer Beyer fährt auch jetzt immer wieder, um „im Geschäft" zu bleiben. Das hilft ihm natürlich bei der Beratung und Schulung.

... Rudi Bernert

Der Dritte im „MAN-Schwerlastbunde" ist Dipl.-Ing (FH) Rudi Bennert. Er ist bei MAN Bus & Trucks SE als Segment Manager Heavy-Haulage and Recovery im Vertrieb und im Marketing tätig.

... Uwe Huesmann

Uwe Huesmann ist KFZ-Mechaniker und Betriebsratsvorsitzender im MAN-Servicebetrieb in Rheine/Salzbergen. Zusätzlich zu dieser Tätigkeit ist Uwe Huesmann als Mitglied im Gesamtbetriebsrat der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH tätig. Im Gesamtbetriebsrat ist er Sprecher des Bildungsforums. Dort ist es unter anderem auch seine Aufgabe, neue und bestehende Seminare zu begleiten und zu beurteilen, damit seine Kolleginnen und Kollegen die bestmögliche Ausbildung erhalten. Zu diesem Zweck besuchen entweder Mitglieder des Bildungsforums selbst die Seminare oder lassen sich von Teilnehmerinnen und Teilnehmern über die Seminare berichten.

Bei eventuell anfallenden Unstimmigkeiten oder Unzufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wird dann versucht, zusammen mit der Akademie bestmögliche Lösungen zu finden.