

Mercedes-Benz

# Transport

Das Magazin für die mobile Wirtschaft.

312018



## DER NEUE ACTROS

Bis zu 5 % weniger Kraftstoffverbrauch, MirrorCams, Active Drive Assist, neues Multimedia Cockpit, Active Brake Assist 5

DIE TECHNIK DES eACTROS | ACTROS IN SYDNEY | MERCEDES SERVICECARD | HEGELMANN MEDITERRAN



### Architektur-Tour

Das Opera House zählt für jeden Sydney-Besucher zum Pflichtprogramm – und fasziniert auch die Fahrer der Sydney Sideloaders, etwa bei dieser Tour zum Hafen am frühen Morgen

# SIGHT-TRUCKING

Containertransporte sind die Spezialität der Sydney Sideloaders. Dafür nutzen sie Spezialtrailer – und den Actros. Nebeneffekt vieler Touren: grandiose Ausblicke auf die Attraktionen von Australiens Metropole Nummer eins ►

Text: Florian Oertel Fotos: Alexander Tempel





**Sydneys Straßen**  
sind das „Revier“ der Sydney  
Sideloaders. Sehen Sie den Film  
über das Unternehmen auf  
[roadstars.com/magazine](http://roadstars.com/magazine)



### Einfach absetzen

Die Sydney Sideloaders haben die namensgebenden Trailer als eines der ersten Unternehmen in der Fünf-Millionen-Metropole eingesetzt – und sind heute in diesem Bereich die Nummer eins in Sydney

**W**enn sich die Stützbeine vorn und hinten am Trailer lautlos entfalten, mag das noch an ein zu groß geratenes Multifunktions-Tool mit allerhand Spielereien zum Ausklappen erinnern. Aber spätestens wenn die beiden hydraulischen Kräne den an massiven Ketten hängenden Container mit Leichtigkeit zur Seite hin auf den Asphalt setzen, steht fest: Hier ist ausgeklügelte Technik mit jeder Menge Power im Einsatz. „It’s an Australian thing – obwohl es in Schweden hergestellt wird“, so Chris Divis. „Sideloader“ nennt sich dieses in Europa wenig, in Australien dafür umso intensiver genutzte „Ding“ zum Auf- und Abladen von Containern. Nebenbei hat es Divis’ Unternehmen seinen Namen gegeben: Sydney Sideloaders.

Der erste Namensteil spricht auch in Europa für sich. Der Transportbetrieb sitzt in Australiens Metropole Nummer eins – am größten Containerhafen „Down Under“: Port Botany. Dessen Lastkräne könnte man vom Areal der Firma aus locker sehen, stünde man dort nicht zwischen Türmen aus Containern. Eingeschränkt ist auch die Sicht auf den Reach-Stacker, der unentwegt zwischen den Türmen rangiert: weil er beim Umschlagen der Boxen so viel Staub aufwirbelt. „Das hier war mal Asphalt“, sagt Divis und deutet hinunter zum Boden. „Aber der Reach-Stacker hat ihn mit der Zeit zermahlen.“

Keine Frage, das knapp 30-köpfige Team der Sydney Sideloaders hat jede Menge Arbeit! Und die hat zu einem beträchtlichen Teil mit den genormten Stahlboxen zu tun. „Unser Gelände ist eigentlich längst zu klein, aber die Lage bei Port Botany ist nicht mit Gold aufzuwiegen“, erklärt der 51-Jährige. Denn vorwiegend dort landen die Container an, die seine Leute dann befördern. Rund 12 000 Stück waren es im vergangenen Jahr insgesamt. „Damit zählen wir in Sydney zu den mittleren bis größeren Container-Transporteuren, im Sideloader-Segment sind wir die Nummer eins.“

Australiens Transportmarkt ist geprägt von Importen. Deshalb beginnen die meisten Touren in einem von

Sydneys Häfen – wo die Sideloaders beladen werden wie alle anderen Trailer auch. Ihr großer Vorzug zeigt sich beim Empfänger: „Unsere Fahrer können die Container direkt liefern und selbstständig abstellen“, erklärt Divis. „Dafür brauchen sie kein weiteres Equipment und auch niemandes Hilfe.“ Ist der Container geleert, gibt der Empfänger kurz Bescheid. Dann holt ein Fahrer die Box ab, bringt sie zu einem Containerdepot im Hafen – und das Spiel kann von Neuem beginnen.

### LIEFERUNG ZU JEDER TAGES- UND NACHTZEIT

Dieses Extra an Flexibilität weiß man zum Beispiel in der Baubranche zu schätzen, die sich auf diese Weise zu jeder Tages- und Nachtzeit Material auf Baustellen liefern lassen kann. „Wir transportieren aber von Kleidung über Autoteile und Medizintechnik bis zu Nahrungsmitteln im Grunde alles, was ins Land kommt. Außerdem übernehmen wir Zolldienstleistungen“, sagt der Unternehmer. Seine Auftraggeber sind häufig Broker, aber auch Importeure und Retailer.

Die meisten Lieferungen führen zu Abnehmern im Großraum der Fünf-Millionen-Einwohner-Stadt Sydney. Oftmals geht es dabei über die weltberühmte Harbour Bridge und vorbei am nicht minder ikonischen Opera House. Und sowohl Chris Divis als auch seine Fahrer bewahren sich ein Auge für die Attraktionen ihrer Stadt: „Ich habe schon viel von der Welt gesehen, aber Sydney ist einfach unvergleichlich! Und wir achten darauf, dass die Fahrer immer wieder attraktive Touren durch die Stadt bekommen.“

Gegründet hat Divis das Unternehmen 2005 mit seinem Bruder Tony, und nach wie vor bilden die beiden das Führungsduo. Während Tony zuvor Banker war, ist Chris seit drei Jahrzehnten in der Transportbranche zu Hause – zunächst als Trucker, dann als Manager in einem Fuhrunternehmen. Zum Zeitpunkt der Gründung hätten nur wenige Unternehmen Sideloader-Transporte angeboten, erzählt er. „Wir haben darin eine Gelegen- ▶

# 35

### Kilometer

legen die Sydney Sideloaders bei ihren Metropolen-Touren im Schnitt zurück





”

*„Sydney ist unvergleichlich! Wir achten darauf, dass unsere Fahrer immer wieder attraktive Touren durch die Stadt bekommen“*

Chris Divis, Director von Sydney Sideloaders,  
übers Trucking in einer ganz besonderen Metropole





### **Stetes Wachstum**

Bestand die Sydney-Sideloaders-Flotte ursprünglich aus vier Trucks, sind es heute um die 20 – und mancher von ihnen passiert gelegentlich den berühmten Bondi Beach



**Importe dominieren**

Chris Divis und sein Team haben vorwiegend mit Ware zu tun, die aus Asien nach Sydney verschifft wird. In Australien selbst wird vergleichsweise wenig produziert



heit gesehen, haben sie ergriffen und erleben seither konstantes Wachstum.“ Angefangen haben die beiden mit vier Trucks, und mit den derzeit rund 20 soll das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht sein.

Dabei spielt den Brüdern auch in die Karten, dass in Australien die Kaufkraft hoch ist und die Bevölkerung anhaltend wächst. Damit wird der Bedarf an Importen per Seefracht automatisch immer größer. „Die Produktion hier im Land ist demgegenüber vernachlässigbar“, erklärt Divis. Der Großteil der Importe kommt aus Asien, und dort überwiegend aus China.

Transportiert wird die Ware fast ausschließlich mit dem Actros. Vor rund drei Jahren haben Chris und Tony Divis damit begonnen, ihre zum damaligen Zeitpunkt „gemischte“ Flotte in einen reinen Mercedes-Fuhrpark zu verwandeln. „Dazu bewogen hat uns das Finanzierungs-Programm ‚Agility‘, das Mercedes-Benz hier in Australien aufgelegt hat und das uns zum Beispiel Sicherheit mit Blick auf die Aufwendungen für Service und Reparaturen verschafft.“

Dann hätten aber auch die Fahrzeuge selbst durch ihre Performance überzeugt, sagt Chris Divis. „Als wir 2017 unseren ersten Actros 2653 bekommen haben, war klar: Der spielt in einer eigenen Liga!“ Inzwischen zählt noch ein weiteres Exemplar zur Flotte. „Die Fahrer werden nach wie vor regelmäßig von Kollegen aus anderen Unternehmen angesprochen, die sich den Truck näher anschauen wollen.“

Neben den Einsätzen in und um Sydney steuern die Fahrer gelegentlich auch weiter entfernte Empfänger an. Und bei etwa 20 Prozent aller Touren kommt anderes Equipment als Sideloader zum Einsatz. So steht während des Treffens mit Chris Divis ein Sattelzug mit Low-bed-Trailer, auf dem Kisten mit Generator-Teilen verzurrt sind, abfahrbereit im kleinen Lagerhaus auf dem Firmenareal. „Warehousing-Dienstleistungen sind ein Add-on für unsere Kunden. Wir dürfen zum Beispiel als eines von nur wenigen Transportunternehmen hier im Hafengebiet auch Gefahrgut umschlagen.“

Ganz gleich, ob sie mit Spezial- oder einem anderen Trailer befördert werden: Viele Lieferungen seien nicht im engeren Sinne zeitkritisch, erzählt Chris Divis – um sofort mit einem Schmunzeln hinzuzufügen, dass alle im Team trotzdem darauf bedacht seien, die Ware so schnell wie irgend möglich zuzustellen. „Und genau deshalb erwartet man das mittlerweile auch von uns.“ Eine selbst geschaffene Erwartungshaltung, der die Sydney Sideloaders offenbar entsprechen: „Mit vielen unserer Kunden arbeiten wird seit Jahren bestens zusammen!“ ■

 **TECH.**
**ACTROS 2653 MIT SIDELOADER-TRAILER**
**■ Funktion**

Branchenlösung für den Transport von Seefrachtcontainern aus den Häfen von Sydney zu Kunden vorwiegend im Großraum der Metropole.

**■ Ausstattung**

Auflieger mit Sideloader-Aufbau zum Auf- und Absetzen von 20- und 40-Fuß-Containern; Actros Sattelzugmaschine mit Euro VI.

**■ Effekt**

Selbstständiges Absetzen der Container durch den Fahrer; weiteres Equipment ist nicht nötig, der Kunde kann die Container nach Belieben leeren und dann abholen lassen; der Actros erlaubt zuverlässige und klimaschonende Belieferung.

[www.sydneyssideloader.com.au](http://www.sydneyssideloader.com.au)





# VOR 40 JAHREN

**Cover „Transport“ 3/1978**  
Kampf mit den Elementen



## Luft

Das Luftleitblech wusste im Windkanal auf ganzer Linie zu überzeugen



## Feuer

„Wüstensöhne der Neuzeit“ in Nordnigeria



## Wasser (gefroren)

Die Ski-Weltmeisterschaften standen unter einem guten Stern



## Erde

Mit dem Transporter 307 D auf die Baustelle

## SCHLAGLICHTER

Feuer, Erde, Luft und Wasser – wenn es sein musste, konnte das „Transport“-Magazin sich durchaus von seiner elementaren Seite zeigen. Vor 40 Jahren etwa, als sich auf den Seiten der Ausgabe 3/1978 alles um die vier Elemente drehte.

Luft war beispielsweise für einen wegweisenden Fahrzeughersteller wie Mercedes-Benz durchaus von Interesse. Ein Schlüssel für die Senkung des Kraftstoffverbrauchs war die Verringerung des Luftwiderstandes. Deshalb galt das Luftleitblech auf dem Fahrerhaus, das den Luftstrom passgenau um den transportierten Container herumführte, vor 40 Jahren als eine der größten Errungenschaften.

Wasser kam, da die alpinen Winter noch kalt und schneereich waren, in dieser „Transport“-Ausgabe vor allem in gefrorenem Aggregatzustand daher: Mit nichtsdestoweniger heißem Herzen dankten die Ausrichter der Ski-Weltmeisterschaften in Garmisch-Partenkirchen Mercedes-Benz für die umfangreiche Flotte, die das Unternehmen mit dem Stern für die Logistik der Wettkämpfe zur Verfügung gestellt hatte. Vom Transporter über den Unimog bis hin zum Feuerwehrfahrzeug war alles im Einsatz, was für einen reibungslosen Ablauf der Weltmeisterschaften sorgte.

Heißer als ihre Freude war nur die sengende Wüstenglut Nordnigerias, durch die sich die „Wüstensöhne der Neuzeit“ mit ihrer stählernen Karawane zum Ziel kämpften. „Zugegeben, James Bond, oder wie die anderen zelluloidgerechten Filmhelden heißen mögen, sieht eleganter aus. Doch gerade diese Männer gehören zu jenen unbekanntesten Helden, die auf Schaulusteffekte kaum Wert legen und täglich eine knochenharte Arbeit verrichten“, geriet der „Transport“-Reporter ins Schwärmen.

Von kühler Erde durchdrungen war dagegen die Vorstellung der Transporter 307 D mit Doppelkabine, mit denen die Bauunternehmung Gustav Epple aus Stuttgart ihre Mitarbeiter auf die Baustelle chauffierte.