

# Erhöhte Aufmerksamkeit

**Test** Ein 25 Meter langer Lkw-Zug auf deutschen Straßen war bisher undenkbar. **Transport** ist so einen GigaLiner gefahren und zeigt auf, wo es hakt: Rangierbarkeit, Platzbedarf und Geschwindigkeit

Die Sondergenehmigung für die GigaLiner-Testfahrt zitterte sich erst am Nachmittag vom zweitägigen Test aus dem Fax. Für die Fahrten wurden Bundesstraßen und Autobahnen in der Eifel ausgesucht. Den behördlich auf 46 Tonnen begrenzten und voll beladenen 150 Kubikmeter-GigaLiner zieht ein Scania R 420 mit Euro IV-Motor. Das liegt zwar etwas unterhalb der 10-PS-Tonne-Daunenregel, wird auf der anspruchsvollen Strecke aber

matten ruhiggestellt. Den Anhänger koppelt ein einfacher Haltebock, der mit schweren Muttern fest in angeschweißten Backen am Sattelrahmen sitzt. Als einzige Zusatzrichtung kann der hintere Unterfahrerschutz am Sattel manuell eingeschwenkt werden. Die Sicherung ist einfach zu bedienen.

Erste Eindrücke beim morgentlichen Rangieren auf dem noch leeren Hof des Truckports: Der 2. Gang reicht als Anfah-

Kombination – unter dem Königszapfen und im Kupplungsmaul – entsprechen eigentlich der Deichsel eines Gliederzugs, und genauso verhält sich der GigaLiner, wenn auch träge, weil die „Deichsel“ länger ist.

Auch nach den ersten Proberunden bleibt der Fahrer vorsichtig. Die extrabreiten Spiegel im Scania helfen nicht, das klein aussehende Ende des Zuges, über 24 Meter hinter dem Fahrer, zu sehen und Restabstände nach hinten richtig einzuschätzen. Eine Rückfahrkamera ist bei diesem R 420 nicht eingebaut.

## Zäher als üblich

Auf der ebenen Bundesstraße merken wir, dass die 46 Tonnen und 7 Achsen des Gespanns dem 420 PS-Turbocompoundmotor alles abverlangen. Der Zug kommt zäher als sonst auf Tempo. Dank des „Überlänge“-Schilds am Heck sichern uns relativ verständnisvolle Kollegen nach hinten ab. Der Wechsel von der gut ausgebaute Bundesstraße auf die Autobahn ist anschließend einfacher als gedacht. Die vierzehn Radbremsen verzögern die 6,5 Tonnen pro Achse normal. Die für

übliche Sattelaufleger gebaute Folge von Kurve und Abfahrt fordert nur etwas mehr Aufmerksamkeit gegenüber dem eng laufenden Anhänger.



Der 420 PS starke Scania-Motor war aufgrund des erhöhten Rollwiderstands überlastet

Auf der folgenden ansteigenden Autobahnstrecke bremsen Masse und Achsen den GigaLiner wieder deutlich stärker als in einem normalen Zug, ebenso auf den langen Gefällen des Autobahnleitstücks und den steileren der Bundesstraße. Wo dieselbe Zugmaschine mit einem Standardsattel und 40 Tonnen drei Wochen vorher noch rund berg ab rollte und dabei auf der Masse beschleunigte, verzögern die zusätzlichen Achsen nun teilweise aufgrund des Rollwiderstands die 46 Tonnen-Kombination. Berg ab Gasgeben zum Tempohalten ist ein sehr ungewohntes Gefühl. Wenn der Zug aber erst einmal rollt, kommt allerdings die höhere Masse zum Tragen.

## Erstaunlich einfach

Die Folge des höheren Rollwiderstands ist klar. In der Verbrauchsbilanz liegt der 46 Tonnen-GigaLiner mit der R 420-Zugmaschine etliche Prozent schlechter als ein 40 Tonnen-Zug, umgerechnet auf das mög-

**Einfach zu realisieren:** Der Megatrailer-Heckrahmen hat einen eingeschraubten Bock für die Maulkupplung und einen hochklappbaren Unterfahrerschutz

liche Volumen, relativiert sich das Ergebnis allerdings zu Gunsten des Grand Liners.

Das Handling der großen Kombination war auf den für normale Sattelaufleger geeigneten Routen der zweitägigen Tour trotz der speziellen Fahreigenschaften und Maße des GigaLiner erstaunlich einfach. Auf der Autobahn und der Landstraße lief der lange Zug stabil und ruhig. Das Bewältigen einer Autobahnbaustelle mit doppeltem und kurzem Spurversatz nach rechts war normal, was die Spurversätze angeht. Beim rechtwinkligen Abbiegen

Einige Konsequenzen sind offensichtlich: Ruhig und vorausschauend fahren ist noch mehr, als sonst die einzige Möglichkeit, die Kombination im normalen Straßenverkehr zu fahren. Die Gewichtsgrenze von zehn PS pro Tonne ist eine Grundanforderung, was große Lkw-Züge angeht; eine Giga-Daunenregel könnte 80 PS pro Achse lauten. Rückfahrkameras und tote Winkel-Spiegel sind weitere Wünsche aus der zweitägigen Erfahrung. Ebenso wünschenswert sind eine gründliche Einweisung und Übung vor dem ersten Handling im Ver-

**Knappe Aussichten:** Das Ende des Zuges ist nicht immer so gut wie hier zu sehen



die Grenzpunkte des Motors für das Lkw-Konzept aufzeigen.

Der GigaLiner von Krone mit seinen vier Metern Stirnhöhe besteht aus einem Standard-Megasattel und einem hoch aufgebauten Zentralachs-Anhänger mit starrer Doppelchassisagregat. Die 26 Tonnen Ballast in Form von Zementblöcken sind in die serienmäßigen Lochprofile am Rahmen gezurt und auf Slip-

gang und der Rückwärtsgang ist eng genug übersezt für langsames Rollen fast ohne Gaspedal. Für den ersten Fahrer gilt das nicht. Die einfache Aufgabe des einfachen geraden Zurücksetzens beantwortet der Anhänger hinter dem Sattel nach der dritten vorsichtigen Korrektur mit nachhaltigen Auslaufen zur Seite. Der begleitende Ingenieur macht klar, warum: Die zwei Drehpunkte der



## Messwerte des 46 Tonnen-GigaLiner

	Autobahn*		Bundesstraße	
	l/100 km	km/h	l/100 km	km/h
GigaLiner / R 420, 46 t	44,03	70,07	59,95	55,6
R 420 EuV, 40 t	35,6	83,64	46,65	62,4
Unterschied 40 l/46 t (40 t=100%)	+19,1%	-19,3%	+28,51%	-12,23%

Bemerkungen: \* mit Tempomatinsatz; wo möglich; sonnig, 18°-26° (40 t: 14-20°; teils Schauer); kaum Wind; Klimaanlage in Betrieb.

lief der 46-Tonner sehr langsam aber flüssig zwischen den Pylonen.

Dabei brauchten die Spiegel erhöhte Aufmerksamkeit, damit der auslaufende Anhänger nichts ankratze. Dasselbe gilt für das Abbiegen. Auf Autobahnen ist mehr Vorplanung aufgrund der Länge des Zuges nötig, in Kurven und Kreiseln kommen die mehr Raum erfordernden Kurvenlauf-eigenschaften der Sattel-Anhänger-Kombination zum Tragen. Teilweise braucht der GigaLiner etwas mehr als den üblichen Platz, um vorsichtig durch Kurven und T-Kreuzungen zu ziehen.

mehr Raum auf dem Parkplatz für das weiträumigere Rangieren und die Beschränkung auf weit gebaute und von kleinen Verkehrsteilnehmern freie Routen. Das Überholen eines Radspottlers bergauf auf einer Bundesstraße war für beide Fahrer eine kitschige Sache.

Und zu guter Letzt: Zumindest die 25,25 Meter lange Sattel-Anhänger-Kombination passt bei vorsichtigem Handling durch alle Kurven, die jetzt übliche Sattelaufleger auch bewältigen. Nur wenige enge Straßen sollte man vermeiden.

Michael Hoefstpi

## „4,1 Meter Fahrzeughöhe wäre am schnellsten umsetzbar“.

Theo Schuon, Geschäftsführer Alfred Schuon GmbH



Speditheer Theo Schuon, Geschäftsführer der Alfred Schuon GmbH, disponiert täglich rund 145 eigene und rund 40 Subunternehmer-Fahrzeuge für den nationalen und internationalen Verkehr. Er schätzt das Potenzial des GigaLiner wie folgt ein: „Ein um 50 Prozent höheres Ladevolumen gegenüber einem Megatrailerfahrzeug bei Einsatz des neuen GigaLiner könnte unseren Kunden und uns interessante wirtschaftliche Vorteile bieten.“

Nicht zu vergessen sind die ökologischen Vorteile für unsere Umwelt und die Entlastung des Straßennetzes durch eine Reduktion der eingesetzten Fahrzeuge. Die durchgeführten Messungen machen aber deutlich, dass es insbesondere in Engstellen wie Kreisverkehren zu Problemen bei der Durchfahrt kommen kann. Wir sehen deshalb die nahe Zukunft des GigaLiner im Einsatz von Kunden mit regelmäßigen Verkehren über lange Strecken mit

einem hohen Autobahnkilometeranteil.

Die im Zusammenhang mit der von Krone und Kögel losgetretenen Größenoffensive von Schmitz geforderte Anpassung der maximal zu lössigen Fahrzeughöhe auf 4,1 Meter sollte bei all dem Eifer um längere Fahrzeugkombinationen allerdings nicht in Vergessenheit geraten. Dies wäre sicherlich eine Maßnahme, die von allen derzeit diskutierten nach unserer Einschätzung am schnellsten umsetzbar wäre und vielen Transportunternehmern aus der bekannten Grauzone helfen würde.“

**EuroCARGO 2006**

16. Internationale Fachmesse für Gütertransport, Logistik und Telematik

30. Mai - 1. Juni 2006  
Messe Köln

Tel. +49 (0)89/323 91-253 · www.eurocargo-messe.de



Mit Sondershow „Logistics Security“

Jetzt anmelden und 15% Frühbucher-rabatt\* sichern!

\* gültig bis 31.07.2005