



Eurocombi (Teil 8)

... und weiter geht's

Vom BGL präferierte
Eurocombi-Ausführung:
6x2-LKW mit Dolly
und Dreiachs-
Sattelanhänger

Der BGL hat ein Positionspapier zur Richtlinie 96/53 EG (Maße und Gewichte) veröffentlicht. Es handelt vom Eurocombi, auch als European Modular System bekannt, und ist in vielen Punkten bemerkenswert.

Noch in seinem Jahresbericht 2006 (S. 115) schrieb der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL e. V.) in Bezug auf die Eurocombi-Diskussion: „Der BGL beobachtet die gesamte Diskussion mit großer Skepsis und erhält auf viele offene Fragen keine schlüssigen Antworten.“ Er muss also inzwischen diese Antworten bekommen haben, wobei der Verband nicht erklärt, wer alles geantwortet hat.

Der BGL empfiehlt, zukünftige Zug- und Ladelängen in der EU den weltweit vorhandenen Ladungsträger-Maßen anzupassen, und zwar bis zum 48-ft-Container (14.630 mm) und zum 2x7,45-m-Wechselaufbau. Für den Sattelanhänger wäre das Grundmaß also 14.900 mm. Dieser Vorschlag ist schon mal etwas. Für

Praktiker stellt sich natürlich die Frage, ob die Experten das Pritschen von zwei 745-Brücken auf einem Sattelchassis schon mal gemacht haben (der Berichterstatter hat das in Werlte, mit einem Prototyp von Krone irgendwann 2002), aber: Wir sind hier ja noch bei der Theorie. Als Zuglänge empfiehlt der Verband 26,5 m, was summa summarum der 25,25-m-Zug „Eurocombi“ plus 1,3 m für den längeren Sattelanhänger darstellt.

In Sachen Gesamtgewicht empfiehlt der BGL den sechsachsigen Zug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 46 t. Begründung: Zur Erfüllung der 25-Prozent-Antriebsachslast-Regel ist nun mal bei 4x11,5 t rechnerisch nichts mehr möglich. Und dieses Gewicht soll auch für dreiteilige Euro-EMS-Züge gelten. Davon

will der BGL aber nur eine Zugkombination: den 6x2-LKW mit Dolly und Dreiachs-Sattelanhänger. Die anderen Spielarten – Sattel plus Tandem, LKW plus zweimal Tandem und Sattel-Sattel (B-Double) – möchte der BGL nicht. Dafür den 40-t-Solo-LKW mit fünf Achsen.

Interessant ist noch der Vorschlag unter Punkt 7 „Fahrerhausabmessungen“. Der BGL möchte „zusätzliche Längen bei Fahrerhausabmessungen“ zulassen.

Einsichten. Regelmäßigen Lesern des KFZ-Anzeiger, die mehr als zwei Jahre Abonnenten sind, werden zwei Punkte des BGL-Positionspapiers bekannt vorkommen. In der Berichtsserie „Eurocombi“ aus der Reihe „Trailer-Test Special“

DAS ORIGINAL

DER EUROPÄISCHE EINKAUFSFÜHRER | 2008
www.trailer-journal.com

Stünings Medien 8.-Euro
trailer journal

Der europäische Einkaufsführer und Kaufberater **Trailer-Journal**, speziell für den Trailermarkt. Auf 226 Seiten komplette Informationen rund um den Trailer, mit umfangreichem Serviceteil, Adressenverzeichnis europäischer Lieferanten, regionaler Fahrzeugbau, Gebrauchtwagen-Handel etc.

Heft-Bestellung über Telefon, Fax oder E-Mail bzw. Internet.

Stünings Medien GmbH
Vertriebsabteilung
Telefon 0 21 51/51 00-165
Fax 0 21 51/51 00-105
trailer-journal@stuenings.de
www.trailer-journal.com



TIPPS
FÜR IHREN
TRAILER-EINKAUF

**PRODUKTE
PROGRAMME
TRENDS**



ANHÄNGER | AUFLIEGER | AUFBAUTEN | ZUBEHÖR | TELEMATIK | LADUNGSSICHERUNG



Großer Serviceteil: internationale Hersteller + regionaler Fahrzeugbau

trailer journal

DER EUROPÄISCHE EINKAUFSFÜHRER
FÜR ANHÄNGER, AUFLIEGER, AUFBAUTEN
UND ZUBEHÖR.

ALLE DATEN AUCH ONLINE
www.trailer-journal.com

Neuausgabe Trailer-Journal 2010 erscheint im November 2009



Nicht gewünschte Alternative: Auflieger mit Zentralachsanhänger



Bindeglied zwischen LKW und Auflieger: Dolly

war vor zwei Jahren unter dem Begriff „Behältervernunft“ zu lesen, dass man nicht ohne Not bestimmte Modul-Längen ausschließen sollte und dass 25,25 m als Gesamtlänge nicht begründbar sind.

Wenn der BGL 3x745 mit 26,5 m fahren will, warum soll man nicht 3x782 fahren dürfen mit rund 800 mm mehr, also 27,3 m? Und warum dürfen nicht 2x782 mit Drehschemelanhänger mit 19,50 m möglich sein? Vorgeschlagen wurde das im KFZ-Anzeiger Nr. 14/2007 S. 30. Und das mit den Reserven für die Kabinenlänge, um besseren Kollisionspartnerschutz einzurichten, hatten wir auch schon (Nr. 18/2007 S. 38).

Haben die BGL-Positionspapier-Hersteller den KFZ-Anzeiger gelesen? Vermutlich nicht. Sonst hätte der Verband seine Argumentationslinien anders gezogen. Der erste Punkt ist: die 25-Prozent-Regel für die Antriebsachse(n). Die Erfüllung sollte man den Fuhrparkbetreibern überlassen. Es muss ja nicht unbedingt ein 6x4-Zugfahrzeug mit zwei zwillingsbereiften Antriebsachsen sein. Vielleicht reicht auch die Technik, die wir seit 42 Jahren vom Henschel F 221 S2A kennen, mit der gelenkten und angetriebenen mittleren Achse? Oder das, was MAN anbietet, den Hydrodrive, der könnte diese Achse auch antreiben.

Denn die volle Traktion braucht man längst nicht immer, was ja die Schweden arbeitstäglich beweisen, indem sie 60 t mit einer 11,5-t-Antriebsachse ziehen. Die Regel ist übrigens nirgends en detail begründet, und die Staaten, die oberhalb

46 t Gesamtgewicht fahren, missachten sie sowieso. Damit ist die 25-Prozent-Regelbefolgung des BGL zur Vermeidung des 6x4-Antriebs aber hinfällig.

Zudem ist die 6. Achse am Anhängerzug des BGL zu hinterfragen: Wir haben in der Bundesrepublik als Kernland des BDF-Wechselbrückenzeuges derzeit die Situation, dass bei 40 t Zuggewicht der 26-t-Dreiachs-Zugwagen und der 18-t-Anhänger (technisch gesehen) sowohl für 44 t im Kombiverkehr tauglich als auch „durchtauschbar“ sind. Das heißt, die

Neues zum Thema Euro-combi: von geschwindigkeitsabhängig gesteuerten Lenksystemen bis zur Reihenschaltung beim EBS.

Brücken können sowohl auf der Zugmaschine als auch auf dem Anhänger gefahren werden. Platzieren wir eine Achse mehr unter den Anhänger – wie der BGL das macht –, haben wir das alte Problem wie mit den 4x2-LKW mit Wechselrahmen und dem Zweiachs-Anhänger: Wir können nicht „durchziehen“, weil die Nutzlast der Zugmaschine nicht reicht. Mit einem 8x2 als Zugfahrzeug und einem Dreiachser-Anhänger (so, wie die Niederländer oft 2x20-ft-Container fahren), wäre das alles kein Problem.

Dann müsste der BGL aber von seinen 46 t Zuggewicht Abschied nehmen. Das nährt den Verdacht, dass der BGL nach

seiner Ansicht „politisch vertretbare“ Achslast- und Gesamtgewichts-Konfigurationen den technisch sinnvollen vorzieht, damit beim Gesamtgewicht nicht „60“ steht sondern „46“, weil das – sage ich jetzt mal boshaft – beim ADAC besser ankommt.

Höhe und Breite. Und noch ein Vorschlag ist kritisch: Der BGL möchte auch 48-ft-Container fahren. Nichts dagegen zu sagen. Nur: Das sind alles 2.590-mm-Boxen in der Breite. Er hätte also das 2.550-mm-Limit für normale (außer Kühl-) Aufbauten zur Disposition stellen müssen. Dagegen wird gefordert, die 4-m-Höhenbegrenzung wegen der 3-m-Innenhöhe von Megatrailern aufzuheben. Wie viel es denn genau sein soll, verrät der Verband uns nicht in seinem Positionspapier.

Zu bemängeln ist auch die Tatsache, dass der BGL den B-Double als Form des Eurocombi ablehnt (wie ein B-Double in Australien funktioniert, zeigt anschaulich das Video auf You Tube „What is a B-Double“). Zu bemängeln deshalb, weil der B-Double das Fahrzeugkonzept ist, bei dem die Zugmaschine mit beiden Modulen separat fahren und rangieren kann und das in Untersuchungen bezüglich Fahrstabilität den LKW mit Dolly und Anhänger schlägt. Das kann der BGL in diversen Prüfberichten von John Aurell von Volvo Trucks gern mal nachlesen.

Aussichten. Es scheint so, dass die Tatsache, dass jetzt der neue EU-Ratspräsident ein Schwede ist und dass die Kommission

für Verkehr über EMS-Befürworter aus den Niederlanden und Belgien verfügt, den BGL veranlasst hat, zum Thema noch etwas zu sagen. Unter Berücksichtigung der bekannten BAST-Studie und ihrem „Coming out“ mit 48 Prozent maroden Autobahnbrücken im Lande wegen unterliegender Erhaltungsinvestitionen, ist der 46-t-Vorschlag mit der 6. Achse aber nichts weiter als eine Verbeugung vor der „Allianz pro Schiene“ und ihrem Oberprotagonisten, der vorher die „Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr“ befehligt hat, weshalb wohl auch die BAST es sich verkniffen hat, den 44-t-Kombiverkehrs-Lastzug mit fünf Achsen bezüglich der Straßenerstörung in ihrer Studie durchzurechnen. Der wäre „on top of it“ in Sachen Straßenerstörung gewesen.

Zugegeben: Das sind jetzt viele Unterstellungen auf einmal, aber so langsam verliert man als Betrachter der Szene die Motivation, sich noch mit Publikationen aus Deutschland zu beschäftigen. Das Zeug ist so etwas von dürrtig ...

Etwas muss sich die Redaktion des KFZ-Anzeiger aber auch an die eigene Nase fassen: Eigentlich hatten wir vor, im Herbst die alte Serie „Eurocombi“ weiter zu schreiben, weil es in Sachen Euro-EMS inzwischen neue Erkenntnisse gibt. Zum Beispiel die von Professor Alan McKinnon von der Heriot-Watt-Universität in Edinburgh bezüglich der volkswirtschaftlichen Vorzüge. Oder das Symposium der Universität Leuven in Belgien. Und die neueren Entwicklungen bezüglich geschwindigkeitsabhängig gesteuerter Trailer-Lenkssysteme. Und die Reihenschaltung vom Trailer-EBS. Und die Frage der Lastverteilung von 14,92-m-Aufliegern beim technischen Radstand von 8 m und dessen Ausschermaß.

Dann hätten wir gern noch erfahren, ob und wie der BGL sich „access restrictions“ vorstellt, so wie man sie aus Australien für Roadtrains kennt (Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Strecken). Oder welche Modifikationen er sich für §32d StVZO („BO-Kraft-Kreis“) vorstellen könnte. Und dann wäre noch herauszufinden, ob und wie sich der BGL Untersuchungen zum ISO 14791 zur „rearward amplification“ (Ausschwenken des Anhängers bei Ausweichmanövern) vorstellt und ob diese Erkenntnisse in die Zulas-

sung von Zugkombinationen einfließen sollten.

Ansichten. Zum Schluss könnte man fragen, ob in Deutschland ein Sattelzug vorstellbar wäre in dieser Konzeption:

- Dreiachs-6x2/2-Zugmaschine
- mit Zweiachs-Containerchassis;
- daran direkt gekuppelt ein Dreiachs-Containerchassis;
- daran mit Anhänger-Kupplung gekuppelt ein Zweiachs-Dolly;
- das trägt wiederum ein Zweiachs-Containerchassis,
- in welches wie vorne ein Dreiachs-Containerchassis eingekuppelt ist.

Damit kann man vier 20-ft-Container fahren. Und alle können einzeln an die Rampe mit ein und derselben Zugmaschi-

Anzeige



**Sieht so
Ihr Miet-
Service
aus?**

Besser mieten bei PacLease!



Seit 20 Jahren:

- **schnell**
- **flexibel**
- **zuverlässig**

**Rufen Sie uns an:
Freecall 0800 PACLEASE
(0800 72 25 32 73)**

20 Jahre



PacLease
Truck & Trailer
Rental

ne. Ein Sattel-Anhängerzug mit 15 Achsen, der mit 13 Achsen unter Vollast in den Niederlanden gefahren wird - die zwei übrigen braucht man nur bei separaten Fahrten der 20-ft-Lafetten. Insgesamt gehen da bis zu 100 t auf die Reise ... mit einer Antriebsachse. Den sollte der BGL mal dem ADAC vorstellen, damit die Unterstellung „Monster-Truck“ mal ein richtig abschreckendes Beispiel bekommt.

In der Zwischenzeit verbieten wir das Aufstellen von Windkraft-Stromanlagen, weil deren Flügel auch einen Transport mit 40 m langen Teleskop-Sattel-„Monstern“ erfordern. Der BGL als Vertreter der Transportunternehmer hat das alles schon berücksichtigt und sein Konzept rundgeschliffen - bis zur Unbrauchbarkeit.

FOLKHER BRAUN