

Dicke Brocken sind der Alltag von Überführungsfahrer Thomas Freund. Und dennoch ist der heutige Auftrag auch für den Profi etwas Besonderes. Das Trägerfahrzeug einer mobilen Bohranlage soll er heute vom Münchener Messegelände ins 150 Kilometer entfernte Deggen-dorf lenken.

Montiert ist die 60 Tonnen schwere Anlage auf einem gewalti-

Überführungsfahrer Thomas Freund brachte eine 60 Tonnen schwere Vertikalbohranlage zum Empfänger.

gen, siebenachsigen Fahrgestell des Spezialfahrzeugherstellers Paul. Den Antrieb übernimmt der 500 PS starke OM 502 LA aus dem Actros. 3200 Meter tief kann sich die Vertikalbohranlage TB 1800 des Bohr-

geräteherstellers Satvia mit Sitz in Sachsen-Anhalt in die Tiefe fres-sen, um nach wertvollem Erdgas zu suchen. Insgesamt drei Tage bauten die Techniker die Anlage ab, bis sie den bis zu 38 Meter in die Höhe

ragenden Bohrturm einfahren und das Fahrgestell aus der Anlage heraus manövrieren konnten. Allein der in einem separaten Container untergebrachte Antrieb des Bohrers wiegt 24 Tonnen und muss separat auf einen Tieflader verladen werden. Zwei Deutz-Dieselmotoren mit zusammen 1140 PS liefern genügend Power, um sogar harten sibirischen Erdboden zu durchdringen. Denn genau dort-

Solofahrt auf *18 Rädern*



hin verkauft Satvia den Großteil seiner imposanten Anlagen, von denen das Unternehmen bis zu sieben pro Jahr baut.

PROBLEM: DER GEWALTIGE ÜBERHANG NACH VORNE

Nicht zuletzt deswegen findet sich überall im und am Fahrzeug die Beschriftung der Schalter in kyrillischen Buchstaben. Heute soll es allerdings nur nach Niederbayern

gehen, wo die Bohrstation im Rahmen einer Hausmesse erneut aufgestellt werden soll.

„Die besondere Herausforderung stellt der rund vier Meter lange Überhang nach vorne dar“, erklärt Thomas, während er langsam um das Fahrzeug herumgeht und eine letzte Abfahrtskontrolle durchführt. „Da muss man vor allem in Kurven höllisch aufpassen, dass man nirgendwo aneckt.“



Thomas Freund spezialisierte sich mit seinem Unternehmen auf ungewöhnliche Fahrzeugüberführungen

Auch das Abbiegen gestaltet sich zwangsläufig schwierig, weshalb ein BF-2-Begleitfahrzeug nach vorn absichert und an Kreuzungen den Verkehr bei Bedarf aufhält. „Sonst würden einige PKW-Fahrer ungehemmt unter dem Ausleger durchrasen,“ weiß der Hannoveraner, ▶



Vier Meter steht das Bohrerüst nach vorne über

© J. Burgdorf



Montage der Überführungskennzeichen und penible Abfahrtskontrolle



Schalterbeschriftung auch kyrillisch(o). Ohne BF-3-Begleitung läuft nichts (u.)





Mobile Bohranlagen sind eine kostengünstige Alternative bei der Suche nach Erdgas



Drei Tage dauerte der Abbau der mächtigen Bohranlage



der sich vor zweieinhalb Jahren mit seinem Unternehmen HS-Logistics auf die Überführung übergroßer Fahrzeuge spezialisiert hat.

Auch nach hinten kann er auf Schützenhilfe vertrauen. Ein BF-3-Fahrzeug sichert dort ab, wenn er aus Platzgründen vor dem Abbiegen manchmal sogar die Gegenfahrbahn nutzen muss.

SCHARFE KURVEN WERDEN SCHNELL ZUM PROBLEM

Denn trotz seiner vier gelenkten Achsen – ein Wunder an Wendigkeit ist der Koloss naturgemäß nicht. Regelmäßig muss Thomas daher an scharfen Kurven zurücksetzen, weil der Ausleger vorne bereits in den Büschen hängt, der Scheitelpunkt der Kurve aber noch längst nicht durchschritten ist. In der sibirischen Tundra sind solche enge Nadelöhre halt selten ...

JOBPROFIL LKW-ÜBERFÜHRUNGEN

Arbeitgeber

HD-Logistics e.K.
Lilienthalstr. 13
30179 Hannover
www.hd-logistics.de

Hauptaktivitäten

Internationale Überführung von Nutz- und Sonderfahrzeugen, Trailerüberführungen, BF-2 und BF-3 Begleitungen

Anforderungen

Fahrzeugkenntnisse, Kenntnisse im Bereich Schwertransport, Fremdsprachenkenntnisse, Teamfähigkeit, Flexibilität, Belastbarkeit sowie ein sehr gepflegtes Auftreten

Bezahlung

Gehalt nach Vereinbarung, Spesen, Sozialleistungen

Darüber hinaus bereiten die 60 Tonnen den 500 PS einige Mühe. Schon an kleinen Steigungen geht dem Achtzylinder die Puste aus. So wird der Respekt gebietende „Actros 8050“ auf der Autobahn zum Verkehrshindernis. Vor allem die LKW müssen sich in Geduld üben. Denn durch die Überbreite erlaubt das hinten sichernde BF-3-Fahrzeug auf zweispurigen Autobahnen Lastwagen das Überholen nicht. Und viel mehr als 60 km/h kann Thomas dem geländegängigen Fahrzeug nicht entlocken. Weshalb sich hinten schnell eine lange Schlange ungeduldiger Trucker bildet. Trotz des eher niedrigen Tempos pendelt sich der Verbrauch des Giganten übrigens bei knapp 70 Liter pro 100 Kilometer ein, und das auch nur, wenn die Strecke nicht allzu bergig

ausfällt. „Ansonsten ist das Fahrverhalten aber tadellos, und durch das weit vor die Vorderachse versetzte Fahrerhaus kommt fast schon Omnibusgefühl in der flachen Actros-Kabine auf,“ schwärmt

MINDESTENS 70 LITER VERBRAUCHT DER 8050

Thomas. Ein Umstand, der sich in Zukunft sogar noch verstärken wird. Denn schließlich wird in den nächsten Wochen bei der Firma Paul das Fahrerhaus noch weiter nach vorne versetzt, um Platz für weitere Anbauteile zu schaffen.

Bei der Gelegenheit soll dann gleich auch noch eine Lenkachse montiert werden. So wird der dicke Brocken für Thomas in Zukunft vielleicht ein wenig handlicher zu fahren sein. JB