

# Bern – Göteborg mit 750 PS

**«Bist du spontan?» fragte mich Remo Motta, Manager Marketing & Communication Volvo Trucks Schweiz, am Telefon. „Könntest du für uns ein Fahrzeug von Bern aus verschieben?“ „Na klar! Wohin denn? Nach Dällikon?“ meinte ich voller Begeisterung. „Nein, nach Göteborg!“ Remos Antwort. Waaaas?! Und ob ich wollte! So fuhr ich am Montag nach der Transportausstellung „transport-ch“ mit dem Zug nach Bern, um den Volvo FH16 750 8 x 4 „The Sound Of Swedish Metal“ mit Kipper und Palfinger Kran hinter der Kabine in Empfang zu nehmen.**

Nach einigem Suchen auf dem grossen Platz neben den Messehallen fand ich den glänzenden Showtruck zwischen all den anderen Ausstellungsfahrzeugen. Dann ging es los in Richtung Kreuzlingen. Dort sollten alle Papiere auf dem Verzollungsbüro bereitliegen. Nach einer Mittagspause auf der Raststätte Kempththal fuhr ich gemütlich an die Grenze. Nachdem mich der Schweizer Zöllner durchgewinkt hatte, stand ich an der deutschen Barriere. „Alles okay, Sie können weiterfahren!“ Ja halt, musste ich nun hier nicht noch irgendwo die LSVA begleichen und meine Papiere abholen? Vorsichtshalber parkte ich meinen starken Schweden auf den Lkw-Parkplatz. Sogleich kamen zwei weitere Zöllner zu mir. Sie meinten, ich soll mich da mal auf dem Schweizer Zollbüro schlau machen. Da schickten sie mich weiter zu einem Verzollungsbüro. Dort wurde ich, nachdem ich erklärt hatte, was es mit dem Volvo auf sich hatte, ziemlich unwirsch abgewiesen. Sie wüssten nichts von diesem Lkw. Nach rund zweieinhalb Stunden Wartezeit, in der Remo Motta etliche Mails und Telefonate mit Volvo Trucks in Göteborg und dem Verzollungsbüro hatte, konnte ich die LSVA begleichen und der Weiterfahrt stand nichts mehr im Weg. Ausser der niedrige Dieselstand. Kaum über der Grenze, musste ich den leeren Tank füllen. Knapp Fr. 600.- weg. Ich fuhr weiter Richtung Singen. Baustelle – endloser Kolonnenverkehr. Ich war bereits im ersten Feierabendverkehr angelangt. Eigentlich wollte ich längst bei Stuttgart sein, das Zollamt hatte mir einen Strich durch die Rechnung gemacht. Nach einem Anruf mit einem Kollegen wusste ich noch etwas mehr. Ich hatte vor lauter Papierkrieg vergessen, zu fragen, wo ich die Maut für den Schwerverkehr auf Deutschlands Bundesstrassen bezahlen musste. Auf Raststätten gäbe es Automaten, wo man die Maut bezahlen könne, meinte mein Kollege. So fuhr ich - inzwischen schon an Stuttgart vorbei – auf einen Autohof und fragte nach einem solchen Automaten. Gäbe es hier seit einiger Zeit nicht mehr, aber etwa 20 Kilometer weiter sei eine weitere Raststätte, da müsste einer sein. Also weiter, mit dem schlechten Gewissen im Nacken, schliesslich wollte ich ja keine Bussen auf meiner Überführungsfahrt verursachen.



Inzwischen war es dunkel, es regnete ununterbrochen, die Autohöfe waren bereits überfüllt. Ich fand nach einigem Fragen und Suchen diesen Maut-Automaten. Ich versuchte, alles wahrheitsgetreu einzugeben. Das schwedische Nummernschild gefiel dem grauen Kasten gar nicht, mir dagegen gefiel es nicht, dass ich genau angeben musste, wie lange ich noch fahre und bis wohin. Ein schwieriges Unterfangen, wenn man die Strecke nicht kennt. Mit Hilfe

vom Navigationsapp meines Smartphones gab ich eine ungefähre Ankunftszeit ein. Auch für den nächsten Tag konnte ich die Maut begleichen. Zufrieden, und um 160.- Fr. leichter, machte ich mich auf den Weg Richtung Kassel. Doch so langsam spürte ich die steigende Müdigkeit. Ich war um 04.30 aufgestanden und nun ging es gegen Mitternacht zu. Die Kasseler Berge machten die Fahrt nicht einfacher. Grosse, nasse Schneeflocken klatschten an die Frontscheibe. Trotz schlechter Sicht liessen die vielen Kühlwagenfahrer aller Nationen ihre 40-Töner den Berg hinuntersausen, um Schwung für die nächste Steigung zu holen. In den Steigungen hätte ich die 750 PS spielen lassen und alle wieder überholen können. Aber dazu war ich nun definitiv zu müde. Doch man finde einen Parkplatz an der Autobahn mitten in der Nacht. Bis auf die Ausfahrt waren die Lastwagen geparkt. Beim dritten Versuch hatte ich Glück. Auf einem riesigen, kameraüberwachten Autohof fand ich einen Platz. Allerdings kostete dieser 20.- Euro. Davon konnte ich aber 10.- Euro in ein Frühstück umwandeln. Die Anlage war sehr sauber und das Personal auffallend freundlich. Ich war positiv überrascht.



Trotz allem hatte ich eher schlecht geschlafen, das stetige Motorengeräusch der kommenden und wegfahrenden Lastwagen war ich nicht mehr gewohnt. So nutzte ich die frühen Morgenstunde um endlich ein paar Bilder von dem rundum und innendrin beleuchteten Showtruck zu machen. Die tolle Soundanlage hatte ich natürlich längst entdeckt. Ich fuhr nach verkürzter Ruhezeit morgens um 09.30 auf der A7 weiter nach Hannover. Es dauerte allerdings nicht lange, bis ich zum ersten Mal an diesem Tag im Stau stand. Von drei Spuren auf eine. Das konnte nicht gutgehen. Stau soweit das Auge reicht und noch weiter... Auf der Gegenrichtung aber noch viel schlimmer. Eine Lastwagenkolonne über X-Kilometer. Unglaublich. Und ich regte mich jeweils auf über das Bisschen Stau am Gubrist? Das ist einfach nichts gegen diese gigantischen Staus in Deutschland! Ich sass hinter dem

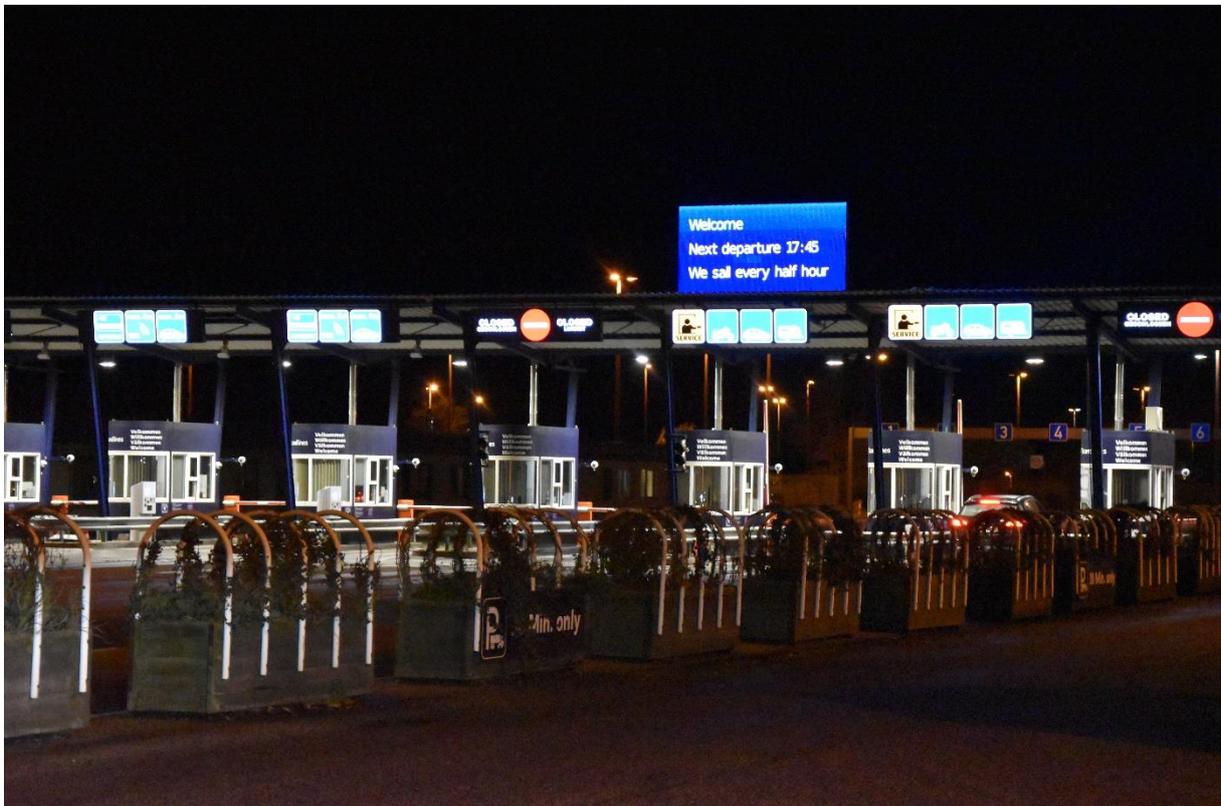
Lenkrad des Volvo FH16, ohne Zeitdruck, ohne Stress. Für mich spielte es keine Rolle, ob ich etwas früher oder später in Göteborg war. Aber all die anderen Fahrer vor, hinter und neben mir? Tagtäglich in solchen Staus stehen? Schrecklich! Ob die Fahrer aus Polen, Bulgarien, Litauen und Lettland überhaupt noch jemals zuhause ankommen?



Irgendwann lief es dann wieder besser und ich konnte die Fahrt genießen. Da sah ich diesen grauen Bus vor mir. BAG stand da in grossen Buchstaben auf der Hecktür. Was war das jetzt schon wieder? Nach ein paar Kilometern – inzwischen war's mir eingefallen: BAG heisst **B**undesamt für **G**üterverkehr – erschien das Leuchtschild „Bitte folgen“ und ich fuhr hinter dem Bus auf den Parkplatz. Mit all meinen Papieren und Ausweisen verzog sich der Beamte in den hinteren Teil des grauen Busses und nach knapp zehn Minuten erschien er wieder und meinte, es sei alles in Ordnung, ich dürfe weiterfahren. Ich diskutierte mit ihm noch kurz über die Kompliziertheit der Maut (ohne dem entsprechenden Gerät im Fahrzeug) und er erklärte mir die Finessen des Ganzen.



Es ging weiter nach Hamburg und Lübeck. Der Verkehr hielt sich in Grenzen, ich konnte die wunderschöne Landschaft Schleswig-Holsteins und einen fantastischen Sonnenuntergang genießen. So erreichte ich ohne weiteren Zwischenfällen Puttgarden. Puttgarden liegt auf der Ostseeinsel Fehmarn und ist die drittgrößte Insel Deutschlands. Von dort fährt die Fähre nach Rødbyhavn (DK). Rund 133.- Fr. kostet die dreiviertelstündige Überfahrt nach Dänemark. Für mich - einmal mehr - ein neues Erlebnis. Kaum wieder festen Boden unter den Rädern, begann die Suche nach einem Übernachtungsplatz. Inzwischen hatte ich mir die App Truckfly auf mein Smartphone geladen. Auf dieser App sind etliche Autohöfe, Lastwagenparkplätze, Tankstellen usw. in ganz Europa ersichtlich. Ich beschloss, es bei Våbensted zu versuchen. Ich parkierte meinen Showtruck bei der Tankstelle unweit der Lkw-Parkplätze. Ein Platz war noch frei. Ich ging an der Lastwagenreihe vorbei. Kein einziger Däne oder Deutscher war hier auf dem Platz. Alles Fahrer aus Bulgarien, Litauen und anderen Ostblockstaaten. Die Beleuchtung war sehr schlecht, das Ganze eher etwas unheimlich. So entschloss ich mich, meinen Truck trotz Parkverbot auf das Areal einer Volvo Truck Vertretung zu stellen.





Auf der Fähre von Puttgarden nach Rödby

Am nächsten Morgen startete ich das Abenteuer Öresundbrücke. Auch hier musste man eine Gebühr bezahlen. Doch bevor ich weiter darüber nachdenken konnte, wo ich diese begleichen musste, fuhr ich bereits von Kopenhagen durch den Drogdöntunnel und dann über die knapp 8 Kilometer lange Brücke. Erst nach der Brücke kam dann die Zahlstelle. Hier erleichterte man mich um 220.- Fr. Nun hatte ich das Zielland erreicht. Von Malmö nach Göteborg konnte ich den Schluss meiner Fahrt in vollen Zügen genießen. Die weite schwedische Landschaft, der gemütliche Verkehr und die tollen Schwedenzüge (Gigaliner) waren Balsam auf meiner „Schwedenverrückten“ Seele. Kurz vor meinem Ziel in Göteborg, liess mich das Navigationssystem im Stich. Zum Glück stamme ich noch aus der navilosen Generation, sodass ich mein Ziel auch ohne Systeme erreichte. Etwas überrascht, dass die schwedisch sprechende Schweizerin schon vor dem Büro stand, empfing man mich freundlich und brachte mich höchstpersönlich zum Hotel mitten in Göteborg. Nach einem kurzen Trip durch die City fiel ich ins Bett, schlief 10 Stunden und träumte von meiner Fahrt mit dem FH 16 750.

Herzlichen Dank an Remo Motta und Volvo Trucks Schweiz für diese schöne Erfahrung. Ein unvergessliches Erlebnis mit einem unglaublich tollen Fahrzeug.



## Das Fahrzeug

### The Sound Of Swedish Metal

- Volvo FH16 750 8x4 Abrollkipper
- Getriebe I-Shift mit Kriechgängen
- Volvo Dynamic Steering mit persönlichen Einstellungen und Fernbedienung
- vorne und hinten luftgedert
- Globetrotterkabine
- Betriebsgewicht 19.280 kg, Gesamtgewicht 70.000 kg
- Hergestellt von AM Hydraultechnik AB mit Palfinger Haken T20 und Palfinger Kran PK27002A



Am Showtruck mit 750 PS gibt es nichts auszusetzen. Ich genoss mit guter Musik die Fahrt. Motorgeräusch in der Kabine ist im Volvo längst Vergangenheit. Die vielen Staufächer samt Kühlschrank bieten Platz genug für die Siebensachen und die Verpflegung des Fahrers für mehrere Tage. Die Standheizung und die bequeme Matratze liessen mich gut schlafen. Auch bei dichtem Verkehr und schlechten Wetterverhältnissen fühlt man sich rundum wohl hinter dem Lenkrad. Dank den unzähligen Sicherheitssystemen und der guten Übersicht rund um das Fahrzeug lässt sich der Volvo FH16 auch unter erschwerten Bedingungen problemlos fahren. Die Rückspiegel begeistern mich immer wieder, die feine Konstruktion nimmt kaum die Sicht neben der A-Säule. Der glänzende Abrollkipper, der stattliche Kran, sowie das spezielle Muster auf der Kabine machen den Volvo FH16 mit seinen 750 PS zum totalen Hingucker. Die etlichen Zusatzlampen rund um das Fahrzeug und sogar im Fahrerhaus lassen jedes Chauffeurherz höherschlagen. Der stärkste Schwede hat mich voll überzeugt und nur ungern habe ich ihn in Göteborg zurückgelassen.



Öresundsbron von Kopenhagen nach Malmö

## ***Der Sound des schwedischen Metals. Eine Hommage an den schwedischen Metal.***

Auf dem Sverige Rock Festival am 5. und 8. Juni 2019, wo Volvo Trucks das zweite Jahr in Folge Hauptsponsor war, präsentierte Volvo einen Truck, der der schwedischen Heavy Metal-Kultur, Sweden Rock und Volvos Erbe huldigt. Eine Hommage, die sichtbar und hörbar war.

Das grafische Design des auf dem Festival erstmals vorgestellten Volvo FH16 750 basiert auf dem Rhythmus und Klang eines D16-Motors.

«Wir haben den Motor aufgezeichnet, wenn er im Leerlauf läuft und wenn er hoch geht. Wir haben auch die Geräusche des Turboladers und des Lufteinlasses produziert, um einige Beispiele zu nennen. Im Computer haben wir dann die Schallwellen in visuelle Grafiken umgewandelt, welche die Grundlage für das Streifenmuster bilden», sagt Nigel Atterbury, Grafikdesigner bei Volvo Trucks.

Die aufgenommenen Motorengeräusche wurden auch verwendet, um ein Musikstück zu erstellen, das während des Festivals in der Fahrerkabine des Lastwagens gespielt wird.

«Unser Sounddesigner Fredrik Folkestad hatte die Idee, und das Ergebnis war eine wirklich starke "Hymne", eine Hommage an FH16 und die schwedische Hardrock-Kultur», fährt Nigel Atterbury fort.

Vor einem Jahr präsentierte Volvo Trucks einen Truck, der zusammen mit Björn Gelotte von der Band «In Flames» entworfen wurde. Der Truck hieß "Swedish Metal". Der diesjährige Festivaltruck trägt den Namen "The Sound of Swedish Metal" - ein Augenzwinkern sowohl an den Vorgänger, das schwere Industrieerbe von Volvo, als auch an den schwedischen Hardrock.

«Es war eine völlig neue Erfahrung, an etwas zu arbeiten, das direkt mit dem Klang zusammenhängt. Das Endergebnis ist absolut stark. Ich hatte während des gesamten Projekts Schmetterlinge im Bauch. Die Resonanz war sehr positiv. Die Leute ziehen die Augenbrauen hoch und mögen, was sie sehen - und hören».

(Quelle Volvo Lastvagnar Sverige, [www.volvotrucks.se](http://www.volvotrucks.se))



THE SOUND OF  
**SWEDISH METAL**

**DHU 56R**

VOLVO L450 FUSION 56R



**Volvo Trucks**





Ankunft in Göteborg

## Die Fahrt und meine Gedanken

- Ich bin entsetzt, wie in den Verzollungsbüros mit den Fahrern umgegangen wird. Diese, oft ohne Deutschkenntnisse, werden wie der letzte Dreck behandelt.
- Die deutschen Autohöfe und Rastplätze sind restlos überfüllt und zwingen den Fahrer, seine Ruhezeit zu überschreiten, wenn er keinen Platz in der gegebenen Restzeit findet.
- Baustellen und Verkehrsüberlastung lassen den Güterverkehr stillstehen, der Leidtragende ist der Fahrer.
- Maut bezahlen ohne das entsprechende Gerät ist sehr kompliziert.
- Die Verkehrsteilnehmer in Skandinavien sind definitiv gelassener als jene in Deutschland und in der Schweiz.
- Apps auf dem Smartphone, z. B. Truckfly von Michelin, sind sehr hilfreich, wenn man als Lkw-Fahrer Übernachtungsmöglichkeiten, Tankstellen, Waschanlagen, Transportunternehmen oder Herstellerniederlassungen sucht.



## Von Bern nach Göteborg

Stecke: 1654 km

Lenkzeit: 22 Std.

Besonderheiten: Fahrt von Kopenhagen (DK) nach Malmö (SE) über die Öresundbrücke. Diese ist die längste Schrägseilbrücke der Welt. Sie ist insgesamt 7845 Meter lang und für den Strassen- und Schienenverkehr gebaut. Nur Fussgänger und Fahrräder dürfen die Brücke nicht benutzen. Der Bau der Øresundsbron (der offizielle Name der Brücke ist eine Mischung aus Dänisch und Schwedisch) kostete eine Milliarde Euro und wurde in 40 Monaten gebaut. Sie wurde am 1. Juli 2000 eröffnet. Täglich rollen rund 17000 Fahrzeuge und 200 Eisenbahnzüge über die Brücke zwischen Dänemark und Schweden.

*Brigels, 06. Januar 2020 Rahel Cathomas*





