



Lkw-Transport im Zeitenwandel

Von der Fahrzeugentwicklung über den
Lkw-Test bis zum Museumserlebnis



Historischer Güterverkehr

Themenspezial
VerkehrsRundschau 15 | 2024



privat

Ohne Herkunft keine Zukunft

GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, in einer hektischen, von zahlreichen Problemen bestimmten Welt tut es manchmal gut, anzuhalten und ein wenig zurückzuschauen. Nicht im Sinne von „früher war alles besser“, denn das war es meistens nicht – höchstens anders. Trotzdem kann der Blick zurück helfen, Lösungen für die Herausforderungen von morgen zu finden. Denn es war alles schon mal da. Es muss nur mal überdacht und modernisiert werden.

Das sieht man auch in diesem Spezial, in dem wir Themen anreißen, die schon vor 30, 40 oder 50 Jahren aktuell waren und bei denen sich kluge Köpfe Gedanken gemacht haben, wie man Dinge – etwa den Verbrauch, die Schadstoffemissionen oder den Fahrkomfort eines Lkw – verbessern kann. Ohne sentimental werden zu wollen, beschleicht einen letztlich das Gefühl, dass manches früher doch besser war. Und wenn es nur der Eindruck ist, dass wir Probleme früher konsequenter angegangen sind und vielleicht auch etwas weniger „gejammert“ und stattdessen angepackt haben. Wobei es die Macher und „Anpacker“ nach wie vor gibt. Aber ich schweife ab ...

Auf jeden Fall hoffe ich, dass Ihnen die Geschichten in diesem Spezial Freude bereiten. Zugegeben reite ich das Ste-

ckenpferd historische Fahrzeug mit Begeisterung, wenn auch nicht in Form von Lkw – dafür ist meine Garage einfach nicht groß genug. Es macht immer wieder Spaß, mit so einer alten Kiste auf Landstraßen dritter Ordnung auf verschlungenen Streckenführungen Land und Leute zu erkunden. Und nein, ich habe kein schlechtes Gewissen ob der emittierten Schadstoffe. Dazu ist die jährliche Fahrleistung dann doch zu unerheblich. Und etwas lange zu nutzen ist aus meiner Sicht noch immer am nachhaltigsten. Aber ich schweife schon wieder ab ...

Wir waren beim Spaß an alter Technik und Traditionspflege. Haben auch Sie einen alten Lkw am Start, vielleicht den, mit dem der Opa das Unternehmen gegründet hat oder zumindest das gleiche Modell? Findet sich in Ihrem Fuhrpark alte Umschlagtechnik, die Sie liebevoll pflegen? Falls ja, lassen Sie es mich wissen. Erst kürzlich haben wir eine Umfrage gemacht und waren erstaunt, wie viele Transport- und Logistikbetriebe noch ein altes Schätzchen hüten. Schicken Sie uns doch Bilder und einen kurzen Text. Wir würden dazu gerne eine kleine Serie anstoßen wollen. Ich freue mich auf Ihr Material. Herzliche Grüße!

gerhard.gruenig@tecvia.com

Kraftverkehr-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 15 | 2024



Fliegl

4 Trans-Euro-Test 1990

Auf Tour mit den Power-Trucks der 500-PS-Klasse

5 Fliegl Fahrzeugbau

35 Jahre Fliegl Trailer: eine Erfolgsgeschichte voller Innovationen im Fahrzeugbau

7 Kögel Trailer

Seit 90 Jahren steht Kögel für innovative Trailer-Lösungen

8 Transport im Wandel

Lkw-Entwicklung von 1939 bis 1965

9 Terberg Spezialfahrzeuge

Experte im Spezialfahrzeugmarkt seit 155 Jahren

11 Schwarz Gruppe

Vom Pferdefuhrbetrieb zur modernen Spedition – eine faszinierende Firmengeschichte im Göppinger Museum



Kögel



Terberg

Impressum:

Verlag: TECVIA GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-0
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-21 84

Projektkoordination: Andrea Volz, Manuela Holsteiner
Layout: Dierk Naumann, Sabine Spanner
Titelfotos: Mercedes-Benz Trucks, VerkehrsRundschau/
G. Grünig, Schwarz Gruppe
Druck: F&W Druck- und Mediacenter GmbH,
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der TECVIA GmbH.

Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Damals der König,



Archiv Verkehrsrundschau

heute nur noch Standard

Vier Lkw der 500-PS-Klasse traten 1990 zum Trans-Euro-Test an – ein Fernverkehrstest von Antwerpen nach Mailand

1990 galten 500 PS als Leistungsspitze. Dazu waren V8-, teilweise sogar V10-Motoren nötig. Inzwischen sind 500 PS fast schon normal. Dafür genügen heutzutage sechs Zylinder und auch Verbrauch und Schadstoffe sind sehr viel niedriger geworden.

NACH HEUTIGEM ERMESSEN würden diese vier Lkw bestenfalls als Brot- und Butter-Lkw durchgehen. Vor rund 35 Jahren galten sie dagegen als das Non-plus-ultra auf den Straßen Europas. Zwischen 470 und 503 PS leisteten MAN F90 19.502 FLS, Mercedes-Benz SK 1748 S, Renault AE 500 Magnum und Scania 143m/470, als sie Ende 1990 beim sogenannten „Trans-Euro-Test“ zum Kräfte-messen antraten. Der Name war durchaus Programm, denn die Teststrecke führte über mehr als 1300 Kilometer vom belgischen Antwerpen ins italienische Mailand. Eine lange, anspruchsvolle Strecke, die selbst den vier Powertrucks vieles abverlangte. Abgesehen von den vier Testteilnehmern spielten damals übrigens auch Volvo und Iveco mit dem 465 PS starken F 16 sowie dem Turbostar mit 480 PS in der Königs-klasse mit, verzichteten bei diesem

Trans-Euro-Test, bei dem die Verkehrs-rundschau als deutsches Magazin dabei war, aber auf eine Teilnahme.

MAN V10 als Power-Triebwerk

Rein von den technischen Daten her war der MAN klar der brachialste Vertreter. Unter der braven F90-Kabine arbeiteten nicht weniger als zehn Zylinder mit unglaublichen 18,3 Litern Hubraum. 2350 Newtonmeter Drehmoment wuchtete der Münchener ab ebenfalls konkurrenzlos frühen 900 Touren auf die Kurbelwelle. Angesichts dieser geballten Kräfte war es bei der Entwicklung nicht einfach gewesen, ein Getriebe zu finden, das dieser Power gewachsen war, wie die mitreisenden MAN-Ingenieure berichteten. Man wurde schließlich bei ZF fündig, doch dazu später mehr ...

Der 1990 brandneue Renault AE 500 Magnum verkörperte das andere Extrem. Mit

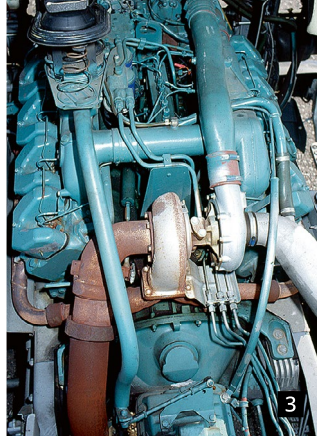
seiner konsequenten Trennung von Kabine und Motor und der weit vorne stehenden Vorderachse stach der Franzose aus der Menge heraus, wirkte gar von einem anderen Stern. Seine Vorzüge offenbarte das Konzept, sobald man den mühseligen – und bis zum Ende der Produktion im Jahre 2013 umstrittenen – Einstieg erklettert hatte. Die Kabine bot vor drei Dekaden riesige Platzverhältnisse und sollte alle anderen Hersteller gehörig unter Druck setzen, endlich mehr für die Fahrer zu tun. Auch unter der Kabine fand sich im Magnum Ungewöhnliches: Für den Antrieb setzten die Franzosen auf Technik aus Amerika. Der aufgeladene V8 mit 16,4 Liter Hubraum lieferte 503 PS und wurde von der US-Tochter Mack zu-geliefert. Dabei kam das Aggregat übrige nicht nur in Lastwagen zum Einsatz, sondern auch in einigen Panzern – wie die Renault-Testfahrer berichteten.



1



2



3



4

1. Mit 470 PS nicht mehr der „King of the Road“
2. Extrem weiter Sitzverstellbereich

3. 14-Liter-V8 und kurze Übersetzung
4. Typisch: fahrerorientierter Arbeitsplatz

Verglichen damit, muteten die V8 in Mercedes-Benz SK und Scania 143m schon fast gewöhnlich an. Kraftbolzen waren sie aber natürlich genauso. Der OM 442 im Daimler brachte es auf 492 PS und 2020 Newtonmeter Drehmoment ab 1000/min. Der damalige Power-Scania stellte den 40 Tonnen Gesamtgewicht 470 Pferdestärken und 1940 Newtonmeter Drehmoment entgegen, war also no-

minell der schwächste Vertreter des Testquartetts. Doch ebenso wie heute war Papier auch schon vor 34 Jahren geduldig, in der Realität hatte der Schwede keine Probleme, mit den Konkurrenten mitzuhalten. Auch deshalb, weil Scania das Testfahrzeug mit einer – für heutige Ohren – aberwitzig kurzen Hinterachsübersetzung ausstattete. Bei Tempo 80 meldete der Drehzahlmesser satte

1500 Touren, die sich an Steigungen aber als vorteilhaft erwiesen, denn der Schwede überwand so manchen Berg im großen Gang, wo in den Konkurrenten das Splitten um einen halben Gang nötig wurde.

In „richtigen“ Steigungen verlor der Scania dann allerdings etwas den Anschluss zu Daimler, MAN und Renault, was darin begründet war, dass der 143m damals nur

Fliegl Trailer: In 35 Jahren vom Newcomer zum grünen Trendsetter

Anzeige



Die Geschichte von Fliegl Trailer beginnt in der turbulenten Zeit nach der Wiedervereinigung Deutschlands. Das landwirtschaftliche Instandsetzungswerk Triptis wurde am 15.07.1991 von der Treuhand übernommen und die Fliegl Fahrzeugbau GmbH gegründet.

Fliegl - 1991 ein Neuling in der Branche - wurde auch erst als ein solcher behandelt, doch schon 1992 gelang der Durchbruch. Mit der Konstruktion des ersten geraden Tiefladeanhängers war die erste Innovation geboren. Dann ging es Schlag auf Schlag: 35 Jahre Fliegl Trailer bedeuten 35 Jahre Innovationen, Effizienz und Nachhaltigkeit im Fahrzeugbau. Heute produziert Fliegl Großserien und individuelle, maßgeschneiderte Transportlösungen in einem der modernsten Trailerwerke Europas und bringt Qualitätsprodukte für den Bau und Speditions- und Güterverkehr auf die Straßen der ganzen Welt.



Fotos: Fliegl



1991



1992



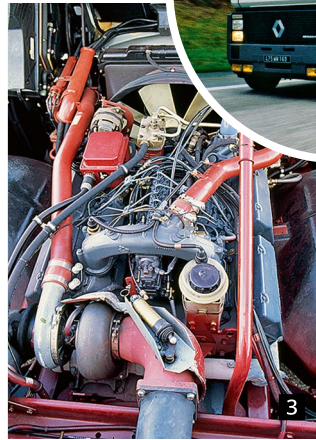
1994



2024



1. Der AE setzte Maßstäbe durch ebenen Boden
2. Umstritten: der „Lokomotiven“-Einstieg



3. Über 500 PS aus einem Panzermotor
4. Eigenwilliger Fahrerarbeitsplatz

über ein Zehngang-Getriebe verfügte. So ließ sich am Berg meist nicht der passende Gang finden, um den Motor „... richtig in der Leistung halten zu können ...“, wie die Tester monierten. Das gelang den Wettbewerbern mit ihren 16, Renault sogar mit 18 Fahrstufen spürbar besser. Im Mercedes-Benz kam dabei mit der elektropneumatischen Schaltheilfe „EPS“ schon serienmäßig ein Vorläufer der heute selbstverständlichen automatisierten Getriebe zum Einsatz, mit der die Tester keinerlei Probleme hatten.

Kurz oder lang?

Am gegenteiligsten zum Scania erwies sich trotzdem die Abstimmung des MAN. Sicher aufgrund des ab 900/min zur Verfügung stehenden maximalen Drehmoments setzte man in München schon damals auf eine lange Übersetzung – auch wenn 1200 Touren bei 80 km/h im F 90 aus heutiger Sicht ebenfalls noch eher kurz anmuten. Auf diese Weise wollte sich MAN einen Verbrauchsvor-

teil auf ebener Strecke verschaffen, denn auch Renault und Mercedes-Benz drehen bei diesem Tempo höher. Kehrseite der Medaille: Kam ein Berg, musste der MAN-Fahrer früher zurückschalten, was etwas zulasten der Souveränität ging, vor allem, weil sich das manuelle ZF-16-S-220-Getriebe im Testfahrzeug als hakelig und schwergängig offenbarte. Dass am Testende in Sachen Tempo trotzdem die beiden Deutschen knapp die Nase vorne hatten, lag übrigens weniger an der Performance bergauf. Vielmehr bot der Mercedes mit seiner Konstantdrossel eine kräftige Motorbremse, die hohe Bergabgeschwindigkeiten gefahrlos erlaubte. Gleiches galt für die Auspuffklappe des MAN. Mehr Lärm als Bremswirkung entwickelten dagegen die Motorbremsen von Renault und Scania. Vor allem Letzterer, mit seinen zehn Gängen, konnte da nur mithalten, indem der Fahrer die Betriebsbremse entsprechend

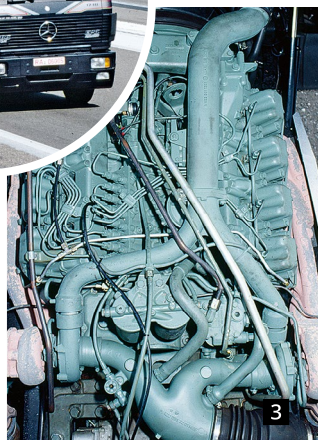
qualte, was die Stopper im vorne damals schon scheinbengebremsten Magnum

spürbar besser verkrafteten als die Trommeln rund um den Scania herum.

Mercedes als Knauserkönig

Besser in Szene setzen konnte sich der Schwede beim Thema Verbrauch. Der Scania ordnete sich knapp hinter dem spritknausernden Mercedes-Benz ein. Der Renault mit seinem Mack-Motor und der V10 im MAN verlangten da gut einen Liter mehr Diesel pro 100 Kilometer. Seinen Ruf als Trinkbruder sollte das Topaggregat der AE-Baureihe übrigens nie wieder ablegen, wobei die Franzosen den Panzermotor ein paar Jahre später schließlich gegen ein Aggregat aus eigener Produktion austauschten.

Die Stunde des Magnum schlug erwartungsgemäß beim Thema Fahrerhaus und Komfort. In Sachen Raumangebot erschloss der Renault mit seinem durchgängig ebenen Kabinenboden eine neue Liga. „Die Bezeichnung Großraumkabine, die alle vier Hersteller propagieren, verdient ohne Frage nur das Renault-Fahrerhaus“, stellte der VR-Tester klar. Vor allem das Fahrerhaus des Mercedes-



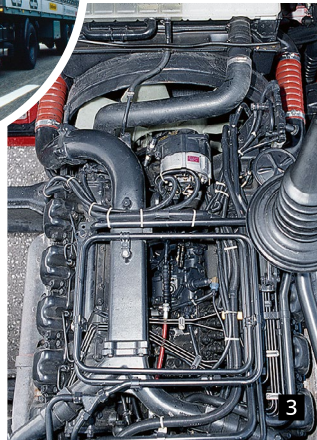
1. Der SK glänzte mit niedrigem Verbrauch
2. Knapper Arbeitsplatz und kein Klappbett

3. V8 in Kombination mit EPS-Getriebe
4. Nachteil im Mercedes: hoher Motortunnel

Benz SK mit seinem hohen Motortunnel wirkte dagegen einfach eng, auch weil die Schwaben das obere Bett aus unerfindlichen Gründen nicht hochklappbar ausführten. Da war es gut, dass man in Wörth am Rhein und auch schon in München bereits baldige Linderung in Form neuer, größerer Hochdächer versprach, die im Fernver-

kehr schnell zum Standard werden sollten. Erstaunlich viel Zeit ließ sich bei diesem Thema übrigens Scania. Obwohl sich die Tester 1990 schon fragten, warum der schwedische Hersteller sein damaliges Topline nicht einfach um einige Zentimeter erhöhte. Bis das kam, sollten noch vier Jahre vergehen und

der erste Versuch war mit dem nachträglich aufgebauten, optisch plump wirkenden „Starline“-Hochdach mit „abenteuerlicher“ Verarbeitung auch nicht von Erfolg gekrönt. Erst 1995 mit dem Modellwechsel auf die 4er-Baureihe schaffte Scania ordentliche Platzverhältnisse in seiner Großraumkabine. So wie es sich für einen Powertruck eben gehört – damals wie heute. *jb*



1. Der legendäre MAN F90 mit „Würfel-Kabine“
2. Den Mittelsitz gab's nur im Test-Lkw

3. V10 mit 500 PS+ und ZF-Getriebe
4. Klar gegliederte Anzeigen und Schalter

Anzeige

Kögel Trailer: 90 Jahre Innovationsgeist

Seit ihrem Gründungsjahr 1934 entwickelte sich die Kögel Trailer GmbH zu einem der führenden Anbieter von Trailer-Lösungen.



1961: Erster in Europa gebauter Kühltrollanhänger in Vollkunststoffbauweise

SEIT 90 JAHREN besteht die Kögel Trailer GmbH in Burtenbach. Das Unternehmen, das anfangs Böden, Bordwände und Unterbauten für Lastwagenpritschen produzierte, entwickelte sich zu einem der führenden Anbieter von Trailer-Lösungen in Europa mit ca. 1.200 Mitarbeitenden in elf Ländern. Innovationsfähigkeit und



2005: Der Kögel Big-MAXX bietet 37 Palettenstellplätze

stetige Weiterentwicklung der Produkte prägen seinen Werdegang. Seit 90 Jahren setzt Kögel Meilensteine in der Entwicklung zeitgemäßer Trailer-Lösungen, darunter der erste Kühltrollanhänger in Vollkunststoffbauweise und der überlange Kögel Big-MAXX. Dieser Innovationsgeist sorgt für stabiles Wachstum.

Angesichts des Klimawandels und der Forderung nach CO₂-Reduktion arbeitet Kögel daran, bis 2030 CO₂-neutral (Scope 2) zu wirtschaften. In Burtenbach wird in Solaranlagen, effiziente Abwasseraufbereitung und die Reduzierung von Abfall und Energieverbrauch investiert.

Durch die Produktion von Leichtbaufahrzeugen trägt Kögel zur umweltverträglicheren Gestaltung des Güterverkehrs bei. Dies bietet den Kunden wirtschaftliche und nachhaltige Vorteile.

Christian Renners, CEO der Kögel Trailer GmbH, erklärt: „Wir bleiben unserem Motto ‚Economy meets Ecology‘ treu. Neue Produktlösungen von Kögel, die Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit kombinieren, werden das Produktportfolio weiterhin prägen.“ www.koegel.com



Transport im Wandel

Kein Hersteller verfügt über eine ähnlich große Sammlung an Oldtimer-Lkw wie Mercedes-Benz Trucks. Fünf Exemplare aus vier Dekaden zeigen, wie sehr sich der Straßentransport veränderte.

DER ANLASS WAR ein ganz besonderer, bei dem diese fünf Oldies zusammenkamen: das sogenannte Fest der Sinne – ein Tribut an Firmengründer Carl Benz vor dem Karlsruher Schloss. Vor dieser schönen historischen Kulisse veranschaulichten die fünf Veteranen aus der über 125-jährigen Lkw-Historie des Unternehmens, dass es vom „Kraftfahrer“ der Frühzeit bis zum Piloten eines modernen Lkw ein weiter Weg war.

Alt, aber voll fahrbereit

Üblicherweise stehen die fünf Oldies im Kundencenter oder aber in der Sammlung in Wörth. Sie repräsentieren die

Baujahre 1939 bis 1965 und sind unisono fahrbereit und zeitgenössisch restauriert. Das älteste Exponat von Mercedes-Benz Trucks Classic ist ein Pritschenwagen vom Typ L 3000 S. Von diesem Typ wurden rund 16.500 Einheiten gebaut. Das „S“ in der Typenbezeichnung steht für Standard, also Heckantrieb. Sein Vorkammer-Dieselmotor der Baureihe OM 65 ist ein Reihenvierzylinder mit 4850 Kubikzentimeter Hubraum. Er leistet 70 PS (51 kW) und ist kombiniert mit einem Fünfgang-Getriebe. Die Kombination reicht aus, um den mit Leiterahmen und Starrachsen konventionell gebauten Dreitonner auf bis zu 70 km/h

zu beschleunigen. Schon damals achteten die Ingenieure von Mercedes-Benz auf einen möglichst geringen Dieserverbrauch: Der lag laut entsprechenden Messungen im L 3000 S bei 18 Litern pro 100 Kilometer – kein schlechter Wert zu der Zeit.

Mehr PS, mehr Nutzlast

1951 schlug die Geburtsstunde des Mercedes-Benz L 5000 mit 7274 Kubikzentimeter Hubraum, 88 kW (120 PS) Leistung und fünf Tonnen Nutzlast, der in Karlsruhe als Pritschenwagen mit Plane zu sehen war. Diese Weiterentwicklung des L 4500 verfügt zugleich aber auch über



In den Fünfzigerjahren eine Legende: der sogenannte Sechshechser-Mercedes. Hier in einer Variante als Allradkipper LAK 315 von 1955

eine zeitgemäße Ausstattung. Das Fahrzeug wurde im Werk Gaggenau gebaut – mit Gründungsdatum 1894 übrigens das älteste Automobilwerk der Welt und heute Produktionsort für Pkw-Getriebe und -Achsen. Die Grundkonzeption des mit einem Vorkammer-Reihensechszylinder ausgestatteten Lkw mit abgerun-

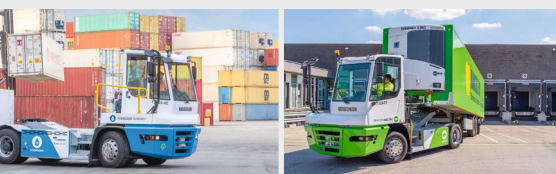
deten Formen hatte über 20 Jahre Bestand und wurde bis 1963 produziert. Exponat Nummer drei, der Mercedes-Benz L 315, ist ein schwerer Hauben-Lkw. Insgesamt über 13.700 dieser hinterradgetriebenen und über sechs Gangstufen schaltbaren Pritschenwagen, Kipper und Sattelzugmaschinen wurden von 1950

bis 1958 ebenfalls im Werk Gaggenau hergestellt und bis 1955 als L 6600 vermarktet. Beim Tribut an Carl Benz war eine Allrad-Kippervariante des Typs Mercedes-Benz LAK 315 aus dem Baujahr 1955 ausgestellt. Charakteristisch ist der Sechszylinder-Vorkammermotor der Baureihe OM 315 mit 145 PS (107 kW)

Anzeige

Die Terberg Lösungskompetenz: Spezialfahrzeuge und Rundum-Service für ganzheitliche Logistik-Performance

„Alles außer gewöhnlich“ – ein Wortspiel, das die Leistungen, Produkte und Kompetenzen Terbergs perfekt zusammenfasst und sich deutlich in der Geschichte des Unternehmens widerspiegelt.



Terminal-Zugmaschine mit Wasserstoff-Antrieb (links); neueste Generation vollelektrischer Zugmaschinen

ALS SCHMIEDE 1869 im niederländischen Benschop gegründet, entwickelte sich das Geschäft vom Pferd zum Fahrrad zu Fahrzeugumbauten und zum Bau der ersten Terminal-Zugmaschine für den Hafenumschlag. Dieser Unternehmergeist ist in der Familienkultur tief verwurzelt und ein Schlüsselement für den Erfolg.

Internationales Wachstum folgte durch die Gründung von Tochtergesellschaften – darunter auch die 2007 gegründete Terberg Spezialfahrzeuge GmbH in Hamburg – sowie die Ernennung von Vertriebshändlern in vielen Ländern.

Globale Trends treiben die Kundenbedürfnisse nach Elektrifizierung, Automatisierung und nachhaltigem Betrieb voran. Terberg hat dies schon früh erkannt und investiert weiterhin stark in Innovationen, auch gemeinsam mit starken Partnern. Darunter fällt das eigene Servicenetzwerk, das auf Grundlage von gesammelten Fahrzeugdaten durch die hauseigene Telematiklösung Terberg Connect proaktiven

Service nach Kundenbedürfnissen flächendeckend anbietet.

Seit über 155 Jahren steht Terberg für Best-in-Class-Lösungen auf dem Spezialfahrzeugmarkt, für den effizienten, sicheren und nachhaltigen Gütertransport.

1869



1973



Als Schmiede gegründet 1869 in den Niederlanden (links); 1973 Entwicklung der ersten Terminal-Zugmaschine für Hafenumschlag entwickelt.



Der älteste Vertreter des Quintetts (vor dem 333er „Tausendfüßler“ aus dem Baujahr 1960): der L 3000 S von 1939, damals immerhin schon bis zu 70 km/h schnell

Leistung und 8276 Kubikzentimeter Hubraum. 1957 ergänzte eine Frontlenker-Variante mit Heckantrieb das Typenprogramm, von der 2480 Lkw gebaut wurden.

Verkehrsminister „zickt“

Die Traditionsabteilung verfügt über zwei der sogenannten Tausendfüßler, einen davon präsentieren wir hier (Seiten 8 und 10), der andere steht im Museum in Stuttgart. Das seltene Auto mit dem Mauxion-Schokolade-Kofferaufbau ist szenebekannt. Bei dem dreiachsigen 16-Tonnen-Lkw Mercedes-Benz LP 333 aus dem Jahr 1960 handelt es sich um einen der wenigen noch existierenden und fahrbereiten Frontlenker mit der typischen zweiten Vorderachse. Nur 1833 Fahrzeuge aus dieser außergewöhnlichen Lkw-Baureihe entstanden damals als Notlösung aufgrund der „See-

bohm'schen Gesetze“. Der damalige Verkehrsminister wollte die Gesamtgewichte der Lkw einschränken, um der Bahn Vorteile zu verschaffen. Mercedes nutzte eine Lücke in den Vorschriften, um bei gleichem zulässigen Gesamtgewicht eine höhere Nutzlast zu erreichen.

Der Sechszylinder-Vorkammer-Dieselmotor des Typs OM 326 mit 10.809 Kubikzentimeter Hubraum leistet 200 PS (147 kW) und verhalf dem Lkw zu einer beachtlichen Höchstgeschwindigkeit von 84 km/h. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Sechsgang-Getriebe und Hinterradantrieb.

Moderne Zeiten brechen an

Jüngstes Mitglied der Oldtimer-Familie ist der LP 608, ein leichter Frontlenker-Pritschenwagen mit kurzer kubischer Fahrerkabine aus dem Jahr 1965. Es war ein Modell aus dieser Baureihe in identi-

scher Farbe, das am 14. Juli 1965 als allererster Lkw im Werk Wörth vom Band rollte. Die wichtigsten Fahrzeugdaten des Exponats: Direkteinspritzer-Reihenvierzylinder OM 314 mit 80 PS (59 kW), 3783 Kubikzentimeter Hubraum, Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb und eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/h.

Über die End-Dreißiger bis zu den Mitte Sechzigerjahren zeigen die Fahrzeuge ganz gut, wie sehr sich Komfortbedürfnisse, vor allem aber auch Anforderungen an niedrige Verbräuche und möglichst hohe Nutzlasten verändert haben. Natürlich kein Vergleich zu Actros und Co. der Neuzeit. Aber wer vom L 3000 S in den LP 608 umsteigt, fühlt sich bereits in einer völlig anderen Welt. Dabei bieten beide, obwohl zu ihrer Zeit völlig unterschiedlichen Gewichtsklassen zugeordnet, doch in etwa identische Nutzlasten. GG



L 5000, gebaut zwischen 1951 und 1963 mit 120 PS



Eigentlich Mittelklasse, aber mit viel Nutzlast: der LP 608

Von der Idee zum privaten Museum



Erfolgreiche Gesprächsrunden: „Kinder, Kapital, Karriere“. Gäste aus Wirtschaft und Politik diskutieren aktuelle Themen



Blick auf das weibliche Unternehmertum gestern und heute sowie auf den Erfolg frauengeführter Unternehmen

WIE KOMMT EIN SPEDITEUR dazu, ein Museum zu eröffnen? Dafür muss man etwas ausholen. Schon immer hatte Gabriele Schwarz, Prokuristin der Schwarz-Gruppe, den Wunsch, eine Firmenchronik herauszugeben. 2012 war der perfekte Zeitpunkt dafür, denn das Unternehmen feierte in diesem Jahr sein hundertjähriges Jubiläum. Also machten sie, ihr Vater Günter Schwarz und das Büro Schindler Kommunikation + Design, sich an die zeitintensive Arbeit. Auf Basis von umfassender Recherchearbeit, Unterlagen, Dokumenten und den Erinnerungen ihres Vaters Günter Schwarz, entstand das Buch „schwarz auf weiß. Einhundert Jahre Familienunternehmen Schwarz“ mit dem Autor Manfred Schindler.

Die zahlreichen historischen Dokumente, Fotos und Gegenstände in einem Archiv einzulagern, kam für Schwarz nicht infrage. Beim gemeinsamen Brainstorming mit Nicola Schindler kam die Idee für eine ständige Ausstellung auf. „Ideal war, dass wir auch schon den geeigneten Raum dafür hatten“, berichtet Schwarz.

Gesagt, getan. 2014 eröffnete sie das Friederike-Wackler-Museum in der Davidstraße in Göppingen, das Schwarz seitdem leitet. Es ist das bundesweit einzige Privatmuseum eines Speditionsunternehmens. Hier erleben Besucher ein Stück Göppinger Geschichte. Gleichzei-

tig zeigt es anhand von Ausstellungstafeln, Großfotos, Dioramen, einer Film-Animation und zahlreichen Dokumenten, wie sich einer der ältesten Betriebe der Güterbeförderung in der Region entwickelt hat: von der Pferdefuhrhalterei zum modernen Dienstleistungsunternehmen für Versorgungs- und Entsorgungslogistik. Ab und zu schlüpft Schwarz in die Rolle der Friederike Wackler und erzählt herzlich und herzlich Geschichte und Geschichten.

Zudem bekommt der Besuchende Einblicke, wie es für die Namensgeberin des Museums gewesen sein muss, Ende des 19. Jahrhunderts einen Fuhrbetrieb erfolgreich zu leiten – zu einer Zeit, als die Gesellschaft patriarchalisch geprägt war und das Unternehmertum fest in männlichen Händen lag. Seit 2018 führt Gabriele Schwarz die Talkreihe „Kinder, Kapital, Karriere“ im Friederike-Wackler-Museum durch, bei der Gäste aus Wirtschaft und Politik über unterschiedliche Themen zum weiblichen Unternehmertum diskutieren.

In den letzten zehn Jahren kamen mehr als 3200 Besucher in das Museum. Schülerklassen, Vereine, Touristengruppen, Geschichtsinteressierte und Unternehmen: „Das Spektrum ist riesig und es freut uns sehr, dass das Museum auf so großes Interesse stößt“, unterstreicht Schwarz. Zu

ihren Highlights zählt der Besuch von Friederike Wacklers Nachfahren. Christoph Kalisch, der Ururenkel von Friederike Wackler, war 2021 übers Internet auf das Museum gestoßen und hatte Gabriele Schwarz kontaktiert. Bald darauf trafen sich 20 Nachkommen mit der Familie Schwarz in Göppingen. Ein bewegender Moment für alle. Einige der mitgebrachten Geschenke sind in einer Vitrine im Museum ausgestellt.

Der Eintritt in das barrierefreie Museum ist kostenfrei. Besucher können sich per E-Mail anmelden (hallo@friederike-wackler-museum.de).

**www.friederike-wackler-museum.de
Telefon: +49 171 7534728**



Fotos, Ausstellungstafeln und Dioramen sowie Film-Animationen dokumentieren die Firmengeschichte von Beginn an bis in die Zukunft

Erfüllen Sie Ihre Unterweisungspflicht als Unternehmer?



Mit dem E-Learning Kursangebot von FUMO Solutions schulen und unterweisen Sie Ihre Fahrer und Speditions-Mitarbeiter – einfach, effizient, mehrsprachig und rechtssicher dokumentiert.

Auch in der App FUMO® Mobile verfügbar

Online-Schulungen
in Zusammenarbeit mit

VOGEL 
VERLAG HEINRICH VOGEL



Mehr Infos finden Sie unter fumo-solutions.com/elearning
Oder vereinbaren Sie gleich hier eine kostenlose Live-Demo

Foto: gt29 AdobeStock_100519326