Space Shuttle

-2)

Aus den Weiten Russlands:

Ein Faun-Trio kehrt zurück

Faun-Zugmaschinen fanden ihre Käufer einst in allen Winkeln dieser Erde. Fast immer leisteten sie Schwerstarbeit unter härtesten Bedingungen. Irgendwann trafen dann keine Ersatzteilbestellungen mehr beim Hersteller ein, weil die Maschinen abgestellt oder bereits in den Rohstoffkreislauf zurückgekehrt waren. Umso erstaunlicher, wenn mehr als drei Jahrzehnte nach ihrer Auslieferung gleich drei schwere Faun in ihre einstige Heimat zurückkehren ...

In den 1970er und 80er Jahren gab es in der Sowjetunion einen großen Bedarf an robusten und leistungsfähigen Zugmaschinen für diverse Bauprojekte. Eines der größten Projekte dieser Art war die Baikal-Amur-Magistrale, eine Bahnstrecke, die als Entlastung für die Transsibirische Eisenbahn errichtet wurde und deren Bau zahllose neue Fahrzeuge erforderte. Um diesen Bedarf zu decken, orderte die Sowjetunion im Rahmen des so genannten ‚Delta-Projekts' mehr als 9.000 schwere Fahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland – das war der größte zivile Einzelauftrag für die deutsche Nutzfahrzeug-Industrie überhaupt! Insbesondere Magirus-Deutz und Faun kamen hier zum Zug, weil deren Fahrzeuge sich, neben ihrer Robustheit, vor allem durch die luftgekühlten Motoren auszeichneten, die optimal für die oft eisigen Arbeitsgebiete in Sibirien geeignet waren.

Die Faun-Maschinen der 1974 neu eingeführten HZ-Baureihe entstammten einem Baukastensystem, das sich in Größe und Leistung beliebigen Zwecken anpassen ließ. Die extrem robusten Fahrgestelle und Achsen fertigte Faun in Eigenregie, die Kabinen lieferte Magirus in Ulm, mit deren Produkten sich Faun auch die luftgekühlten Deutz-Triebwerke teilte. Alle Fahrzeuge waren einfach aufgebaut und schon auf dem Zeichenbrett für Export-Bedürfnisse konzipiert worden. Die Zugmaschinen aus Lauf an der Pegnitz erwiesen sich als äußerst robust und so zuverlässig, dass ein paar von ihnen auch 30 Jahre nach Produktionsauslauf immer noch im Einsatz stehen. Einige der Faun-Maschinen dieser Ära sind nur in sehr geringen Stückzahlen produziert worden und erfreuen sich deshalb unter den Mitgliedern der Nutzfahrzeug-Veteranenszene großer Beliebtheit.

Regelmäßig scheuen Sammler weder Kosten noch Mühen, die begehrten Fahrzeuge zu erwerben.

Vor diesem Hintergrund hat die Dresdner Spedition Sachsenland Transport & Logistik GmbH in den vergangenen beiden Jahren gleich drei Faun-Zugmaschinen für private Käufer aus Russland zurück in ihr Ursprungsland transportiert. Die Sachsenland GmbH ist unter anderem auf Osteuropa-Verkehre spezialisiert und bietet zahllose Transportdienstleistungen an; zudem ist sie Mitglied in Europas größtem Logistiknetzwerk ASTRE, das viele kleine und mittlere Unternehmen zusammenbringt, um europaweit grenzüberschreitende Logistikkompetenz anbieten zu können. Für die ungewöhnlichen Faun-Transporte war Sachsenland somit der ideale Partner.

Vom Weltraumbahnhof nach Sachsen: Ob es genau diese Faun HZ 46.40/49 8x8 war, die den sowjetischen Raumgleiter ‚Buran' einst zur Startrampe schleppte, muss Spekulation bleiben.
Fotos: Sachsenland GmbH

Bereits 2018 war die erste Faun, eine 1979 gebaute Vierachs-Zugmaschine des Typs HZ 46.40/49 8x8, für einen privaten Käufer von Jekaterinburg nach Freital bei Dresden transportiert worden. Von diesem Typ sind insgesamt nur fünf Exemplare gebaut worden. Doch nicht nur die Seltenheit des Fahrzeugs stellt eine Besonderheit dar, auch dessen vorherige Einsatzhistorie: Denn eine der fünf Maschinen - möglicherweise sogar die von Sachsenland importierte - wurde zum Transport des sowjetischen Spaceshuttle-Pendants ‚Buran' (russ. für Schneesturm) genutzt. Während die Ostblock-Raumfähre aber nur ein einziges Mal ins All gelangte, nutzte man die fünf Faun-Zugmaschinen neben dem Transport der Raumfähre auch für Raketenbauteile und schwere Maschinen. Der gewaltige Vierachser bringt rund 20Tonnen auf die Waage, hat eine Länge von 10,03 m, eine Breite von 2,75 m und eine Höhe von 3,37 m. Obwohl prinzipiell fahrfähig, durfte die schwere Faun-Maschine aufgrund ihrer Breite nur per Spezial-Tieflader zurück nach Deutschland überführt werden - kein Problem für Sachsenland, die von Jekaterinburg nach Sachsen mehr als 4.000 Kilometer mit der riesigen Maschine an Bord zurücklegten! Dabei übernahm das Dresdner Unternehmen nicht nur den Transport, sondern auch alle notwendigen Behördengänge. Dank russischsprachiger Mitarbeiter klappte das reibungslos!

• Schwarze Umweltplakette: 450 Pferde aus zwölf Deutz-Zylindern erwachen geräuschvoll und deutlich sichtbar zum Leben.

Mit dem Sachsenland-DAF bis vor die Tür: Insgesamt 4.000 km legte der Transport zwischen Jekaterinburg und Freital zurück.

Eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten: Mit einer Breite von 2,75 Metern darf sich der Faun-Vierachser nur abseits öffentlicher Straßen bewegen.

Eins von nur sechs gebauten Exemplaren dieses Typs: Die dreiachsige HZ 40.45/45 6x6 stammte vom selben Unternehmen, wie ihr vierachsiger Bruder.

Nach der gelungenen Premiere folgten für Sachsenland 2020 zwei weitere Transporte, die Corona-bedingt aber erst im Spätsommer durchgeführt werden konnten. Die zuletzt transportierte dreiachsige Faun HZ40.45/45 stammte von demselben Energieversorger, der bereits die Vierachs-Maschine besessen hatte. Dieser hatte den Interessenten aus Deutschland auf die Leistungsfähigkeit der Sachsenland GmbH aufmerksam gemacht. Erneut zeigte sich, wie robust die Faun-Maschinen aufgebaut sind, denn auch die dreiachsige Allrad-Maschine war nach Jahrzehnten harten Einsatzes noch betriebsbereit. Während der Planungen zu diesem Transport trat dann ein weiterer Sammler an Sachsenland heran. Die von ihm in der Nähe von Moskau aufgespürte HZ32.25/40 6x4-Zugmaschine war zwar etwas kleiner als die beiden anderen, hatte dafür aber wieder eine besondere Hintergrundgeschichte: Als eines von 16 Fahrzeugen dieses Typs wurde sie 1989 geliefert und war damit nicht nur Teil des letzten Faun-Auftrags aus der Sowjetunion, sondern gehörte auch zum drittletzten Zugmaschinen-Auftrag überhaupt - ehe Faun die Produktion von Zugmaschinen 1990 aufgab. Bis zur Rückführung nach Deutschland hatte die Sattelzugmaschine rund um Jaroslawl Krane und andere Baumaschinen transportiert.

Die reimportierten Zugmaschinen sind also nicht nur spannende technische Zeitzeugen, sondern auch Erinnerungen an einen einst bedeutenden deutschen Hersteller. Dank privater Sammler und Sachsenland bleiben sie nun der Nachwelt erhalten. **Johannes Huland**

Schlusslicht: Diese Maschine von 1989 gehörte zu den letzten 16 in die UdSSR gelieferten Faun-Maschinen - 1990 endete der Zugmaschinenbau in Lauf.

Kurz vor Zwölf: Unter der langen GfK-Nase der HZ 32.25/40 6x4 arbeiten „nur" 10 Deutz-Zylinder mit insgesamt 320 PS.

fahrbereites Ladegut: Die im Moskauer Umland entdeckte Faun HZ 32.25/40 6x4 hätte theoretisch auch auf Achse fahren können.

Robuste Bauweise: Gut drei Jahrzehnte Sowjetunion haben überraschend wenige Spuren hinterlassen.

• Kältefeste Kraftquelle: Der Deutz BF 12 L 413 F leistet auch hier kraftvolle 450PS.

Wer oder was ist ASTRE?

Die Sachsenland Transport & Logistik GmbH ist Mitglied im europäischen Logistiknetzwerk ASTRE. Das ursprünglich in Frankreich gegründete Netzwerk hat inzwischen mehrere Landesgesellschaften (ASTRE DACH, ASTRE Iberia, ASTRE Italia, ASTRE Benelux & UK) und 160 Mitglieder. Mit 383 Standorten ist es in ganz Europa vertreten, ihr Leitmotiv lautet: Die Flexibilität kleiner und mittlerer Unternehmen kombiniert mit der Stärke eines großen Verbunds. Durch das Zusammenwirken dieser Faktoren ist ASTRE in der Lage, seinen Kunden eine Vielzahl maßgeschneiderter logistischer Dienstleistungen anzubieten. hu

Kleiner Unterschied: Die Faun HZ 40.45/45 6x6 unterscheidet sich von der nahezu baugleichen HZ 36.40/45 6x6 auf den erste_!! Blick durch die dritte Tür.