



FERNFAHRER



www.fernfahrer.de
€ 4,20

Schweiz SFR 7,30 | Österreich € 4,80
Benelux € 4,90 | Spanien € 5,60
Italien € 5,60 | Griechenland € 6,20
Dänemark DKR 46,- | Schweden SKR 63,-

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

33

JAHRE FERNFAHRER!

- +** 132 Seiten insgesamt
Mehr Kollegen, Technik, Festivals
- +** FERNFAHRER hilft
Die besten Fälle
- +** Gewinnen!
33 CB-Funkgeräte und mehr

IM WERT VON
4,20 €

MIT AUTOHOF-
GUTSCHEIN



3 VERGLEICHSTESTS

- GROSSES GENERATIONENDUELL BEI SCANIA
- LEGENDÄRE DUELLE AUS 33 JAHREN FERNFAHRER
- PRAXISTEST BEI FEHRENKÖTTER KURZ VOR DEM FINALE



NEUER FERNFAHRER-TRUCK
André ist Fernfahrer und
Festival-Veranstalter Seite 48



FAHRER SEIT 1956
Sigi denkt noch lange nicht
ans Aufhören Seite 90



FESTIVAL-SAISON 2016
Rückblick auf Spielberg und
Rüssel-Truck-Show Seite 40



Sicherheit. Baustein unserer DNA. Schon immer.

Wir wollen, dass Sie gut ankommen. Deswegen tun wir alles dafür, die Vision vom unfallfreien Fahren zu verwirklichen. Schon heute bieten wir mit den Abstandshalte-, Spurhalte- und Aufmerksamkeits-Assistenten sowie dem bereits seit drei Jahren erhältlichen Active Brake Assist 3 wegweisende Sicherheitssysteme, die helfen, dass Lkw, Fahrer und Ladung sicher ankommen. Mehr über die Sicherheitssysteme erfahren Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





DIE FERNFAHRER REPORTER-APP ist die erste Foto-Community für alle Lkw-Fahrer und Nutzfahrzeug-Fans. Hier könnt ihr eure Geschichten von unterwegs mit Bildern und Videos erzählen und mit euren Kollegen austauschen.

FOTO UND GRAFIK | ETM

”

Im Juni können **alle Leser** des **FERNFAHRER** kostenlos unser **Expertenportal testen**.

Thomas Rosenberger, Chefredakteur

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

in der Vorschau vergangene Ausgabe haben wir uns noch recht geheimnisvoll ausgedrückt und von einer Überraschung für euch gesprochen. Hier ist sie nun: Nicht nur, dass die aktuelle FERNFAHRER-Ausgabe 132 Seiten schwer am Kiosk und im Briefkasten liegt – wir feiern den 33. Geburtstag von FERNFAHRER nämlich mit 33 Prozent mehr Seiten. Wir legen auch noch die kostenlose FERNFAHRER Reporter-App obendrauf, mit der ihr eure Bilder oder Videos mit Kollegen und Nutzfahrzeug-Fans austauschen könnt. So schaffen wir eine Foto-Community für alle Lkw-Fahrer. Seit Mitte Mai ist die App im Google Play Store für Android-Smartphones erhältlich. Wenn ihr dieses Heft in den Händen haltet, müsste sie auch via App Store für iPhones zu haben sein.

Neben schönen und witzigen Erlebnissen könnt ihr in die FERNFAHRER Reporter-App auch Aufreger einstellen. Mit euren Fotos werdet ihr FERNFAHRER Reporter und erteilt uns Recherche-Aufträge. Wir werden den brisanten Themen, die ihr uns auf diese Weise mitteilt, nachgehen. Umgekehrt werden wir Aufträge an euch in der App platzieren.

Macht mit! Damit könnt ihr euch Prämien verdienen. Alle weiteren Infos findet ihr ab S. 10.

Außerdem öffnen wir zum 33. Geburtstag unser FERNFAHRER-Expertenportal, das sonst nur den Digital- und Plus-Abonnenten offen steht. Einen Monat lang könnt ihr dort kostenlos Rat von wirklich sachkundigen Experten erhalten. Einige der Themen, mit denen sie sich bereits für euch befasst haben, stellen wir ab S. 26 vor.

Thomas Rosenberger



THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

AUFTRAG

ERTEILT

KONTAKT ZUR REDAKTION:

Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
70519 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/7 84 98-67
Fax: +49(0)7 11/7 84 98-26
www.eurotransport.de
info@fernfahrer.de

ABONNENTEN-SERVICE UND EINZELHEFTBESTELLUNG:

FERNFAHRER Service
Postfach 81 02 07
70519 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/7 84 98-14/-18
Fax: +49(0)7 11/7 84 98-46
E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de
www.fernfahrer.de/shop

FERNFAHRER

FÜR UNSERE
ABONNENTEN

hilft!



Zu unserem Onlineportal mit den neuen Angeboten gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über www.fernfahrer.de/hilft.

FERNFAHRER STEHT EUCH MIT RAT UND TAT ZUR SEITE

Ihr hattet noch keinen Anlass, unser Expertenportal zu testen? Jetzt kommt die Gelegenheit: Im Juni erhalten alle FERNFAHRER-Abonnenten kostenlosen Zugang zu eurotransport.de/experten.

FERNFAHRER hat schon immer Wert darauf gelegt, euch mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und euch ein Forum für eure Anliegen zu bieten. Deshalb haben wir unser Onlineportal www.eurotransport.de beziehungsweise www.fernfahrer.de – beide Adressen führen zur selben Internetseite – aufgeböhrt und bitten seither Mehrwertleistungen für unsere Abonnenten.

IM RAHMEN DES neu in die Webseite eingebetteten Expertenforums (www.eurotransport.de/experten) beraten euch bei Bedarf

Fachleute zu den Themen Verkehrs- und Arbeitsrecht, Gefahrgut, Sozialvorschriften und Ladungssicherung. Vieles davon könnt ihr auch auf anderen Webseiten oder in Foren nachschlagen, aber dort habt ihr nicht immer die Garantie, dass die Angaben auch korrekt sind. Alle Fragen, die ihr über eurotransport.de/experten stellt, werden vertraulich behandelt. Falls eure Fragen auch für andere Leser relevant sind, werden diese gegebenenfalls von der Redaktion anonym aufbereitet.

Normalerweise genießen nur Abonnenten unseres Digitalabos und des FERNFAHRER Plus-Abos kostenlosen Zugang zum Portal. Aber weil wir 33 Jahre feiern, spendieren wir allen Abonnenten einen Monat freie Nutzung. Übrigens: Digitalabonnenten können Artikel aus den Zeitschriften FERNFAHRER, lastauto omnibus und trans aktuell schon vor Erscheinen der gedruckten Ausgabe online lesen.

UNSERE EXPERTEN



PROF. DR.-ING. HEINZ-LEO DUDEK
TELEMATIK

Prof. Dr. Dudek ist Studien- gangleiter für Wirtschafts- ingenieurwesen an der DHBW Ravensburg, Campus Friedrichshafen. Im Bereich der Forschung beschäftigt er sich mit dem Einsatz von IT-Systemen in Transport und Logistik.

Nach einer etwa zehnjährigen Tätigkeit als Geschäftsführer eines Telematikanbieters lehrt Prof. Dr. Dudek seit 2009 an der DHBW Ravensburg. Dort entstanden diverse Untersuchungen und Veröffentlichungen zu Telematiksystemen in Transport und Logistik.

Regelmäßig werden Anbieter- übersichten zu Telematiksystemen

für bestimmte Branchen oder Fahrzeugklassen wie Lkw und Trailer veröffentlicht. Im Rahmen von Forschungsprojekten lässt Dudek unterschiedliche Aspekte rund um Telematiksysteme untersuchen und Kosten-/Nutzen-Analysen sowie Benutzer-Bewertungen anfertigen. Dudek steht uns bei allen Fragen rund um die Telematik als sachkundiger Experte zur Seite.

DIESE SEITEN SIND EUER GEWINN!

11 Gratuliert dem FERNFAHRER zum 33. Geburtstag und gewinnt eines von 33 CB-Funkgeräten!

12 Wir verlosen unter allen Einsendern fünf DMAX Supertruck Bücher.

15 Die gefährlichsten Straßen der Welt auf DVD und Blu-ray. Zu Gewinnen gibt es die erste und die zweite Staffel.

120 4,20 Euro Verzehrsgutschein vom Autohof Quedlinburg. Gültig vom 06.06.2016 bis 03.07.2016.

127 Gewinn des Monats ist eine hellblaue Powerbank von Knorr-Bremse.



**JANS
BLOG**

Persönliche Eindrücke, Neuigkeiten und Hintergründe zum Straßengüterverkehr findet ihr nun auch unter www.fernfahrer.de/jan. Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath über die Herausforderungen im Fahreralltag. Thema diesmal: Ablenkung im Straßenverkehr.

Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir haben auch unsere Facebook-Freunde zu ihren Erfahrungen mit Ablenkung während der Fahrt befragt. Hier eine kleine Auswahl an Antworten unserer Leser:

Michael Altenburg schreibt: „Es ist schon erschreckend was manche Kollegen so für Aktionen auf der Autobahn bringen. Sei es, dass sie wie eine gesengte Sau fahren oder gepflegt Filmchen während der Fahrt schauen. Es sind Gott sei Dank nicht alle so.“

Sucram Egew pflichtet seinem Kollegen bei: „Ich weiß gar nicht, warum ihr euch aufregt? Lasst die Idioten doch dicht auffahren. Die zahlen früher oder später ihr Lehrgeld. Entweder mit dem Leben oder das Bußgeld der Polizei. Haltet am Stauende genügend Abstand zum Vordermann, damit euch nichts passiert!“

Jens Jensen meint: „Es sind nicht nur die Lkw-Kutscher. Die ganze Piste ist ein riesiges Irrenhaus. Im Frühjahr kommen noch die zweirädrigen Organspender dazu, die nach langer Pause denken, sie haben alles im Griff. Nicht zu vergessen die übervorsichtigen Schleicher und die Kamikaze-Fahrer. Die Straßen sind mittlerweile ein Gemisch aus Irrsinn und Selbstüberschätzung.“

WENN BLICKE TÖTEN

Wieder wurde ein Lkw-Fahrer wegen fahrlässiger Tötung verurteilt. Er war laut Urteil abgelenkt, als er auf der Autobahn einen schweren Unfall verursachte. Diese Gefahr nimmt dramatisch zu.

Eigentlich müsste man das fürchterliche Bild veröffentlichen – so wie die Krebswarnung auf den Zigarettenschachteln. Man sollte es auf die Windschutzscheibe kleben. Oder auf die Fahrertür. Vielleicht würde es manche Leute endlich zur Vernunft bringen. Doch das geht nicht. Das Foto ist zu brutal. Es zeigt den Fahrer eines polnischen Lkw. Im September



vergangenen Jahres ist er auf der A 4 vor dem Autokreuz Aachen am Ende ei-

nes Staus nahezu ungebremst auf das Heck eines spanischen Lkw geprallt. Die Zugmaschine war bis zur Unkenntlichkeit zerdrückt, der Fahrer sofort tot. Er wurde gerade mal 36 Jahre alt und hinterlässt eine Frau. Die Zahl der schweren Lkw-Unfälle nimmt weiter zu. Ich bekomme täglich die Meldungen. Es ist

schlimm genug, wenn Lkw-Fahrer ihr eigenes Leben aufs Spiel setzen. Tragisch wird es, wenn andere Menschen dabei zu Schaden kommen. So wie vor einem halben Jahr auf der A 31 bei Schermbeck. Ein Lkw-Fahrer hatte ein Auto gerammt, das mit einer Panne auf dem Seitenstreifen stand. Jetzt hat das Dorstener Amtsgericht den Fahrer aus den Niederlanden verurteilt: Er bekam wegen fahrlässiger Tötung ein Jahr und drei Monate Haft auf Bewährung. Vermutlich war er abgelenkt und hatte den Kleinwagen deshalb nicht bemerkt. In dem Fahrzeug saßen drei junge Männer. Ein 18-jähriger, der auf der Rückbank saß, wurde eingeklemmt und durch den Aufprall so schwer verletzt, dass er noch vor Ort starb. Die beiden anderen Insassen kamen mit schweren Verletzungen davon.



Zu Jans Blog gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über www.eurotransport.de/jan.

/fernfahreromagazin

**SCHRITT FÜR SCHRITT
ZUR ANMELDUNG**

- > www.eurotransport.de aufrufen
- > Rechts oben unter ANMELDEN entweder auf LOGIN klicken, sofern du bereits registriert bist, oder auf REGISTRIEREN, falls du noch keinen Zugang hast
- > Nach der Registrierung unbedingt die ABONUMMER im Profil eintragen. Wo diese Nummer steht, findest du auf www.eurotransport.de/anmeldung

> **TIPP:** Für den Dialog mit den Experten ist es sinnvoll, Kontaktdaten einzugeben, die auch nur für diesen Zweck genutzt werden

> **HINWEIS:** Bei Neu-Abos kann es bis zu 24 Stunden dauern, bis die Abonummer bestätigt wird. Bei Problemen bitte eine E-Mail an vertrieb@etm-verlag.de schreiben



Mit dem QR-Code geht es direkt zur Registrierung oder klickt auf www.eurotransport.de/registrieren



INHALT

7 16

- 03 ZUR SACHE**
Ihr seid unsere Reporter!
- 04 FERNFAHRER HILFT**
Gefahr durch Ablenkung am Steuer.
- 08 THEMA DES MONATS**
Verdi unterstützt Kraftfahrerkreise.
- 10 AKTUELL**
Eure Community: Die FERNFAHRER Reporter-App geht an den Start.
- 18 FAHRERFORUM**
Wo ihr überall Zeit verliert.
- 20 MEINUNG**
Fahrermangel ist hausgemacht.
- 22 U25**
Bastian Heim fährt für Dachser.
- 24 RECHT AKTUELL**
Pause auf dem Standstreifen? Ist gängige Praxis, aber nicht erlaubt.
- 26 FERNFAHRER HILFT**
Die interessantesten Fälle aus dem FERNFAHRER-Expertenportal.
- 30 VERGLEICHSTEST**
Je zwei Scania-Generationen für Bau, Verteiler - und Fernverkehr.
- 38 FESTIVAL**
So wird der Truck Grand Prix 2016.
- 40 FESTIVAL**
Die Truck Race Trophy in Spielberg.
- 44 FESTIVAL**
Das war die Rüssel Truck Show 2016.
- 48 SUPERTRUCK**
André Hommen fährt den neuesten FERNFAHRER-Truck.
- 50 SERIE TRUCK-JOBS**
Die Entdeckung der Langsamkeit.
- 54 PRAXIS-TEST**
Der Euro-6-Langzeitvergleich kurz vor dem Abschluss.
- 62 MESSE**
Bau-Giganten auf der Bauma 2016.
- 68 TEST UND TECHNIK**
Legendäre Lkw-Duelle aus 33 Jahren FERNFAHRER.
- 76 PROFI IM PROFIL**
Ronny fährt Kartoffeln im Werkverkehr.
- 80 ABENTEUER**
Malerische Altsäde und viel Natur: die E67 führt durchs Baltikum.
- 86 REPORT**
Die Sieger des Wettbewerbs „Vater und Sohn“ beim Profi-Training.
- 90 PORTRÄT**
Sigi sitzt mit 78 immer noch am Steuer. Bei Bohnet fährt er schwerste Lasten.
- 94 AUTOBAHNKANZLEI**
War das Handy wirklich am Ohr?
- 110 SUPERTRUCK**
Tolle Sonderserie von HS-Schoch.
- 114 SUPERTRUCK**
Renault T wird zur Ruhrpott-Perle.
- 120 TRUCKSTOP**
Zu Gast beim Autohof Quedlinburg.
- 122 FOTOALBUM**
Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.
- 127 RÄTSEL**
- 128 HUMOR**
- 130 VORSCHAU**
FERNFAHRER 8/2016.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

EINLADUNG ZUM TRUCK-GRAND-PRIX 2016!

- > Der Truck-Grand-Prix am 1. bis 3. Juli wird wieder eine Veranstaltung der Superlative. Am FERNFAHRER-Stand erwarten Euch Unterhaltung, Musik, Aktionen und die Redaktion live vor Ort! Und natürlich auch wieder der große Biergarten – reserviert nur für FERNFAHRER-Abonnenten.
- > **NOCH KEIN ABO?** Das könnt Ihr natürlich auch vor Ort abschließen.
- > Oder mit 2 Truck-Grand-Prix-Tickets als Prämie hier im Heft und Online!

Mehr Infos: Seite 62-63 und unter www.fernfahrer.de/abo!



SCHLUSS-SPURT

Sinkende Dieselpreise und unterschiedliche Kosten für Wartung und Service verdichten kurz vor dem Finale das Spitzenfeld.

54



STRESS

Das Ende der Lenkzeit ist für Fahrer ein echtes Problem. Der Standstreifen ist aber keine Lösung.

24



VIA BALTICA

Die baltischen Staaten Litauen, Lettland und Estland erklärten sich unmittelbar nach dem Fall des Eisernen Vorhangs für unabhängig. Doch bis heute kennen nur wenige die unberührte Natur und die beeindruckenden Jugendstilbauten, die die drei Staaten auszeichnen.

80



110

SIEBEN GLANZSTÜCKE

Die Truck-Styling-Spezialisten von HS-Schoch feiern das 25-jährige Firmenjubiläum mit sieben veredelten Trucks – einen von jeder der sieben europäischen Marken.



GEHEN AUF VERDI zu:
Mario Grube (li.), Andreas Kernke, Burkhard Taggart, Udo Schiefner, Michael Schmalz, Sven Fritzsche, Mathias Mertens, Axel Flaake und Udo Skoppeck.



DER NÄCHSTE SCHRIITT

Beharrlichkeit zahlt sich aus. Acht Berufskraftfahrer und ein Bundestagsabgeordneter haben sich erneut in Berlin mit Gewerkschaftsvertretern getroffen. Ein zukunftsweisendes Gespräch, das nun Kreise zieht.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath **GRAFIK** | Wolfgang Schiffers

Die Projektbar in Berlin ist ein ziemlich cooler Konferenzraum. Ruhig, um konzentriert zu arbeiten, und doch mitten in der Hauptstadtszene. Ralph Werner aus dem Fachbereich Postdienste, Speditionen und Logistik der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (Verdi) hat zu dem Gespräch eingeladen. Er löst damit ein Versprechen ein, das er im Februar zusammen mit Mario Klepp, dem Bundesfachgruppenleiter, als Gast bei einer Diskussion des Kraftfahrerkreises Aschaffenburg-Miltenberg in Kleinostheim (siehe Fernfahrer 4/2016) gegeben hat. Mario Klepp hat die Gewerkschaft allerdings im Mai aus persönlichen Gründen verlassen, sein Nachfolger ist noch nicht bestimmt. Und so hat sich Werner, der Verdi auch im Präsidium der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) vertritt, als

Verstärkung Inga-Lena Heinisch, politische Assistentin aus der Sektion Straßenverkehr der ETF, an seine Seite geholt. In ihrem Vortrag zeigt sie auf, wie sehr der Dachverband der nationalen Gewerkschaften in Brüssel gegen die Macht der Lobbyisten aus Industrie und Verkehr kämpft, um bei der EU-Kommission die Arbeitssituation der Fahrer, vor allem derjenigen aus Osteuropa, nicht noch weiter zu verschlechtern. Der spannenden Diskussion folgt eine Einladung an die Fahrer, sich in Brüssel persönlich ein Bild von der Arbeit der ETF zu machen.

Auch Udo Schiefner ist gekommen, SPD-Bundestagsabgeordneter aus dem Kreis Viersen und Berichterstatter für Güterverkehr, Transport und Logistik in der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur (AG Vdl) der SPD-Bundestagsfraktion. Im ver-

gangenen Jahr hatte er eine Delegation von engagierten Fahrern aus der Allianz im deutschen Transportwesen (AidT) und des Kraftfahrerkreises Aschaffenburg-Miltenberg in den Berliner Reichstag geladen. Seither steht er in ständigem Kontakt mit den Berufskraftfahrern, die etwas auf der politischen Ebene bewegen wollen. Schiefner hat gleich zwei Erfolgsmeldungen parat: Zum einen wurde die blaue Mappe der AidT, die sofort nach dem Treffen an Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles weitergeleitet wurde, mittlerweile ausgewertet, die Inhalte an das BAG und den Zoll zur weiteren Verfolgung abgegeben. Und am 1. Mai, so erzählt Schiefner, habe er in Krefeld Frank Bsirske getroffen, den Verdi-Bundesvorsitzenden. In einem Gespräch am Rande des Tags der Arbeit konnte er ihn davon überzeugen, dass die Gewerkschaft, die Hunderte verschiedene

Berufsgruppen unter ihrem Dach vereint, sich wieder mehr für die Lkw-Fahrer einsetzen müsse, die, das bestätigt auch Werner selbstkritisch, in den letzten 15 Jahren ein wenig als Anhängsel der mitgliederstarken Postdienste untergegangen sind. Bsirske sei von der Idee angetan gewesen, sagt Schiefner. Ein Erfolg der Beharrlichkeit der Gruppe um Udo Skoppeck. Während die meisten Fahrer immer noch klagen, dass die Gewerkschaft doch nichts für sie tue, legen Udo und seine vielen treuen Mitstreiter wie Michael Schmalz in Berlin einen weiteren Grundstein, dass sich genau das bald ändert.

Denn die Fahrerorganisationen vernetzen sich weiter. Aus den einstigen Einzelkämpfern, die für die Verdi-Sekretäre kaum erreichbar waren, sind durch die schnelle Kommunikation über die sozialen Medien kompetente Fachgruppen geworden. Udo Skoppeck konnte mit seiner Idee des digitalen Frachtbriefs als Lösung gegen die zunehmende illegale Kabotage nicht nur in den Berliner Verkehrsausschuss, sondern auch zum mächtigen Unternehmerverband IRU durchdringen.

Und so gibt es jetzt eine langsam wachsende neue Vernetzung der Fahrer, die auch die Zukunft der gewerkschaftlichen Arbeit ganz neu aufstellen könnte: die lokalen Kraftfahrerkreise. Lars Kretschmann und Burkhard

IN DEN LETZTEN 15 JAHREN IST DER EINSATZ VON VERDI FÜR DIE FAHRER ETWAS UNTERGEGANGEN. DAS SOLL SICH NUN ÄNDERN.

Taggart haben ihren Kreis in Kleinostheim vor Jahren gegründet, der Verdi-Fachsekretär Patrick Gerson ist vor Ort, beantwortet Fragen etwa zum Arbeits- und Tarifrecht, diskutiert mit zu allen Themen, die Fahrer im beruflichen Umfeld betreffen. Sonst hält er sich im Hintergrund, zahlt am Ende der vierteljährlichen Tagung allerdings die Zeche. Verdi-Mitglied Taggart ist fast immer erreichbar, um ehrenamtlich in Not geratene Kollegen zu beraten. Mittlerweile hat der langjährige Kraftfahrer und Verdi-Mitglied Andreas Kerke mit Unterstützung von Burkhard Taggart und Axel Flaake von der AidT bereits den zweiten Kraftfahrerkreis Hannover-Hameln gegründet. Nun geht es Schlag auf Schlag: Mathias Mertens, ebenfalls Verdi-

Mitglied und den FERNFAHRER-Lesern bekannt durch sein Arbeitsgerichtsverfahren in Aachen, gründet Ende Juni zusammen mit Wolfgang Schiffers von der AidT den Kraftfahrerkreis Düren-Aachen. Dort übernimmt Udo Schiefner sogar die Schirmherrschaft.

Auch im Osten zündet die Idee. Verdi- und AidT-Mitglied Sven Fritzsche, Kraftfahrer bei Sachsentrans, baut einen Kreis in Chemnitz auf. Mario Grube, langjähriger Fahrer und freigestellter Betriebsrat von Translog in Magdeburg, will im September an den Start gehen. Es ist denkbar, dass die ungewöhnliche Fahrerinitiative im Laufe des Jahres weitere Kreise nach sich zieht. Der Name und das Logo jedenfalls sind gesichert, das einheitliche Konzept allerdings nach Rücksprache mit den Gründern für weitere Interessenten offen. Eine zentrale Internetseite ist im Aufbau. „Verdi bewegt sich wieder auf die Fahrer zu“, verspricht Ralph Werner zum Abschluss der Tagung. Er hofft auch auf viel Input der Kraftfahrerkreise für seine Arbeit. Die Idee hat ihn überzeugt. „Das heutige Treffen macht wirklich Mut für die Zukunft.“

NEBEN EINEM INTENSIVEN Gespräch mit Inga-Lena Heinisch von der ETF und Ralph Werner von Verdi entwickelten die Fahrer ihr gemeinsames Konzept für die Kraftfahrerkreise.



TERMINE

DIE TERMINE DER KRAFTFAHRERKREISE

Geladen sind alle Fahrerinnen und Fahrer, egal ob gewerkschaftlich organisiert oder nicht. Anmeldung und Auskünfte bitte über die jeweiligen E-Mail-Adressen.

4. JUNI AB 18 UHR
Aschaffenburg-Miltenberg
 Calpam Autohof Kleinostheim, A3
 Kontakt: AB-MIL@kraftfahrerkreis.de

25. JUNI AB 9 UHR
Düren-Aachen
 Truckstop Düren, A4
 Kontakt: DN-AC@kraftfahrerkreis.de

25. JUNI, AB 14 UHR
Chemnitz-Zwickau
 Raststätte Rasthof Auerswalder Blick Süd, A4
 Kontakt: C-Z@kraftfahrerkreis.de

27. AUGUST, AB 17.30 UHR
Hannover-Hameln
 Autohof Mellendorf, A7
 Kontakt: H-HM@kraftfahrerkreis.de

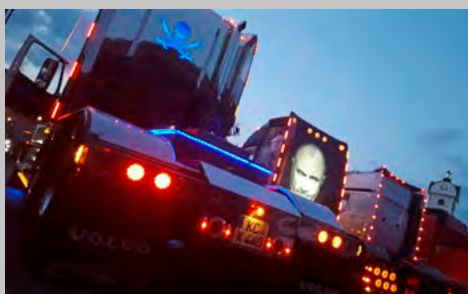
AB SEPTEMBER
Neugründung Magdeburg-Harz
 Kontakt: MD-HZ@kraftfahrerkreis.de



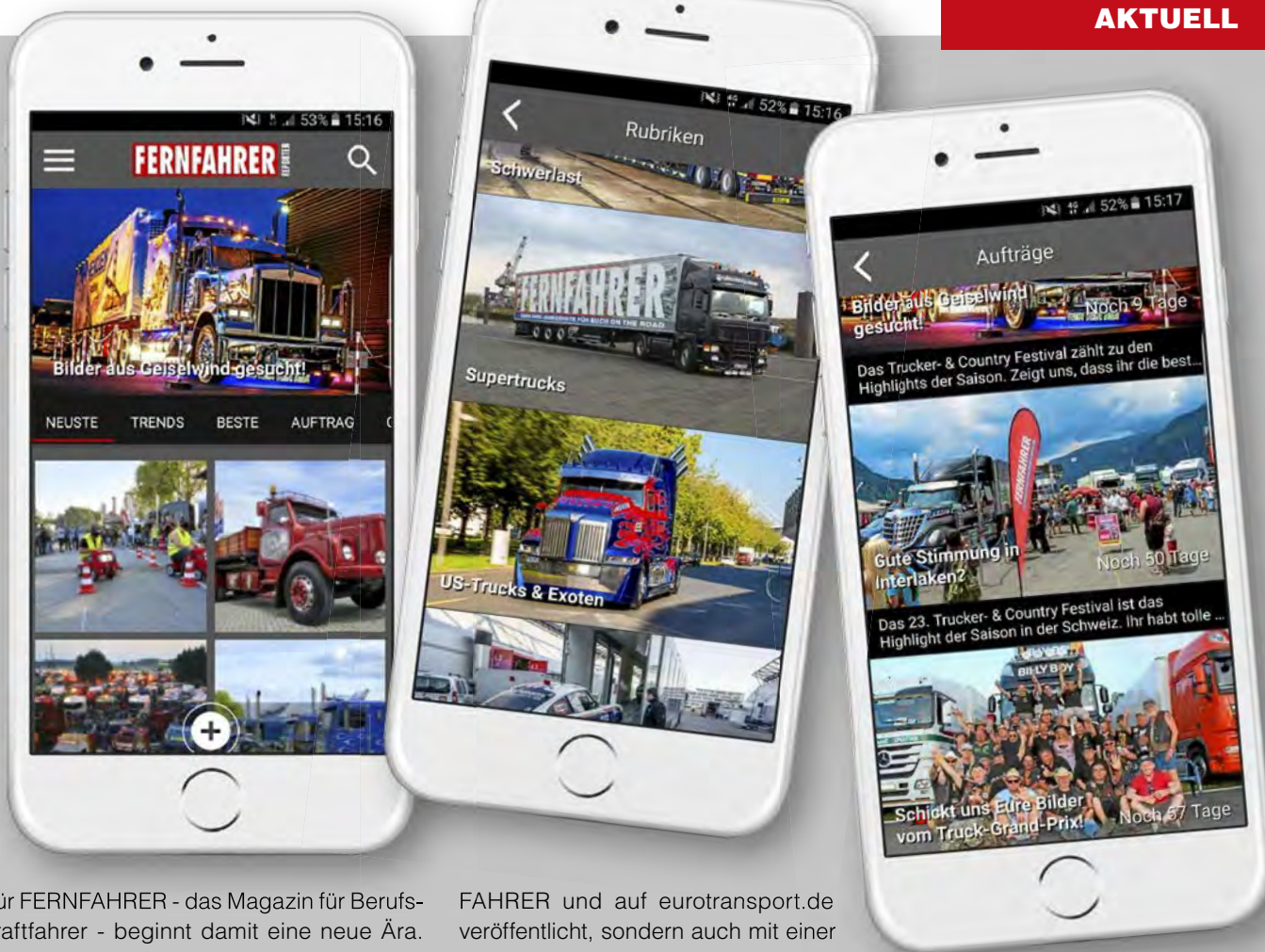
IMMER ON THE ROAD UND STÄNDIG MITTENDRIN

Mit der neuen FERNFAHRER Reporter-App könnt ihr nun eure Geschichten mit Hilfe von Fotos und Videos erzählen und mit anderen Kollegen, Freunden und der FERNFAHRER-Community teilen.

TEXT | Thomas Rosenberger, Thorsten Gutmann FOTOS | Dustin Schaber, Wolfgang Grube, B.Steinfeldt, Kutsch, Josi



DIE SCHÖNSTEN BILDER aus der FERNFAHRER-Reporter-App vom Trucker- und Countryfestival in Geiselwind.



Für FERNFAHRER - das Magazin für Berufskraftfahrer - beginnt damit eine neue Ära. Erstmals sind es nicht nur Redakteure, die von besonderen Ereignissen erzählen, sondern auch die Leser. Mit Hilfe der FERNFAHRER Reporter-App lassen sich Bilder und Videos im Berufsalltag wie auch beim Feiern auf den vielen Truckerfestivals sammeln, mit allen anderen Nutzern teilen und von ihnen bewerten. Dazu stehen verschiedene Kategorien zur Verfügung. Unter anderem: Supertrucks, Festival, Schwerlast und Party.

Aber das ist noch nicht alles. FERNFAHRER belohnt abgedruckte Einsendungen seiner Leser schon lange mit einer Prämie - mit der App wird diese Möglichkeit weiter ausgebaut. Nutzer der App können an sogenannten Aufträgen teilnehmen und Bilder sowie Videos zu bestimmten Themen einsenden. Die besten Bilder werden nicht nur in FERN-

FAHRER und auf eurotransport.de veröffentlicht, sondern auch mit einer Prämie belohnt. Dazu kommen je nach Auftrag wertvolle Preise, die regelmäßig in der App verlost werden.

FERNFAHRER Reporter war vor einigen Jahren eine Videoreihe von FERNFAHRER. Daher wird die App auch Videos enthalten - von Fahrern für Fahrer. Denn niemand ist so nah am Geschehen wie die vielen hunderttausend professionellen Fahrer, die täglich auf den Straßen Europas unterwegs sind. Dazu müssen Nutzer ein Konto anlegen, wenn sie nicht ohnehin schon bei eurotransport.de angemeldet sind, um dort auf die zahlreichen zusätzlichen Angebote für Print- und Digitalabonnenten zuzugreifen. Wer sich auf eurotransport.de schon registriert hat, muss sich noch nicht einmal einen Zugang

anlegen. Man kann sich in der App ganz einfach mit seinen schon vorhandenen Zugangsdaten anmelden, Bilder hochladen und Bilder der Community bewerten.

Partner der FERNFAHRER Reporter-App ist DKV Euro Service. Der Mobilitätsdienstleister unterstützt nicht nur als Sponsor die App, sondern betreut auch aktiv die Community. Neben der Redaktion von FERNFAHRER wird das Team von DKV eigene Aufträge erstellen und den Nutzern so einen echten Mehrwert bieten.

Zur FERNFAHRER Reporter-App für Android gelangt ihr entweder über den QR-Code oder über www.fernfahrer-reporter.de. Selbstverständlich ist die App kostenlos und ohne In-App-Käufe erhältlich. Die Version für iOS-Geräte folgt kurzfristig.

Gewinnspiel

Zum 33. Jubiläum des FERNFAHRER gibt es gleich zwei Überraschungen für euch: Zum Einen die FERNFAHRER-Reporter-App und zum Anderen tolle Gewinne für unterwegs. Wir prämiieren die schönsten Bilder von euch und dem Magazin unter dem Auftrag FERNFAHRER wird 33! in der neuen App.

Zu Gewinnen gibt es 33 CB-Funkgeräte von Albrecht und Midland.



ZUR FERNFAHRER-REPORTER APP gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über <http://www.fernfahrer.de/repand>

Gewinn- spiel

DMAX Supertrucks

Der Spartensender DMAX bleibt seiner Vorliebe für schweren Stahl und große Tonnage treu. Mit dem Buch Supertrucks setzt der Sender sowohl aktuellen wie auch längst abgewickelten Marken à la Kaelble und Berliet ein bildgewaltiges Denkmal. Beim Betrachten der Bilder werden automatisch Kindheitserinnerungen an legendäre Lkw wie Büssing 5000S oder Krupp Titan wach. Autor Joachim M. Köstnick erzählt aber nicht nur die Geschichte der europäischen und US-amerikanischen Hersteller, sondern wagt auch einen Blick über den westlichen Tellerrand und porträtiert Lkw-Bauer aus aller Welt. Besonders die Exoten aus Indien, Japan und der ehemaligen UdSSR sind in Europa

kaum bekannt und verleihen dem Buch Tiefgang. Darüber hinaus gewähren die ausführlichen Bildunterschriften einen Einblick in die Kultur der Einsatzländer des jeweiligen Lkw. Besonders auf dem asiatischen Kontinent

überraschen die ungewöhnlichen Verzierungen der Fahrerklabben. Während in Indien alles kunterbunt ist, verwandeln sich manche Lkw in Japan bis zur Unkenntlichkeit. Angesichts dieser Fülle ist der Preis von 15 Euro angemessen.



WIR VERLOSEN FÜNF
Exemplare des Buches
DMAX Supertrucks unter
diesem QR-Code oder
alternativ unter [www.
eurotransport.de/dmax](http://www.eurotransport.de/dmax)

Es geht ums Geld

Der Fernfahrer-Stammtisch der Autobahnpolizei Köln auf der Raststätte Aachener Land Süd an der A4 ist jeden ersten Mittwoch im Monat ein Dauerbrenner. Im Mai gab es unter der Moderation der beiden Polizeihauptkommissare Tom Fiala und Michael Tangermann, die am 18. Juni nun auch zu einem Verkehrssicherheitstag auf die Raststätte Frechen (ebenfalls A4) einladen, bereits die 184te Auflage. Jedes Mal hält ein Gast vor den Teilnehmern einen Vortrag zu einem bestimmten Thema.

Auch Lkw-Fahrer Mathias Mertens ist dort regelmäßiger Stammgast. In einem Verfahren vor dem Arbeitsgericht Aachen hat er Mitte Februar in erster Instanz seine Klage gegen ein tarifgebundenes Unternehmen gewonnen, das drei Abmahnungen gegen ihn ausgesprochen hatte. Es geht um die bekannte Problematik der Wartezeit an der Rampe und wie der Tacho laut Arbeitszeitgesetz einzustellen ist. Mittlerweile hat das Unternehmen vor dem Landesarbeitsgericht Köln Antrag auf Berufung gestellt. Mathias wird von Harry Binhammer vertreten, einem Fachanwalt für Arbeitsrecht aus Heilbronn. Binhammer ist außerdem einer der Experten von „FERNFAHRER hilft“ und so lag auch ein Auftritt beim Fernfahrer-Stammtisch nahe.

Der Rechtsanwalt stellte sich beim Stammtisch allerdings nur allgemeinen Fragen zum Arbeitsrecht. Denn letzten Endes geht es ums Geld und um Arbeitsverträge, die jenseits aller tariflich klar vereinbarten Regelungen

oft immer noch so gestaltet sind, dass ein Fahrer aus der Runde beklagt, er habe bis zu 40 Stunden im Monat mehr gearbeitet als es eigentlich vereinbart ist. Natürlich ohne Bezahlung. Doch was ist denn überhaupt vereinbart? In der Rubrik Recht aktuell im FERNFAHRER 6/2016 hat Binhammer bereits die wichtigsten Punkte, die in einem korrekten Arbeitsvertrag stehen müssen, aufgelistet. Es gibt die Arbeitszeit – und es gibt die Bereitschaftszeit, etwa an der Rampe, die bezahlt werden muss. Für Fahrer, deren Arbeitsvertrag sich auf einem Tarifvertrag bezieht, ergibt das eine Höchstarbeitszeit von 208 Stunden im Monat. Mit Bereitschaftszeit sind es 244 Stunden.

Doch das Grundproblem der Branche scheint sich weiter zu verschärfen: Löhne werden zunehmend frei verhandelt. „Die größte Diskrepanz ergibt sich dann, wenn dem vereinbarten und mittlerweile leider fast branchenüblichen pauschalen Lohn keine genaue Definition der zu leistenden Arbeitszeit gegenübersteht“, so Binhammer. „Viele Fahrer machen das dann solange mit, bis es zum Krach mit dem Chef kommt – und fordern ihre Überstunden nach.“ Sollte es im Arbeitsvertrag keine Ausschlussfrist geben, ist sogar eine Nachforderung bis zu drei Jahren theoretisch möglich. Doch Vorsicht: „Immer noch erleben Fahrer bei einer Klage vor dem Arbeitsgericht plötzlich eine herbe Enttäuschung, wenn sie zwar persönlich über ihre Arbeitszeit Buch führen, diese aber nicht korrekt im Tacho dokumentiert haben.“ *jb*



ANWALT HARRY BINHAMMER diskutiert mit Lkw-Fahrern über eine angemessene Entlohnung.



„Niemand leistet sich gern
unkalkulierbare Risiken. Deshalb
leiste ich mir maximale Sicherheit
mit CharterWay.“

CharterWay ist der ideale Partner für alle, die betriebswirtschaftliche Risiken so minimal wie möglich halten müssen. Mit unseren flexiblen Lösungen und variablen Laufzeiten sowie unserer fairen Rückgabe können Sie sich auf das konzentrieren, was Sie am besten können: Ihren Job. Alles über Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr. 1 gibt's in über 70 Mietstützpunkten oder unter www.charterway.de

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





Die beiden Lkw unterscheiden sich nur hinsichtlich der Motorbremse. Während der eine Mercedes mit der herkömmlichen Dekompressionsbremse ausgestattet ist, wartet der andere mit HPD auf.

Auf einem Streckenabschnitt mit 21 Prozent Gefälle wird der Unterschied offensichtlich. Der eine 40-Tonnen-Zug braucht im vierten Gang bei maximaler Bremsleistung der herkömmlichen Ein-Takt-Dekompressionsbremse Unterstützung durch die Betriebsbremse, um nicht jenseits der 2.300 Umdrehungen zu landen und unter Umständen einen Motorschaden hinzunehmen.

Anders der Actros mit HPD. Bei maximaler Kraft verzögert die Zwei-Takt-Bremse den 40-Tonner auf der Bergabfahrt merklich. Das Betätigen der Fußbremse ist ebenso unnötig, wie ein Eingriff des Powershit-Getriebes, um die Drehzahl hochzuhalten.

Laut Jacobs könnte die HPD bereits 2020 in Serien-Lkw verbaut sein. Wer sich von der Zukunftstechnik selbst ein Bild machen möchte, bekommt dazu beim FERNFAHRER-Fahrertest im Juni die Gelegenheit (siehe Kasten). *mkb*

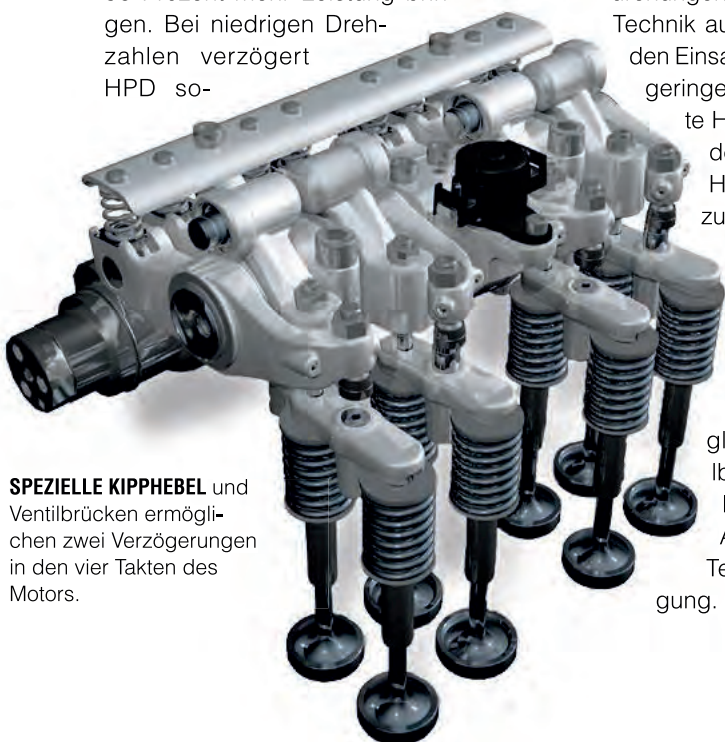
Kraftvolle Verzögerung

Der amerikanische Zulieferer Jacobs steigert die Leistung seiner Motorbremse mit einem Zweitakt-Konzept. Die High Power Density (HPD) genannte Weiterentwicklung der Dekompressionsbremse soll es im Schnitt auf 50 Prozent mehr Leistung bringen. Bei niedrigen Drehzahlen verzögert HPD so-

gar mehr als doppelt so stark wie das Vorgängermodell.

Die Leistung gängiger Dekompressionsbremsen erreicht HPD bereits bei 1.400 Umdrehungen pro Minute. Damit eigne sich die Technik auch für Downsizing-Motoren, die den Einsatz von Motorbremsen durch ihren geringeren Hubraum erschweren, erklärte Hilko Schmitt bei der Präsentation des Prototypen. HPD soll damit laut Hersteller eine echte Alternative zum Retarder sein, die im Vergleich zu flüssigkeitsbasierten Bremsystemen Gewicht spart und die Kosten senkt.

FERNFAHRER war exklusiv bei der ersten öffentlichen Vergleichsfahrt im englischen Milbrook dabei. Jacobs stellte zwei Mercedes Actros mit identischem Antriebsstrang für Fahrten auf der Teststrecke nahe London zur Verfügung.



SPEZIELLE KIPPHEBEL und Ventilbrücken ermöglichen zwei Verzögerungen in den vier Takten des Motors.



Am 27. Juni von 9.30 bis 13.00 Uhr und am 28. Juni von 10.00 bis 18.00 Uhr sind alle Besucher des Autohofs Ramstein mit einem Führerschein der Klasse CE zum Testen eingeladen. Wie gut ist die neue Motorbremse? Wie fährt sich das Fahrzeug im Vergleich zum eigenen Lkw? Ihr fahrt die Trucks, wir fragen und veröffentlichen die Antworten im FERNFAHRER und auf unserem Internetportal www.eurotransport.de.

Hot Roads



Überall auf der Welt werden tagtäglich Menschen, Tiere und Waren befördert. Normalerweise ist das keine große Sache, doch nicht immer haben die Transportstrecken die Bezeichnung „Straße“ verdient. Die Dokureihe „Hot Roads“ begibt sich 450 Minuten lang auf eine Reise über die unheilvollsten Straßenabschnitte der Welt.



Schwindelerregende Schluchten und holprige Pisten zählen zu den Herausforderungen, denen die Fahrer hier ausgesetzt sind. Der Zuschauer erfährt, wie die Touren aussehen, in welche Tiefen und Abgründe sie führen

können und wie viele Kurven und Hindernisse auf die Fahrer warten.

Zum Start der DVD-Veröffentlichung „Hot Roads – die gefährlichsten Straßen der Welt“ verlosen wir gemeinsam mit der WDR media group und release company je fünf DVDs und Blu-rays mit den ersten beiden Staffeln.



WIR VERLOSEN GEMEINSAM mit der WDR media group und release company je fünf DVDs und Blu-rays der ersten beiden Staffeln unter diesem QR-Code oder alternativ unter www.eurotransport.de/hotroads

Logistikübung der Superlative

Transport über Land, See und Luft, 2.000 Teilnehmer, 450 Fahrzeuge, zwölf Tage und zwölf beteiligte Nationen: Mitte April hat die Bundeswehr im Nordwesten Deutschlands eine Logistikübung der Superlative auf die Beine gestellt. Über 2.000 Soldaten übten bei „Joint Derby“, kurz: Jody, die Verlegung eines multinationalen Verbands in ein Einsatzgebiet – auf allen erdenklichen Wegen, zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

Mit 700 Soldaten war Deutschland am stärksten vertreten, gefolgt von Niederländern, Tschechen und Österreichern. Für die Unterbringung der Teilnehmer hatten Spezialpioniere an der Logistikschule der Bundeswehr in Osterholz-Scharmbeck eigens eine kleine Zeltstadt errichtet. Das Übungsszenario spielte sich dann quer durch Niedersachsen und Bremen ab, von der Küste bis in die Lüneburger Heide.

Den Übungsbeginn markierte das Einlaufen der Ro-Ro-Fähre Suecia Seaways in Bremerhaven. An Bord: ein bunt zusammengesetzter, in dezenten Grüntönen gehaltener Fuhrpark, der in Emden eingeschifft worden war. Neben der Suecia Seaways liefen noch zwei weitere Fähren ein. Das Entladen von hunderten Fahrzeugen stellte die erste Herausforderung dar. Hier war besonders die 6. Kompanie des Logistikbataillons 161 aus Delmenhorst gefragt – die einzige Umschlag-



kompanie für den Seeverkehr in der Bundeswehr. Auf dem Bild ist sie beim Verladen von 20-Fuß-Containern zu sehen.

Parallel dazu wurde die Masse der Übungsteilnehmer mit Transportflugzeugen vom Fliegerhorst Wunstorf nach Nordholz gebracht und von dort weiter zur Logistikschule. Am nächsten Morgen wurden die Kraftfahrer nach Bremerhaven gefahren, um ihre Lkw zu übernehmen. Von Bremerhaven ging es in einzelnen Kolonnen zurück zur Logistikschule und von dort weiter auf den Truppenübungsplatz Munster in der Lüneburger Heide. Mit Unterstützung eines dort

eingerrichteten „Convoy Support Centre“ erfolgte die abschließende Gesamtverlegung aller Kräfte auf den Truppenübungsplatz Bergen.

Neben den diversen Übungsszenarien, die die Organisatoren täglich einspielten, ging es für die Kraftfahrer auch um die Grundlagen, die eine Fahrt im geschlossenen Verband mit sich bringt: das Setzen der richtigen Marschbeflaggung, die Betankung der Fahrzeuge, die Einhaltung korrekter Marschabstände, die Berücksichtigung von Lenk- und Ruhezeiten sowie Gefahrgutvorschriften und den technischen Halt.

jr

Starker Stromer

Das Unternehmen Nikola Motor Company (NMC) hat eine dreiachsige Elektro-Sattelzugmaschine vorgestellt. Bei einem Gesamtgewicht von umgerechnet rund 36 Tonnen verspricht der Hersteller eine Reichweite von 1.200 Meilen, also gut 1.900 Kilometern. Dabei geizt NMC nicht mit Leistung. An jedem der sechs Räder sitzt ein Elektromotor mit 335 PS. Insgesamt liegen also 2.010 PS an. Das maximale Drehmoment beziffert der Hersteller auf mehr als 3.700 ft. lbs., also gut 5.000 Nm. Die Energie für den Nikola One getauften Sattelschlepper schöpft NMC aus einer flüssigkeitsgekühlten Lithium-Ionen-Batterie mit 320 kWh. Eine Steckdose benötigt der One indes nicht. Der Lkw arbeitet laut Hersteller mit einem Range-Extender. Eine 400 kW (544 PS) starke Gasturbine lädt die Batterie automatisch auf.



Wider den Wahnsinn

Oft ist bei Lkw-Unfällen Ablenkung die Ursache. Die Autobahnpolizei Köln will aufklären.

Mittlerweile spielt es eigentlich keine Rolle, ob die besorgten Bundes- oder Landesverbände des Transportgewerbes, die um das Image der Branche in der Öffentlichkeit fürchten, fast gebetsmühlenartig vorrechnen, dass die Zahl der schweren Unfälle seit den 90er-Jahren im Vergleich zu der Kilometerleistung auf deutschen Autobahnen statistisch gesunken ist. Denn es kracht jeden Werktag mittlerweile nicht nur ein Lkw in ein Stauende – so wie am 11. Mai sind es manchmal gleich vier: Auf der A1, der A2, der A4 und der A5. Meist passiert es im Stau vor einer Baustelle. Und immer öfter stellt die Polizei bei der Unfallaufnahme fest, dass der Fahrer abgelenkt gewesen sein könnte. Der Beweis ist allerdings oft problematisch.

Manchmal ist er offensichtlich: Einen besonders dramatischen Unfall gab es im September 2015 auf der A4 bei Aachen. Der Unfallverursacher, ein Fahrer aus Polen, klebte leblos in der Windschutzscheibe seines Lkw, in der Hand den Laptop, der ihm beim Aufprall ins Heck des Vordermanns ins Gesicht geschlagen ist (siehe dazu auch Jans Blog auf Seite 5). Selbst die erfahrenen Hauptkommissare Tom Fiala und Michael Tangermann von der Autobahnpolizei Köln, die diese Bilder gesehen haben, sind geschockt. „Man müsste sie eigentlich zur Abschreckung zeigen“, sagen die beiden Organisatoren des

monatlichen Fernfahrer-Stammtischs auf der Raststätte Aachener Land. Aber das geht nicht. Stattdessen laden sie nun am Samstag, den 18. Juni, von 10.00 bis 16.00 Uhr auf die Raststätte Frechen-Süd an der A4 zum Tag der Verkehrssicherheit ein. Schwerpunktthema: Die Gefahr der Ablenkung am Steuer. Anwesend im Namen der Ordnungspartnerschaft „Sicherheit im Verkehr“ sind der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), Straßen NRW, Dekra, der BGL und die die Feuerwehr. Auch Udo Skoppeck von der Allianz im Transportwesen will mit seinem Lkw vorbeikommen. Auf letzterem warnt ein markanter Spruch am Heck des Trailers vor zu geringem Abstand.

Zurück zur Statistik: Die Unfallzahlen sind laut Auswertung der Autobahnpolizei Köln, die rund 600 Autobahnkilometer kontrolliert, von 2014 auf 2015 in allen Bereichen gestiegen: Verkehrsunfälle und Verunglückte bei Lkw als Verursachern – von 2.577 auf 2.909; Verunglückte an Stauenden – von 391 auf 414; schwer verletzte Verkehrsteilnehmer – von 332 auf 379. „Besonders schlimm ist die Entwicklung aber bei den Verkehrstoten“, mahnen Fiala und Tangermann an. Sie stieg von 15 auf 17 Tote, darunter vier Lkw-Fahrer. Ein Schrecken ohne Ende. „Allein bis Ende April diesen Jahres hatten wir bereits 16 Tote, darunter schon drei Lkw-Fahrer. Unser Verkehrssicherheitstag ist auch eine Aktion wider den Wahnsinn, der sich jeden Tag auf der Autobahn abspielt.“ *jb*

TERMINE

TRUCK-UND BIKE-WEEKEND

10. – 12. Juni 2016, Wittlich

LKW-TREFF OSTSCHWEIZ

10. – 12. Juni 2016, Altstätten/Schweiz

5. TAG DES RETTUNGSWESENS

12. Juni 2016, Technikmuseum Speyer

HAPPY DAY OF LIVE

18. Juni 2016, Autohof Hamburg Süd

TRUCKER- & COUNTRYFESTIVAL INTERLAKEN

24. – 26. Juni 2016, Interlaken/Schweiz

TRUCKERTREFFEN BAUTZEN

01. – 03. Juli 2016, Bautzen-Singwitz

TRUCK-GRAND-PRIX

01. – 03. Juli 2016, Nürburgring

HERPA-SOMMERFEST

09. Juli 2016, Dietenhofen

Termine finden und selbst eingeben auf www.eurotransport.de/termine





ENTDECKEN SIE DIE RPS TRAILER-MIETE
Schubbodenaufleger für exaktes, vollständiges Entleeren

... vielseitig einsetzbar – nicht nur bei Schüttgut

- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen

© +49 (0) 3 64 82 830-130 ✉ vermietung@rps-trailer-rental.com www.rps-trailer-rental.com

ANZEIGE

Verbesserte Motoren und Aerodynamik

Volvo Trucks will nach eigenen Angaben den Verbrauch der Baureihen FM, FMX, FH und FH16 senken – mit optimierten Motoren und verbesserter Aerodynamik. Mit den neu aufgelegten Aggregaten der D11- und D13-Serie hält die Common-Rail-Einspritzung Einzug. Außerdem sollen reibungsarme Kolben und eine optimierte Nockenwelle die Effizienz der schwedischen Lkw ebenso steigern, wie Gewichtsoptimierungen an den Motoren. Bis zu 1,5 Prozent weniger Dieseldurst verspricht sich Volvo von diesen Maßnahmen. Auch in Sachen Aerodynamik hat der Fahrzeugbauer aus Göteborg einiges getan. So sollen engere Radkästen sowie Veränderungen an Frontspoiler, Diffusoren und Schmutzfänger für Kraftstoffeinsparungen besonders im Fernverkehr um bis zu drei Prozent und im Schwerlastverkehr um bis zu fünf Prozent sorgen.



FAHRVERBOTE 6. Juni bis 4. Juli 2016

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	FAHRVERBOTE	ZEITEN
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhänger hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	Ferienfahrverbote ab 2. Juli auf best. Autobahnabschnitten	0 – 22 Uhr 7 – 20 Uhr
A	Samstags Sonn- und Feiertage Nachfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	ab 28. Juni (best. Straßen)	8 – 15 Uhr 0 – 22 Uhr 22 – 5 Uhr
F	Samstags Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht		22 – 24 Uhr 0 – 22 Uhr
CH	Sonn- und Feiertage Nachfahrverbot über 3,5 t, Sattel-Kfz über 5 t, Anhänger über 3,5 t zul. Gesamt- gewicht		0 – 24 Uhr 22 – 5 Uhr

Drei in Einem

Das Lkw-Navigationssystem Truckmate Pro S8100 von Car Guard Systems verbindet die drei Bereiche Navigation, Fernsehen und optional Reifendruckwarner in einem Gerät. Im Vergleich zum herkömmlichen Pkw-Navi soll der Truckmate nach Unternehmensangaben eine Strecke basierend auf den jeweiligen Fahrzeugeigenschaften erstellen. Die Routen werden dabei laut Hersteller auf Grundlage von Straßen mit angemessener Breite und Höhe berechnet. Zusätzlich ist der Truckmate in der Lage, das seit Ende Mai ausgestrahlte DVB-T2 zu empfangen. Allerdings wird das neue Signal bisher nur in ausgewählten Ballungsgebieten ausgestrahlt. Als sicherheitsrelevante Option kann das Gerät mit einem Reifendruckwarner kombiniert werden.

WO VERLIERT IHR WERTVOLLE ZEIT?



Wegen der Asylkrise wird an einigen Grenzen wieder kontrolliert – Logistikverbände befürchten Verluste in Millionenhöhe. Doch wo bleibt der Aufschrei angesichts des Zeitverlusts an Ladestellen, Staus und Baustellen?

TEXT | Alev Atas, Johannes Roller FOTOS | Alev Atas (5), Norbert Böwing (1)

Im Zuge der Asylkrise haben mehrere EU-Staaten an besonders frequentierten innereuropäischen Grenzen wieder Personenkontrollen eingeführt. Dieses mehr an Sicherheit führt zwangsläufig zu mehr Wartezeit. An verkehrsreichen Übergängen stehen Lkw-Fahrer und Reisende jetzt wieder im Grenzstau. Auch wenn sich die Polizisten beeilen, die Leute zügig durchzuwinken, ist das in Zeiten von Just-in-time-Produktion und angesichts der Abhängigkeit vom reibungslosen Export in unsere Nachbarländer ein Ärgernis für die Wirtschaft.

Entsprechend laut fiel die Kritik von Industrie- und Logistikverbänden aus, zumal der EU-Ministerrat in Brüssel kürzlich der Forderung von Deutschland und weiteren EU-Ländern zugestimmt hat, die bestehenden Grenzkontrollen zu verlängern. Österreich kontrolliert also, Stand Mai, weitere sechs Monate an der österreichisch-ungarischen und österreichisch-slowenischen Grenze, Deutschland an der Grenze zu Österreich, Dänemark in Häfen mit Fährverbindungen nach Deutschland und an der dänisch-deutschen Grenze sowie Schweden in den Häfen der Polizeiregion Süd und West sowie an der Öresund-Brücke. Norwegen, das zum

Schengen-Raum gehört, ohne EU-Mitglied zu sein, kontrolliert ebenfalls in Häfen mit Fährverbindungen nach Dänemark, Deutschland und Schweden.

Das war es dann aber auch. Von flächendeckenden Grenzkontrollen in beiden Richtungen (Süd-Nord und Nord-Süd) oder gar von einem Scheitern des Schengen-Raums kann keine Rede sein. Angesichts der lauten Kritik am Kostenfaktor Grenzkontrollen stellt sich zudem die Frage: Wo bleibt der Aufschrei wegen des alltäglichen Zeitverlusts im Inland? Wer beklagt medienwirksam, dass die Lkw-Fahrer Tag für Tag an Ladestellen, in Staus vor Dauerbaustellen, Unfällen und maroden Brücken Zeit und damit Geld verlieren? Daher unsere Frage an die Kollegen: Wo überall verliert ihr jeden Tag wertvolle Zeit?

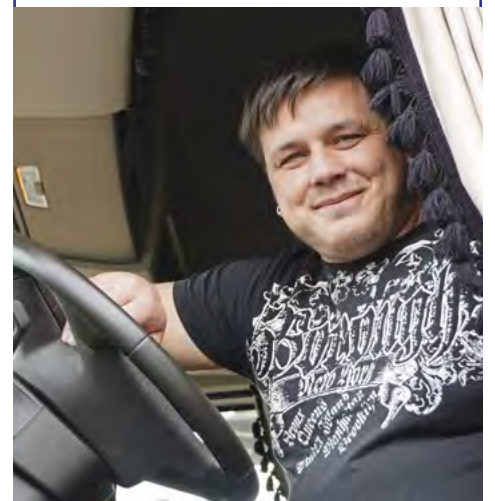
Die Antworten zeigen einmal mehr, dass es Lkw-Fahrer gewohnt sind, zu warten. Unterschiedlich sind die Ursachen. Hier kommt es stark darauf an, ob man im Nah- oder Fernverkehr eingesetzt ist. Die meisten Befragten können die Sorgen der Wirtschaftsverbände nicht nachvollziehen. Sie klagen weder über größere Staus an den deutschen noch an anderen kontrollierten Schengen-Grenzen. ◀



TOBIAS GNADE
31, COTTBUS

Warterei sind wir gewohnt.

Da ich Langstreckenkutscher bin, habe ich normalerweise genügend Puffer und verliere nicht viel Zeit. Nur in Ländern wie Italien, wo man zwei Stunden Mittag macht, wird es schwer beim Abladen. Obwohl mein Lkw nicht mal halb entladen ist, wird die Rampe einfach zugemacht.





ANDREAS KLIEWER
42, HÖXTER

Verlust für Firma und Fahrer.

Wenn Lkw-Fahrer stehen, bekommen sie dafür nur Spesen, verdienen aber nur, wenn sie fahren. Mit Wartezeiten müssen wir jeden Tag rechnen. Wir können an manchen Stellen einfach nicht weiter. Das ist ein Verlust für Firma und Fahrer. Die Grenzkontrollen sind aber nicht das Problem.

RONALD EULENSTEIN
57, MONHEIM AM RHEIN

Ich muss meine Zeiten einhalten.

Du kommst bei einem Kunden an, der hat um halb zwölf Pause, und fährst zum nächsten, der macht erst um ein Uhr Pause. Da musst du dann als Fahrer auch mitmachen. Wenn ich auf Stundenlohn fahren würde, wäre mir der Zeitverlust, sämtliche Kontrollen und auch der Stau, völlig egal.



THOMAS GEHRLAIN,
39, WESTHEIM

Bei mir gehts schnell.

Ich fahre Schüttgut, somit habe ich kaum Wartezeiten beim Be- und Entladen. Ich verliere vor allem meine Zeit im Stau und durch das rücksichtslose Verhalten der Autofahrer. Von den deutschen Grenzkontrollen bekomme ich im Nahverkehr nichts mit. Ich kenne Kollegen, die regelmäßig ins Nicht-EU-Ausland fahren und teilweise vier Tage an irgendwelchen Grenzen warten müssen. Das ist verlorene Zeit, die einem keiner ersetzt.

AXEL EVERDING
51, RINTELN

Zu 95% lassen die uns durch.

Ich fahre nach Dänemark und Schweden. Es gibt Grenzkontrollen, aber bis jetzt lassen die Beamten uns ohne Probleme durch. Den Zeitverlust haben wir durch Staus und Baustellen.



Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir wollten auch von unseren Facebook-Freunden wissen, wo und wieviel Zeit sie täglich verlieren.

” Rüdiger Jentsch: Kölner Ring. Da die A 1 Leverkusener Brücke für Lkw gesperrt ist, muss alles über die A 4 und A 3, wo sich bei Leverkusen natürlich auch noch eine Baustelle befindet. Um ganz Köln geht da nichts mehr. Und bei den Superpolitikern wird das noch Jahrzehnte dauern. Entlastung? Fehlanzeige. In meinen Augen ist das alles gewollt. Stau bedeutet mehr Dieserverbrauch und mehr Steuereinnahmen. Schaut mal nach Holland. Die können bauen, planen und da ist der Lkw-Fahrer auch noch was wert.

” Ralf Greve: Ich verliere auf meiner Tour in den Süden am meisten Zeit durch blödsinnige Überhohlvorgänge wie am Kreuz Dortmund/Unna. Vor allem ist es ja nicht einmal erlaubt, am abbiegenden Verkehr vorbei zu fahren. Das wäre nicht einmal ein abgeschlossener Überhohlvorgang. Den Sinn dieser völlig bescheuerten Maßnahme soll mir mal einer derjenigen, die mit dem Rad zur Arbeit fahren können, erklären. Als es die vielen Verbote für Lkw noch nicht gab, lief es besser.

” Stephan Suhr: Ich fahre für einen der größten Paketdienste in Deutschland. Zeit verliere ich in den dauernden Staus, nach Unfällen oder vor Baustellen. Beim Kunden warten wir nicht, da wir ein Zeitfenster haben und jede Verzögerung den Kunden Geld kostet.

” Jan Oellerking: Ich fahre ein- bis zweimal die Woche über die Grenze Deutschland-Dänemark und mehr als zwei bis drei Minuten habe ich da noch nie verloren. Kann im Sommer dank der Touristen vielleicht noch kommen, ist bis jetzt aber nicht vorgekommen.

/fernfahrer_magazin

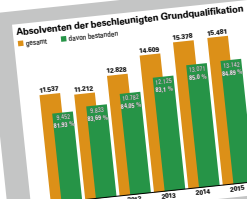


MARIO SPECHT
PER E-MAIL

IDEEN ZUM NACHDENKEN

MITTEL GEGEN DEN MANGEL

Die Zahl der BKF-Querschnitte bleibt hoch.
TEXT UND FOTO: Jan Bergman, BUNDE Kfz-Technik Paderborn



In Angelen 2015 haben wir an etwa 1200 die Abschlussexamen der Bewerberinnen und Bewerberinnen für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer gemacht. Die Zahl der Bewerberinnen und Bewerberinnen ist im Vergleich zum Jahr 2010 um 35 Prozent gestiegen. Das zeigt, dass die Zahl der Bewerberinnen und Bewerberinnen für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer weiterhin hoch ist. Die Zahl der Bewerberinnen und Bewerberinnen für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer ist im Vergleich zum Jahr 2010 um 35 Prozent gestiegen. Das zeigt, dass die Zahl der Bewerberinnen und Bewerberinnen für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer weiterhin hoch ist.

Ich denke, dass ihr bei dem Thema Fahrer-mangel im FERNFAHRER 5/2016 einen sehr wichtigen Aspekt übersehen habt. Der Gesetzgeber trägt ebenfalls eine große Schuld am

Nachwuchsmangel. Wer möchte schon 15 Stunden schichten und schuften, wenn man in einem anderen Job für viel weniger Arbeitszeit das gleiche Geld verdient. Die Schichtzeit von Fahrern sollte auf zehn Stunden begrenzt sein und die maximale Fahrzeit auf acht Stunden. Damit wären die Arbeitszeiten an die anderer Berufe angepasst. Auch müsste der Fahrer seine Pausen selbst einteilen können und würde damit dem Druck, der durch die Parkplatzsuche entsteht, entgegenwirken. Wenn die Löhne schon nicht steigen, dann muss der Gesetzgeber eben die Arbeitszeit verringern. Die Erhöhung der Wochenruhezeit wäre vielleicht auch mal eine Idee. Es sind nur ein paar kleine Anregungen, aber darüber sollte man mal nachdenken.



WOLFGANG BEISEL
PER E-MAIL

SCHNELLER ALS GEDACHT

Früher als ich es erwartet habe, ist mein Gewinn vom FERNFAHRER-Kreuzworträtsel eingetroffen. Ich bin angenehm überrascht und möchte mich für den Deuter-Rucksack von Knorr Bremse herzlich bedanken. Während unseres diesjährigen Urlaubs wird er einen besonderen Platz einnehmen.



MARKUS SCHEER
PER E-MAIL

SICHERHEIT IM FOKUS

Täglich ärgere ich als Berufskraftfahrer mich darüber, wie der Sicherheitsabstand missachtet und trotz Überholverbot überholt wird. Leider ignorieren sehr viele in- und ausländische Fahrer beide Verbote. Ganz schlimm ist es auf der A45 zwischen Haiger Burbach und Wilnsdorf. Da ist in beiden Richtungen am Berg Tempo 60 und Überholverbot, Richtung Siegen auch, weiter unten am Parkplatz Landeskronher Weiher vorbei auf der flachen Strecke bis kurz vor Wilnsdorf. Hier drängeln viele Verkehrsteilnehmer und überholen andere, die sich an die Vorschriften halten. Aber auch sonst halten viele Lkw-Fahrer vom 50-Meter-Mindestabstand nicht viel. Mich wundern die vielen schweren Lastwagen-Auffahrunfälle, die sich jeden Tag ereignen, nicht. Es ärgert mich, dass wir wegen solchen, ignoranten Kollegen die sinnlosen Module alle fünf Jahre machen müssen. Es ändert sich doch eh nichts an der Situation. Es wäre meiner Meinung nach an der Zeit, eine Kampagne für mehr Vernunft unter den Kollegen und damit auch mehr Sicherheit im Verkehr zu starten.



RONNY BORNHORST
PER E-MAIL

WELTMEISTERSCHAFT

Wir sind Berufs- und Hobbykraftfahrer/-innen aus ganz Deutschland, die in ihrer Freizeit Geschicklichkeits- und Präzisionsturniere mit Lkw und Bus fahren. Deutschlandweit finden diese Treffen statt und die Besten qualifizieren sich darüber für die Deutsche Meisterschaft. Dort haben Fahrer/-innen sogar die Möglichkeit sich für die Weltmeisterschaft zu qualifizieren. Seit 2014 ist die deutsche Nationalmannschaft in den Klassen „Sattelzug“, „Gliederzug“ und „Klein-Lkw bis 3,5 Tonnen“ Weltmeister. In den Klassen „Solo-Lkw“ und „Bus“ haben die deutschen Vertreter jeweils den dritten Platz belegt. Zudem sind wir in der „Nationenwertung“ – die Auswertung aller teilnehmenden Nationen – Weltmeister. Außer diesen Erfolgen haben wir noch Einzelweltmeister und zählen seit vielen Jahren zu den Besten der Welt. Vom Turnier-Fahrer wird nicht nur fahrerisches Können und Fahrzeugbeherrschung auf den Millimeter verlangt, sondern auch ein umfangreiches Wissen über allgemeine Verkehrsvorschriften, Fahrpersonalgesetze, Ladungssicherung und Erste Hilfe vorausgesetzt. Wir würden uns freuen wenn mehr Fahrer zu diesen Turnieren kommen würden. Unter www.german-trucksport.de kann jeder sich bewerben.



ALEX TSCHALYSCH
VIA FACEBOOK

SCHNELLER ALS GEDACHT

Ich wollte mich nur mal bedanken, weil ich als Berufskraftfahrer-Azubi die FERNFAHRER-Zeitschrift kostenlos bekomme. Das finde ich richtig stark von euch.

*Anmerkung der Redaktion:
Weiterhin viel Spaß mit dem FERNFAHRER.
Wir werden weiterhin in Zusammenarbeit mit dem Sitzhersteller Isringhausen Berufsschüler mit Heften beliefern.*

ANSCHRIFT FÜR LESERBRIEFE:
Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
D-70519 Stuttgart

LESERBRIEFE ONLINE:
info@fernfahrer.de
Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe sinngerecht zu kürzen.

„Das geht noch besser. Mit diesem Anspruch beginnt bei uns jeder Arbeitstag.“

Gerold Wenisch, Geschäftsführer Produktion & Einkauf



Neue Beschichtungsqualität für noch mehr Korrosionsschutz

In unserer Branche stehen wir immer wieder vor neuen Herausforderungen. Deshalb kontrollieren und optimieren wir in der Produktion kontinuierlich Prozesse und Abläufe. Wir wissen, dass die Anforderungen an die Korrosionsbeständigkeit von Chassis steigen. Stark beanspruchte Teile wie die Seitenschiene müssen mit neuen Konzepten bei der Lackierung noch beständiger gemacht werden. Unsere Lösung: ein völlig neues Beschichtungs-Konzept, bei dem die Materialien durch alkalische Medien mit verbesserten Tensiden chemisch vorbehandelt werden. So steigern wir unsere Beschichtungsqualität und die Zufriedenheit unserer Kunden.

IM INTERVIEW

FAHRER UNTER 25

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath



BASTIAN HEIM IM GESPRÄCH

WARUM FAHRER? Ich bin, im Gegensatz zu vielen Auszubildenden im Transportgewerbe, familiär überhaupt nicht vorgeprägt. Meine Eltern arbeiten als Justizvollzugsbeamte in der JVA Schifferstadt. Ich hatte bereits eine Lehre als Metallbauer gemacht, aber das war nichts für mich. Schließlich bin ich im Internet auf Dachser gestoßen. In Malsch durfte ich mir das Ausbildungsangebot einen Tag lang ansehen und war sofort überzeugt. Dachser bildet hier insgesamt elf junge Leute zum Berufskraftfahrer aus, davon zwei in meinem Jahrgang.

EINSATZGEBIET? Wir schlagen hier überwiegend Stückgut um. Wir haben 54 tägliche nationale Linienverkehre und 30 bis 35 internationale Touren. Das Gros der Touren übernehmen bei uns feste Unternehmer. Wir besitzen allerdings auch 25 eigene Lkw, Sattel- und Wechselbrücken-Fahrzeuge. Was mir besonders gut gefällt ist, dass ich in der Ausbildung auch in der Disposition und im Lager eingesetzt

werde. Bei Mercedes in Karlsruhe habe ich ein Fremdpraktikum in der Werkstatt gemacht. Das war klasse! Und bei unserem Rangierdienst konnte ich auch schon wichtige Erfahrungen sammeln.

LIEBLINGSTOUR? Einen großen Teil unserer Fahrpraxis sammeln wir auf den Fahrzeugen von unseren festen Unternehmern. Hier war meine bislang schönste Tour auf einer Nachtlinie nach Ravensburg. Gegen 20 Uhr haben wir zwei beladene Brücken übernommen, ich bin dann jedesmal über die A 8 und die B 30 gefahren, das sind etwa drei Stunden Fahrzeit. Nach dem Umbrücken ging es wieder nach Ulm zurück. Bis meine Lenkzeit aufgebraucht war.

GRÖSSTES MISSGESCHICK? Das passierte noch während meiner Zeit im Rangierdienst. Ich hatte mit dem Hoffahrzeug eine Brücke aufgenommen und wollte gerade an die Rampe setzen, da habe ich im Spiegel einen Nahverkehrslaster hinter mir gesehen und musste voll auf die Bremse gehen. Dabei ist die Brücke nach hinten gerutscht, aber zum Glück nur ein Stück. Seitdem schaue ich doppelt vorsichtig, ob sich ein Lkw oder eine Person hinter mir aufhält.

FREUNDESKREIS? Meine Freunde haben schnell gemerkt, dass ich in meiner ersten Lehre nicht glücklich war. Dass ich dann die Ausbildung zum Berufskraftfahrer gewählt habe, haben einige nicht erwartet. Aber wenn ich heute davon erzähle, finden sie es gut.

DAS SCHÖNE AM JOB? Die abwechslungsreiche Arbeit macht mir einfach Spaß – selbst im Lager. Aber das Fahren bereitet mir die

JETZT MITMACHEN!

DU BIST EIN JUNGER KOLLEGE ODER EINE JUNGE KOLLEGIN UNTER 25 UND MÖCHTEST GERNE IN DEN FERNFAHRER?

Schreib uns mit Foto an info@fernfahrer.de und bewirb dich. Stichwort: „U 25“.

allergrößte Freude. Und nachts fahre ich auf alle Fälle lieber, besonders im Sommer. Das weiß ich jetzt schon.

AN MEINEM JOB STÖRT MICH, dass so viele Leute meinem Beruf mit Desinteresse oder sogar Ablehnung gegenüberstehen. Man wird als Fahrer oft als Mensch zweiter Klasse behandelt.

ZUKUNFT? Ich werde jetzt die nächsten Wochen bei einem anderen Unternehmer mitfahren. Im dritten Lehrjahr darf ich endlich mit ins Ausland, darauf freue ich mich besonders. Ich hoffe, dass ich hier nach Ende der Ausbildung übernommen werde.



DAS UMSETZEN VON Wechselbrücken ist ein Teil der Fahrerausbildung bei Dachser. Bastian braucht für einen Zug etwa 15 Minuten. Rückenschonend.



FUHRPARKLEITER HARALD KÖNIG

Der Ausbildungsbetrieb

Dachser Logistikzentrum Karlsruhe GmbH & Co.KG

Adresse: Thomas-Dachser-Straße 1, 76316 Malsch

Telefon: 00 49/72 46/70 53-23 00

Internet: www.dachser.com

Fuhrpark: 25 eigene Fahrzeuge, Sattel- und Wechselbrückenzüge

Einsatzbereich: national und international, oft Spanien und England

Fahrerausbildung seit: seit 2002, 4 Ausbildungsplätze pro Jahr

weitere Ausbildungsinhalte: Lager, Dispo, Werkstatt, Rangieren

Zuständige Berufsschule: Carl-Benz-Schule in Karlsruhe

Kontakt für Bewerbung: Harald König (harald.koenig@dachser.com)

ANZEIGE



MAUT-VERRECHNUNG für Fahrzeuge über 3,5 t



» IHR PLUS ALS PARTNER

Keine Service-, Jahres- oder sonstigen Zusatzgebühren.

» IHR PLUS AN GELD

Sie erhalten alle 12 Monate 0,3% der gefahrenen Maut automatisch rückvergütet.

» IHR PLUS AN SERVICE

Persönliche und maßgeschneiderte Information zu allen Mautfragen. Wir nehmen uns Zeit für Sie!

» IHR PLUS AN ZEIT

Die gesamte Mautabrechnung rasch auf einen Blick – ohne Vergleichen verschiedener Abrechnungen. Wählen Sie zwischen monatlicher, 14-tägiger oder wöchentlicher Abrechnung.

NOTHALT AUF DER AUTOBAHN

Es passiert immer wieder bei einem langen Stau: Auf dem Standstreifen stehen Lkw mit Warnblinkanlage, weil die Lenkzeit der Fahrer vorbei ist. Das ist ein echtes Dilemma.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath



KEINE FRAGE:
AUF DEM STAND-
STREIFEN EINER
AUTOBAHN DARF
WEDER GEHAL-
TEN NOCH GE-
PARKT WERDEN.

FERNFAHRER
hilft!

FRAGEN ZUM VERKEHRSRECHT beantwortet Matthias Pfitzenmaier aus dem Haus des Rechts auf unserem Expertenportal unter www.eurotransport.de



DAS VERKEHRSAUFKOMMEN IN DEUTSCHLAND wächst und wächst. Manche Autobahnen in Ballungszentren sind längst dauerhaft überlastet. Kommt dann noch eine Baustelle mit Verengung von drei auf zwei Spuren dazu, führt das unweigerlich zu einem Stau. Plötzlich verlängert sich die Fahrtzeit, oder besser: die Stop-and-go-Zeit, mal eben um 30 bis 45 Minuten. Für Autofahrer ist das ärgerlich, für Lkw-Fahrer wird es zu einem riesigen Problem, wenn mitten im Stau die Lenkzeit ausläuft. Selbst wenn der Lkw über eine längere Zeit steht, so ist das eben – vor allem auch arbeitszeitrechtlich – keine Pause. Das gilt selbst dann, wenn der Tacho so eingestellt ist, dass er automatisch auf Pause stellt. Diese zählt nämlich frühestens ab 15 Minuten Standzeit.

UND SO GIBT ES IMMER DASSELBE BILD: Die wenigen Parkplätze sind restlos überfüllt und auf dem Standstreifen parken Lkw mit eingeschalteter Warnblinkanlage. Grundsätzlich gilt laut Straßenverkehrsordnung: „Auf dem Standstreifen einer Autobahn darf weder gehalten noch geparkt werden“, sagt Rechtsanwalt Matthias Pfitzenmaier. „Eine Zuwiderhandlung ist beim Halten mit 30 Euro Geldbuße belegt, beim Parken kostet es 70 Euro und gibt einen Punkt.“

AUSNAHMEN, BEI DENEN DAS HALTEN ERLAUBT IST, gibt es zum Beispiel bei einer Panne, wenn ein Fahrer nach einem Unfall auf die Polizei wartet oder bei einer plötzlich vereisten Windschutzscheibe, erklärt Pfitzenmaier. „Das gilt aber nicht für das Einlegen von Lenk- und Ruhezeiten“, sagt der Anwalt. So hat etwa die Autobahnpolizei Köln Fahrern, denen im Stau vor der Leverkusener Brücke die Lenkzeit ausgelaufen ist, ein Bußgeld auferlegt, wenn sie dort auf dem Standstreifen erwischt wurden.

DAS DILEMMA DER FAHRER beginnt bereits früher. Immer wieder kommen sie in den Konflikt, dass die Tour durch Störungen ganz anders läuft als geplant. Auch die Suche nach einem Parkplatz

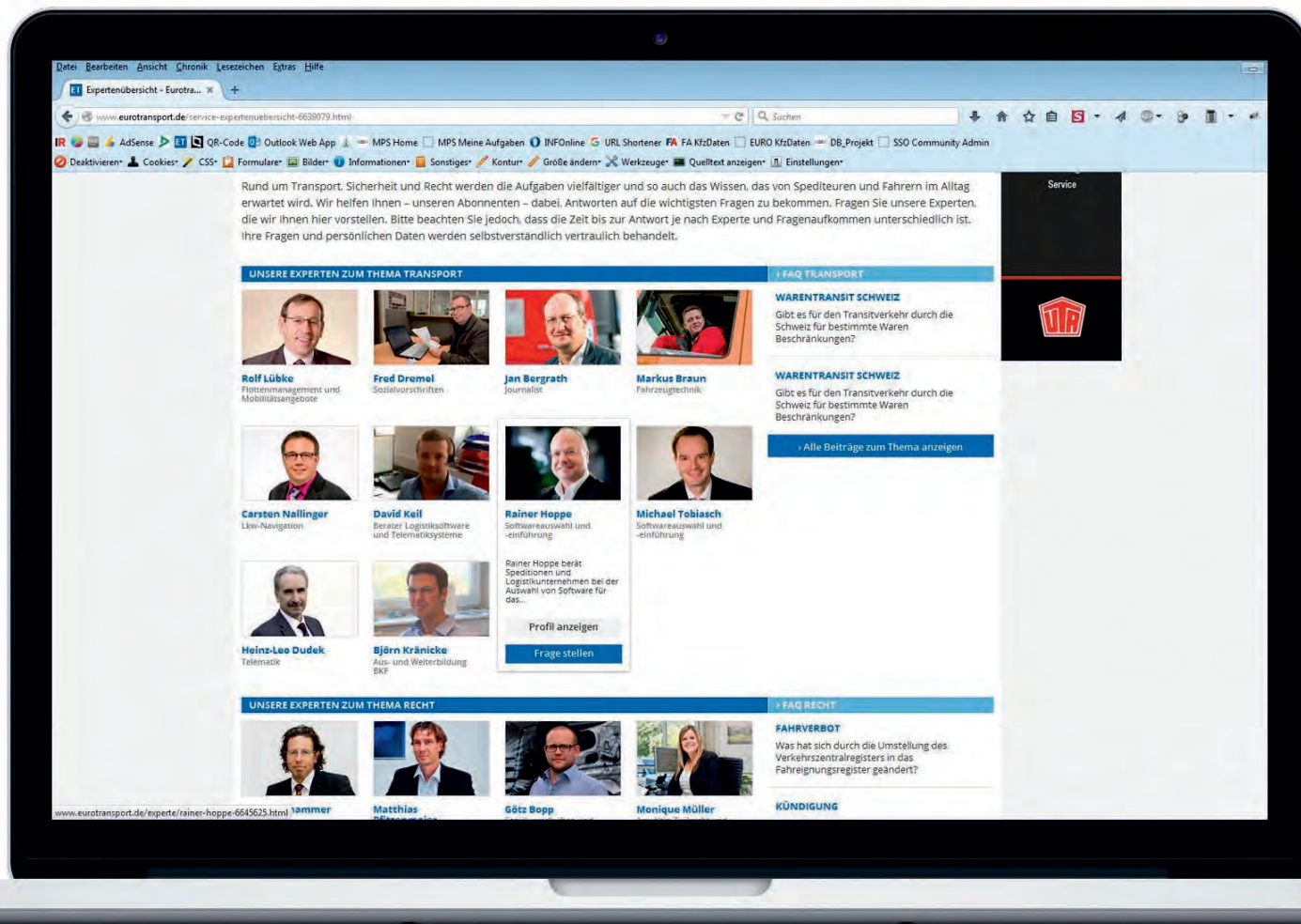
fällt immer wieder darunter. Natürlich gibt es für solche Fälle sogenannte Leitlinien zu den Sozialvorschriften, also der Verordnung 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten. Die „Leitlinie 1“ etwa behandelt die ausnahmsweise Abweichung von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes.

SO AKZEPTIEREN DIE DEUTSCHEN KONTROLLORGANE, wenn Fahrer auf dem Tagesausdruck dokumentieren, warum sie die Fahrzeit durch ein unvorhergesehenes Ereignis überschritten haben. Der Tacho zeichnet schließlich Stau und Stop-and-go-Verkehr auf. Im Prinzip wird dadurch auch in einem gewissen Rahmen ermöglicht, nach Parkplätzen zu suchen.

DAS WEITAUS GRÖßERE LEGITIMATIONSPROBLEM sind Baustellen, die zumindest dem inländischen Fahrer eigentlich bekannt sein müssten. Es gibt den halbstündigen Verkehrshinweis im Radio, es gibt Navis mit Staumeldungen und es gibt zum Glück immer noch viele Kollegen, die aus der Gegenrichtung per Funk melden, ob die Strecke frei ist. Ein vorausschauender Profi am Steuer versucht daher, seine Pause rechtzeitig vor dem Stau zu machen. Das heißt: Wenn er einen Parkplatz findet. Auf der A 5 ist das im abendlichen Verkehr praktisch nicht möglich. Eine ausweglose Situation, solange es nicht genug Parkplätze gibt, was viele Fahrer offensichtlich zum Nothalt auf der Autobahn zwingt.

UND SO SIND ES VOR ALLEM – wie hier auf dem Foto – ortsunkundige Fahrer aus dem Ausland, die von einer deutschen Dauerbaustelle überrascht werden. Und es sind oft Fahrer darunter, die regelmäßig durch Frankreich müssen. Dort werden Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten konsequent verfolgt. Doch die Leitlinie 1 gilt überall in der EU. „Sie kann auch in allen EU-Landessprachen mitgeführt werden“, sagt Götz Bopp, Experte von „FERNFAHRER hilft“. Sollte dort trotzdem ein Bußgeld verhängt werden, weil die Leitlinie 1 strikt umgesetzt wurde, dann kann der Fahrer oder der Unternehmer guten Gewissens vor den EuGH ziehen und eine Aussetzung oder Vorabentscheidung beantragen, deren Ergebnis dann auch für Frankreich bindend ist.“ <





ANTWORTEN AUF ALLE **EURE FRAGEN**

Auch nach vielen Jahren im Beruf begegnen einem immer wieder Fragen, zu denen man nicht die passende Antwort parat hat. Gut, wenn es da jemanden gibt, der die richtige Antwort kennt.

TEXT | Clemens Hirschfeld

FOTOS | Karl-Heinz Augustin, Wolfgang Grube, Thomas Küppers, ETM, Haus des Rechts

FERNFAHRER hat schon immer Wert darauf gelegt, euch mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Seit gut einem Jahr können sich Digital-Abonnenten auf unserer Homepage fachliche Unterstützung bei ihren Problemen holen. Die Experten haben auf alle Fragen zu den Bereichen Verkehrs- und Arbeitsrecht, Gefahrgut, Sozialvorschriften und Ladungssicherung eine Antwort parat. Natürlich bekommt ihr auch auf anderen Internetseiten Informationen zu diesen Themen – aber dort habt ihr keine Garantie, dass die Aussagen auch den Tatsachen entsprechen.

Wir dagegen haben bei der Auswahl unserer Experten auf deren fachliches Know-how geachtet. Alle Fragen, die ihr ihnen über eurotransport.de stellt, werden von den Spezialisten bearbeitet. Darunter sind neben erfahrenen Rechtsanwälten auch Fuhrparkberater und IHK-Vertreter.

Bisher konnten allerdings nur FERNFAHRER-Digital-Abonnenten die kostenlose Erstberatung in Anspruch nehmen. Da das Portal aber so gut angekommen ist, geben wir nun allen FERNFAHRER-Lesern im Juni 2016 einen Monat lang die Möglichkeit, ihre Fra-



MARKUS BRAUN, EXPERTE für Fahrzeugtechnik

SEIT 2010 IST Markus Braun im ETM Verlag tätig. Zunächst war er zuständig für Test & Technik in der trans aktuell mit den Schwerpunkten Lkw, Transporter, Trailer und Komponenten. 2014 übernahm er die Koordination für alle Testaktivitäten in den Nutzfahrzeugetiteln des Verlags und ist seit Oktober 2015 Ressortleiter Test & Technik. Er ist verantwortlicher Redakteur für den trans aktuell-Fehrenkötter-Test und Initiator von Vergleichstests wie dem Young Professional Truck Award und dem Eurotransport-Van-Test. Zudem gehört Braun zum Team des europaweit publizierten 1.000-Punkte-Tests.

Fahrzeugtechnik

Leser-Frage: Dieses Jahr sind schon schwere Lkw-Auffahrunfälle passiert, obwohl in den Fahrzeugen ein Notbremsassistent verbaut war. Hatten die Fahrer diese Sicherheitseinrichtung abgeschaltet oder etwa falsch reagiert? Wie reagiere ich richtig, wenn der Notbremsassistent in Aktion treten sollte?

Experten-Antwort: Ich gehe mal davon aus, dass Sie Ihr System im Fahrzeug nicht deaktivieren, wenn Sie auf Tour sind. Denn in dem Fall kann das System nicht reagieren, was – wie Sie richtig vermuten – auch bisher zu den meisten schweren Unfällen geführt hat.

Wenn Sie in die Situation kommen sollten, dass Ihr Fahrzeug eine Notbremsung einleitet, gibt es eigentlich nur zwei Dinge, die Sie nicht tun dürfen: Gas geben oder den Gang rausnehmen. Denn sobald Sie aufs Gaspedal treten, denkt Ihr Fahrzeug, dass die Gefahrensituation vorüber ist, und beendet die Notbremsung. Dasselbe passiert, wenn Sie den Gang rausnehmen. Andere Dinge, die die Notbremsung abbrechen, sind mir bisher nicht bekannt.

Sozialvorschriften & Güterverkehr

Leser-Frage: Wenn eine Lenkzeitunterbrechung beispielsweise nur 13 Minuten dauert, dann läuft die Lenkzeit doch die 13 Minuten weiter. Also wird meine echte Lenkzeit um diese 13 Minuten verkürzt. Wenn ich die Lenkzeit aber 16 Minuten unterbreche, läuft diese erst nach der Unterbrechung weiter.

Bei dreimal 13 Minuten verschenke ich also 39 Minuten meiner kostbaren Lenkzeit. Ist meine Auslegung richtig? Meine Kollegen behaupten, dass dies zulasten der „Schichtzeit“ geht.

Experten-Antwort: Eine zu kurze Pause belastet nicht die verfügbare Lenkzeit oder die verfügbare Arbeitszeit – es sei denn, die Rechtsprechung stellt klar, dass alle Pausen unter 15 Minuten der Arbeitszeit zuzurechnen sind. Da Sie die Pausen beziehungsweise Fahrtunterbrechungen nachholen müssen, knabbern diese an Ihrer Schichtzeit.

Leser-Frage: Ich möchte als Fahrer einer Sattelzugmaschine mit 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in einer geplant unverkürzten Wochenruhezeit mit dieser Zugmaschine ohne Auflieger an einem Trucker-Treffen teilnehmen. Muss ich für diese private Fahrt – am Freitag hin und am Sonntag zurück –

eine Fahrerkarte stecken? Bleibt es eine unverkürzte Wochenruhezeit? Mein Problem: Privatfahrten sind laut EG VO 561/2006 auf 7,5 Tonnen begrenzt.

Aber der Besuch des Trucker-Treffens ist keine Fahrt zur Güterbeförderung. Außerdem kann ein Fahrer in seiner Wochenruhezeit frei über seine Zeit verfügen, oder? Wie soll ich mich in diesem Fall verhalten?

Experten-Antwort: Sie haben das ganz richtig beschrieben. Die Ausnahme für Privatfahrten ist auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht beschränkt, Artikel 3 Buchstabe h der Verordnung EG 561/2006. Die Fahrt zu und vom Trucker-Treffen muss also auf der Fahrerkarte dokumentiert werden. Für die Sozialvorschriften ist es aber irrelevant, ob die konkrete Fahrt der Güterbeförderung dient.

Entscheidend ist, dass ein Fahrzeug verwendet wird, das der Güterbeförderung dienen kann und das nicht anderweitig von den Regelungen ausgenommen ist. Die Zeit vor Ort steht ja zweifelsfrei zur freien Verfügung und ist insoweit als Ruhezeit anzuerkennen. Gegebenenfalls reicht die Standzeit auf dem Trucker-Treffen aus, um auf die geforderten 45 Stunden zu kommen.



GÖTZ BOPP, EXPERTE für Güterverkehr

SEIT 2003 IST Götz Bopp bei der IHK Region Stuttgart für den Bereich Güterverkehr und Logistik zuständig. Das Tätigkeitsspektrum reicht von der Beratung von Existenzgründern bis zu verkehrspolitischer Arbeit. Der Schwerpunkt liegt in Auskünften und Beratung zu rechtlichen Fragestellungen der Unternehmer und ihrer Mitarbeiter rund um das Thema Güterverkehr.

Verkehrsrecht

Leser-Frage: Ich habe vor Kurzem den „Kran-Schein“ gemacht. Dort wurde erzählt, dass ich keinen Ladekran auf fremden Lkw benutzen darf. Trifft diese Regelung auch auf einem Firmengelände zu? Darf ich mit einer mündlichen Erlaubnis ohne eine Einweisung einen fremden Kran bedienen?

Experten-Antwort: Das Problem entsteht, wenn Sie mit dem fremden Kran eine Person verletzen oder eine Sache beschädigen. Haben Sie in diesen Fällen den fremden Ladekran ohne Einweisung und ausdrückliche Erlaubnis benutzt, dann wird man Ihnen Fahrlässigkeit zur Last legen – was Folgen für Ihre Haftung im Straf- und Zivilrecht haben kann. Daher sind Sie nur dann auf der sicheren Seite, wenn Sie eine Einweisung und am besten auch die schriftliche Erlaubnis vorweisen können, dass Sie berechtigt sind, den Kran, Gabelstapler oder E-Hubwagen zu nutzen.

Leser-Frage: Die Fahrer in meiner Firma werden dazu gedrängt, bei Wartezeiten auf „Bereitschaft zu stellen“. Egal ob das Wartezeiten bei Firmen oder Baustellen sind – dazu gab es sogar eine schriftliche Anweisung. Bei Zuwiderhandlung droht eine Abmahnung. Die Disponenten, die unsere Touren planen, berücksichtigen kaum die Schicht-, Warte- oder Ladezeiten. Ich fahre seit mehr als 20 Jahren Lkw, aber so etwas ist mir noch nicht untergekommen!

Experten-Antwort: Die Bereitschaftszeit zählt nicht zur Arbeitszeit, was dann bei entsprechenden Speditionen dazu führt, dass jedes Stehen beziehungsweise Warten als Bereitschaftszeit gewertet werden soll. Das ist aber falsch. Bereitschaftszeit liegt nur dann vor, wenn Sie vor Beginn derselben wissen, wie lange Sie warten müssen, Paragraph 21a, Abs. 2, S. 2, Arbeitszeitgesetz. Wenn Sie zum Beispiel einen Ladetermin um 14 Uhr haben und um 12 Uhr dort ankommen und sich anmelden, ist die Zeit nach Anmeldung bis zum Ladetermin nur dann Pause, wenn sie tatsächlich nichts für Ihren Arbeitgeber tun. Es ist aber Bereitschaft, wenn Ihnen gesagt wird, „bleib mal hier, es dauert noch circa 30 Minuten, bis du drankommst“.

Sind Sie um 14 Uhr da und Ihnen wird gesagt, „noch nicht fertig, ich kann nicht sagen, wann es so weit ist, warte mal“, ist das Arbeitszeit. Sie sollten aber Ihre Disposition darüber informieren. Fragen Sie nach, ob Sie Pause haben und wie lange.

Wichtig ist, dass Sie für sich aufschreiben, was sich ereignet, was angewiesen wird und was tatsächlich passiert. Nur so können Sie nachweisen, wie viel Sie gearbeitet haben. Eine Abmahnung oder gar Kündigung ist unwirksam, wenn falsche Anweisungen unter Verstoß gegen das Arbeitszeitgesetz vorgenommen werden.



MATTHIAS PFITZENMAIER, EXPERTE für Verkehrsrecht

SEIT 2007 IST Matthias Pfitzenmaier Anwalt für Verkehrsrecht. Seit 2009 ist er immer wieder mit redaktionellen Artikeln im „FERNFAHRER“ vertreten, in denen aktuelle Entwicklungen der Rechtsprechung beleuchtet werden. Dadurch besteht eine enge Verflechtung zu den rechtlichen Problemen, mit denen Berufskraftfahrer täglich im Straßenverkehr zu tun haben. Darüber hinaus beschäftigt er sich in beratender Tätigkeit mit den Fragen einer rechtssicheren Betriebsorganisation.

Fahrerthemen

Leser-Frage: Ich bin seit Mitte Juli arbeitslos, da ich meinen erlernten Beruf als Lkw-Service-Mechaniker nicht mehr ausüben kann. Ich besitze den Lkw-Schein C1E und habe die Umschulung zum Berufskraftfahrer erfolgreich absolviert. Mir fehlt nur noch die Ziffer 95. Leider legt mir das Arbeitsamt immer wieder Steine in den Weg. Gibt es Tabellen, mit denen man nachweisen kann, dass Lkw-Fahrer gesucht werden?

Experten-Antwort: Tabellen als solche gibt es nicht, aber selbst das Bundesamt für Güterverkehr hat neulich in einer Pressemeldung geschrieben, dass es den Fahrermangel gibt.



JAN BERGRATH, EXPERTE für Fahrerthemen

SEIT ÜBER 25 Jahren schreibt Jan Bergrath als freier Journalist regelmäßig für das Magazin FERNFAHRER. Einer seiner Schwerpunkte ist heute die Arbeitssituation der deutschen und europäischen Berufskraftfahrer in einem schwierigen und wettbewerbsorientierten Marktumfeld. In den 80er-Jahren studierte er Anglistik und Geografie an der Universität Köln. Nebenbei fuhr er als Lkw-Fahrer überwiegend nach Spanien, Irland und Schottland. Anfang der 90er-Jahre war er noch mit Bühnenmaterial für die Scorpions bis nach Moskau und für Genesis quer durch Europa unterwegs.

gen online an unsere Fachleute zu stellen. Das heißt, jeder Leser, der sich vorher registriert hat, kann sich auf unserer Internetseite eurotransport.de/experten einloggen und kostenfrei testen.

Das Expertenportal ist somit die ideale Möglichkeit, fachlich fundierte Aussagen zu Themen des Verkehrs- und Arbeitsrechts sowie Güterverkehr und Gefahrgut zu erhalten. Darüber hinaus können die Fachleute komplizierte Technikthemen einfach erklären und helfen auch bei Fragen der beruflichen Aus- und Weiterbildung.

Fragt unsere Experten Löcher in den Bauch! Bitte beachtet jedoch, dass die Zeit bis zur Antwort je nach Fachmann und Fragenaufkommen unterschiedlich lang sein kann. Eure Fragen und persönlichen Daten werden von der Redaktion selbstverständlich vertraulich behandelt.

Einen kleinen Auszug der interessantesten Fragen des vergangenen Jahres hat die Redaktion anonymisiert und für euch zusammengestellt.



HARRY BINHAMMER, EXPERTE für Arbeits- und Zivilrecht

SEIT 1998 IST Harry Binhammer Rechtsanwalt und beschäftigt sich von Anfang an mit dem Arbeitsrecht. Sein alltägliches Geschäft sind Abmahnung und Kündigung, Urlaubsanspruch oder Krankheit, Vertretung von Betriebsräten, das Mindestlohngesetz sowie die Auswirkungen im Rahmen der speziellen Fahrer- und Speditionsbedingungen.

ALS REFERENT BEI der Mittagsakademie in Heilbronn hält er regelmäßig Vorträge zum Thema Arbeitsrecht. Im FERNFAHRER sind zusammen mit Jan Bergrath mehrere Artikel veröffentlicht worden. Zudem steht er als Fachberater zur Verfügung. Neben dem Arbeitsrecht betreut Harry Binhammer in der Kanzlei das Mietrecht, das Recht der neuen Medien, das Datenschutzrecht sowie das allgemeine Zivilrecht.

Arbeitsrecht

Leser-Frage: Ich bin jetzt seit elf Monaten bei meiner neuen Firma. Bei meiner Einstellung wurde mir gesagt, mein Arbeitsvertrag wird mir zugeschickt. Bis heute habe ich keine Ausfertigung erhalten. Ist das ein Problem für mich?

Experten-Antwort: Nein, so weit ist das kein Problem. Sie sollten aber für sich auf jeden Fall alles, was abgesprochen war, selbst schriftlich festhalten. Ein Arbeitsvertrag kann auch mündlich abgeschlossen werden. Schwierig wird es immer nur dann, wenn man etwas nachweisen möchte und nichts schriftlich fixiert ist.

Ihr Arbeitgeber ist gemäß Nachweisgesetz verpflichtet, alle wesentlichen Regelungen niederzuschreiben, sonst macht er sich eventuell schadenersatzpflichtig.

Leser-Frage: Der Lohn für den letzten Monat steht nunmehr seit über zwei Wochen aus und es ist anzunehmen, dass der Lohn für den nächsten Monat auch nicht gezahlt wird. Soll ich ein gerichtliches Mahnverfahren einleiten?

Experten-Antwort:

Wenn bereits ein Lohn nicht gezahlt ist und ein weiterer Verzug droht, sieht das danach aus, als wäre die Firma insolvent. Das wäre wichtig zu wissen.

Ihre Forderung können Sie einklagen. Das gerichtliche Mahnverfahren ist dafür ungeeignet, da es spezielle arbeitsgerichtliche Mahnbescheide gibt.

Es ist einfacher zum nächsten Arbeitsgericht zu gehen und gleich den Lohn einzuklagen, das geht schneller. Hinzu kommt, dass Sie bei dem nächsten Ausbleiben des Lohns auch von Ihrem Zurückbehaltungsrecht Gebrauch machen können. Das sollten Sie schriftlich machen, das heißt ein Schreiben zur Aufforderung der Zahlung des Lohns und Hinweis auf das Zurückbehaltungsrecht.

ANZEIGE

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Digital unterwegs.

Die neue Freiheit, den FERNFAHRER zu lesen. **Wo, wann und womit du willst.**



**bis über
50%
Ersparnis**

DEINE NEUEN EXKLUSIVEN VORTEILE:

- FERNFAHRER als E-Paper lesen – wo, wann und womit du willst
- Ausgewählte brandaktuelle Inhalte vor Erscheinen im Heft lesen
- Wertvolle persönliche Beratung durch Experten und Ratgeber-Checklisten zum Nachschlagen



Gleich QR-Code scannen und Fernfahrerabo sichern.

JETZT DEIN PERSÖNLICHES FERNFAHRERABO SICHERN
fernfahrer.de/digital

ZEITREISE



FERNFAHRER auf Zeitreise: Drei historische Meilensteine von Scania im direkten Vergleich mit ihren Nachfolgern von heute.

TEXT | Michael Kern FOTOS | Gustav Lindh



Hoch im Norden: Der erste schöne Tag im Jahr 2016 ist auch der erste richtig warme Tag des Jahres im südschwedischen Södertälje. Petrus gibt offenkundig seinen Segen zu einem historischen Projekt der ganz besonderen Art, das auf dem Testgelände von Scania und den Straßen der Umgebung über die Bühne geht. Nicht weniger als sechs verschiedene Scania – drei von heute und drei von gestern – sind angetreten, Nutzfahrgeschichte im wahrsten Sinn des Wortes erfahren zu lassen.

Die Aktion kommt nicht von ungefähr. Das Unternehmen feiert dieses Jahr sein 125-jähriges Jubiläum und der vergleichsweise junge FERNFAHRER freut sich über den 33.

Geburtstag. Der Anlass passt also. Würdige Kandidaten stehen allerdings in viel zu großer Zahl in den Lagern von Scania, als dass an dieser Stelle Platz genug wäre, alle gebührend zu würdigen. So hat sich die Redaktion zu einer Zeitreise der etwas anderen Art entschlossen und schlägt in jeweils drei verschiedenen Einsatz-Segmenten den Bogen von damals zur Gegenwart.

Für den Bereich des Verteilerverkehrs stellt sich ein L50 aus dem Jahr 1972 einem gasbetriebenen P 280 von heute. Was sich auf dem Terrain des Bau- und Kommunalverkehrs in sieben Jahrzehnten alles so getan hat, das demonstrieren ein ehrwürdiger LS 71 aus dem Jahr 1957 sowie ein aktueller Dreiachs-Kipper mit dem Kürzel P 450 im

Kühlergrill. Dass für den Fernverkehr kaum etwas anderes als der Vergleich von zwei mächtigen V8-Lkw in Frage kommt, ist klar.

Doch welchen King von heute und welchen King von gestern nehmen? „Streamline“ heißt in diesem Fall der gemeinsame Nenner. Diesen Namenszusatz tragen sowohl das 500 PS starke 100-Jahre-Jubiläumsmo- dell R 143/500 mit Baujahr Anfang der 1990er Jahre und sein 25 Jahre jüngerer Enkel mit 580 PS.



Scania L50 gegen Scania P 280



Gentlemen, start your engines! Beim P 280 von heute reicht ein Dreh mit dem Zündschlüssel. Der L 50 von damals aber, lässt sich bitten. Nein, der Zündschlüssel will nicht gedreht, sondern gedrückt und ein bisschen tiefer im Schloss versenkt werden. Daraufhin den Daumen auf den Startknopf, dann erwacht das 5,2-Liter-Maschinchen unter der Haube zum Leben.

Es sind eher leise Töne, die der Kandidat aus den 70er-Jahren von sich gibt. Und auch was das Gesamtgewicht angeht, ist er zart besaitet. Er gehört seinerzeit zu einer bei Scania aussterbenden Art. Der L50 kommt als letzter von Scania gebauter Mittelklassler daher. Gesamtgewichte um die zwölf Tonnen, das wird es beim Greif nach dem Abtreten des L50 im Jahr 1975 nicht mehr geben. Kurzum: Schon in den 70er-Jahren verschreibt sich Scania allmählich ganz und gar der schweren Klasse.

So kommt es, dass eben doch vieles im L50 eher an gestandene Schwer-Lkw denn als an einen Verteiler erinnert. Der Handbremshebel zum Beispiel sitzt rechts neben den Uhren im Armaturenräger und könnte somit für seine Zeit moderner und ergonomischer kaum platziert sein. Und wer das Wort „Super“ zu lesen versteht, das silberfarben an der Flanke des ehemaligen Milchwagens prangt, der weiß: Es ist ein Turbo. Scania setzt schon in den 70er-Jahren stark auf diese Technik, die andernorts zu dieser Zeit noch misstrauisch beäugt wird.

Die 70er-Jahre: Da stirbt Jimi Hendrix, wechselt Günther Netzer zu Real Madrid, gewinnt Deutschland die Fußballweltmeisterschaft im Finale gegen Holland und flimmert erstmals

die Sesamstraße über Bildschirme, die das Bild oft genug noch in Schwarzweiß wiedergeben. Diese Zeit mutet auf merkwürdige Weise weitentfernt und nah zugleich an. Auch der L50 von Scania spiegelt dieses Bild. Mit seiner Haube steckt er noch tief in der Vergangenheit; mit dem aufgeladenen Direkteinspritzer weist die Maschine darunter weit voraus.



Das ist aber nicht alles, was den L50 moderner macht, als er aussieht. Über eine Servolenkung verfügt er ebenso wie über eine synchronisierte Fünfgang-Schaltbox. Die stammt ausnahmsweise nicht von Scania selbst; ZF aus Friedrichshafen hat es geliefert. Es schaltet sich erstaunlich leicht, obwohl der L50 knapp eine halbe Million Kilometer auf der Uhr hat.



DER GREIF AUS den 70er-Jahren, wie er die Front des L50 schmückt, trägt so eine Art karminrotes Kettenhemd. Sanft geschwungen sind die Armatuten des Verteilers von heute, die des L50 muten eher spartanisch an.

MIT DEM NEUNLITER-GASMOTOR finden fremdgezündete Motoren heutzutage wieder zurück in den Lkw. GRüner und rotzer Bereich beim L50 gehen nahtlos ineinander über. Auf Turbotechnik setzt Scania seinerzeit selbst beim Zwölftonner.



Was Vibrationen angeht, herrscht sowohl im Stand als auch bei voller Fahrt kein Mangel. Das Fahrgestell ist steif in jeder Hinsicht: Vorder- und Hinterachse führen, an unnachgiebigen Trapezfedern aufgehängt, ein reges Eigenleben.

Hochbeinige Bereifung der Schuhgröße 9.00 R 20 trägt dazu bei, dass der Geradeauslauf mehr über den Daumen gepeilt stattfindet, denn wie am Schnürchen gezogen. Bei voller Fahrt braust der L50 mit knapp 70 Sachen durch die Lande und der 500 Millimeter breite Lenkkranz mit seinen drei Speichen verlangt nach einer festen Hand. Dennoch: Man fühlt sich in diesem Benjamin unter den

Scania-Veteranen auf Antrieb wohl. Eine weitere Besonderheit des L50 ist die Ganzstahl-Kabine. Sie war das erste Fahrerhaus, das Scania in Eigenregie konstruiert und hergestellt hat.

Was braucht der Fahrer denn groß zum Glück? „Gar nicht so viel!“ lautet die Botschaft des L50, bei dem Gas und Bremspedal nach alter Väter Sitte stehend ausgeführt sind und Stauraum Mangelware ist. Mehr als ein kleines Handschuhfach ist in der engen, gerade mal knapp zwei Kubikmeter Raum umfassenden Kabine nicht geboten. Doch sie hat Stil: Sei's der filigrane Blinkerhebel zur Linken des Lenkstocks, sei's das minimalistische

Uhren-Trio, dessen Drehzahlmesser gleichwohl schon über einen grünen Bereich verfügt, sei's der mit sachtem Knick gekröpfte Lenkstock – Liebe zum Detail blitzt dem Fahrer im L50 allenthalben entgegen.

Daran herrscht allerdings auch bei seinem Pendant aus heutiger Zeit kein Mangel. Der P 280, mit dem sich der L50 vergleichen lassen muss, ist ein etwas exotischer Geselle: Mit Gasmotor weist er womöglich ebenso stark in die Zukunft wie damals der L50 mit seiner aufgeladenen Maschine. Auch fürs Ohr liegen Welten zwischen diesen Antriebskonzepten. Der 5,2-Liter-Vierzylinder des Oldies meckert ungeniert und leicht dröhnend vor sich hin. Den erdgasgetriebenen Fünfzylinder des P 280 umgibt dagegen allenfalls eine Art vornehmes Raunen, das von sanfterster Verbrennung erzählt.

Da der Gasmotor mit Opticruise nicht kompatibel ist, spendiert Scania dem Erdgasangetriebenen P 280 einen Allison-Vollautomaten, der das Seine zur feenhaften Anmutung des Triebstrangs beiträgt. „Schweben statt Brettern“ heißt das Motto, unter dem die Fortbewegung des vollluftgefederten 4x2 mit 18 Tonnen Gesamtgewicht steht. Wie aus dem Märchen müsste dem Fahrer von damals auch das Raum- und Stauraumangebot sowie Interieur des Scania-Verteilers von heute vorkommen: rund 4,6 statt nur zwei Kubikmeter umbauter Raum und gediegene anthrazit- bis beigefarbene Tapeten statt schnödem Blech. Zudem Schalter und Instrumente, ja generell eine Ergonomie wie aus dem Schlaraffenland. In den 70er-Jahren hätte niemand von solchem Komfort nicht zu träumen gewagt. Und schon gar nicht davon, dass das Ganze am Ende mit einem gerade mal 150 Millimeter höheren Einstieg als beim L50 erkauft ist.

Maße und technische Daten im Überblick

	Scania L50 (1972)	Scania P 280 (2016)
Motor		
Art	Wassergekühlter Reihenvierzylinder (DS5) mit Turboaufladung	Wassergekühlter Reihenfünfzylinder-Gasmotor (OC09 101) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung
Bohrung/Hub	115/125 mm	130/140 mm
Hubraum	5.200 cm ³	9.300 cm ³
Nennleistung	120 PS (88 kW)	280 PS (206 kW)
Getriebe		
Art	G551, Fünfgang-Getriebe	Allison Automat GA766R, Sechsgang-Getriebe
Spreizung	6,75	5,37 (mechanisch)
Übersetzungen	6,75 bis 1,00	3,49 bis 0,65 (mechanisch)
Bereifung		
Vorne/hinten	9.00 R 20/9.00 R 20	385/55 R 22,5/315/70 R 22,5
Maße und Gewichte		
Radstand	4.200 mm	5.500 mm
Zul. Gesamtgewicht	12.000 kg	18.000 kg
Fahrerhaus		
Einstieg	680/370 mm	440/400/360 mm
Höhe Boden	1.050 mm	1.200 mm
Breite zw. Türen	1.648 mm	2.029 mm
Innenlänge	907 mm	1.773 mm
Stehhöhe vor Sitz	1.312 mm	1.503 mm
über Motortunnel	1.312 mm	1.041 mm
Höhe Motortunnel	–	461 mm
Durchmesser Lenkrad	500 mm	450 mm
Innenvolumen Kabine	1,96 m ³	4,58 m ³



Scania LS71 gegen Scania P 450



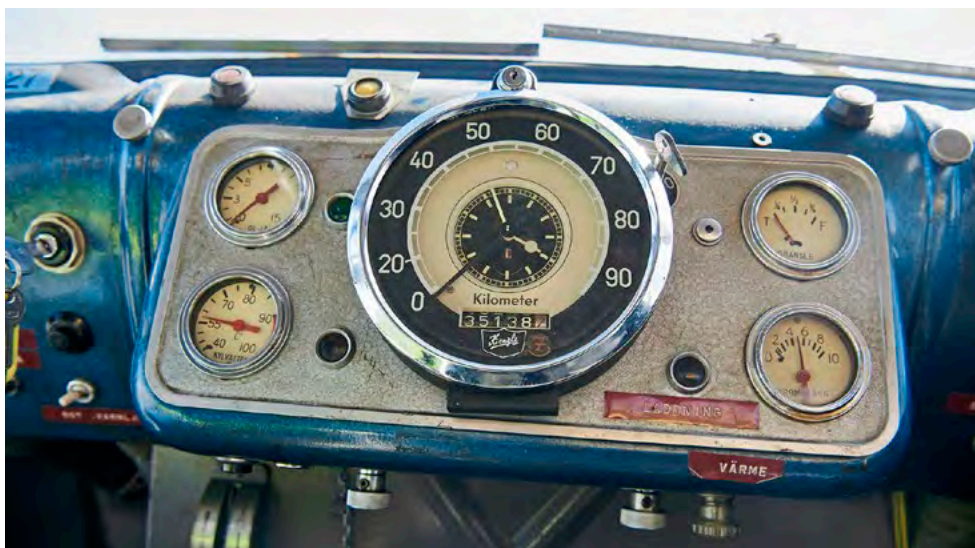
Michael, fährst du das Monster?“ Gemeint ist keine Ducati, sondern ein gelber Dreiachsler. Diesen Spitznamen hat der LS71 mit Baujahr 1957 schnell weg. Denn er ist ein etwas unwirscher Geselle und faucht wie ein Drache, der zur Unzeit aus dem Schlaf gerissen wurde, sobald die sechs Zylinder seines Neunlitermotors in Gang gebracht sind. Scania hält's sehr früh schon mit den Direkteinspritzern. Deren Sound damals, das ist eben mehr Joe Cocker, während es die Vorkammermaschinen eher mit gepflegten Tenören à la Caruso halten. Sagen wir so: Explosions- statt Verbrennungsmotor. So bollert der LS71 los mit dem harten Schlag einer Hammermühle als wir die Tore des Testgeländes in Södertälje

passieren und knatternd Kurs auf die Landstraße nehmen.

Obwohl sogar seinerzeit schon mit Servolenkung und Synchrongetriebe bestückt, fordert das Domptieren des kleinen Monsters den ganzen Mann. Klein kommt sich der Fahrer, besser gesagt Maschinist, hinter dem extrem steil gestellten und zweispeichig ausgeführten Steuer mit seinen 500 Millimeter Durchmesser vor. Drehzahl bloß nicht zu sehr absinken lassen, Kurs halten trotz Wackeltendenz im Volant à la Lämmerchwanz. Ruckelnd wie eine frühe Hollywood-Kulisse zieht die Landschaft an der schier endlosen Haube vorbei. Die Maschine beschäftigt vollauf den Menschen, da bleibt für Naturgenuss ohnehin kein Platz. Trotz

Servolenkung braucht es einiges an Kraft, um das auf 17 Tonnen Gesamtgewicht ausgelegte Ungetüm um die Ecken zu zirkeln. Und ob linkes oder rechtes Bein: Die durchwegs stehenden Pedale zu betätigen, das gemahnt an Waten in knöcheltiefem, zähem Schlamm.

Mit Ergonomie hat das Interieur des LS71 so wenig am Hut wie der Motor mit ausgebildetem Gesang. Seinerzeit bezieht Scania die Kabinen noch von auswärts. Be-Ge heißt in diesem wie in so vielen anderen Fällen während der 50er-Jahre der Lieferant. Und der macht – es ist damals zu weiten Teilen Schreinerarbeit – nicht viel Federlesens. Ein paar Hebel und Knöpfe sowie Kontrollleuchten finden sich wahllos verstreut auf der wei-



IN DEN 50ER-JAHREN stammen die Kabinen vom Lieferanten Be-Ge, der den Türgriff so eigenwillig ausführt, wie er auch die Instrumententafel platziert. Chromgefasste Uhren stehen beim LS71 auf hellem Grund. Das Display von heute geht ganz anders vor. Die stilisierte Fahrradnabe im Zentrum des Volants ist eine Reverenz an die Anfänge von Scania.





schweren Scania alias LS71 aus den 50er-Jahren des vorigen Jahrhunderts. Sie stehen sonst nämlich eher im Zeichen von Fernverkehr, Baustellen- und Langholztransporten.

„Regent“: Da klingt schon was an vom „King of the Road“. Heute sind Fernverkehr und Bau längst gesonderte Sparten. Rahmen, Federung und selbst das Interieur der Kabine unterscheiden sich mal mehr, mal weniger. Beim P 450, der den Kipper von heute in diesem Vergleich vertritt, verwischen diese Grenzen sogar wieder ein wenig: Kommt er zum Beispiel nicht mit den hierzulande bautypischen Außenplanetenachsen daher, sondern setzt auf ein Hypoid-Tandem.



unterbrechungsfreies Schalten unter Last, wie's auf dem Bau schon mal von Vorteil sein kann. 30 Tonnen technisches Gesamtgewicht bietet der Dreiachser von heute, während dem LS71-Dreiachser von damals

schon 17 Tonnen genug sind. Seine dicken Lagen an Trapezfedern sind unserer Tage längst schon kommoden Parabelfedern gewichen. Die CP19-Kabine des Kippers beherbergt eine vollwertige Liege, bietet im Vergleich zum spartanischen LS71 geradezu eine Überfülle an Stauraum und lässt sich auch beim umbauten Raum nicht lumpen. Ziemlich genau sechs Kubikmeter stehen einem Fahrerhaus beim LS71 gegenüber, das es in dieser Hinsicht gerade mal auf 2,2 Kubikmeter bringt.

ten Branche des aus Blech gefertigten Armaturenrägers. Die Instrumententafel ist, damals wohl als notwendiges Übel betrachtet, mitten in der Front platziert und an dieser Position alles andere als gut einzusehen.

Es gibt im altherwürdigen LS71 noch eine ganze Reihe mehr von diesen Eigenwilligkeiten: Ganz wie bei der Türklinke im Haus macht ein Schwenk des Griffes nach unten den Weg frei in die Gute Stube. Bloß öffnet die Tür des 50er-Jahre-Haubers nicht wie in der Wohnung nach innen, sondern nach außen. Was dann die Sache streng genommen zu einem Fall für Linkshänder macht.

Im Untergeschoss gruppiert sich um den leicht gekröpften Hebel für die Handbremse gleich ein ganzes Quartett an verschiedenen, mit elfenbeinfarbenem Knauf versehenen Stöcken fürs Schalten und Walten. Der längste von ihnen dient dem Wechseln der Gänge im fünfgängigen, eigengefertigten Getriebe. Ein weiterer ist fürs Herbeizitiere dessen zuständig, was heute Geländegang hieße – der Wechsel des Ritzels vollzieht sich hier aber in der Hinterachse. Der dritte im Bunde schließlich setzt den Nebenabtrieb in Bewegung. Und der Vierte des Quartetts, mit einer roten Kuppel gekrönt, bildet den verlängerten Arm des Fahrers in Richtung Salzstreuer. Der verrichtet am Heck des Fahrzeugs sein Werk.

Gut 30 Jahre lang schob dieser alter Schwede Dienst auf auf den Stockholmer Flughäfen Arlanda und Bromma. Das ist wiederum eher untypisch für die auch „Regent“ genannten

Weitere Besonderheit ist wiederum statt eines automatisierten Schaltgetriebes ein Vollautomat von Allison. Der steht für zugkraft-



Maße und technische Daten im Überblick

	Scania LS71 (1957)	Scania P 450 (2016)
Motor		
Art	Wassergekühlter Reihensechszylinder (D642), Saugmotor mit Direkteinspritzung	Wassergekühlter Reihensechszylinder mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung
Bohrung/Hub	115/150 mm	130/160 mm
Hubraum	9.350 cm ³	12.700 cm ³
Nennleistung	150 PS (110 kW)	450 PS (331 kW)
Getriebe		
Art	Scania G660, Fünfgang-Getriebe	Allison Automat GA766R, Sechsgang-Getriebe
Spreizung	6,75	7,06 (mechanisch)
Übersetzungen	7,70 bis 1,00	4,59 bis 0,65 (mechanisch)
Bereifung		
Vorne/hinten	11.00 R 20/10.00 R 20	385/65 R 22,5/315/80 R 22,5
Maße und Gewichte		
Radstand	5.000 mm	3.900 mm
Zul. Gesamtgewicht	17.000 kg	30.000 kg (technisch)
Fahrerhaus		
Einstieg	650/330 mm	450/410/355 mm
Höhe Boden	980 mm	1.215 mm
Breite zw. Türen	1.697 mm	2.029 mm
Innenlänge	929 mm	2.052 mm
Stehhöhe vor Sitz	1.346 mm	1.609 mm
über Motortunnel	1.346 mm	1.276 mm
Höhe Motortunnel	–	470 mm
Durchmesser Lenkrad	500 mm	450 mm
Innenvolumen Kabine	2,12 m ³	6,01 m ³

Scania R 143 gegen Scania R 580



Wir werden uns wundern: In den kommenden zehn Jahren, so sagen manche Zukunftsforscher, werde die Welt mehr umgekrempelt als in den 100 Jahren zuvor. Staunen über den Grad an Veränderung stellt sich aber auch schon ein, wenn der Blick nur 25 Jahre zurückschweift.

Was hat sich nicht alles beim Lkw getan in dieser Zeit? Wie einfach damals alles doch noch ist: Elektronik herrscht im R 143/500 nur punktuell. Es ist das seinerzeit vielbeachtete EDC-System (Electronic Diesel Control), das anhand von sieben Faktoren

die gebotene Einspritzmenge berechnet und an ein elektromechanisches Stellwerk in der Reiheneinspritzpumpe weitergibt. Sie spritzt den Diesel so ein, dass der Motor die Kurve für Euro 1 kriegt. Einspritzdruck: etwas mehr als 1.000 bar.

Und heute? Auf 16,4 Liter ist der Hubraum des Scania V8 gewachsen, der in der heutigen Motorenlandschaft ein Unikum geworden ist. Alle anderen haben das V-Konzept bereits

geopfert. Auch sonst gilt für den V8 unserer Tage: kein Vergleich zu damals. Mit 3.000

bar könnte die elektronisch geregelte Common-Rail-Anlage namens XPI einspritzen, belässt es aber bei 2.400 bar. Elektronik hat den King von heute fest im Griff. Das beginnt bei den elektronisch geregelten Bremsen, setzt

sich über den alles umspannenden CAN-Bus des Fahrzeugs fort und hört bei Finessen wie dem als Pädagogen dienenden Fahrerinformationssystem oder dem GPS-Tempomaten noch lange nicht auf.



Und was heißt schon Euro 1 im Vergleich zu Euro 6? Die Grenzwerte von acht Gramm und 0,4 Gramm pro kWh bei Stickoxiden beziehungsweise Partikeln zu erreichen, bringt die Techniker von damals schwer ins Schwitzen. Heute lehnen sie sich entspannt zurück, weil bei Partikeln 0,01 und bei NOx-Werten 0,4 g/kWh geschafft sind. Der Aufwand dafür fällt allerdings auch nicht zu knapp aus. SCR-Kat, Abgasrückführung (AGR) und Partikelfilter lauten die Stichworte, die die kleine Chemiefabrik ums Abgas herum beschreiben.

DREI GRUNDGÄNGE MIT SPLIT- UND RANGE-GRUPPE lösen in den 90er-Jahren die lange Zeit übliche Zehngang-Schaltbox ab. Was der 500 PS starke R 143 von 1991 als Liege anbietet, hält einem Vergleich mit den heutigen Betten nicht stand. Und trotzdem leuchten die Fahreraugen.

DER LEGENDÄRE V8 legt während der vergangenen 25 Jahre beim Hubraum von 14,2 auf 16,4 Liter zu. Die Spitzenmotorisierung klettert von 500 auf 730 PS, während es mit dem Output an Schadstoffen rapide bergab geht. Das 91er-Modell erfüllt gerade mal Euro 1, anno 2016 gilt Euro 6.



Maße und technische Daten im Überblick

	Scania R 143 (1991)	Scania R 580 (2016)
Motor		
Art	Wassergekühlter V8-Motor mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Euro 1	Wassergekühlter V8-Motor mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Euro 6 per SCR, AGR und Partikelfilter
Bohrung/Hub	127/140 mm	130/154 mm
Hubraum	14.200 cm ³	16.400 cm ³
Nennleistung	500 PS (368 kW)	580 PS (427 kW)
Getriebe		
Art	Scania GRS 900, Zwölfgang-Getriebe	Scania GRS 905 R, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe
Spreizung	11,72	11,40
Übersetzungen	11,72 bis 1,00 (mit Crawlern 13,28 bis 1,00)	9,23 bis 0,81 (mit Crawlern 13,28 bis 0,81)
Bereifung		
Vorne/hinten	315/80 R 22,5/295/80 R 22,5	385/65 R 22,5/295/80 R 22,5
Maße und Gewichte		
Radstand	4.600 mm	4.500 mm
Zul. Gesamtgewicht	28.000 kg	27.000 kg
Fahrerhaus		
Einstieg	530/305/340/370 mm	450/450/400/270 mm
Höhe Boden	1.545 mm	1.570 mm
Breite zw. Türen	1.924 mm	2.029 mm
Innenlänge	1.900 mm	2.054 mm
Stehhöhe vor Sitz	1.673 mm	1.855 mm
über Motortunnel	1.310 mm	1.788 mm
Höhe Motortunnel	404 mm	145 mm
Durchmesser Lenkrad	500 mm	450 mm
Innenvolumen Kabine	5,45 m ³	7,59 m ³

Aber auch der R 143 von 1991 schließt schon den einen oder anderen Kompromiss bei den Komponenten, um trotz verschärfter Abgasregelung nicht ins Hintertreffen zu geraten. Euro 1 bedeutet seinerzeit schon – im Wesentlichen verstellen die Konstrukteure nur die Zündung ein wenig – eine gewisse Drehzahlempfindlichkeit.

Das wiederum ist ein Zipperlein, das die Fahrmaschine Scania bis dahin gar nicht kannte. „Knackig kurze Achse und idiotensicheres Zehnganggetriebe“ hatte die Jahre zuvor das Motto bei den Schweden gelautet. Nun müssen sie vorsichtiger zu Werke gehen. Im R 143 macht ein neues Zwölfganggetriebe mit Range- und Spitgruppe die Drehzahl besser dosierbar. Generell schwenkt der Greif auf Hinterachsen um, die mit 3,27 statt dem traditionellen, besonders zugkraftorientierten Wert von 3,5 übersetzt sind.

Warnhinweis: Lkw-Fahren damals, also vor nur 25 Jahren, vor allem bergab, kann ganz schön gefährlich sein. Die Trommelbremsen der frühen 90er-Jahre verzeihen nicht viel. Sie überhitzen schnell und quittieren dann schon mal den Dienst. Oder sie zünden zumindest den einen oder anderen Reifen an. Heute aber: Mit Scheibenbremsen und dem

Scania-Retarder, der es mittlerweile auf maximal 4.100 Nm Bremsmoment bringt, muss einer sich schon sehr anstrengen, um in die Bredouille zu kommen.

Schließlich Streamline damals und heute: Aerodynamische Steinzeit dürfte für die Luftwiderstandsspezialisten von heute sein, worin Scania die sonst so kantigen 3er-Reihe seinerzeit mit rundlicher Kunststoffbeplankung windschlüpfrig aufhübscht. Heute kennen sie ihre Eckradien genau und wissen, welche Lippe, hier und da noch extra geschürzt, jeweils wieviel Zehntelliter zusätzlich beim Verbrauch einspart.

Und nicht zuletzt das Fahren, der Kabinenkomfort: Kaum zu glauben, dass der King of

the Road von anno 1991 noch ganz ohne Außenstauflächer auskommt – und trotzdem begeistert. Paar Bunker gibt's zwar unter der Liege, die aus heutiger Sicht allerdings eher nach Feldbett als nach ordentlicher Schlafgelegenheit aussieht. Und die Armaturen von 1991: geradezu überflutet mit Schaltern, Knöpfen, Hebeln – ein bisschen wie im US-Truck.

War damals schick. Macht einen heute aber fast schon ratlos. Eins aber hat der V8 von damals dem Enkel von heute allemal voraus: Sein Sound, der klingt noch rau und kehlig. So, als würde jedes einzelne PS mitsingen in diesem Chor. Aber wer weiß: Womöglich wird man das in zehn bis 15 Jahren auch vom heutigen V8 sagen? <



YOU'LL NEVER WALK ALONE

31. AUFLAGE

RING FREI

Im Juli erzittert die Strecke am Fuße der Nürburg unter dem Grollen der Race-Trucks. Mit neuem Promoter und neuem technischen Reglement erwartet die Szene der Höhepunkt der Rennsaison.

TEXT: Christian Ochsmeier (FOTOS: Wolfgang Grube (6), Axel Jans, Rüdiger, Alexander Fiedler)

Der weltbekannte Nürburgring erlebte in seiner langen und bewegten Geschichte viele große Triumphe. Doch einmal im Jahr – beim Truck-Grand-Prix – erbebt die Eifel richtig und versinkt zur Abwechslung in dichtem Dieselqualm. Mo-

torsport im XXL-Format, Truck-Show, Gewerbeschau und Live-Musik machen die Veranstaltung zu einem Fest für große und kleine Truck-Race-Fans.

Für die Motorsport-Anhänger sind auch in diesem Jahr wieder die vier Läufe zur ETRC

(European Truck Racing Championship) das Nonplusultra. Zu den Anwärtern auf das Podest zählt neben den beiden Lokalmatadoren Gerd Körber (Iveco) und dem dreifachen Europameister Jochen Hahn (MAN) auch der amtierende Europameister Norbert Kiss (Mercedes). Besonders der Fahrzeug- und





YOU'LL NEVER WALK ALONE war das Motto 2016. Wie es wohl in diesem Jahr lauten wird?

RUND 17.000 PS RASEN NACH DEM START hinunter zum engen Yokohama-S.

DER STOP& GO-WETTBEWERB wird auch in diesem Jahr die Massen faszinieren.

IN DEN FERNFAHRER-BIERGARTEN laden wir all unsere Abonnenten ein!

Teamwechsel des Ungars von MAN zu Mercedes kurz vor Saisonbeginn verspricht Spannung im Titelkampf.

Der Truck-Grand-Prix ist aber nicht nur das bedeutendste Truck-Rennen der Saison, sondern auch eine große Leistungsschau der Nutzfahrzeugbranche in Deutschland. Lkw-Hersteller und Zubehörfirmen schlagen dann im Fahrerlager ihre Zelte auf und präsentieren ihre Produkte.

Ein Highlight am Samstagabend ist das geplante Public Viewing zum Viertelfinalspiel der deutschen Mannschaft am Ringboulevard. Am FERNFAHRER-Stand wird ebenfalls wieder einiges geboten sein. Neben unserem Marktschreier „Diesel-Dieter“ wird es tolle neue Aktionspakete für Abonnenten geben. Highlight für die am Nürburgring gewonnenen Abonnenten ist die Boxenführung beim Team Hahn Racing. Dabei wird Jochen Hahn den Fans seinen Race-Truck näherbringen. Selbstverständlich errichten wir auch wieder unseren FERNFAHRER-Bier-

DIE SCHÖNSTE ZEIT AM RING BEGINNT, WENN DIE SONNE LANGSAM UNTERGEHT.

garten, zu dem alle Abonnenten freien Eintritt haben. Wegen des großen Andrangs in den vergangenen Jahren haben wir ihn noch größer gemacht. Auch für die Kleinsten bieten wir ein abwechslungsreiches Programm mit Ballonkünstlern, Gauklern und Jongleuren. Für die Großen gibt es den Dekra-Fahrsimulator und Autogrammstunden mit den Rennfahrern. Außerdem veranstalten wir eine große Podiumsdiskussion zum heiß diskutierten Thema Zusatzbeleuchtung. Angekündigt haben sich Fahrer, Juristen, Polizisten, Spe-

ditore und Zubehörspezialisten. Eine kontroverse Diskussion ist also garantiert.

Am Abend beginnt dann für viele Truck-Grand-Prix-Besucher die schönste Zeit am Ring, wenn die Sonne hinter den Hügeln der Eifel versinkt. Die Szenerie verlagert sich vom Fahrerlager hinunter in die Müllenbachschleife bis zur Dunlop-Kehre. Das ist die Zeit, in der sich die mit viel Herzblut gestylten Trucks von ihrer schönsten Seite zeigen. Überall blinkt, hupt und funkelt es und die vielen Showtrucks sind ein Augenschmaus für jeden Truckliebhaber. Jedes Detail der prächtig veredelten Lkw will bestaunt werden und der Rundgang lädt zum Fachsimpeln unter Gleichgesinnten ein. Musik jeder Stilrichtung und der Geruch von gegrilltem Fleisch begleiten die Fans auf dem Weg hinunter zur großen Festivalbühne. In diesem Jahr sorgen Freitagabend unter anderem Meg Pfeiffer und Modern Earl für ausgelassene Stimmung. Am Samstag rockt das Truck-Grand-Prix-Urgestein Tom Astor die große Bühne in der Dunlop-Kehre. <



POWERED BY





Auf dem Weg vom Fahrerlager hinauf zum Trucker-Camp an der ehemaligen Westschleife des alten Österreicherrings wandelt man zwischen zwei Welten. Es ist eine Wanderung zwischen Alpenromantik und Hightech. Auf der einen Seite erstreckt sich eine hochmoderne High-speed-Strecke für die Formel 1, während auf der anderen Seite ein Weidezaun verläuft, damit die grasenden Rinder nicht versehentlich einen Rennwagen auf die Hörner nehmen. Das alles umfasst ein Bergpanorama mit verschneiten Gipfeln, das jeder Ansichtskarte zu Ehre gereicht. Diese Gratwanderung zwischen Bergwelt-Stilleben und Motoren-

donnern macht den Reiz der Truck-Race-Trophy im steirischen Spielberg aus.

Aber kaum hat man den Anstieg zum Camp überwunden, erblickt der Betrachter ein Panorama aus der Gegenwart. Chromblitzende Trucks verzücken das Auge und erfreuen das Herz eines jeden Lkw-Enthusiasten. Im Hintergrund ebbend die Motorengeräusche der Rahmen-Rennserien langsam ab und das Crescendo einer Vielzahl von Musikspielarten zieht die Aufmerksamkeit auf sich.

Wenn das passiert, ist man angekommen im Trucker-Camp. Mit 16.500 Zuschauern waren die Ränge voll – und in den Pausen des

FESTIVAL ZWISCHEN **BERGEN UND**

Wie bei kaum einer anderen Strecke prallen am Red-Bull-Ring in der Steiermark Alpenpanorama und Hightech-Rennspektakel aufeinander. Das kommt bei den Besuchern an.

TEXT UND FOTOS | Christoph Ostheimer (7), Helmut Mitter (1)

16.500
BESUCHER

Rennzirkus auch die Aktionsflächen. Hier stach vor allem der Showtruck „Red Pearl“ von Scania hervor.

Kaum ein Besucher wollte es sich entgehen lassen, den monströsen Hot Rod näher zu begutachten. Durch die gehoppte, also verkürzte A-Säule ist die Fensterfläche kleiner und die Gürtellinie des Lkw wirkt optisch angehoben. Das fehlende Dach und das Hot-Rod-typische Lowering (Tieferlegen) unterstützen diese Wirkung zusätzlich. Der für amerikanische Klassiker unverzichtbare V8-Motor ist für Scania ohnehin kein Problem. In der roten Perle schlummert der bekannte 16,4-Liter-Motor mit angegebenen 999 PS.



BOLIDEN



DARTH VADER UND DER TODESSTERN besuchten die Truck Race Trophy an Bord eines Supertrucks (oben l.).

HISTORISCHE LKW WIE DER GELBE SAURER begeisterten das Publikum (oben r.).

DAS FAHRERLAGER PLATZTE AUS ALLEN NÄHTEN. Bei bestem Wetter strömten am Samstag die Massen ins Infield (Bild M.).

AM FERNFAHRER-STAND MUSSTE man sein ganzes Geschick am Ball unter Beweis stellen (unten r.).

IM TRUCKERCAMP war immer super Stimmung (links).



6 FRAGEN AN

Markus Altenstrasser



Im Rahmen des Truck Race am Red Bull Ring in Spielberg vergangenes Wochenende gab Markus Altenstrasser, der einzige österreichische Rennfahrer im Truck Sport, Auskunft über den PS-starken Rennsport.

Wie sind Sie auf die Idee gekommen, mit einem Lkw Rennen zu fahren?

Ich hatte eine Saison ohne Fahrzeug und es kam damals ein Teamchef eines österreichischen Truck-Race-Teams auf mich zu.

Was unterscheidet diesen Renn-Truck von einem Straßenfahrzeug?

Sehr viel. Unsere Renntrucks sind keine umgebauten Straßenfahrzeuge, sondern extra für diesen Sport aufgebaute Rennfahrzeuge. Die Optik erinnert natürlich an eine Sattelzugmaschine – das soll auch so sein.

Und Ihr diesjähriges Fahrzeug – wie vielversprechend ist es?

Dieses Jahr fahre ich einen sehr aktuellen Truck, der schnelle Rundenzeiten zulässt. Die Testtage in Most haben bereits gezeigt, dass dieser Truck viel Potenzial hat.

Welche fahrerischen Stärken zählen bei einem Truck-Race?

Es kommt auf die richtige Strategie an, das Verständnis zur Technik und das Feingefühl, den Truck nicht zu „überfahren“.

Wie sieht die Taktik bei einer vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h aus?

Man muss den Kurvenausgang perfekt erwischen und eine sehr gute Balance auf der Bremse haben. An diesen zwei Stellen kann man Meter gut machen. Wenn das nicht funktioniert, darf man auch noch ein bisschen „schubsen“.

Welche Rolle spielen bei einem Lkw-Rennen die Reifen?

Es werden Einheitsreifen ausgelost, jeder muss sein Fahrwerk im Griff haben, um über die Renndistanz schnell zu sein und die Reifen so wenig wie möglich abzubauen.



ECKEN UND KANTEN: Die Scania aus den Neunzigern sind bis heute bei vielen Kollegen beliebte Gefährte.

COUNTRY-KLÄNGE VON CASH UND PRESLEY gehören zu jedem Trucker-Festival einfach dazu. Highlight in Spielberg: Der Auftritt von Tom Astor (unten).

Doch auch die weit weniger leistungsstarken historischen Trucks begeisterten die Zuschauer. Die Modelle längst abgewickelter Marken, wie Saurer und Steyr, sorgten für Nostalgie pur. Besonders die Fahrzeuge des schweizerischen Herstellers Adolph Saurer und die in Lizenz gefertigten Modelle der Österreichischen Saurerwerke avancierten zu den Publikumsbeliebten. Was bei historischen Lastwagen ihre Originalität und Authentizität, ist bei modernen Showtrucks auffälliger Lack und ein qualitativ hochwertig überarbeiteter Innenraum. Ein auffälliges Beispiel dafür waren die beiden Volvo von Erhard Lettner.

1983
ENDE VON SAURER

Der Ice-Age-Truck des österreichischen Spediteurs ist ein gern gesehener Gast auf vielen Festivals, doch der frisch aufgebaute Star-Wars-Truck mit Darth Vader und dem Todesstern auf der Seite überzeugte Fahrer wie Race-Fans gleichermaßen.

Im Trucker-Camp erreichten bekannte Country-Klänge von Johnny Cash und Elvis Presley das Ohr. Das Truck Racing wirkt von hier aus betrachtet wie ein weit entferntes, neumodisches Spiel, während im Camp das wahre Festival tobt. Das musikalische Highlight auch in diesem Jahr war das deutsche Country-Urgestein Tom Astor. Mit seinen Evergreens lud er zu einer gedanklichen Reise über den Highway ein und ließ das Gefühl vom Kapitän der Landstraße bei vielen Fernfahrern aufleben. Doch nach dem Konzert war die Reise in die heile Welt der Fahrerromantik auch schon vorüber und die Gegenwart holte alle wieder ein. <





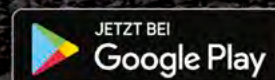
FERNFAHRER REPORTER

**Die erste Foto-Community
für alle Fernfahrer, Trucker
und deren Freunde.**

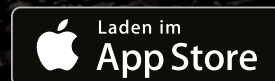


Sammelt, teilt und bewertet Bilder und Videos und stöbert stundenlang in den Rubriken unserer kostenlosen App – oder nehmt an Aufträgen teil, um Geld und wertvolle Preise zu gewinnen.

Jetzt runterladen:



fernfahrer.de/repan



fernfahrer.de/repios

Präsentiert von



FÜR DIE **GUTE SACHE**

Mit zwei wirklich respektablen Rekorden läutete die Rüssel-Truck-Show die diesjährige deutsche Festival-saison ein. Fast 400 Lastwagen fuhren dort vor für einen guten Zweck.

TEXT | Otto Miedl FOTOS | Otto Miedl, Mike Lawson (2)

400
LKW





FAST 400 LKW waren zur Rüssel-Truck-Show, einem Charity-Event zugunsten krebskranker Kinder, an den Rasthof Lohfeldener Rüssel angereist. Am Festivalwochenende platze der Rüssel aus allen Nähten. Einigen Fahrern musste aus Platzgründen sogar abgesagt werden.



Die Rüssel-Truck-Show unterscheidet sich von vielen der anderen Truck-Festivals. Am Lohfeldener Rüssel geht es zwar auch um opulent aufgemotzte Supertrucks und um ein Treffen von Kollegen und Nutzfahrzeug-Fans; auch gute Laune ist ausdrücklich erwünscht. Aber es geht den Veranstaltern um Mike Lawson und seine Crew, die das Festival Ende April nun zum dritten Mal auf dem SVG Autohof Lohfeldener Rüssel veranstaltet haben, um ein sehr ernstes Thema. Von der Veranstaltung profitieren nämlich krebskranke Kinder.

Der karitative Zweck der Veranstaltung kommt augenscheinlich gut an. Dieses Jahr wurden alle Erwartungen der Organisatoren übertroffen. Zunächst einmal reisten 400 Lkw an – Rekord Nummer eins. Am Sonntag zeichnete sich bereits der zweite, viel wichtigere Rekord ab: 17.000 Euro kamen für die Kinderkrebshilfe in Kassel zusammen. Niemand hatte im Vorfeld auch nur annähernd mit einem derartigen Spendenbetrag gerechnet. Wie schon die Jahre zuvor, wird wohl auch dieser Betrag wieder in das der Kinderklinik angegliederte Elternhaus fließen.

Einen großen Anteil an der enormen Summe hatte vor allem das Transportunternehmen Scheufler aus Wohratal (Halsdorf). Timo Scheufler, dessen Vater Günter leider erst kürzlich verstorben war, hatte anlässlich der Beisetzung ange-regt, von Grabbeigaben Abstand zu nehmen und stattdessen den Geldbetrag lieber diesem guten Zweck zu spenden. So kamen allein hierdurch bereits mehr als 3.000





BEREITS ZUM DRITTEN MAL organisierte das rein ehrenamtliche Veranstaltungsteam um Mike Lawson das Rüssel-Treffen nahe Kassel. (oben)

DAS TRANSPORTUNTERNEHMEN SCHEUFLER aus Wohratal/Halsdorf war mit zehn Fahrzeugen und fast der gesamten Belegschaft auf dem Rüssel vertreten. Das Transportunternehmen überraschte auch mit einer äußerst großzügigen Spende. (oben und unten)

Euro zusammen. Und am Ende machte Timo Scheufler noch 3.500 Euro daraus.

Dabei fing alles klein an. Bei der ersten Rüssel-Truck-Show 2014 kamen noch 80 Trucks an den Autohof. 3.000 Euro an Spendengeldern wurden damals eingesammelt. 2015 zählte die Veranstaltercrew bereits 250 Fahrzeuge und mehr als 6.000 Euro gingen an den Verein für krebserkrankte Kinder.

Die Besucherzahlen sind umso ansehnlicher beim Blick aufs durchwachsene Wetter. Trotz des arktischen Windes zog es samstags tausende Besucher auf das Festival. Zwar verschonte Petrus anfangs noch Besucher und Veranstalter, am Sonntag war dann allerdings mit Sonne und Regen sowie Schnee- und Hagelschauer von allem etwas dabei. Der guten Laune tat dies aber keinen Abbruch. Chromblitzende Showtrucks zogen



die Besucher genauso an, wie liebevoll restaurierte Nutzfahrzeug-Veteranen. Mit fast 400 angereisten Lkw platzte der Rasthof in der Nähe von Kassel in diesem Jahr aber aus allen Nähten. „Teilweise mussten wir sogar einigen Fahrern absagen“, gab Veranstalter Mike Lawson zu.

Neben den Truck-Fans erlebten natürlich auch die jungen Besucher ein Spektakel: Die Mitfahrgelegenheit beim Lkw-Korso wurde reichlich genutzt und sorgte für strahlende Augen und Herzklopfen bei den Kids. Kinderschminken, Hüpfburg und RC-Truck-Parcours ergänzten das Programm. Die Erwachsenen zog es in das Bierzelt oder bisweilen auch zum Aufwärmen in den Rasthof des Pächterehepaares Heidi und Uwe Möller. Einige von



ihnen hatten sogar die Gelegenheit, einen Rundflug mit dem Förstina-Hubschrauber zu absolvieren. Gleichzeitig war die Rüssel Truck Show 2016 auch der Auftakt für die „Drive your Dream-Tour“ von FERNFAHRER. Mit von der Partie war auch „Diesel-Dieter“, der den Kindern immer wieder einen Bonbonregen bescherte.

Das fast 20-köpfige Veranstaltungsteam, das sich die Anstrengungen und Auslagen übrigens nicht vergüten lässt, sondern aus eigener Tasche zahlt, plant schon fleißig fürs nächste Jahr. Ein Termin steht aber noch nicht fest. Allerdings will man es wieder so damit halten, dass der Rüssel abermals das erste Festival der Saison in Deutschland sein soll. Mal sehen, ob es wieder Rekorde setzt.

DEN KINDERN WURDEN VIELE ATTRAKTIONEN wie Bonbonregen und Mitfahrgelegenheiten geboten. Am FERNFAHRER-Stand herrschte nie Langeweile. (re. oben)

DER RC-CAR-HERSTELLER TAMIYA steuerte ganz unkompliziert ein ferngesteuertes Lkw-Modell bei. Original und Modell waren in Lohfelden vor Ort. (re. unten)

TROTZ DER ENGEN PLATZVERHÄLTNISSE konnten die meisten Fahrzeuge fein präsentiert werden. (unten)



POWERED BY



DER NEUE IM QUARTETT



Ein MAN des Transportunternehmens Justen aus Wittlich zieht den vierten Sattelzug mit FERNFAHRER-Werbung. Fahrer André Hommen ist darauf stolz. Zur Jungfernfahrt kam sogar der Bürgermeister.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Der Marktplatz in Wittlich am Samstagmorgen. Es ist ruhig in der kleinen Eifelstadt. Nur eine Gruppe vermeintlich Schaulustiger wartet auf den Sattelzug, den André Hommen durch eine enge Gasse ins Zentrum steuert. Zwei Polizisten wachen darüber, dass nichts passiert. André wendet und stellt sich schließlich vor das historische Rathaus. Es soll den Hintergrund bilden für das Gruppenfoto, mit dem Günter Justen, der Transportunternehmer, zu dessen kleiner Flotte von sechs Lkw der auffallende Lastzug gehört, auch seine regionale Verbundenheit demonstrieren möchte.

Sogar Bürgermeister Joachim Rodenkirch (CDU) ist gekommen, dazu Jörg Vollmann von MAN, Markus Gemmel von Krone. Beide



DER INNENRAUM DES MAN ist mit schwarzem Leder ausgestattet, Straßenschuhe sind nicht gestattet. Bei Damen auf der Beifahrerseite macht André eine Ausnahme.

haben das Projekt unterstützt. Auch der Ausstatter HS-Schoch ist als Sponsor mit von der Partie. Wittlich erlebt gerade die Präsentation des vierten Lkw, der mit Zustimmung der Redaktion vollflächig mit dem Logo von FERNFAHRER verziert ist. Auf dem Heck des Planenzuges macht Hommen Werbung für die neue FERNFAHRER-Reporter-App (siehe S. 10).

„Für mich bedeutet es wirklich viel, mit dem Schriftzug von FERNFAHRER auf der Straße unterwegs zu sein“, sagt André Hommen, Lkw-Fahrer seit 26 Jahren, Leser des Magazins seit einer halben Ewigkeit und nunmehr seit drei Jahren auch noch Veranstalter des „Truck & Bike-Weekend“ in Wittlich, das sich bereits zu einer kleinen Nutzfahrzeug-Show in der Eifel entwickelt hat. Dort, vom 10. bis

12. Juni, wird der FERNFAHRER-Truck zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert. Er steht zudem vom 24. bis 26. Juni beim „Trucker & Country-Festival“ in Interlaken (Schweiz), bevor er vom 1. bis 3. Juli schließlich beim Truck Grand Prix am Nürburgring neben den drei anderen FERNFAHRER-Lkw von Philip Reich, Thomas Grossmann (Kühltrans Nord) und Florian Grosche (LF-Transporte) zu sehen ist.

„Auf Interlaken freue ich mich ganz besonders“, sagt Hommen, der seit anderthalb Jahren für das Unternehmen von Günter und Gisela Justen arbeitet und zu 75 Prozent Touren in die Schweiz fährt. „Auf dieser Relation ist der Frachtmarkt noch nicht so kaputt wie in Deutschland“, erklärt Justen, der sein Unternehmen 1987 mit zwei Transportern in Flussbach gründete. Heute hat er fünf eigene Sattelzüge, die überwiegend für zwei regionale Kunden unterwegs sind, nämlich das Großhandelsunternehmen aus dem Do-it-Yorself-Sektor Suki und dessen Tochter Fasido. Hinzu kommt ein Gliederzug, der jede Nacht für einen Paketdienst eine feste Linie fährt. „Wir haben sechs langjährige feste Fahrer und drei Aushilfen“, berichtet Justen, der nach wie vor selber fährt, während seine Frau und seine Tochter das Büro leiten.

Justen ist langjähriger Kunde von MAN und Krone. Als die Übernahme des nunmehr 30. MAN für seinen Betrieb anstand, überzeugte ihn sein Fahrer André Hommen, einen extravaganten Lastzug zusammenzustellen. Der weiße MAN TGX 520 XXL mit dem D38-Euro-6-Motor ist einer aus der „100 Jahre MAN Edition“ – innen ausgestattet mit schwarzem Leder, sodass jeder, der den Innenraum betreten möchte, vorher seine Schuhe ausziehen sollte. Außen ist der weiße Löwe optisch mit einem Bullfänger und einem Lampenbügel aufbereitet.

„Wir haben einen sehr guten Preis verhandelt“, sagt Justen, der seine Fahrzeuge in der Regel mit einer Drei-Wege-Finanzierung über 54 Monate einsetzt, was etwa einer Laufleistung von 700.000 Kilometer entspricht. Hommen wiederum hatte Ende vergangenen Jahres Kontakt mit FERNFAHRER aufgenommen und im Namen seines Chefs über das Sponsoring des Aufdrucks der Pläne verhandelt. „Er hat mir dabei völlig freie Hand gelassen“, erzählt Hommen. „Ich bin sehr froh, dass dieser Kontakt zustande gekommen ist.“



MEIN CHEF HAT MIR FREIE HAND DABEI GELASSEN, DEN ZUG SO ZU PLANEN, WIE ER IST.

Die Präsentation des neuen Lkw endet auf dem Betriebsgelände von Justen im Gewerbegebiet von Meseberg mit einem Sektumtrunk. Besonders Bürgermeister Rodenkirch ist vom neuen Lkw begeistert. Nach einem Gespräch mit den Fahrern wirkt er nachdenklich. „Fernfahrer üben einen wichtigen Beruf für die Wirtschaft und die Gesellschaft aus“, sagt Rodenkirch. „Es ist mir aber leider heute auch klar geworden, dass diese tollen Männer von ebendieser Gesellschaft nicht die nötige Wertschätzung bekommen. Aber vielleicht gelingt es ja durch den neuen Lkw des Transportunternehmens Justen, zumindest hier in der Region um Wittlich für diesen verantwortungsvollen Beruf zu werben.“



PARTNER: Jörg Vollmann (MAN), Markus Gemmel (Krone), Gisela und Günter Justen, Bürgermeister Joachim Rodenkirch und Fahrer André Hommen (Bild ob. v. li).

BEI DER AUSFAHRT VOM MARKTPLATZ in Wittlich wird auch die Werbung für die FERNFAHRER Reporter-App sichtbar.

ANDRÉ HOMMEN fährt überwiegend Touren in die Schweiz (Bild u.). Die Pläne des Aufliegers hat FERNFAHRER-Grafiker Marcus Zimmer gestaltet.





AUF DER KEHRSEITE

Florian Schäf ist bei seinem Job oft im Schrittempo oder gar noch langsamer unterwegs. Das stört ihn aber nicht, gut Ding will schließlich Weile haben.

TEXT | Sandra Moser FOTOS | Thomas Küppers



DIE MASCHINE ARBEITET STAUBARM, was man sieht, ist der feine Wassernebel der Hochdruckreinigung (o. und u.)

RECHTS LENKEN ist für Florian nichts Außergewöhnliches mehr (li.).

EINE WOCHE STRAMMER EINSATZ und der seitliche Besen ist verschlissen (r.).



DER WILDKRAUT-BESEN JÄTET unerwünschtes Grünzeug am Straßenrand (l.).

AN- UND ABBAU der Vorbaubesen gehört zu den Aufgaben, denn sie sind nicht bei jedem Einsatz nötig (r.).



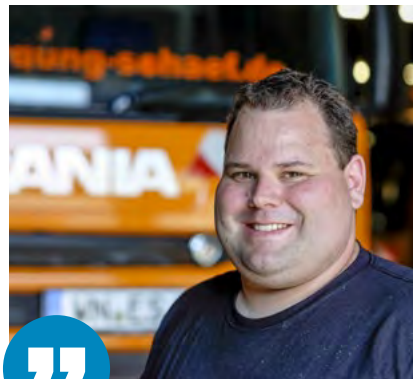
Unter sonorem Brummen schleichen links und rechts die Bäume des Waldes vorbei. Der Blick nach vorn durch die Windschutzscheibe zeigt für über zwei Stunden die gleiche kurvige kleine Fizationalstraße, das Gefälle hinunter und wieder hinauf. Dank stufenlos regulierbarem Hydrostatantrieb für den Kehrmodus in bis zu sagenhaft langsamen 0,3 Kilometern pro Stunde! Ab und zu auch im Rückwärtsgang. Nein, ein Job für ruhelose Gemüter ist das nicht. Florian Schäf hat das Radio an, doch durch die stets einen Spalt geöffnete Seitenscheibe ist er mit einem Ohr immer ganz bei seinem Fahrzeug. Hören, wie die große schwere Maschine arbeitet, und dabei ein blitzsauberes Kehrbild – der Fachausdruck – fabriziert, das mag er. Er bekommt so außerdem sofort mit, sollte irgendwas da hinten nicht hundertprozentig sein.

Dass er auf der rechten Seite der Fahrerkabine sitzt, und seine Armaturen links von ihm sind, ist für Florian Arbeitsalltag: „Bei mir ist das in Fleisch und Blut, aber wer zum ersten Mal hiermit fährt, muss sich sicher erst eingewöhnen.“ Die moderne Kehrmaschine hat keinen zusätzlichen Motor für den Aufbau, sondern im Kehrmodus übernimmt der Hydrostat und versorgt den Aufbau mit Energie. Um auf Hydrostat umzuschalten, muss der Scania zuerst stehen. Über das Hauptpult mit Kippschaltern, Drehreglern und einem Touch-Feld bedient Florian dann Besen, Saugschacht, Wasserpumpen und alle anderen Reinigungsfunktionen. Auf dem Monitor daneben kann er über Kameras sehen, was sich linksseits und hinter der Kehrmaschine tut. Links unten neben dem Fahrersitz befinden sich 15 kleine Wasserhähne und fünf Drehschalter, mit denen er die Wasserzufuhr steuert. Richtig dosieren muss er Wasser, Druck und Geschwindigkeit der Besen und auch die Saugleistung selbst. Dafür muss man ein gutes Gespür entwickeln.

Mit 18 machte der gelernte Industriekaufmann den Lkw-Führerschein, ging aus dem Büro des Familienbetriebs „stiften“. Seitdem ist er leidenschaftlich gern mit allem unterwegs, was der Fuhrpark von Schäf Städtereinigung hergibt – Müllwägen, Containerabroller, Kehrmaschinen. Letztere sind ihm dabei ein ganz besonders lieb gewonnenes Arbeitsgerät. „Das Zusammenspiel der Technik in einer Kehrmaschine und was sie leisten kann, das hat mich schon als kleiner Junge fasziniert“, begründet der 30-jährige seine Begeisterung für's Kehren.

FLORIAN SCHÄF

Juniorchef, gelernter Industriekaufmann



„
AUCH WENN WIR
OFT LANGSAM
FAHREN – JOB
UND FAHRZEUG
SIND ALLES, BLOSS
NICHT LAHM!

Vermutlich ist die Begeisterung auch ein wenig erblich bedingt, denn bereits 1964 brachte Florians Großvater Albert die erste Kehrmaschine in den Betrieb in Murrhardt. Damals noch ein echte Rarität im ganzen Landkreis. Inzwischen führt Florians Vater Edgar die Firma und Schäf verfügt über drei Groß- und zwei Kleinkehrmaschinen. Die Ortsdurchfahrten im Rems-Murr-Kreis sind allerdings nicht das einzige Revier von Florian und seinem nur ein Jahr alten Fahrzeug. Natürlich wird mit dem Scania G410 mit einem Viajet-Aufbau von Faun auch der schöne kleine Marktplatz von Murrhardt sauber, aber dafür ist der orangefarbene Koloss fast etwas überdimensioniert. Sein eigentliches Einsatzgebiet sind Baustellen.

So wie die frisch gemachte Straße durch den Wald. „Um dem neuen Asphalt mehr Griffigkeit zu geben, wird im letzten Arbeitsgang ganz feiner Split aufgestreut und eingewalzt. Ich kehre ab, was nicht hält, wasche am Ende mit der 210 bar starken Hochdruckanlage des Scania darüber, sauge mit der Hecksauganlage den nassen Dreck weg und die Straße gleich wieder trocken“, erklärt Florian. Danach ist alles sauber und vor allem sicher für Auto- und speziell Motorradfahrer. Auch Baustellen auf Autobahnen, Bundesstraßen oder Industriegeländen im ganzen süddeutschen Raum gehören zum Aufgabengebiet: „Ich folge der Fräsmaschine und kehre und sauge das Fräsgut ein. Bevor eine moderne Straßendecke aufgebaut wird, kommt nämlich ein Haftgrund auf die Bahn und die muss deshalb vollkommen rein sein.“

Nach einem solchen Einsatz muss der sieben Kubikmeter großen Schmutzssammel-





ÜBER DAS HAUPTPULT lassen sich die Funktionen des Aufbaus bedienen, der Monitor zeigt linke Fahrzeugseite und Heck (l.).

RECHTS VOM LENKRAD ist die separate Bedieneinheit für den Frontanbau (r.).

DIE 15 HÄHNE verteilen Wasser an Saugschacht, Besen, Walze, Sprühanlage oder auch den Schmutzbehälter. (g. r.).



JOB-CHECK



ARBEITGEBER

Schäfer Städtereinigung GmbH
Weimarer Straße 1, 71540 Murrhardt
www.entsorgung-schaef.de

EINSTIEGSQUALIFIKATION

Führerschein Klasse C/CE

AUFSTIEGSMÖGLICHKEITEN

Fuhrparkleitung, Disposition

FUHRPARK

Insgesamt über 80 Abfallsammelfahrzeuge, Abrollkipper, 3 Großkehrmaschinen, 2 Kleinkehrmaschinen, 12-Tonner und Transporter

ARBEITSBEDINGUNGEN

Arbeitsbeginn früh morgens um 6.00 Uhr, Ende gegen 15.30 Uhr; Sondereinsätze mit der Kehrmaschine möglich, z. B. Nachtbaustellen; hohe Qualitätsanforderung an das Arbeitsergebnis und große Achtsamkeit im Umgang mit dem Fahrzeug

BEZAHLUNG

Leistungsbezogen



POSITIV

Anspruchsvolle Tätigkeit durch die Bedienung der komplexen Maschine während der Fahrt, grundsätzlich geregelte Arbeitszeiten



NEGATIV

Wenig Kilometerleistung, körperliche Anstrengung bei Wartung und Pflege des Fahrzeugs

behälter entleert und gereinigt werden, damit sich nichts festsetzt. Der Dreck wird abgekippt und Florian säubert mit der Hochdrucklanze, die praktischerweise gleich mit an Bord ist, nach. Kontrolle, Wartung und Pflege des Fahrzeugs sind deshalb ein wichtiger Bestandteil von Florians Arbeit. Denn gerade „Schmutz“, wie Split und Fräsgut, ist eigentlich Gift für die Kehrmaschine. Bei einer Saugleistung von 20.000 Kubikmeter in der Stunde prasseln die kleinen harten Brocken wie tausende Schleifkörner durch die Innereien des Aufbaus in den Kehrgutbehälter. Nach einer Woche Kehren sind auch die seitlichen Tellerbesen mit ihren Stahlborsten platt und wandern ins Recycling.

„Wir haben eine eigene Werkstatt, die Lkw und Aufbau regelmäßig durchcheckt, aber gerade der Fahrer muss besonders auf sein Fahrzeug aufpassen“, betont Senoirchef Edgar Schäfer. Wenn die Maschine nicht kehrt, kann man mit ihr nämlich so schnell fahren wie mit jedem andere Lkw, muss aber trotzdem immer die Dimensionen und die veränderte Übersicht beachten – Umsicht ist gefragt. Nachvollziehbar, schließlich stehen da, inklusive Anbaugeräten, rund 400.000 Euro auf dem Hof. Ein Kehrmaschinenfahrer mag oft langsam unterwegs sein, einen lahmen Job hat er aber sicher nicht.

EDGAR SCHÄFER

Inhaber Schäfer Städtereinigung GmbH



WIR BIETEN FÜR NACHWUCHS MIT INTERESSE AM FAHREN SPANNENDE TÄTIGKEITEN.

DAS ENTLADEN FUNKTIONIERT

wie bei einem Kipper, Florian säubert mit dem praktisch eingebauten Hochdruckreiniger nach.



SENSOREN AN SYSTEM



GEFAHR VORAUSS

FAHRERASSISTENZ

BREMSEN

ANTRIEB

UNFALL
VERMEIDEN

LENKUNG

FAHRWERK

INSASSENSCHUTZ



FAHRT SICHER
FORTSETZEN

KEINER VERNETZT MECHANISCHE UND DIGITALE SYSTEME INTELLIGENTER ALS ZF
[ZF.COM/TECHNOLOGIETRENDS](https://www.zf.com/technologietrends)



MOTION AND MOBILITY

IM**WINDSCHATTEN**

Sinkende Dieselpreise und unterschiedliche Kosten für Wartung und Service verdichten das Spitzenfeld.

TEXT | Markus Braun FOTOS | Thomas Küppers



Für die Spedition Fehrenkötter ist der niedrige Dieselpreis ein Segen, schließlich verbrauchen allein die sieben Test-Lkw im Jahr insgesamt annähernd 300.000 Liter Kraftstoff. Bei dieser Menge machen sich auch ein paar Cent deutlich bemerkbar. Durch den günstigen Mineralölkurs ergeben sich auch im TCO-Ranking (das die Gesamtbetriebskosten aufzeigt, siehe Kasten rechts) des trans aktuell-Fehrenkötter-Tests Veränderungen. So rücken DAF XF und Iveco Stralis näher an den Spitzenreiter Volvo FH heran.

Volvo konnte bislang die Konkurrenz mit herausragenden Verbrauchswerten auf Distanz halten. Der Dieseldurst verliert allerdings angesichts der Preisentwicklung am Rohölmarkt etwas an Gewicht. Dekra kalkuliert mithilfe aktueller Informationen der Mineralölverbände derzeit einen durchschnitt-

lichen Dieselpreis von 0,929 Euro netto je Liter in die Betriebskostenberechnung mit ein. Das sind 27 Cent pro Liter weniger als noch zu Beginn des trans aktuell-Fehrenkötter-Tests vor zwei Jahren.

Für den Volvo FH bedeutet das Einbußen beim Vorsprung auf die Verfolger. So würde beispielsweise der DAF XF bei einer Verbrauchsdifferenz von derzeit 1,74 Litern je 100 Kilometer im Jahr mit 2.920,76 Euro mehr in der Jahresbilanz stehen, wäre der Spritpreis noch auf dem Niveau des Testbeginns. So aber verliert der Volvo rund 700 Euro seines Vorsprungs allein durch die aktuelle Ölpreispolitik.

Da tut es gleich noch mehr weh, wenn die kumulierten Reparatur- und Wartungskosten des Schweden mit 2.229,09 Euro bei dieser Zwischenbilanz (31. Januar 2016) schlechter ausfallen als bei DAF und Iveco. Der Betrag

wäre wohl noch höher gewesen, wenn Volvo kürzlich die nach zwei Jahren Einsatz defekten Batterien nicht auf Garantie getauscht hätte.

Aber selbst die Kosten für neue Batterien hätten den Volvo FH nicht vom TCO-Thron stürzen können, zu viel Vorsprung hat er sich bislang erarbeitet. Aber von den rund 1.900 Euro Abstand zum DAF XF sind in diesem Durchlauf nur noch rund 1.300 Euro übrig. Auch der Iveco hat Boden gutgemacht und sich von rund 2.800 Euro auf eine kalkulatorische Differenz von 1.800 Euro herangepircht. Allerdings steht beim Italiener noch eine turnusgemäße Wartung aus, die Volvo und DAF schon hinter sich haben.

Beachtlich ist, dass die Spitzengruppe bislang mit je nur einem Ausfalltag unterwegs ist. Da tut sich der Mercedes Actros schon etwas schwerer. 2,5 Tage musste die Spedi-

trans aktuell

TEST

Unterstützt von:




tion Fehrenkötter insgesamt in den vergangenen beiden Jahren auf den Lkw aus Wörth verzichten. Zuletzt stand Fahrer Rainer Maß wegen einer Zwangspause in Ellwangen einen Tag lang, da der Nebenantrieb undicht war.

Der Actros rangiert trotz guter Verbrauchswerte von 30,57 Litern je 100 Kilometer – nur der Volvo ist besser – auf dem vierten Rang und führt von da die Verfolgergruppe an. Neben den Ausfallkosten von 2.500 Euro trägt auch der hohe Anschaffungspreis nach wie vor einiges zur Platzierung bei. Das kann sich im Sommer ändern, wenn alle Fahrzeuge zur Restwertkalkulation nach 2,5 Jahren bei Dekra erscheinen müssen. Dann wird der bislang pauschal veranschlagte Restwert von 20.000 Euro durch den realen Wert ersetzt. Ob der Actros damit eine Lücke von derzeit rund 4.000 Euro pro Jahr auf den Volvo schließen kann, bleibt jedoch abzuwarten.

TCO-Ranking

Kostenentwicklungen zum Miterleben – beim trans aktuell-Fehrenkötter-Test dreht sich alles um die Gesamtbetriebskosten der sieben Fahrzeuge. Am Ende der Testlaufzeit entscheiden die Ausgaben der Spedition für jedes Fahrzeug über den Testsieg. Ganz nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel“ stellt trans aktuell in jeder Ausgabe im sogenannten TCO-Ranking die Zwischenstände zur Verfügung. Die Tabelle ergibt sich aus den kalkulierten Betriebskosten unter Berücksichtigung der aktuellen Verbräuche und bisher aufgelaufenen Kosten sowie einer im Sinne der Vergleichbarkeit angenommenen Laufleistung von 140.000 Kilometern pro Jahr.

Rang	Fahrzeug	Kalkulierte Kosten pro Jahr	Gefahrene Kilometer Stand: 31.01.2016	Diesel-/Adblue-Verbrauch pro 100 km ¹⁾
1.	Volvo FH460	75.171,07 €	268.090 km	28,84 l/2,20 l
2.	DAF XF460	76.480,43 €	256.492 km	30,58 l/1,36 l
3.	Iveco Stralis 460	76.971,83 €	268.438 km	31,67 l/2,33 l
4.	Mercedes-Benz Actros 2545	79.135,54 €	255.334 km	30,57 l/0,90 l
5.	MAN TGX 24.440	79.679,61 €	270.872 km	31,89 l/0,93 l
6.	Renault Trucks T 440	80.524,94 €	270.173 km	32,54 l/2,08 l
7.	Scania R450	87.076,18 €	263.374 km	31,84 l/1,19 l

Quelle: Dekra-Kostenkalkulation, Tankabrechnungen, Openmatics.

¹⁾ Per Tankbelege berechnete Durchschnittswerte über die gesamte Laufzeit.



Kalkulation der Betriebskosten: die sieben Testfahrzeuge im Überblick

Fahrzeug	Mercedes-Benz Actros 2545	MAN TGX 24.440	Iveco Stralis Hi-Way
			
Kennzeichen	TE-ST 776	TE-ST 778	TE-ST 779
Motorleistung	330 kW/449 PS	324 kW/440 PS	338 kW/460 PS
Hubraum	12,8 l	12,4 l	11,1 l
Leergewicht Zug	18.760 kg	19.040 kg	18.460 kg
Kaufpreis Fahrzeug inkl. Aufbau ¹⁾	135.924,13 €	129.885,00 €	119.685,00 €
Kalkulationsrahmen			
Fahrleistung gesamt p. a.	140.000 km	140.000 km	140.000 km
Kumulierte Reparatur- und Wartungskosten	1.681,76 €	3.042,44 €	1.893,94 €
Ausfalltage insgesamt	2,5 Tage	1 Tag	1 Tag
Kalkulatorische Kostenpauschale f. Ausfalltag	1.000 €	1.000 €	1.000 €
Jahreseinsatzzeit in Tagen	245	245	245
Kalkulationszeitabhängige Fahrzeugkosten^{2), 3)}			
Fixe Abschreibung (zeitabhängig)	36,28 €	34,33 €	31,05 €
Kalkulatorische Zinsen Kaufpreis (1,50 %)	8,32 €	7,95 €	7,33 €
Prüfungskosten (HU, SP etc.)	0,46 €	0,46 €	0,46 €
Kfz-Steuer	2,27 €	2,27 €	2,27 €
Kfz-/Transport-Versicherung	20,41 €	20,41 €	20,41 €
Pauschale für Reinigung	10,00 €	10,00 €	10,00 €
Kommunikationskosten	4,90 €	4,90 €	4,90 €
Kalkulatorische Kosten Ausfalltage	5,10 €	2,04 €	2,04 €
Summe fixe Kosten (pro Einsatztag)	87,74 €	82,36 €	78,45 €
Summe fixe Kosten (pro Jahr)	22.746,47 €	20.679,23 €	19.721,16 €
Kalkulation leistungsabh. Fahrzeugkosten⁴⁾			
Betriebswirtschaftliche AfA	6,35 €	6,01 €	5,43 €
Kraftstoffkosten	28,40 €	29,63 €	29,42 €
Schmierstoffe/Öle	0,75 €	0,75 €	0,75 €
Kosten Adblue	0,23 €	0,23 €	0,58 €
Reparaturkosten	0,66 €	1,12 €	0,71 €
Gesamte Reifenkosten VA, HA, NLA	3,35 €	3,35 €	3,35 €
Summe variable Kosten (pro 100 km)	39,74 €	41,09 €	40,25 €
Summe variable Kosten (pro Jahr)	56.389,07 €	59.000,38 €	57.250,67 €
Gesamtkosten (pro Jahr)	79.135,54 €	79.679,61 €	76.971,83 €

Abrechnungszeitpunkt: 31. Januar 2016. ¹⁾ Die Kosten für den Aufbau sind für alle Fahrzeuge mit derselben Pauschale angesetzt. ²⁾ Per Tankbelege berechnete Durchschnittswerte über die gesamte Laufzeit. ³⁾ Kosten pro Einsatztag.

Volvo Trucks FH 460



Scania R 450



Renault Trucks T 440



DAF XF 460



TE-ST 780	TE-ST 781	TE-ST 782	TE-ST 783
345 kW/469 PS	331 kW/450 PS	323 kW/440 PS	340 kW/460 PS
12,8 l	12,7 l	12,8 l	12,9 l
18.960 kg	18.680 kg	18.800 kg	18.860 kg
128.885,00 €	141.285,00 €	126.385,00 €	128.385,00 €
140.000 km	140.000 km	140.000 km	140.000 km
2.229,09 €	4.442,48 €	2.244,88 € ⁵⁾	1.655,84 €
1 Tag	5 Tage	2 Tage	1 Tag
1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
245	245	245	245
34,01 €	38,01 €	33,21 €	33,85 €
7,89 €	8,65 €	7,74 €	7,86 €
0,46 €	0,46 €	0,46 €	0,46 €
2,27 €	2,27 €	2,27 €	2,27 €
20,41 €	20,41 €	20,41 €	20,41 €
10,00 €	10,00 €	10,00 €	10,00 €
4,90 €	4,90 €	4,90 €	4,90 €
2,04 €	10,20 €	4,08 €	2,04 €
81,98 €	94,90 €	83,06 €	81,79 €
20.585,30 €	25.750,01 €	21.350,48 €	20.538,33 €
5,95 €	6,65 €	5,81 €	5,92 €
26,79 €	29,60 €	30,23 €	28,41 €
0,75 €	0,75 €	0,75 €	0,75 €
0,55 €	0,30 €	0,52 €	0,34 €
0,83 €	1,69 €	0,83 €	0,65 €
3,35 €	3,35 €	3,35 €	3,35 €
38,23 €	42,32 €	41,50 €	39,42 €
54.585,77 €	61.326,17 €	59.174,46 €	55.942,10 €
75.171,07 €	87.076,18 €	80.524,94 €	76.480,43 €

⁴⁾ Bis zur Restwertbegutachtung wird für jedes Fahrzeug ein Restwert von pauschal 20.000 € angenommen.

⁵⁾ Beinhaltet eine kalkulatorische Wartungspauschale von 1.500 Euro, da Rechnungen zum Redaktionsschluss nicht vorlagen.





Fehrenkötters Kolumne - eiskalt erwischt

Die sieben Testkandidaten haben den zweiten Winter hinter sich. Da zeigt sich wie bei allen Fahrzeugen unserer Flotte die Lkw-Achillesferse: die Batterietechnik. In den vergangenen drei Jahrzehnten haben die Hersteller hilfreiche und notwendige Elektronik für Motorsteuerung, Sicherheit und Komfort in beeindruckendem Maße entwickelt. Eine Menge Ausstattungsdetails wie Standheizung, Telematik und Infotainment sind wichtige Begleiter auf großer Fahrt geworden. Kein Fahrer sollte heute mehr darauf verzichten müssen. Damit steigt allerdings der Bedarf an elektrischer Energie im Fahrzeug im Vergleich zu früher stark an. Leider hat sich die Batterietechnik nicht in derselben Weise weiterentwickelt. Das 24-Volt-Bordnetz ist seit den 1940er-Jahren Standard. Die Lebensdauer der Batterien leidet enorm unter dem zu niedrigen Spannungsniveau. Gerade im Winter brechen die Stromlieferanten regelmäßig komplett zusammen – das wohlgemerkt bei Batterien, die teilweise nicht älter als zwölf Monate sind. Der Ausfall des Fahrzeugs, Fremdstarten per Notdienst, eine Fahrt zur Werkstatt und der meistens kostenpflichtige Tausch der Batterien sind die Folge. Die Kosten belaufen sich hier schnell auf mehr als 1.000 Euro, wenn der Ausfall in die Kalkulation mit einbezogen wird. Das ist aus meiner Sicht nicht im Ansatz hinnehmbar. Zu einem modernen Nutzfahrzeug gehört eine moderne, leistungsfähige elektrische Versorgung. Die Kollegen im Wohnmobilbau machen es vor: Gelbatterien sowie ein Batteriesystem für den Aufbau und ein separates zum Starten und Betreiben der Fahrzeugelektrik. Das würde, in Verbindung mit einem 48-Volt-Bordnetz, die Probleme sicher deutlich reduzieren. Ich bin sehr gespannt, welcher Hersteller das als Alleinstellungsmerkmal für sich entdeckt.



Über den QR-Code oder den Link eurotransport.de/taft gelangen sie zu weiteren Informationen über den Praxistest.

Wartung und Service

Datum	km	ausgeführte Arbeiten	Kosten in Euro	TCO-relevant	Ausfallzeit
Mercedes-Benz Actros (TE-ST 776)					
		Übertrag*			1 d 4 h
29.08.15	200.250	Nebenantrieb undicht, abgedichtet, Hydrauliköl aufgefüllt	705,53	x	1 d
29.12.15	246.789	Radwechsel Vorderachse und Antriebsachse, Reifen VA auf NA**	1.604,60		
		Summe Ausfallzeiten			2 d 4 h
MAN TGX (TE-ST 778)					
		Übertrag*			1 d 0,5 h
28.10.15		1 Satz Wischerblätter	23,55	x	
04.11.15	239.715	Radwechsel Vorderachse und Antriebsachse, Reifen VA auf NA**	1.612,60		
22.12.15	260.296	Unfallschaden behoben, Einstieg und Türverlängerung rechts erneuert Inspektion und Motorölwechsel durchgeführt, Ventile eingestellt, Lufttrocknerpatrone erneuert, Winterdienst durchgeführt	4.391,54		
		AU durchgeführt	68,00	x	
29.01.16	270.870	HU durchgeführt	102,10		
		Summe Ausfallzeiten			1 d 0,5 h
Iveco Stralis Hi-Way (TE-ST 779)					
		Übertrag*			1 d
29.09.15	226.029	Radwechsel alle Achsen	2.120,20		
04.12.15	251.662	Fahrerhauseinstieg rechts erneuert inkl. Lackierung des Ersatzteiles, Beleuchtungsanlage geprüft und teils instand gesetzt	693,71		
13.01.16	261.502	Batterien geprüft und erneuert	808,07	x	
26.01.16	266.714	Kabelsatz Hauptkabelbaum und Lichtanlage instand gesetzt, Nachlaufachse beide Schmutzfänger erneuert	444,25		
		Summe Ausfallzeiten			1 d
Volvo FH (TE-ST 780)					
		Übertrag*			1 d
03.09.15	215.244	Einlegerampe inkl. Verschluss erneuert	979,09		
07.10.15	228.785	Radwechsel komplett	2.100,50		
23.10.15	235.630	Motorölwechsel, Ölfilter und Kraftstofffilter erneuert, diverse Beleuchtungen erneuert, Verriegelung Rückenlehne getauscht	827,92	x	
		Leiterhalterung hinter Fahrerhaus montiert	253,09		
04.11.15	239.567	Spritzschutz erneuern, Begrenzungsleuchte hinten links erneuern	694,56		
18.01.16	262.930	Seitliche Begrenzungsleuchte komplett ausgetauscht Beide Batterien erneuert	47,66 Garantie		
		Summe Ausfallzeiten			1 d
Scania R (TE-ST 781)					
		Übertrag*			3 d 5 h
21.09.15	214.099	Fehlercodes ausgelesen, Differenzdrucksensor erneuert, Abgasreinigung durchgeführt	341,80	x	0,5 d
05.10.15	219.658	Rücklicht rechts erneuert	88,20		
23.10.15	228.067	Fehlercodes ausgelesen, Rußpartikelfilter regeneriert, Beleuchtungsanlage instand gesetzt	148,18		0,5 d
24.11.15	240.314	Radwechsel Vorderachse erneut, Reifen VA auf NA	574,54		
04.12.15	244.052	L-Wartung, Ventile eingestellt, Filter in SCR-System erneuert, Öl- und Filterwechsel Retarder; Luftfilter erneuert, Hängerkupplung geschmiert Lenkradstellung eingestellt, Rückleuchte links erneuert, Halter Staukiste am Rahmen verstärkt	1.035,54 383,73	x	
		Summe Ausfallzeiten			4 d 5 h
Renault T (TE-ST 782)					
		Übertrag*			2 d
25.07.15	202.004	Radwechsel Vorderachse komplett	564,50		
18.09.15	224.294	Radwechsel Liftachse komplett	563,70		
09.11.15	244.142	Radwechsel Antriebsachse komplett	1.006,10		
05.01.16	261.214	Liftachse links Ventil getauscht	30,40		
		Kalkulatorische Pauschale wegen fehlender Rechnungen (Pauschale wird durch die Rechnungsbeträge im nächsten Abrechnungszyklus ersetzt)	1.500	x	
		Summe Ausfallzeiten			2 d
DAF XF (TE-ST 783)					
		Übertrag*			5,5 h
27.10.15	226.212	Radwechsel komplett	2.114,40		
		Diverse Arbeiten an der Beleuchtung	140,24		
04.12.15	240.571	X-Wartung durchgeführt und programmiert, Fehlerspeicher ausgelesen und gelöscht, Retarder überprüft und Magnetventil erneuert	665,51	x	
		Summe Ausfallzeiten			5,5 d

*Siehe eurotransport.de/taft ** VA: Vorderachse, NA: Nachlaufachse, d = Tag, h = Stunden

Vier Partner, eine Mission



Alle für eines – ein Großprojekt wie der trans aktuell-Fehrenkötter-Test ist nur mit vereinten Kräften zu stemmen. Während die redaktionellen Aufgaben bei der lastauto omnibus-Schwesterzeitschrift trans aktuell liegen, tragen vier Partner in ihren jeweiligen Spezialgebieten zum Gelingen des Langzeittests bei. Es geht um Qualität, Transparenz und Professionalität. So kümmert sich Dekra um die technische und

wirtschaftliche Überwachung der Fahrzeuge. Dazu gehören regelmäßig anfallende Sicherheitsprüfungen und Hauptuntersuchungen, aber auch die Kalkulation der anfallenden Kosten.

Im Interesse der Vergleichbarkeit der Verbrauchsdaten ist Goodyear mit an Bord und stellt alle Fahrzeuge auf dieselben Reifen. Zudem haben die Experten des Unternehmens ein Auge auf den Verschleiß der Pneu.

Die Tankkarten für den täglichen Einsatz und damit auch die Auswertung der Kraftstoffverbräuche liefert UTA mit ihren rund 50.000 Akzeptanzstellen in 40 Ländern.

Ebenfalls mit an Bord ist der Antriebs- und Fahrwerksspezialist ZF aus Friedrichshafen. Verschiedene Teile des weltweit in den Top Ten rangierenden Zulieferers sind in allen sieben Test-Lkw an unterschiedlichen Stellen verbaut.

Nur wenige hundert Euro hinter dem Actros hat es sich der MAN TGX eingerichtet. Der Münchner kommt bislang ebenfalls mit nur einem Ausfall über die Runden. Für die Spitzengruppe reicht es dennoch nicht, da zum einen der Dieseldurst der zweithöchste im gesamten Feld ist. Zum anderen verzeichnet der MAN auch die zweithöchsten Wartungskosten unter den sieben Lkw. Mehr Servicekosten hat nur das Schlusslicht Scania angesammelt. Wobei der zweite Schwede im Test eine Überarbeitung des Motors wegen hohen Ölverlusts hinnehmen musste (siehe lastauto omnibus 1/2016). Beim MAN hingegen ergeben sich die Kosten nahezu nur aus turnusgemäßen Wartungen und Inspektionen.

Zwischen den beiden Vertretern des VW-Konzerns liegt der Renault T auf Rang sechs. Für den Franzosen sah es bei der vorigen Kalkulation in Sachen Wartung und Service besonders gut aus. Fehrenkötter stellte allerdings jüngst fest, dass seit rund einem halben Jahr keine Rechnungen von der Vertragswerkstatt mehr eingegangen sind. Der Buchungsfehler konnte bis zum Redaktionsschluss noch nicht behoben werden, deshalb hat Dekra den Wartungsaufwand des vergangenen halben Jahres pauschal mit 1.500 Euro eingerechnet. Die tatsächlichen Daten finden dann Eingang in die nächste Kalkulation Mitte des Jahres.

Ausschlaggebend für die Platzierung des T sind vor allem die hohen Verbrauchswerte. Mit 32,54 Litern auf 100 Kilometer liegt der Franzose 3,7 Liter hinter dem Konzernbruder

aus Schweden. Das allein macht trotz des niedrigen Spritpreises jedes Jahr bei einer pauschal veranschlagten Laufleistung von 140.000 Kilometern rund 4.800 Euro aus. Vermutlich würde der T besser liegen, hätte er eine längere Hinterachsübersetzung als 2,64 an Bord. Auch ein GPS-Tempomat – wie er etwa beim Volvo FH schon seit einiger Zeit zu finden ist – würde den Verbrauchswerten sicher guttun.

In Sachen Ausfallzeiten schlägt sich Renault mittlerweile gut. Die zwei Tage in der Kalkulation stammen noch von 2014. Seither muss

der markante Franzose nur zu Inspektionen und Regelwartungen in die Werkstatt.

So könnte es dem Scania fortan auch ergehen. Der hat zwar schon fünf Tage im Buch stehen, läuft aber seit der Überarbeitung des Motors sehr gut. Der reale Verbrauch ist um rund zwei Liter gesunken, was den durchschnittlichen Verbrauch über die gesamte Laufzeit um rund einen Liter drückt. Ein ungewöhnlicher Ölverlust ist zudem nicht mehr zu verzeichnen. <

Neuer Mann im DAF

Inzwischen hat es auch beim DAF einen Fahrerwechsel gegeben: Olaf Straube hat Fehrenkötter verlassen, seinen Platz im XF hat Uwe Gehrt eingenommen. Der 58-jährige Lkw-Fahrer aus Krempe kann eine interessante Vita vorweisen: gelernter Landmaschinenschlosser, NVA-Militärkraftfahrer und langjähriger Pferdezüchter. Vor vier Jahren hat er schließlich ganz auf den Lkw gewechselt, zunächst bei einer kleinen Spedition in der Nachbarschaft. Seit 2013 ist er bei Fehrenkötter und fährt nun den DAF XF mit dem Kennzeichen TE-ST-783.



„Ich habe den Test aufmerksam verfolgt im FERNFAHRER“, erzählt Uwe. Jetzt will er möglichst gut abschneiden. „Ich gebe mir Mühe und fahre sparsam. Wegen fünf Minuten Zeitersparnis Sprit rauszublasen lohnt sich nicht.“ Worauf es ihm bei einem Lkw ankommt: Platz, eine gute Matratze und eine Standheizung. „All das ist im DAF gegeben. Mir gefällt auch, dass er schön schnell aus den unteren Gängen hochschaltet.“ Einen Kritikpunkt hat Uwe aber: „Ich würde gerne den Bordcomputer über das Lenkrad bedienen können und nicht den Drehschalter am Armaturenbrett verwenden müssen.“



SIEBEN AUF EINEN STREICH

Hintergrund: Telematik von Openmatics schafft bessere Vergleichbarkeit in Mischfuhrparks. Damit ist das System prädestiniert für den trans aktuell-Fehrenkötter-Test.

TEXT | Carsten Nallinger

Das Unternehmen

- Das ZF-Tochterunternehmen Openmatics wurde 2010 gegründet
- Sitz ist in Pilsen in der Tschechischen Republik
- Openmatics entwickelt und betreibt eine offene, von Fahrzeug- und Komponentenherstellern unabhängige Telematik-Plattform

Beim trans aktuell-Fehrenkötter-Test geht es um Vergleichbarkeit. Um diese über die verschiedenen Lkw-Modelle und -Hersteller zu erreichen, haben die Tester tief in die Trickkiste gegriffen. Und das, obwohl die meisten der Fahrzeuge bereits von Haus aus eine eigene Telematikeinheit mit an Bord haben. Doch trotz aller scheinbaren Standards zeigen sich die Abweichungen im Detail.

Um vergleichbare Daten zu bekommen, hat der Telematikspezialist ZF Openmatics in jeden der sieben Probanden eine eigene Blackbox eingesetzt. Nur auf diese Weise ist gewährleistet, dass die Echtzeitdaten aus den Fahrzeugen den Testern einheitlich und in einer Güte zur Verfügung stehen.

Diese Daten reichen von GPS-Position und Fahrverhalten, bis hin zu Informationen zum Fahrzeug und Sozialdaten der Fahrer. Letzteres aus einfachem Grund: Schließlich handelt es sich beim trans aktuell-Fehrenkötter-Test um einen Feldversuch mitten im speditionellen Alltag, wenn auch die obligatorische Testrunde als Korrektiv natürlich nicht fehlen darf.

Im Echtbetrieb, mit jeweils einem fest zugeordneten Fahrer je Lkw, kommt der Fahrstil jedoch viel stärker zum Tragen. Darüber hinaus gilt es auch, die Einsatzschwere zu beurteilen, um Verzerrungen auszuschließen. Alles Features, die Openmatics mitbringt.


Wobei man fairerweise sagen muss, dass bei dem Test längst nicht alle Möglichkeiten der Telematiklösung ausgeschöpft wurden. So besteht das Openmatics-System nicht nur aus einer standardisierten On-Board-Unit (OBU) für die Fahrzeuge sowie dem webgestützten Software-Webportal für die Datenauswertung. Der eigentliche Clou ist der App-Shop, der als Vertriebsplattform für Applikationen (Apps) dient. Denn im Gegensatz zu den Ansätzen anderer Telematiklösungen, die sich jeweils nur um ein spezielles Problem der Spediteure kümmern und nicht erweiterbar sind, verfolgt Openmatics ein offenes und dadurch flexibles Konzept.

Daher gibt es in dem App-Shop auch nicht nur Anwendungen von Openmatics. Im Ge-

genteil: Mithilfe eines Software Development Kits (SDK) ist es möglich, eigene Apps für die Openmatics-Plattform zu entwickeln. Diese werden dann über den App-Shop von Openmatics an die Speditionen vertrieben.

Ein schönes Beispiel hierfür ist die App Order+. Dabei handelt es sich um ein System, welches auf der mobilen Telematiklösung der Spedition App basiert. Diese unterstützt die Optimierung der Bereiche Fahrzeugauslastung und Auftragsmanagement, Eco-Driving, Lenk- und Ruhezeiten sowie Tacho-Download.

Mit Order+ wird der Informationsfluss zwischen Fahrer und Disponent effizient und komfortabel. So können die Fahrer etwa Textnachrichten inklusive Anhänge versenden. Auch der aktuelle Auftragsstatus kann an die Disposition übermittelt werden – und im Gegenzug gibt es neue Aufträge.

Zu guter Letzt ist die Telematiklösung von Openmatics dank Order+ gleich auch noch mit einer Vielzahl an Transport-Management-Systemen (TMS) verbunden. So braucht der Disponent nicht zwischen den Anwendungen hin und her zu wechseln. Wenn man so möchte, auch ein Griff in die Trickkiste. Warum das Rad neu erfinden, wenn es schon eine Lösung gibt? Eben das macht die Telematik von Openmatics aus. 

Lösung mit BLE-Technologie

- Openmatics treibt außerdem die sogenannte BLE-Technologie (Bluetooth Low Energy) mit der neuen Lösung „Detagative“ voran. Mit direkt an Ladungsträgern angebrachten Tags lassen sich Sendungen in der Logistik jederzeit nachverfolgen.
- Die Tags kommunizieren mit dem Telematikmodul von Openmatics im Lkw, das wiederum die Infos in die Cloud sendet.
- Mittels einer App auf einem Mobilgerät oder einer Web-Applikation auf dem PC lassen sich wichtige Daten ablesen, etwa die Position sowie der Zustand der Ware. Auf die Informationen haben dann beispielsweise der Hersteller, der Logistiker und der Empfänger Zugriff.
- Bluetooth Smart braucht extrem wenig Strom, womit die Tags lange einsetzbar sind.
- Eine Reichweite von mindestens 30 Metern ermöglicht vielfältige Einsatzgebiete.

www.historische-deutschlandfahrt.de

15. Deutschlandfahrt für
historische Nutzfahrzeuge

Tour der Highlights

01. bis 09. September 2016



QR Code
abscannen und
Sie kommen
auf unsere
Homepage



Jetzt Anmeldeunterlagen anfordern!

Alexander Fischer, Telefon 07 11/7 84 98-20

E-Mail: alexander.fischer@etm-services.de

Initiative Historische
Nutzfahrzeuge



**lastauto
omnibus**
TEST-TECHNIK-TRENDS

trans aktuell
DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT-LOGISTIK UND MANAGEMENT

FERNFAHRER
DAS ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSPROFIS

VDA

Ausstellung der Tourfahrzeuge auf der IAA Nutzfahrzeuge Hannover vom 22.09. bis 29.09.2016

PC7000

700 TONNEN



EINFACH

Sie waren einmal mehr die Publikumsmagnete der Münchner Baumaschinenmesse: die riesigen Muldenkipper, Kräne, Bagger und Radlader. Unter dem robusten Äußeren verbirgt sich immer mehr Hightech.

TEXT UND FOTOS | Johannes Roller

Bagger, so groß wie ein mehrstöckiges Haus, Muldenkipper, neben denen ein Pkw wie Spielzeug wirkt, und Kräne, die zerlegt mehrere Schwertransporte füllen: Keine Frage – die Giganten der Baustellen und Steinbrüche faszinieren. Nicht nur, weil sie mit Betriebsgewichten und Nutzlasten von mehreren hundert Tonnen oder mit gewaltigen Schaufelvolumen aufwarten, sondern auch, weil man nirgendwo sonst so viele von ihnen auf einmal bestaunen kann. Als weltgrößte Messe für das Baugewerbe ist die Baumaschinenmesse (Bauma) daher ein Pflichttermin für die Betreiber wie auch für die Fans der gelben, roten und weißen Riesen. Fürs Fachpublikum spielten neben dem beeindruckenden Äußeren vor allem die inneren Werte eine Rolle.

Automatisierte Steuerung von Schild oder Schaufel, GPS-Navigation, intelligente Maschinenkontrolle durch in die Hydraulikzylinder integrierte Sensoren, Rückfahr- und Seitenkameras, Sensor- und Steuergeräteüberwachung – auch via Telematik – lauten die Schlagworte, mit denen die Premium-Hersteller ihre Maschinen bewerben. Hinzu kommen Leerlaufabschaltung, Eco-Modus, Dieselmotoren mit Turbolader und Common-Rail-Einspritzung, stufenlose automatische Lastschaltgetriebe, hydrostatische Antriebe und Wandlergetriebe mit Wandlerüberbrückung, Steinschlag- und Überrollschutz, luftgefederte Sitze inklusive Heizung, Joysticks mit Kurzwahltaasten, LCD-Displays, Audiosystem, Bluetooth und Ladeanschlüsse für Smartphone und Co. Eine der größten Herausforderungen der vergange-

nen Jahre war die Reduktion von Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß. Seit 2014 gelten für dieselbetriebene Offroadler bestimmter Leistungsklassen die Emissionsstufen IV (EU) beziehungsweise „4 final“ (USA). Damit gehören Dieselpartikelfilter, Abgasrückführung und SCR-Katalysator auch bei vielen Bau- und Landmaschinen zum technischen Standard.

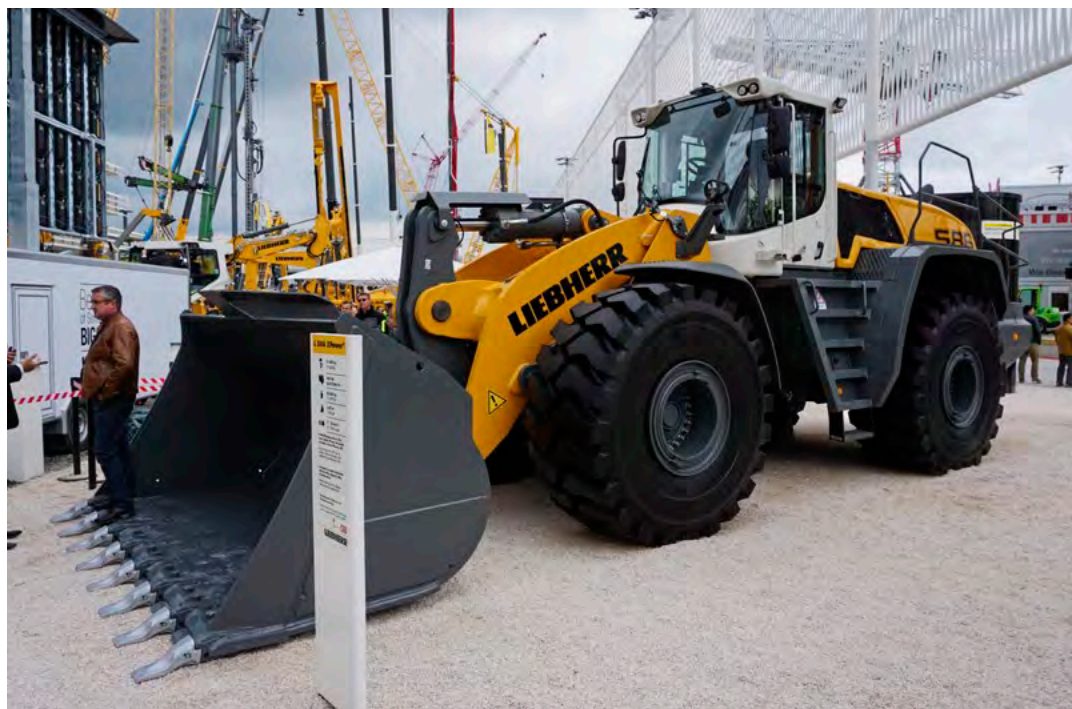
Aktuelle Branchentrends sind sparsame, möglichst vielseitig und auf beengtem Raum einsetzbare Maschinen wie Kurzheckbagger sowie elektrische oder hydraulische Antriebe zur Entlastung des Motors. Diese Hybridantriebe kommen zum Beispiel bei der Drehbewegung des Oberwagens von Baggern zum Einsatz. Allgemein wird sehr viel Wert auf Sparsamkeit, Haltbarkeit und Service gelegt.

T264
395,5 TONNEN

GIGANTISCH

Wer vom Messeingang Ost in Richtung Freigelände lief, kam um Caterpillar nicht herum. Die Halle B6 und die davor liegende Freifläche erstrahlten im gelb-schwarzen Glanz. Zeppelin-CAT und Zeppelin Rental hatten vom Mini-Bagger bis zum Dumper 777G eine beeindruckende Auswahl an Baumaschinen aufgeföhren. Neuheiten waren der Abbruch-Kettenbagger 340F UHD, der Schrottschlagbagger MH3037, der Zweiwegebagger-Prototyp M323F sowie der Knickgelenkkipper 730C mit Straßenzulassung. Letzterer kam im Rahmen eines Pilotprojekts von Zeppelin zustande.

Volvo Construction Equipment wartete mit einem beeindruckenden neuen Knickgelenkkipper der 60-Tonnen-Klasse auf – dem größten, den das Unternehmen je hergestellt hat. Der A60H mit 55 Tonnen Nutzlast wurde erst zum Messebeginn der Öffentlichkeit präsentiert. Er wird von einem 16-Liter-Volvo-Motor mit einer Leistung von 495 kW und einem maximalen Drehmoment von 3.200 Nm angetrieben. Da Volvo CE in diesem Jahr auch 50 Jahre Dumper-Produktion feiert, stand vor dem neuen A60H auch dessen deutlich kleinerer Urahn, der DR631. Das



DIE X-POWER-RADLADER der Abgasstufe IV markieren einen Meilenstein in der Technikgeschichte der Liebherr-Radlader. Ihr Getriebe verbindet zwei Antriebsarten: den hydrostatischen Antrieb für Ladetätigkeiten und den mechanischen Antrieb für längere Fahrstrecken. Trotz unterschiedlicher Anteile übertragen beide gemeinsam immer die volle Kraft.





3



4



2



kantige Gefährt war damals die Weiterentwicklung einer landwirtschaftlichen Zugmaschine samt Anhänger. Beide wurden dauerhaft über eine Gelenkkupplung miteinander verbunden, was die Lenkachse des Traktors entbehrlich machte. So legte der DR631, Spitzname „Kies-Kalle“, mit seinen zehn Tonnen Nutzlast den Grundstein für die Erfolgsgeschichte der Volvo-Dumper.

Auch bei Komatsu gab es einen Knickgelenkkipper zu bestaunen: den HM400. Er ist mit 40 Tonnen Nutzlast der größte im Komatsu-Portfolio. Der Hingucker schlechthin war aber der neue Großbagger PC7000. Der Aufbau des in mehreren Schwertransporten angelieferten, knapp 700 Tonnen schweren

Mining-Giganten ließ sich per Live-Cam auf der Firmen-Webseite beobachten. Der PC7000 wird von zwei Dieselmotoren mit jeweils 1.250 kW angetrieben. Optional ist auch der Betrieb mit Elektromotoren möglich. Ausgestattet ist er mit einem 36-Kubikmeter-Hochlöffel oder mit einem 36-Kubikmeter-Tieflöffel und dadurch für unterschiedlich Einsatzgebiete geeignet.

Mehr als 60 Exponate hatte Liebherr an seinem riesigen Freigelände-Stand aufgefahren. Eines der Highlights war der in schwarz gehaltene, neue, achtschige Mobilkran LTM 1450-8.1 mit einem 85 Meter langen Teleskopausleger, bei dessen Konzeption Wirtschaftlichkeit und einfaches Rüsten auf der

1 KLARER FALL fürs Freigelände: der neue, langarmige Kettenbagger 340F von Caterpillar. Im Hintergrund ist die Abbruchvariante zu sehen.

2 DEUTSCHES PROJEKT: Caterpillar-Knickgelenkkipper 730C mit Sonderausstattung zwecks Straßenzulassung.

3 DER URAHN: Der allererste Volvo-Knickgelenkkipper, offiziell „DR631“, inoffiziell „Kies-Kalle“ genannt.

4 NEUER PLATZHIRSCH: Der A60H von Volvo Construction Equipment hatte auf der Bauma seine Premiere.



DIE PURE KRAFT, von hinten wie von vorne: die neue Liebherr-Raupe PR 776 mit gewaltigem Aufreißer und neu gestaltetem Laufwerk (li.).

GANZ IN SCHWARZ stand der neue Mobilkran LTM 1450-8.1 inmitten des Liebherr-Messestands. Rechts sind der 85 Meter lange Teleskopausleger sowie einer der beiden hydraulisch verstellbaren Ballastblöcke zu sehen.



Baustelle Priorität hatten. So fährt der neue Achtachser auf öffentlichen Straßen bei zwölf Tonnen Achslast mit dem kompletten Teleskoparm und allen Abstützungen. Der 450-Tonnen-Kran bietet zudem die Möglichkeit, mit variablem, hydraulisch verstellbarem Ballastradius zu arbeiten – ein großer Vorteil bei beengten Platzverhältnissen.

Mit der 565 kW (768 PS) starken PR 776 bringt Liebherr erstmals eine Planieraupe in der 70-Tonnen-Klasse auf den Markt. Sie ist die größte hydrostatisch angetriebene Planieraupe der Welt mit einem Einsatzgewicht von bis zu 74 Tonnen. Angebaut werden können Schilde mit einer Kapazität von 18 und 22 Kubikmetern. Das Kettenlaufwerk erinnert an das der schweren Caterpillar-Raupen. Hier setzt Liebherr zum ersten Mal auch auf ein erhöht positioniertes Antriebsrad.

Ebenfalls neu ist der 200-Tonnen-Großbagger R 9200. Sein Löffel fasst stolze 12,5 Kubikmeter. Zum R 9200 gesellte sich der Hingucker der Bauma 2013, der Muldenkipper T 264 (Leergewicht: 174,50 Tonnen, Nutzlast: 221 Tonnen). Die drei weißen Riesen, PR 776, R 9200 und T 264, waren mehrmals täglich in Aktion zu bestaunen.

Einen Meilenstein markieren die X-Power-Radlader der Abgasstufe IV. Ihr Getriebe verbindet zwei Antriebsarten: den hydrostatischen Antrieb für Ladetätigkeiten und den mechanischen Antrieb für längere Strecken und Bergfahrten. Es teilt die vom Dieselmotor kommende Leistung über ein Planetengetriebe in den hydrostatischen und den mechanischen Zweig auf. Anschließend wird sie wieder zusammengefasst, sodass immer die volle Kraft zur Verfügung steht. <



Jetzt FERNFAHRER abonnieren und mitfeiern!

Schnell das Jahresabo plus GRATIS-Extra sichern: 2 Wochenend-Tickets oder 1 Wochenend-Ticket und dazu den neuen FERNFAHRER-Rucksack. Nur solange Vorrat reicht!

Deine Vorteile im Abo:

- » Jeden Monat das aktuelle Heft, druckfrisch
- » Über 10 % Preisvorteil und Lieferung frei Haus
- » Gratis für dich: das Extra deiner Wahl
- » 1 x jährlich ein Sonderheft GRATIS!
- » Bis zu 30 % Einkaufsrabatt auf www.fernfahrer.de/shop
- » Lieferung portofrei vor Erscheinen am Kiosk!
- + Exklusive Einladung in den FERNFAHRER-Biergarten auf dem Truck-Grand-Prix 2016

**Gratis
zur Wahl**

Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

Diese und weitere Top-Prämien unter:
Telefon: +49 (0) 711.32 06 99 44, E-Mail: fernfahrer@dpv.de

rand-Prix



JAHRESABO

Grand-Prix-Paket 1 2 Truck-Grand-Prix-Wochenend-Tickets

2 Wochenend-Tickets der Kategorie „Silber“ mit Zugang zu allen Tribünen (außer T4 und T4a), Fahrerlager, Messepark, Open-Air-Festivalkonzerte in der Müllenbachschleife und Trucker-Camps.

Gratis zum Jahresabo



Grand-Prix-Paket 2 1 Truck-Grand-Prix-Wochenend-Ticket plus FERNFAHRER-Rucksack

1 Wochenend-Ticket der Kategorie „Silber“ mit Zugang zu allen Tribünen (außer T4 und T4a), Fahrerlager, Messepark, Open-Air-Festivalkonzerte in der Müllenbachschleife und Trucker-Camps. Dazu den neuen Rucksack der FERNFAHRER Edition mit Top-Ausstattung. Ein echtes Allroundtalent für Job und Freizeit mit viel Platz, gepolstertem Rücken und Gurten, Regenhaube und vielem mehr.

Gratis zum Jahresabo



Ich abonniere FERNFAHRER für ein Jahr wie angekreuzt.

Dazu bekomme ich mein Wunsch-Extra.
Nach dem ersten Jahr kann ich jederzeit kündigen.

Mein Wunsch-Extra (bitte ankreuzen):

- 2 Truck-Grand-Prix-Wochenend-Tickets
 1 Truck-Grand-Prix-Wochenend-Ticket plus FERNFAHRER-Rucksack

Ich bestelle FERNFAHRER als:

- Heftabo:**
12 Ausgaben + 1 Gratisheft für nur 45,30 € (A: 51,80 €, CH 78,50 SFR)

1495105

- Digitalabo:**
12 Ausgaben + 1 Gratisausgabe als E-Paper + 12 Monate
Online-Zugang für nur 45,30 € (A: 51,80 €, CH 78,50 SFR)

1455246

- Kombiabo (Heft und Digitalabo):**
12 Ausgaben + 1 Gratisausgabe als Heft und als E-Paper + 12 Monate
Online-Zugang für nur 54,90 € (A: 61,30 €, CH 91,75 SFR)

1495385

1495406

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Bank

IBAN

BIC

Datum

Unterschrift

Mein Zahlungswunsch:

- durch Bankeinzug Bei Bezahlung durch Bankeinzug erhalte ich ein Heft GRATIS.
 gegen Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige den DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von dem DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich EuroTransport Media Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Stuttgart, mit seinen Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informiert. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufsformular aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: FERNFAHRER Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0) 711/32 06 99 44, Telefax: +49 (0) 711/182-25 50, E-Mail: fernfahrer@dpv.de.

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb: Bellefleur, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rainje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752.

Einfach bestellen:

www.fernfahrer.de/abo



FERNFAHRER-Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart
Tel.: +49 (0) 711/32 06 99 44
Fax: +49 (0) 711/182-25 50
E-Mail: fernfahrer@dpv.de



Lkw-Tests sind von Anfang an ein fester Bestandteil des FERNFAHRER. Einzeltests und Vergleichstests unter ganz verschiedenen Vorzeichen: unterschiedliche Marken, Leistungsklassen, Transportkonzepte, Fahrerhäuser und Wetterverhältnisse – über die Jahre gab es so manch' denkwürdiges Kräftemessen.

TEXT | Ralf Becker GRAFIKEN | ETM

Die großen Vier“ lautete in den 80ern die Überschrift zum deutsch-schwedischen Duell mit bärenstarken Teilnehmern aus Stuttgart, München, Södertälje und Göteborg: Daimler-Benz 1748 S, MAN 19.462, Scania 143 und Volvo F 16. Spitzen-

leistung hieß das Motto. „Was noch vor Jahren niemand für möglich gehalten hätte, ist heute Realität. Die europäischen Lkw-Hersteller steuern stramm auf die magische Zahl von 500 PS zu. FERNFAHRER vergleicht die vier großen Trucks, die jetzt schon 450 PS oder mehr unter der Hütte haben.“ Saugdie-

sel waren bereits auf dem Rückzug: „Die vier größten Maschinen des europäischen Lastwagenbaus arbeiten alle mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung.“ Der bis heute erhaltene 16,1-Liter-Reihensechser im Volvo, 14,2 und 14,6 Liter große V8 im Scania und Daimler sowie der legendäre 18,3-Liter-V10



im MAN –die Philosophien gingen auseinander. In der Gesamtwertung lag der Daimler mit knappem Vorsprung auf Platz Eins, am Ende gab es aber ein salomonisches Urteil: „Das Idealbild des Supertrucks könnte so aussehen: Die Maschine vom Volvo, das Getriebe vom Daimler, die Hütte und die Motorbremskraft vom MAN und die Feinausstattung inklusive Hinterachse vom Scania.“

Alle sieben großen Hersteller zur Teilnahme an einem Vergleichstest zu bewegen, ist kein leichtes Unterfangen. Je nach Ausschreibung sieht sich mal der eine, mal der andere von vornherein im Hintertreffen und sagt vorsorglich ab. Nicht so im Herbst 1993, als es um die Frage ging: Wer baut die beste Hütte

für den Verteiler-Profi? Es traten an: DAF 75, Iveco Eurotech, MAN M 90, Mercedes SK, Renault G Manager, Scania P 113 und Volvo FL 10. Im Urteil für jedes Fahrzeugkonzept sammelte der damals noch junge DAF 75 die meisten Pluspunkte. Am Holländer beeindruckten unter anderem der sehr gute Einstieg mit niedrigem Kabinenboden und die optimale Raumaussnutzung in der Kabine.

Kleine Randgeschichte: Das L-Fahrerhaus des Mercedes hatte seinerzeit schon etliche Jährchen auf dem Buckel. Eine Alternative aber gab es nicht. „Der Hersteller besitzt derzeit keine eigens für den schweren Verteilerverkehr konstruierte Baureihe“, monierten die Tester. Vielleicht hatten die Stuttgarter

diesen Makel noch im Hinterkopf, als sie im Herbst 2012 verkündeten: „Mit dem neuen Mercedes-Benz Antos tritt die erste spezialisierte Lkw-Baureihe für den schweren Verteilerverkehr an.“ Eine späte Retourkutsche, wenn man so will.

Wenn die Überschrift lautet „Wer ist der wahre King?“, ist es nicht besonders verwunderlich, wenn es um Scania geht. So geschehen Anfang 1994 mit dem Konzeptvergleich „Hauber contra Frontlenker.“ Heute ein hoff-





SCANIA R 143



DAIMLER-BENZ 1748

FERNFAHRER TEST

Wie noch vor wenigen Jahren niemand für möglich gehalten hätte, im heute fast ausschließlich aus europäischen Lkw-Modellen bestehenden Markt der europäischen Fernfahrer stehen stramm auf die magische Zahl von 500 PS an. Der **FERNFAHRER** vergleicht die vier größten Trucks, die schon jetzt 400 PS oder mehr unter der Haube haben



VOLVO F 16



MAN 19.46

Die sich behaupten, ist jeder der vier ein ständiger Kandidat. Das muss sein im internationalen Wettbewerb, wobei die Hersteller nicht nur die Leistung, sondern auch die Wirtschaftlichkeit und die Flexibilität der Fahrerhäuser im Blick haben. Die Fahrerhäuser sind ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl eines Lkw. Die Fahrerhäuser sind ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl eines Lkw. Die Fahrerhäuser sind ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl eines Lkw.



DER TEST SIEGER

TESTKOMMENTAR

Die vier größten Trucks der europäischen Fernfahrer stehen stramm auf die magische Zahl von 500 PS an. Der **FERNFAHRER** vergleicht die vier größten Trucks, die schon jetzt 400 PS oder mehr unter der Haube haben

FERNFAHRER	PUNKTEVERLEHUNG
Scania R 143	15
Daimler-Benz 1748	12
Volvo F 16	12
MAN 19.46	12

nungsloses Unterfangen, mit dem Aus für den späteren Scania T und den Volvo NH12 sind die Hauber in Europa ausgestorben.

Um Raritäten handelte es sich aber schon damals. „Der Haubenlaster zieht sofort die Blicke auf sich“ – der Etappensieger in der Rubrik „Optik“ ging vom Start weg an den silber lackierten Scania CT 143-500. Sein Kontrahent trat als identisch motorisierter Frontlenker der Serie CR 143-500 an, also beide mit 14,2-Liter-V8 und außerdem mit Topline-Hochdach. Dass sich in den Fahrleistungen nur geringe Unterschiede ergaben, liegt auf der Hand. Das Fazit fiel dennoch pro Frontlenker aus: Schlichtweg die vernünftige Wahl, universell einsetzbar und nicht, wie der Hauber, auf kurze Silo-, Tank- oder Kippsattel beschränkt. Aber Vernunft und Gefühl sind zwei Paar Dinge: „Den Spaß am Fahren, den der Hauber tatsächlich bietet, kann man nicht in Mark und Pfennig ausdrücken. Da bleibt noch ein Rest von Fahrgefühl und Erinnerung an Fuhrmannszeiten. Für manche auch der unerfüllbare Traum von der Fahrt über die Highways und durch die Pärten des amerikanischen Westens.“ Testfahren kann so romantisch sein...

Was bringen 100 PS mehr? Dieser Frage ging im Sommer 1996 der Vergleich eines Volvo FH12-420 mit einem FH16-520 nach. Antwort: Kommt auf den Triebstrang an. „Der FH12 hält dank seiner kürzeren Achsübersetzung tapfer mit.“ Konkret: Auf der mit vielen langen Steigungen gespickten Strecke war der kleine Volvo nur 2,1 km/h langsamer. Gilt damals wie heute: Wer sich für schwere Rou-

ten à la Kasseler Berge für einen starken Motor wie den Volvo D16 entscheidet, sollte den dann nicht mit einer allzu langen Achse an die Kette legen. Beide Fahrzeuge waren übrigens mit dem damals noch jungen Globetrotter XL-Fahrerhaus ausgestattet.

Die Begeisterung über das hohe Haus mit über zwei Meter Stehhöhe verleitete im Fazit zu einem frommen Wunsch: „Irgendwann in nicht allzu ferner Zeit wird Volvo die Fertigung der jetzigen Globetrotter-Kabine einstellen und nur noch XL-Fahrerhäuser anbieten. Drei verschiedene Fahrerhäuser anzubieten, dürfte auf Dauer zu teuer wer-

den.“ Dem war und ist leider bis heute nicht so. Im Gegenteil: Für den aktuellen FH gibt es neuerdings sogar ein komplett abgeflachtes Dach, typischerweise für Autotransporter.

Premiere im Frühjahr 1997: Der FERNFAHRER beteiligt sich mit der Schwesterzeitschrift lastauto omnibus erstmals am „1.000 Punkte Test“. Am Start drei Frischlinge: „Anno 1996 war für die Nutzfahrzeug-Welt ein Neuenheits-Jahr. Scania vervollständigte seine 4er-Reihe, Renault stellte die Baureihen Premium Route und Distribution für den schweren und mittleren Verteilerverkehr vor, und Mercedes präsentierte die lange erwar-

FAHRERHÄUSER



VERGLEICH AUS FAHRERSICHT

Ein hoher Anteil der gesamten Transportleistung wird im Verteilerverkehr erbracht. Die Bedeutung der Verteilerverfahrzeuge – vom leichten Transporter bis zum Verteiler-Viergänger – steigt sprunghaft. Immer kleinere Warenmengen pro Kunde werden in immer kürzeren Abständen ausgeliefert, die Warenströme in Logistik- und Güterverkehrszentren vom Langstrecken-Lkw auf Verteilerverfahrzeuge verteilt. Welcher Verteiler-Truck bietet am meisten für den Fahrer? **FERNFAHRER** hat die sieben wichtigsten Lkw-Baureihen verglichen

Gesucht: Die beste Hütte für den Verteiler-Profi

1991 mit 1-Kabine, dem Renault 340 Manager, dem Scania 113 mit P-Fahrerhaus und der 4x2-Da-Baureihe von Volvo. Dabei ging es vor allem um eine entscheidende Frage: Welches Fahrerhaus bietet den besten Komfort und den besten Arbeitsplatz?

Im Bereich der schweren Verteiler sind in den letzten Jahren besonders interessante Fahrergruppen auf dem Markt gekommen. Bis zum nächsten Konzeptionsjahr ist nicht gegeben worden, um den Fahrer mehr Platz zu geben. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Kabine. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Kabine. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Kabine.

Die Fahrerhäuser sind ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl eines Lkw. Die Fahrerhäuser sind ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl eines Lkw. Die Fahrerhäuser sind ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl eines Lkw.

Wer ist der wahre King?

■ Hauber contra Frontlenker



Einen Frontlenker fahren und von einem Hauber schwärmen, das tun viele Lkw-Fahrer. Das Ur-Bild des Lastwagens lebt in den Köpfen fort. Auf der Straße ist es dagegen selten geworden. Neben den großen Amerikanern ist Scania der letzte bedeutende Hersteller, der den Traum noch wahr werden läßt. FERNFAHRER ließ die beiden „Kings“ aus dem Norden zur Vergleichsfahrt antreten

Zwei völlig unterschiedliche, silber-metallisch lackierte Scania rollen in Illingen bei Saarbrücken an den Start. Der Haubenlaster zieht sofort die Blicke auf sich. Weil er eine Rarität ist, Scania verkauft bei uns pro Jahr noch etwa 100 Stück davon für den Fernverkehr (bei 3055 in Deutschland im Jahr 1992 abgesetzten Scania). Wir wollen die Sattelzugmaschinen mit Topline-Fahrerhaus vergleichen: den Frontlenker CR 143-500 Streamline und den

VERGLEICH

Scania CT 143-500 / CR 143-500

tete schwere Baureihe Actros.“ Im Dreikampf aus Actros 1840, Scania 124-400 und Premium 385 konnte der Franzose mit den reinrassigen Fernverkehrs-Lkw nicht ganz mithalten, punktete aber unter anderem mit guter Wendigkeit, bequemem Einstieg und

der weitaus höchsten Nutzlast. Mercedes und Scania lieferten sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen, in dem der Stuttgarter am Ende mit nur zwei Punkten das Nachsehen hatte (846 zu 848). Der 1.000PunkteTest erfordert mit mehreren Runden mit Fahrer- und Auflieger-

wechsel, statischen Messungen und nicht zuletzt Fotoproduktion einen sehr hohen Aufwand, der sich aber lohnt. Kein anderer Vergleichstest ist in der Lkw-Industrie als derart „wasserdicht“ akzeptiert.

Einen Vergleich ganz anderer Natur, mit bewusst unfairen Voraussetzungen, folgte in der Januarausgabe 1998. Ein 360 PS starker Scania P 124 ging zwei Mal über die Runde: bei optimalem und bei denkbar schlechtem Wetter. Einen Hintergrund bildeten die sich ausbreitenden Prämiensysteme für niedrige Verbräuche. „Normalerweise gleicht der Verbrauch sich über den Monat einigermaßen aus, sodass derartige Prämien mehr oder weniger gerecht ausfallen. Wer jedoch zehn Tage in einem Schlechtwettergebiet herumkurvt, während sein Kollege in einer anderen



VERGLEICHSTEST

Volvo FH12-420 XL contra FH16-520 XL

Zweimal X-Large

Was bringen über 500 Spitzen-PS gegenüber der Normklasse um 420 – außer höheren Kosten und Einbußen bei der Nutzlast? FERNFAHRER hat die beiden Spitzen-Volvo FH 12 und FH 16, beide mit der neuen XL-Kabine, auf der bergigen A 1 zum Vergleich antreten lassen.



Drei Neue in der 400-PS-Klasse: Welcher hat die Nase vorn?

- Renault Premium 385
- Mercedes Actros 1840
- Scania R 124-400

Vergleichstest



Das ist neu: Die Lkw-Neuwerner des Jahres werden von zwei unabhängigen, kompetenten Test-Teams gemeinsam bewertet. FERNFAHRER stellt eins davon.

Der große 1000-Punkte-Test

Renault Premium Mercedes Actros Scania R 124 **VERGLEICHSTEST**

Die Entscheidung

Was am Fahrer an den drei Überholhilfen des Jahres besonders beeindruckend ist, ist die Flexibilität. Der erste Teil des großen Vergleichstests geht über das Fahrerlebnis und Handling. Wir kommen erst zum die beiden Modelle, die die meisten Punkte erhalten. Die drei anderen sind für den Endplatz.

Der Verbrauch

Die beiden Modelle, die die meisten Punkte erhalten, sind die Renault Premium und die Mercedes Actros. Die Scania R 124-400 ist die einzige, die die meisten Punkte erhält. Die drei anderen sind für den Endplatz.

VERBRAUCH / GESCHWINDIGKEIT			
	Renault Premium	Mercedes Actros	Scania R 124
Verbrauch (l/100km)	24,5	24,5	24,5
Geschwindigkeit (km/h)	100	100	100

Gegen Sonnenschein hat, muss mit höherem Verbrauch rechnen.“ Die Probe auf's Exempel lieferte denn auch drastische Unterschiede. Auf gemischter Strecke mit flacher und hügeliger Autobahn sowie schwerer Landstraße lag der Verbrauch bei Regen und Wind gut zehn Prozent höher als bei trockener Fahrbahn. Gemünzt auf die Prämienvergabe lautete das Fazit: „Selbstverständlich spielen noch andere Dinge eine Rolle. Verkehrsstaus, Müdigkeit, Stress und andere Faktoren zum Beispiel. Doch bei der Erörterung der Verbrauchstabellen können die vom FERNFAHRER aufgezeigten Einflüsse helfen die Diskussion zu versachlichen.“

Um die Jahrtausendwende begann der Siegeszug der automatisierten Getriebe. Der

Fernfahrer nahm sich Ende 2000 drei Systeme im Vergleich zur Brust: MAN Tipmatic, Mercedes EAS und Volvo Geartronic. „Drei verschiedene Automaten, drei verschieden starke Lkw: Ungewöhnliche Umstände erfordern spezielle Methoden. 11,5 PS pro Tonne lautete der Nenner, auf den FERNFAHRER die Transportaufgabe für die verschieden starken Lkw brachte. Mit der Folge, dass der 460-PS-MAN mit 40,0 Tonnen, der 430-PS-Mercedes mit 37,4 Tonnen und der 420 PS starke Volvo mit 36,5 Tonnen antraten, um die Prüfungen auf mittelschwerer Autobahn und an höllisch steilen Bergen (teilweise über 13 Prozent) zu absolvieren.“ Der erste Platz ging damals eindeutig an die Mercedes EAS. Geartronic und Tipmatic landeten auf dem geteilten zweiten Platz.

Ein gemeinsames Manko aller Drei: Die mangelnde Vorausschau. „Es herrscht eine gewisse Ratlosigkeit, wenn die Kuppe passiert ist und sich Schubbetrieb einstellt.“ Andert-halb Jahrzehnte später ist das Geschichte. Mit GPS-gestütztem Tempomat und Geländeer-kennung bieten die heutigen Systeme in Sachen Fahrleistungen und Verbrauch auch dem versiertesten und erfahrensten Fahrer gewaltig Paroli.

Sommer 2003: 20 Jahre FERNFAHRER. Zum Jubiläum treten zwei Mercedes-V8 gegeneinander an: ein SK 1635 aus dem Jahr 1983 und ein nagelneuer Actros 1854. 14,6 Liter Hubraum stehen für den Veteranen zu Buche, 15,9 Liter sind es beim Euro-3-Motor. Der Oldie kann beim Verbrauch den Actros sogar minimal unterbieten, aber mit deutlich geringerer Durchschnittsgeschwindigkeit. „Doch der Verbrauch steht bei diesem Vergleich ohnehin nicht im Vordergrund, sondern vielmehr der himmelweite Unterschied bei Kabinengröße, Ausstattung und Komfort.“

Was das betrifft, lässt der Actros Megaspacer dem SK keine Chance. Dass gerade mal 20 Jahre zwischen den Fahrzeugkonzepten liegen, ist kaum zu glauben. „Im Actros Single ist auch das übrige Platzangebot beeindruckend. Über der Frontscheibe, in den Türen oder unter der Liege – offenen und geschlossenen Stauraum gibt es in Hülle und Fülle. Mit diesem Bild vor Augen fällt der Umstieg in den SK besonders schwer. Im direkten Vergleich scheint nicht mal Platz für die Zahnbürste. Ein besseres Kartenfach über der Scheibe, eine Kiste auf dem Motortunnel und eine Handbreit Stauraum unter der Liege müssen reichen.“ So ändern sich die Zeiten, weitere Steigerungen nicht ausgeschlossen:

DOPPELTEST

SCANIA P 124-360 8-GANG

Lkw-Fahrer können sich ihr Arbeitswetter nicht aussuchen. Die Witterungsbedingungen haben jedoch großen Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch. FERNFAHRER hat einen Scania P 124 mit 360 PS zweimal getestet, einmal bei schlechtem und einmal bei gutem Wetter. So löst sich der Faktor Wetter beim Verbrauch klar aufzeigen.

Die Kaufkraft des Treibstoffes steigt zu beachtlichen Höhen an. Dies ist ein Grund, weshalb Fahrerinnen und Fahrerinnen auf die Kosten achten. In fast jedem Bereich können heute Lkw mit dem Verbrauch der einzelnen Fahrer oder Fahrerinnen sparen. In 130000 bis 150000 Kilometern im Jahr kommt da eine stolze Summe zusammen. Rechnet man mit 90 Pfennig für den Liter Diesel (an der Diebstahlschutzstelle, ohne Mehrwertsteuer) sind das zwischen 35 100 und 40 500 Mark. Um

die Treibstoffkosten niedrig zu halten, sind Fahrerinnen und Fahrerinnen auf aerodynamische Verbesserungen an den Fahrzeugen zu achten. In fast jedem Bereich können heute Lkw mit dem Verbrauch der einzelnen Fahrer oder Fahrerinnen sparen. In 130000 bis 150000 Kilometern im Jahr kommt da eine stolze Summe zusammen. Rechnet man mit 90 Pfennig für den Liter Diesel (an der Diebstahlschutzstelle, ohne Mehrwertsteuer) sind das zwischen 35 100 und 40 500 Mark. Um

Durst im Regen

Regen erhöht den Dieselverbrauch.

Aus der „Megaspace“ wurde inzwischen ja auch schon der aktuelle „Gigaspace“.

Im Vorfeld von Euro 4 gingen die Meinungen in der Industrie auseinander. Zwar setzte die Mehrheit auf die Abgasnachbehandlung mit Adblue, doch MAN und Scania tanzten aus der Reihe: Allein die Abgasrückführung (AGR) sollte es richten. Im Frühjahr 2005 bat der FERNFAHRER einen Actros 1844 und einen Scania R 420 zum Systemvergleich. „Im Vorfeld bringen die Schweden ihre Lösung auf die Formel: ‚Der Fahrer tankt wie gewohnt seinen Dieseldieselkraftstoff – mehr nicht.‘ Worauf diese Anspielung zielt, wird beim Blick hinter die Kabinen-Rückwand des Actros klar: Hier befindet sich ein separater Einfüllstutzen für ‚Adblue‘, eine 32,5-prozentige Harnstofflösung.“ Beim Durchschnittsverbrauch setzte sich der Actros mit 36,0 Liter Diesel plus 1,2 Liter Adblue kostenmäßig vor den Scania (37,8 Liter Diesel), aber es gab durchaus auch Argumente für die AGR-Lösung. So etwa beim deutlich geringeren Systemgewicht und auch beim Zeitfaktor an der Tankstelle: Das zusätzliche Adblue-Tanken



fiel beim Scania schlicht weg. Die Schweden schafften in der Folge als einziger Hersteller auch noch Euro 5 mit rein innermotorischen Maßnahmen, danach aber war Schluss.





Pro und Kontra

Innermotorische Feinarbeit oder Abgasnachbehandlung mit SCR: Das Thema Euro 4 spaltet die Lager. Ein Actros 1844 und ein Scania R 420 liefern sich ein erstes Duell.

Von Wolf Becher (Text) und Thomas Kippner (Fotos)

Ginge es bei der Frage nach Euro 4 demnach noch zu, wären die Wüter Meßgeräts. Diese wälzen Scania und MAN nicht mehr auf Abgasrückführungssystemen. Späteren oder Fraktion bilden, haben sich



Manuel: AdBlue ist ein wichtiges Bauteil. Der Tank befindet sich am Motor.

wird die Actros klar: Hier befindet sich ein spezielles Einbauelement für AdBlue, eine 2,5-prozentige Harnstofflösung. Das Bauteil ist so bemessen wie das Auffüllen von Kühl- und Wassertank. Harnstoff ist bei Hochlasten nicht nur bei niedrigeren Drehmomenten, sondern auch bei niedrigeren Drehmomenten, sondern auch bei niedrigeren Drehmomenten, sondern auch bei niedrigeren Drehmomenten...

AdBlue setzt Ammoniak frei, der mit den Stickoxiden zu Wasser und Stickstoff reagiert

... das gilt auch für den Euro 4-Motor im Scania. Infolge der Euro 5- und Euro 6-Auswahl von Bauteilherstellern um 82 Prozent und der von Stickstoff über die Kühlwasserablaufbehälter. Die Heizung ist so angeordnet, dass auch bei durchgehender Fahrt nach weniger Minuten Flüssigkeit gewonnen werden kann.

Euro 4: Actros 1844 und Scania R 420 VERGLEICH

Technische Daten	
Actros 1844 Euro 4	Scania R 420 Euro 4
Motorleistung (kW/PS)	200/272
Motorleistung (kW/PS) bei 1900 U/min	190/260
Motorleistung (kW/PS) bei 2000 U/min	200/272
Motorleistung (kW/PS) bei 2100 U/min	210/287
Motorleistung (kW/PS) bei 2200 U/min	220/301
Motorleistung (kW/PS) bei 2300 U/min	230/314
Motorleistung (kW/PS) bei 2400 U/min	240/328
Motorleistung (kW/PS) bei 2500 U/min	250/341
Motorleistung (kW/PS) bei 2600 U/min	260/354
Motorleistung (kW/PS) bei 2700 U/min	270/367
Motorleistung (kW/PS) bei 2800 U/min	280/380
Motorleistung (kW/PS) bei 2900 U/min	290/393
Motorleistung (kW/PS) bei 3000 U/min	300/406
Motorleistung (kW/PS) bei 3100 U/min	310/419
Motorleistung (kW/PS) bei 3200 U/min	320/432
Motorleistung (kW/PS) bei 3300 U/min	330/445
Motorleistung (kW/PS) bei 3400 U/min	340/458
Motorleistung (kW/PS) bei 3500 U/min	350/471
Motorleistung (kW/PS) bei 3600 U/min	360/484
Motorleistung (kW/PS) bei 3700 U/min	370/497
Motorleistung (kW/PS) bei 3800 U/min	380/510
Motorleistung (kW/PS) bei 3900 U/min	390/523
Motorleistung (kW/PS) bei 4000 U/min	400/536
Motorleistung (kW/PS) bei 4100 U/min	410/549
Motorleistung (kW/PS) bei 4200 U/min	420/562
Motorleistung (kW/PS) bei 4300 U/min	430/575
Motorleistung (kW/PS) bei 4400 U/min	440/588
Motorleistung (kW/PS) bei 4500 U/min	450/601
Motorleistung (kW/PS) bei 4600 U/min	460/614
Motorleistung (kW/PS) bei 4700 U/min	470/627
Motorleistung (kW/PS) bei 4800 U/min	480/640
Motorleistung (kW/PS) bei 4900 U/min	490/653
Motorleistung (kW/PS) bei 5000 U/min	500/666
Motorleistung (kW/PS) bei 5100 U/min	510/679
Motorleistung (kW/PS) bei 5200 U/min	520/692
Motorleistung (kW/PS) bei 5300 U/min	530/705
Motorleistung (kW/PS) bei 5400 U/min	540/718
Motorleistung (kW/PS) bei 5500 U/min	550/731
Motorleistung (kW/PS) bei 5600 U/min	560/744
Motorleistung (kW/PS) bei 5700 U/min	570/757
Motorleistung (kW/PS) bei 5800 U/min	580/770
Motorleistung (kW/PS) bei 5900 U/min	590/783
Motorleistung (kW/PS) bei 6000 U/min	600/796
Motorleistung (kW/PS) bei 6100 U/min	610/809
Motorleistung (kW/PS) bei 6200 U/min	620/822
Motorleistung (kW/PS) bei 6300 U/min	630/835
Motorleistung (kW/PS) bei 6400 U/min	640/848
Motorleistung (kW/PS) bei 6500 U/min	650/861
Motorleistung (kW/PS) bei 6600 U/min	660/874
Motorleistung (kW/PS) bei 6700 U/min	670/887
Motorleistung (kW/PS) bei 6800 U/min	680/900
Motorleistung (kW/PS) bei 6900 U/min	690/913
Motorleistung (kW/PS) bei 7000 U/min	700/926
Motorleistung (kW/PS) bei 7100 U/min	710/939
Motorleistung (kW/PS) bei 7200 U/min	720/952
Motorleistung (kW/PS) bei 7300 U/min	730/965
Motorleistung (kW/PS) bei 7400 U/min	740/978
Motorleistung (kW/PS) bei 7500 U/min	750/991
Motorleistung (kW/PS) bei 7600 U/min	760/1004
Motorleistung (kW/PS) bei 7700 U/min	770/1017
Motorleistung (kW/PS) bei 7800 U/min	780/1030
Motorleistung (kW/PS) bei 7900 U/min	790/1043
Motorleistung (kW/PS) bei 8000 U/min	800/1056
Motorleistung (kW/PS) bei 8100 U/min	810/1069
Motorleistung (kW/PS) bei 8200 U/min	820/1082
Motorleistung (kW/PS) bei 8300 U/min	830/1095
Motorleistung (kW/PS) bei 8400 U/min	840/1108
Motorleistung (kW/PS) bei 8500 U/min	850/1121
Motorleistung (kW/PS) bei 8600 U/min	860/1134
Motorleistung (kW/PS) bei 8700 U/min	870/1147
Motorleistung (kW/PS) bei 8800 U/min	880/1160
Motorleistung (kW/PS) bei 8900 U/min	890/1173
Motorleistung (kW/PS) bei 9000 U/min	900/1186
Motorleistung (kW/PS) bei 9100 U/min	910/1199
Motorleistung (kW/PS) bei 9200 U/min	920/1212
Motorleistung (kW/PS) bei 9300 U/min	930/1225
Motorleistung (kW/PS) bei 9400 U/min	940/1238
Motorleistung (kW/PS) bei 9500 U/min	950/1251
Motorleistung (kW/PS) bei 9600 U/min	960/1264
Motorleistung (kW/PS) bei 9700 U/min	970/1277
Motorleistung (kW/PS) bei 9800 U/min	980/1290
Motorleistung (kW/PS) bei 9900 U/min	990/1303
Motorleistung (kW/PS) bei 10000 U/min	1000/1316

Demnach ist es heute egal, welche Marke man mit Euro-6-Motor fährt: Adblue ist durch die Bank eine unverzichtbare Zutat.

„Was die neuen Klimaanlage können“ prangte in Heft 7/2007 auf dem Titel. Bis auf Renault waren alle großen Hersteller der Einladung in den einzigartigen Klimawindkanal von RTA (Rail Tec Arsenal) in Wien gefolgt. Das wiederkehrende Testprozedere, zuletzt im FERNFAHRER 6/2016 mit einer Neuauflage, ist in der hiesigen Zeitschriftenlandschaft beispiellos. Im 2007er Vergleich ging Platz Eins nach Ulm, wo der Stralis seinerzeit

noch gebaut wurde: „Insgesamt ist es der Iveco, der sich bei diesem Vergleich der Klimaanlage am besten aus der Affäre zieht. Dicht auf den Fersen folgt ihm der Mercedes Actros, der ebenfalls sehr ausgewogenen Qualitäten.“ Volvo, DAF und Scania folgten auf den Plätzen, das XXL-Fahrerhaus des MAN litt am ärgsten unter der mörderischen Hitze der Versuchsanlage. Auch für die verschiedenen Hersteller liefert der einzigartige FERNFAHRER-Vergleich wertvolle Erkenntnisse, von denen in Sachen Klimatisierung am Ende die Fahrer profitieren. So soll es ja auch sein.

VERGLEICH Klimaanlagen unter der Lupe

Runter kommen sie immer

Wie prima ist das Klima wirklich in welchem Lkw? FERNFAHRER stellte Fernverkehrs-Flaggschiffe von sechs Herstellern in den Klimawindkanal und machte die Probe aufs Exempel.

Von Michael Kern (Text) und Thomas Kippner (Fotos)

Groß sind die wahlweise gelblichen Lampen. Ein Licht ist intensiver als hoch drinnen kommt es auf den Glasfenster. Zudem erreicht ein heftiger Wind über die durch geschlossenen Türen im Klimawindkanal in Wien. Es herrscht 30 Grad Celsius im Innenraum. Die Luft ist nicht nur heiß, sondern auch sehr trocken. Die Fahrer sitzen im Fahrerhaus. Die Luft ist nicht nur heiß, sondern auch sehr trocken. Die Fahrer sitzen im Fahrerhaus. Die Luft ist nicht nur heiß, sondern auch sehr trocken. Die Fahrer sitzen im Fahrerhaus.

Die Kandidaten

- DAF XF
- Mercedes Actros
- MAN TGX
- Mercedes Actros
- Scania R
- Iveco Stralis
- Volvo FH

Der Klimawindkanal besteht aus Glasfenster nach unten.

„Heizen oder geizen“ hieß das Motto beim Tempovergleich anno 2010. Der Mode folgend, zwecks Kraftstoffersparnis den Begrenzer in Richtung 80 km/h abzuregeln, wollte es der Fernfahrer in der gängigen 450-PS-Klasse genau wissen. Folglich ging ein Iveco Stralis 450 nacheinander mit 82 und 89 km/h Richtgeschwindigkeit über die Testrunde, jeweils voll ausgeladen und einmal mit gemütlicher, einmal mit sportlicher Schaltstrategie.

Dabei zeigten sich im Detail bemerkenswerte Unterschiede. „Die Teilmessungen auf hügeliger Strecke bestätigen, dass zusätzlicher Schwung und, verbunden damit, die ein oder andere gesparte Schaltung ein ausgewogenes Bild ergeben: Einem rund fünf Prozent höheren Tempo steht ein ähnlich hoher Verbrauchszuschlag gegenüber. Die Gleichung ‚Zeit ist Geld‘ geht hier eins zu eins auf.“ In der Ebene dagegen wird der Luftwiderstand, der mit der Geschwindigkeit im Quadrat wächst, zum erbittertsten Gegner: „Das heißt, die sieben km/h Unterschied zwischen Tempo 82 und 89 erhöhen den Luftwiderstand um annähernd 20 Prozent. Die Folge: ein um fast 13 Prozent höherer Verbrauch.“ Als Fazit bleibt der bis heute gültige Rat zur goldenen Mitte: „85 statt ständig 89 sparen bis zu fünf Prozent Kraftstoff und bedeuten auf mittelschwerer Strecke bei normalem Verkehr höchstens zehn Minuten Zeitverlust am Tag.“

Großer Beliebtheit erfreut sich seit jeher der Fahrertest. Der FERNFAHRER-Redakteur wird zum Beifahrer. Am Steuer sitzen Kollegen, die frei von der Leber weg alles kommentieren, was Ihnen am Testfahrzeug gut oder eben nicht gefällt. Im Frühjahr 2013 kam es zu einer Premiere: Erstmals standen zwei Marken zur Probefahrt bereit, DAF XF und MAN TGX mit Euro-6-Motoren. Doch drohte das Wetter einen Strich durch die Rechnung zu machen: „Schneeverwehungen, spiegelglatte Straßen, Temperaturen weit unter null – Frühling sieht für gewöhnlich anders aus, sogar im Hunsrück. Aber: Kneifen gilt nicht und so kämpfen sich die Werkfahrer aus München und Eindhoven in ein krasse verschneite Mittelgebirge vor, wenn auch mit einiger Verspätung. Deutschland gegen Holland wird somit angepöfeln, miese Platzverhältnisse hin oder her.“ Unter den Testern fanden sich Fans beider Lager, wobei sich der Münchener einige Kritik für die zerklüftete Stauraumsituation unter der Liege anhören musste. Andererseits sammelten die soliden Holzlaternenroste zahlreiche Pluspunkte.



DEUTSCHLAND : HOLLAND

Ein Klassiker mal anders: Die aktuellen Euro-6-Baureihen aus München und Eindhoven stellen sich dem direkten Vergleich.

Text | Ralf Becker

Fotos: Jacky Glibek

So ging es in zahlreichen Detailfragen hin und her, ein eindeutiger Sieger ließ sich nicht ausmachen. Aber vielleicht gibt es ja noch ein Rückspiel, sobald der TGX ein neues Fahrerhaus hat. Schon nach der nächsten IAA könnte es soweit sein.

Ein Dreiervergleich mit zusammen über 2.100 PS: Was lange undenkbar schien, wurde im Frühjahr 2015 Realität. „Zum Kräfte-

messen treten ein Mercedes Actros 1863, ein Scania R 730 und ein Volvo FH16 750 an – macht in der Summe genau 2.105 PS.“ Die Schaltstrategie auf der Strecke kann man inzwischen getrost der Elektronik überlassen. Am Reifegrad der GPS-gestützten Tempomaten gibt es nichts mehr zu rütteln: „Die Systeme sind top und eine echte Entlastung für den Fahrer.“ Der 625-PS-Actros hielt beim Durchschnittstempo wacker mit den deutlich

stärkeren Schweden mit und überzeugte verbrauchsmäßig vor allem auf schweren Strecken: „Seine wesentliche Stärke spielt der 1863 dank Turbocompound unter Vollast aus, wo er die Verbrauchswerte des R730 und FH16 klar unterbietet.“

Das Fazit über alle Streckenabschnitte: durchschnittlich 37,8 Liter Diesel für den Actros, 38,9 für den Scania und 40,1 für den Volvo.“ Die Stunde des Volvo FH16 schlug wenig überraschend am Berg, als das Motto hieß, „alles, was die Kiste hergibt“: „Was das betrifft, ist der FH16 eine Schau für sich. Beispielhaft der zehn Kilometer lange Fünfprozenter vom Moseltaldreieck in Richtung Hochwald: Im steilsten Stück hält der Actros noch 75 km/h im zehnten und der Scania 84 km/h im elften Gang. Der Volvo brettert dagegen mit 40 Tonnen durchweg mit 89 km/h dem Gipfel entgegen und gibt so manchem überholten Kollegen Rätsel auf.“

War das schon das Ende der Fahnenstange? Eher nicht. Die Krone des stärksten Serien-Lkw wird vermutlich noch einige Male das Haupt wechseln. Der FERNFAHRER jedenfalls wird die Nutzfahrzeug-Geschichte auch weiter begleiten. Und übrigens: Wer eine Idee für einen interessanten Vergleich hat – nur immer her damit, wir sind für alle Vorschläge offen.



DREIKAMPF 2.100 PS

Actros 1863 GigaSpace, R730 Topline, FH16 750 Globetrotter XL: Die Spitzenmodelle von Mercedes, Scania und Volvo bieten im direkten Vergleich ein Erlebnis der besonderen Art.

Text | Ralf Becker

Fotos | Karl Heinz Augustin



Scania Video-Beitrag zum 75. Geburtstag: www.scania.com/de/germany/75years

T

ausende Erdäpfel fallen aus dem Kipper von Wolfgang Pluder. Er hat sie in Uelzen bei einem Landwirt geholt.

Sie rollen über eine der beiden Annahmelinien von Kartoffel Deyerling in Dollbergen östlich von Hannover. Und sie landen direkt in der Produktion: waschen, sortieren und in Netze verpacken. 15 Lkw liefern täglich frische Ware an – zur Zeit sind es vor allem Frühkartoffeln. Dazu kommen einige Landwirte, die ihre Ware von den umliegenden Feldern per Traktor bringen. Alles in allem etwa 400 Tonnen. Draußen an der Rampe steht auch der DAF von Ronny Meixner. Es ist eine von vier Zugmaschine aus der klei-

PÜNKTLICHE KARTOFFELN

nen Flotte von neun Kühlzügen, die Deyerling im Werkverkehr betreibt. Somit ist sichergestellt, dass die Kunden in einem Radius von rund 350 Kilometern stets pünktlich beliefert werden. Ein Job nach der Stechuhr, im Stundenlohn bezahlt. Ronny kommt um kurz vor sieben Uhr in den Betrieb. Er holt seine Papiere, macht die Abfahrtkontrolle und geht dann ins Lager. Dort sind die Mitarbeiter von Deyerling bereits dabei, die ausgehende Ware in den auffallend bedruckten Boxen zu verladen. „Zwei Größen sind jeweils in den Netzen verpackt.“, erzählt Ronny. „Zwei Kilo beziehungsweise zweieinhalb Kilo Kartoffeln. Dazu gibt es noch die richtig dicken Netze mit fünf Kilo. Die werden allerdings auf Euro-Paletten verladen.“

Ronny sichert die 66 Düsseldorfer-Paletten nach hinten ab. Schließlich stellt er die Temperatur auf plus sechs Grad ein. Sommerfrische für die Fracht – im Winter sind lediglich zehn Grad vorgeschrieben. Es ist eine einfache Ladung, ein Kunde, Josef Jennings auf dem Großmarkt in Wuppertal. Der Koffer ist



Nicht nur mit seiner Familie hat Ronny Meixner sein Glück gefunden. Seit 2011 hat er auch den dazu passenden Job, der es ihm nunmehr ermöglicht, jeden Abend wieder daheim zu sein.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath





BIS ZU 15 KIPPERZÜGE und einige Bauern liefern werktäglich rund 400 Tonnen frische Kartoffeln aus der Region nach Dollbergen.

WOLFGANG PLUDER KOMMT mit seiner Ladung Erdäpfel heute aus dem Raum Uelzen.

DIE KARTOFFELN WERDEN bei Deyering gewaschen, nach der Größe sortiert und dann entsprechend in Netze verpackt.

FRÜHMORGENS BEGINNT AN DER RAMPE die Verladung der Ware.

LAGERMITARBEITER VON DEYERLING beladen die Lastzüge mit den 60er Boxen.



RONNY MEIXNER FÄHRT FAST JEDEN TAG auf der A2. Fast immer erlebt er dort einen Stau und warnt entgegenkommende Kollegen über Funk.



MEINE FRAU IST SELBST LKW GEFAHREN. ALSO WEISS SIE AUCH, WAS ICH TUE.

allerdings doppelstockfähig. „Maximal 198 Düsseldorfer-Paletten kann ich laden, abhängig von der Größe der Netze, der Höhe der Boxen und wie viele Netze in den Boxen sind. Das bestimmt der Kunde.“

Eigentlich ist es eine entspannte Tagestour. Ein paar Kilometer Landstraße zur A 2, weiter über die A 1, die A 46 und zum Großmarkt in Wuppertal. Aber im Radio hat Ronny von einer Vollsperrung auf der A 2 gehört, über Funk gibt ein Kollege zum Glück Entwarnung – nur zehn Kilometer Stau Richtung Berlin. Eine knappe Viertelstunde später passiert Ronny die Unfallstelle: vier Lkw sind bei Lehrte ineinander gerast, der Verkehr staut sich bis hinter das Kreuz Hannover. „Das passiert



DAF XF

Hersteller: DAF (Eindhoven)

Motorwagen: DAF XF (6x2) Space Cab mit 460 PS (Euro 6), Automatikgetriebe, Retarder, Tempomat, AEBS (Notbremsassistent), zweite Achse ist Liftachse und Lenkachse zugleich. Dieseltank mit 450 Litern

Auflieger: zweiachsiger Kühlkoffer von Krone, zweite Achse als Liftachse. Kühlgregat Vector 1550 von Carrier. Reguläres Ladevolumen für 33 Euro-Paletten oder 66 Düsseldorfer-Paletten. Alternativ: 132 Düsseldorfer-Paletten in 60er Boxen bis zu maximal 198 Düsseldorfer Paletten in 40er Boxen bei einer Doppelstockverladung.

Leergewichte: Motorwagen: 8.953 kg; Auflieger: 8.100 kg

Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40 t
Gesamtlänge Zug: 16,50 m



MEHRMALS PRO WOCHE bringt Ronny einen kompletten Zug zu Josef Jennings auf dem Großmarkt in Wuppertal.

mittlerweile fast jeden Tag“, sagt Ronny und warnt über Funk entgegenkommende Fahrer. „Es wird immer schlimmer. Auch die Tempobegrenzung auf 60 km/h Richtung Dortmund hat daran bislang nichts geändert. Wenn du ganz normal über die Autobahn fährst und den Sicherheitsabstand einhältst, dann rasen trotzdem viele an dir vorbei. Ausländische und deutsche Fahrer gleichermaßen. Die Polizei sollte einfach mehr Präsenz zeigen und endlich konsequenter Abstandskontrollen machen.“

Ronny kann ruhig bleiben, er hat keine festen Termine. Seit über einem Jahr fährt er jetzt den Dreiachser. „Der hat eine ganz andere Fahrstabilität“, lobt Ronny, „und er bietet mehr Flexibilität bei Teilladungen.“ Bei seinem letztem Arbeitgeber, einem Frachtführer für einen deutschen Kühllogistikonzern, zog er fast zehn Jahre nur Trailer im Nord-Süd-Verkehr. „Gutes Betriebsklima, aber viel zu enge Termine, zu viel Hetze.“ Ein ehemaliger Kollege überzeugte Ronny schließlich, sich bei Deyerling zu bewerben. „Allerdings war die Bedingung, dass ich baldmöglichst in die Nähe des Betriebs umziehe.“ Im Januar 2011 hat er die Stelle angetreten. Ein paar Monate hat er mit seiner Frau nach einer geeigneten Wohnung gesucht und sie schließlich in der Nähe gefunden. „Seither passt es. Für mich waren planbare Tagestouren wichtig, damit ich am Abend für die Familie da sein kann.“

Eine Woche arbeitet er von Sonntag bis Freitag, die andere von Montag bis Freitag, im Einklang mit den Sozialvorschriften. Die Touren gehen meistens zu denselben Kunden in alle vier Himmelsrichtungen: Berlin, Norderheim, Hodenhagen oder eben Wuppertal. Dort ruft er an, als er von der Autobahn abfährt. Er hat die Nummer der Warenannahme. Die nennt ihm direkt das Tor, an das er ansetzen muss. Wenig später rangiert Ronny dort rückwärts in die Thermoschleuse.

Es wird viel darüber diskutiert, wie Fahrer an der Rampe der Kunden behandelt werden. Ronny hat sich in den Jahren ein überaus gutes Verhältnis zu den jeweiligen Mitarbeitern aufgebaut – ein Vorteil der regelmäßigen Touren. Ein kurzes Gespräch hier, ein paar Worte dort, mit zwei Lang-Ameisen ist der Lkw im Team schnell entladen. „Ein wenig Bewegung nach der Fahrt tut gut, ich arbeite ja eh im Stundenlohn.“ Erst holt er sich einen Kaffee, dann lässt er die Papiere unterschreiben. Auf dem Rückweg nach Doll-



BEI JENNIGS IN WUPPERTAL kennt sich Ronny gut aus, die Lagermitarbeiter sind höflich und zuvorkommend.

GEMEINSAM MIT EINEM der Lagerleute entlädt Ronny den Zug mit der Lang-Ameise.

NACH EINER HALBEN STUNDE gibt es schon die Papiere und Ronny fährt leer heim.

198

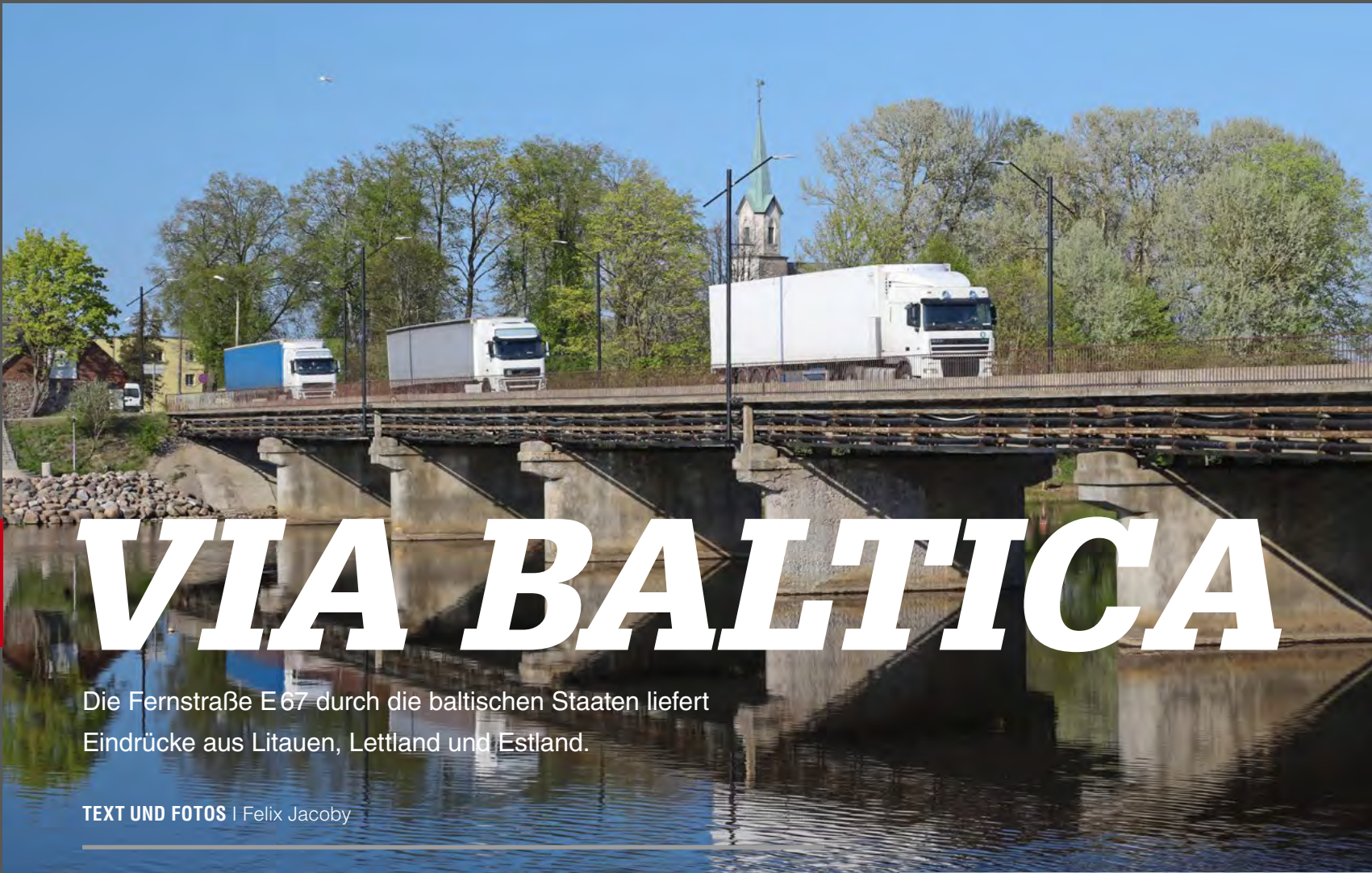
PALETTEN

kann Ronny bei Doppelstockbeladung maximal in seinem Kühlkoffer transportieren. Vorausgesetzt die Kartoffeln sind in den 40 Zentimeter hohen Boxen auf Düsseldorfer-Paletten verpackt.



bergen steht fest, dass er morgen wieder nach Wuppertal fahren wird. Das klingt nach Routine. „Klar, es ist oft dasselbe. Aber ich würde nie in den Fernverkehr zurück gehen.“

Fahrer wollte Ronny schon als Kind werden. Seine Frau weiß, was er tut, schließlich war sie selbst auch mal Fahrerin. „Das hilft“, sagt Ronny. Mittlerweile sind fünf Kinder zu versorgen. Das kostet – auch Kraft. Ob er den Beruf ewig machen wird, weiß er nicht. „Ich werde letzten Endes auf meine Kinder hören, wenn es Zeit für eine Alternative sein sollte. Aber vorerst kann ich mir einen besseren Job als Lkw-Fahrer nicht vorstellen.“



VIA BALTICA

Die Fernstraße E67 durch die baltischen Staaten liefert Eindrücke aus Litauen, Lettland und Estland.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby

Es ist gerade einmal 25 Jahre her, dass das ehemalige Riesenreich der Sowjetunion durch politische Umwälzungen in seine Einzelteile zerlegt wurde. Das gab den baltischen Staaten entlang der Ostsee die Möglichkeit, wieder zur Eigenständigkeit zurückzukehren. Für die betroffenen Völker eine wunderbare Chance, waren sie in ihrer Vergangenheit doch schon öfter den unterschiedlichsten Machthabern unterworfen.

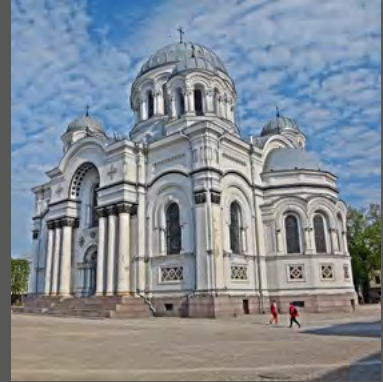
Um zu sehen, wohin die politische Selbstbefreiung geführt hat, empfiehlt sich eine Reise auf der Fernstraße E67 – der „Via Baltica“. In ihrer gesamten Länge führt sie vom tschechischen Prag bis ins finnische Helsinki. Die Balten weisen auf vielen Schildern dankbar darauf hin, dass der ständig fortschreitende Ausbau häufig mit Geldern der Europäischen Union vorangetrieben worden ist.

Die erste Station ist Kaunas in Litauen. Die Stadt mit rund 300.000 Einwohnern liegt am

Zusammenfluss von Memel und Neris. Sie hat eine drei Kilometer lange Fußgängerzone mit einer herrlichen Allee und prächtigen Geschäften. Trotzdem herrscht hier selbst an einem sonnigen Tag im Mai auffallend wenig Betrieb. Der Grund dafür liegt nur wenige Hunderte Meter entfernt. Dort befindet sich ein gigantisches Einkaufszentrum: das Akropolis. Als Tempel des Konsums mit einem schon fast dekadenten Überfluss an Waren lockt es die Menschen aus dem alten Zentrum.

Im harten Kontrast dazu stehen die teilweise heruntergekommenen Holzhäuser und viele alte Menschen, denen die Verarmung anzusehen ist. Es gibt hier offensichtlich eine Generation, die mit ihrer kleinen Rente aus früheren Zeiten vom neuen Wohlstand der noch Arbeitenden ausgeschlossen ist. Jetzt werden zwar viele verlockende Dinge offeriert, die sich die meisten Älteren aber niemals leisten können.





AUF DEN KNAPP 600 KILOMETERN der A67 von Kaunas nach Tallinn zeigt sich die landschaftliche Schönheit des Baltikums. Aber es scheint hier nicht ganz ungefährlich zu sein, wie viele bewachte Parkplätze zeigen. Mit Vorsicht ist auch den Elchen zu begegnen, weil sie leider oft stur auf der Straße stehen bleiben (v. l. n. r.).

BEEINDRUCKENDE KIRCHEN UND GEPFLEGTE WINDMÜHLEN sind Zeugen der bewegten Vergangenheit im nordöstlichsten Teil der Ostsee-Anliegerstaaten.



BALTIKUM



UNGLAUBLICH VIELE STÖRCH finden in dem an Süßwasserseen reichen Gebiet ein Sommerquartier. Unterwegs erinnern russische Diesellokomotiven, altmodische Haubenlaster und Lufffahrzeuge der urigen Art an die Zeiten, als Litauen, Lettland und Estland noch zur Sowjetunion gehörten (o. v. l. n. r.).

DAS ZENTRUM VON TALLINN ist ein Magnet für Touristen und richtet sich dafür gerade mit zahllosen Baustellen her, nach der Fahrt durch dünn besiedeltes Land ein hektischer Ort (u.).



Kurz nach der Wiedererlangung der eigenstaatlichen Selbstständigkeit zählte Litauen noch rund 3,7 Millionen Einwohner, mittlerweile ist diese Zahl auf unter drei Millionen gesunken. Zum Teil ist diese Entwicklung dem Überschuss der Sterbezahl geschuldet, aber das Land hat durch die Auswanderung von jungen und motivierten Arbeitskräften in andere Teile der EU auch einen großen Aderlass an Wirtschaftskraft erlitten.

Kaum bleibt die Stadt Richtung Norden im Spiegel zurück, versteht man, warum sie schon lange als fruchtbare Kornkammer von Nordosteuropa Begehrlichkeiten weckte. Bis zum Horizont erstrecken sich riesengroße Äcker. Ein kleines Stück noch ist die Straße vierspurig, aber an der Verästelung nach Klaipeda wird die E 67 bald zweispurig.

Obwohl es viele Abbiegespuren und Beschleunigungsstreifen gibt und Überholverbote teilweise sogar mit extrabreiten und rot lackierten Mittelstreifen angeordnet sind, ist das Fahren hier ziemlich gefährlich. Im EU-Vergleich der Getöteten im Straßenverkehr, berechnet pro Million Einwohner, nimmt Litauen mit der erschreckenden Zahl von 241 pro Jahr den traurigen Spitzenplatz in der EU ein.

Kilometer um Kilometer geht es flach durchs Land und die einzige nennenswerte Stadt, Panevezys, wird vom Lkw-Verkehr auf einer neuen Umgehung umfahren. Da der Ort mit seinen rund 110.000 Einwohnern erst im 19. und 20. Jahrhundert entstanden ist, versäumt man dort wenig. Ein Klassiker in Litauen waren früher, selbst noch eine Zeit lang nach der Wende, die Schaschlikgrills. Es findet

sich entlang der E 67 noch genau einer davon. Kein anderer Gast weit und breit zu sehen, obwohl das für fünf Euro ein feiner Imbiss ist. Die Balten scheinen die überall aus dem Boden spießenden Hamburger-Bratereien nach amerikanischem Vorbild zu bevorzugen.

Wenn man bedenkt, was hier früher an den Grenzen ständig für Lkw-Staus waren, staunt man über die zwischen Litauen und Lettland sowie auch nach Polen und Estland offenen Schranken. Wenn nicht gerade ein paar mürrische, lettische Lkw-Kontrollure den Stauraum nutzen, kann man fast ungebremst durchfahren. Verwaist sind auch die Wechselstuben. Seit einigen Jahren ist der Euro in allen drei baltischen Staaten das gültige Zahlungsmittel.

Lettland ist etwas kleiner als Bayern und hat bis zur altherwürdigen Hauptstadt zunächst auch nicht viel mehr zu bieten als den Anblick endloser Agrarflächen. Dafür entschädigt Riga, wo mitsamt den Vorstädten fast die Hälfte der lettischen Bevölkerung lebt, mit alten Ju-





VOM FÄHRHAFEN IN TALLINN setzt sich die E 67 die letzten 80 Kilometer über das Wasser nach Helsinki fort, andere Linien gehen nach Stockholm und Sankt Petersburg. Viele Fernfahrer essen heute lieber Hamburger als das traditionelle Schaschlik. Sehenswert sind die Altstadt von Tallinn und die orthodoxe Kirche im schönen Zentrum von Pärnu.

DIE ALTEN GRENZSTATIONEN, früher ein immer wäherender Alptraum für Fernfahrer, rotten langsam vor sich hin. Nur die Lkw-Kontrollreure nutzen manchmal noch deren Halteplätze.



Verständigungsschwierigkeiten

Die wenigen einheimischen Fahrer, mit denen ich auf der Via Baltica überhaupt ins Gespräch komme, wollen mit westlichen Kollegen nichts zu tun haben. Der Stachel sitzt tief. Eine fast feindschaftliche Konkurrenz hat sich zwischen den Fahrern westlicher Herkunft und denen aus den mittel- und osteuropäischen Ländern mit billigerer Arbeitskraft entwickelt.

Wenn man wie ich öfter selbst Touren fährt, gibt es im Alltag wirklich Anlass zur Kritik an manchem Kollegen aus den Staaten, die unsere Autobahnen mittlerweile beherrschen. Doch der daraus entstehende Ärger sollte sich eher gegen diejenigen richten, die dafür die wirtschaftlichen Voraussetzungen geschaffen haben und nicht für ausreichend Kontrollen sorgen.

Man sollte aber darüber nicht vergessen, dass auch viele Tausende von deutschen Fahrern im Ausland unterwegs sind, weil es dort oft mehr zu verdienen gibt. Deswegen sollte man das bei anderen nicht zu sehr kritisieren. Vielmehr wäre die Politik gefordert, faire und nachprüfbarere Rahmenbedingungen für alle Fernfahrer in Europa zu schaffen.



gendstilbauten und einem schönen Ufer am Fluss Daugava. Die Altstadt ist sogar als UNESCO-Weltkulturerbe gelistet.

Im weiteren Verlauf wechselt die Landschaft. Es wird nun immer waldreicher – eine nordische Kombination aus Birken und Kiefern. Entlang der Straße kommt man auch der Ostsee und ihren prächtigen Stränden herrlich nahe. Bei Salacgriva, einem kleinen Hafenstädtchen, überquert die Straße den Fluss Salaca, hier lockt ein Supermarkt mit nettem Bistro und Lkw-Parkplatz neben der Fernstraße zur Rast.

Ein paar Kilometer weiter kommt die Grenze Lettland-Estland in Sicht. Das nördlichste der drei baltischen Länder ist wirtschaftskräftiger und scheint schon mehr von der finnischen als von der russischen Nachbarschaft beeinflusst. Der Eindruck entsteht auch durch die riesigen Wälder, in denen Tausende von Elchen und Hunderte von Braunbären leben. Selbst die estnische Sprache verrät an ihrem Klang die Nähe zu Finnland.

Estland ist etwas größer als die Schweiz, mit 1,3 Millionen Einwohnern aber nur dünn besiedelt. Ein feiner Ort für eine Pause ist das alte Seebad von Pärnu, dessen von Holzhäusern geprägtes Zentrum

einen Ausflug lohnt. Zwar muss man den Lkw außerhalb stehen lassen, aber Taxis und Busse sind billig und einfach zu nutzen. Und die herrlichen Strände lohnen sich wirklich zu besuchen.

Knapp 600 Kilometer nördlich vom Ausgangspunkt Kaunas erreicht man schließlich die estnische Hauptstadt Tallinn, mit 400.000 Einwohnern und rund 800-jähriger Geschichte. Davon zeugt die herrliche Altstadt. Die letzten 30 Kilometer geht es vierspurig, die estnische „Politsei“ steht hier sehr gerne mit Radarpistolen, um eilige Zeitgenossen abzukassieren. Tallinn ist auch ein bedeutender Fährhafen, von hier gehen die letzten 80 Kilometer der Via Baltica per Fähre über den finnischen Meerbusen nach Helsinki. Das Zentrum der estnischen Stadt wird tagsüber oft von Tausenden von Kreuzfahrttouristen geflutet und von Finnen, die hierher kommen, um billigen Alkohol und Zigaretten zu kaufen.

Tallinn ist aber auch ein hochgradig digitalisierter Standort weltweit aktiver Computerfirmen, überall gibt es WLAN und die Esten können hier bei Wahlen ihre Stimme sogar schon im Internet oder per SMS abgeben. Die baltischen Staaten jedenfalls haben in einem Vierteljahrhundert schon beachtliche Schritte in die Moderne getan.



HIER LERNEN SIEGER DAZU

Im vergangenen Oktober haben Marcello und Peter Euler den FERNFAHRER-Fahrerwettbewerb „Vater und Sohn“ gewonnen. Nun waren die Preisträger bei Mercedes-Benz in Wörth zum Profitraining.

TEXT | Jan Bergrath Fotos | Karl-Heinz Augustin (2), Jan Bergrath

Besonderer Empfang für besondere Gäste: Ein Schild im Kundenzentrum des riesigen Lkw-Werks in Wörth weist den Weg in einen Vorführraum, den Ausgangspunkt einer exklusiven Führung durch die Produktionshallen. Peter Euler (50), langjähriger Fernfahrer und seit 2014 für das Transportunternehmen Neugart in Hennef mit einem Zwölfonner im Nahverkehr unterwegs, und sein Sohn Marcello (20), der dort gerade die dreijährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer absolviert, lösen ihren Gewinn ein: ein Profitraining mit Werkstour bei Mercedes-Benz.

Im vergangen Oktober haben die beiden in einem Wettstreit mit fünf Disziplinen gegen vier andere Teams den ersten FERNFAHRER-Fahrerwettbewerb „Vater und Sohn“ auf dem Gelände von Neugart gewonnen (siehe FERNFAHRER 1/2016). Marcello hatte den C/CE-Führerschein damals noch nicht in der Tasche und trat daher lediglich zu den Wettbewerbsstationen auf dem Betriebsgelände an, während sein Vater für die Stationen außerhalb zuständig war. Ein Ansatz, der von Erfolg gekrönt war. Nun darf Führerscheinneuling Marcello in Wörth auch gleich das wirtschaftliche Fahren üben, dieses Mal auch auf öffentlichen Straßen.

Doch zuerst geht es ins Werk. Auf Einladung von Mercedes sind die beiden bereits am Vortag angereist. Etwas über eine Stunde dauert die Führung, vorbei an Kabinenfertigung, Chassis-Montage für Sattelzugmaschinen und weiter zur „Hochzeit“, wo die Kabine mit dem Chassis „verheiratet“ wird. Schließlich endet die Runde mit dem stationären Probelauf der neuen Fahrzeuge.

„Eine hochinteressante Führung“, sagt Peter, der einen Mercedes Atego fährt. „Ich hätte nicht gedacht, dass die Montage der einzelnen Typen am Band so flexibel ist.“ Doch selbst angesichts einiger Actros mit Gigas-

pace-Kabine, die vor ihm zur Auslieferung rollen, bleibt der Mann, der für die Siegwerk-Druckfarben seit den 90er Jahren in Ost- und Südeuropa unterwegs war, bei seiner Entscheidung: „Ein Job im Fernverkehr ist für mich keine Alternative mehr. Aber ich freue mich zu sehen, dass aus dem Actros in den vergangenen 20 Jahren ein toller Lkw geworden ist.“

Der Ablauf eines herkömmlichen Profitrainings beginnt am Abend im Hotel Rio in Karlsruhe. „Pro Jahr gehen rund 10.000 Berufskraftfahrer zur Erlangung des Abschlusses des Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetzes durch die verschiedenen Module des Profitrainings“, verrät Claws Tohsche aus der Presseabteilung von Daimler, der die Eulers an den beiden Tagen betreut. „Diese Kurse finden nicht nur in unserer Schulungsstätte und auf dem Rundkurs bei Wörth statt, sondern auch direkt bei den Speditionen. Dazu kommen noch Trainer, die auf ausländischen Märkten schulen – bis hin nach Südafrika.“

In Zukunft wird der Praxisteil bei der Aus- und Weiterbildung wohl eine noch größere Bedeutung bekommen. Denn nur dieser Anteil kann noch im Rahmen der Modulschulung vom Bundesamt für Güterverkehr gefördert werden (siehe Jans Blog auf www.eurotransport.de/jan „Praxistraining lohnt sich“). Peter und Marcello jedenfalls absol-



BEIM WETTBEWERB im Oktober gaben Marcello und Peter Euler ein super Team ab, auch wenn Marcello mit dem CE-Führerschein noch nicht ganz fertig war.

MITTLERWEILE HAT MARCELLO die Führerscheinprüfung bestanden und sitzt nun unter Anleitung von Trainer Thunsdorff selbst am Steuer eines Sattelzugs. Auch er verbessert sich in der zweiten Runde.

DIE SIEGER IM KREIS aller zehn Teilnehmer Ende Oktober 2015 auf dem Gelände von Neugart in Hennef.





PERSÖNLICHER EMPFANG FÜR MARCELLO (li.) und Peter Euler im Kundenzentrum von Mercedes-Benz in Wörth.

EINER DER VIER auf 40 Tonnen ausgeladenen Lkw für das ProfiTraining rund um das Werk Wörth.

BEI EINER FÜHRUNG durch das Werk beobachten die beiden Gäste die Lkw-Montage (li. unten).

PROFITRAINER FRIEDRICH THUNSDORFF führt auch durch den theoretischen Teil des Kurses (unten).



vieren mit der Einladung zum ProfiTraining gleichzeitig ihr Modul im Kenntnisbereich wirtschaftliches Fahren.

Am nächsten Morgen geht es sehr früh los. Die Gruppe von insgesamt 16 Modulschulungsteilnehmern fährt über den Rhein ins Werk und trifft sich Punkt acht Uhr in einem der modernen Schulungsräume. Vier Lkw stehen an diesem Tag zu Verfügung, heißt es zur Einführung. Auf zwei Teilnehmer kommt je ein Trainer.

Das Konzept ist denkbar einfach: Die erste Runde über eine knapp 28 Kilometer lange und meist flache Strecke über die B 9, durch ein paar Dörfer und einige sehr enge Kreisverkehre fährt der Teilnehmer nach seinem bisherigen Stil. Es folgt die Demonstrations-

DAS PROBLEM BEIM WIRTSCHAFTLICHEN FAHREN SITZT ZU 90 PROZENT ZWISCHEN LENKRAD UND RÜCKENLEHNE.

runde durch den Trainer und nach der Mittagspause die abschließende Runde der Teilnehmer mit dem neu erlernten Wissen.

Zu Beginn des Trainings und immer wieder im Wechsel mit der zweiten Fahrergruppe folgt die theoretische Unterweisung in richtigem Gasgeben, die verschiedenen Stufen der Dauerbremse und das Geheimnis von „Eco-Roll“. Am Ende geht es darum, weniger Diesel zu verbrauchen und dabei auch noch schneller unterwegs zu sein. Das ist, jedenfalls für die Unternehmer, der sogenannte Wirtschaftlichkeitsfaktor.

Peter Euler geht ins Team von Trainer Harald Pühlhorn. Marcello darf bei Friedrich „Toni“ Thunsdorff mitfahren. Toni dürfte dem Einen oder Anderen noch bekannt sein, denn vor



11 PROZENT

Dieselersparnis schafft die Gruppe der Teilnehmer beim Profitraining in Wörth nach der zweiten Runde im Durchschnitt. Gleichzeitig nimmt die Transportgeschwindigkeit um vier Prozent zu.

zwei Jahren saß er am Steuer des schwarzen Weltmeister-Trucks, mit dem die deutsche Fußballnationalmannschaft nach ihrer Rückkehr aus Brasilien durch Berlin gefahren wurde. Der erfahrene Trainer hat immer einen lockeren Spruch auf Lager: „Das Problem beim wirtschaftlichen Fahren sitzt zu 90 Prozent zwischen Lenkrad und Rückenlehne. Aber um das zu ändern, seid ihr ja alle hier.“

Marcello bekommt eine Einweisung in die Fahrzeugtechnik, dann fährt er los, Toni gibt dem Anfänger grundsätzliche Tipps: „Wenn du weißt, dass du auf der B9 die nächste Abfahrt nehmen musst, dann kannst du rechtzeitig den Blinker setzen und den Lkw frühzeitig ausrollen lassen. Hier ist kein Überholverbot, nachfolgende Kollegen können also an uns vorbei ziehen.“ Marcello schlägt sich auf der ersten, sehr vorsichtigen gefahrenen Runde gut: 36,2 Minuten braucht er für die Strecke und 11,6 Liter. Sein Vater im Satelzug davor ist mit 34 Minuten etwas schneller unterwegs, bei 11,7 Liter Verbrauch.

Im Theorieunterricht steht vor allem die moderne Technik des Actros im Vordergrund. Beispielsweise rechnet die Elektronik zu Beginn der Fahrt das Gesamtgewicht des Lkw aus und bestimmt daraufhin den geeigneten Anfahrang. „Wer also etwa als Kipperfahrer bei Beladen den Motor laufen lässt, gibt seinem Lkw die falschen Infos“, erklärt Toni. Es ist zudem besser, gleich mit dem Tempomat statt mit dem Gaspedal zu beschleunigen, weil das wirtschaftlicher abläuft. Es ergibt auch wenig Sinn, den Retarderhebel immer wieder in die fünfte Stufe zu reißen, wie es

laut Toni so mancher unbelehrbarer Trucker noch macht, weil dieses Verhalten nur den Verschleiß beschleunigt. Am Ende kostet es auch nur Nerven, ständig mit 89 km/h über die Bahn zu preschen, weil man am Ende doch nicht schneller am Ziel ist.

Mit all dieser Theorie im Kopf treten Peter und Marcello schließlich die zweite Runde an. Die beiden Trainer geben im Lkw noch weitere Tipps: beim Beschleunigen mit Vollgas so schnell wie möglich auf Höchstgeschwindigkeit und danach sofort in den Eco-Roll-Modus. Vor allem bei Kreisverkehren, das erfährt Marcello sofort, kann er schon weit vorher den Schwung beziehungsweise die Bewegungsenergie des Lkw ausnutzen. „Fast jeder moderne Lkw hat heute ein Navi“, sagt Toni, „wenn es dann heißt ‚Kreisverkehr in 200 Metern‘ kannst du eigentlich schon vom Gas gehen.“

Am Ende der zweiten Runde kommt Marcello auf 34,2 Minuten und einen Verbrauch von 9,7 Litern. Peter liegt mit 32 Minuten und 9 Liter etwas vorne. Die Gesamtauswertung der

FERNFAHRER sucht

drei Teams, bestehend aus „Vater und Sohn“ oder „Mutter und Tochter“ für die 2. Auflage unseres Wettbewerbs am Samstag, 8. Oktober auf einem Speditionsgelände im Raum Karlsruhe. Die Teams müssen aus demselben Transportunternehmen stammen und aus der Region Freiburg, Mannheim, Karlsruhe oder Stuttgart kommen. Sie treten gegen die Vorjahressieger und die Heimmannschaft an. Aussagekräftige Bewerbungen bitte bis zum 15. August 2016 an: info@fernfahrer.de.

Gruppe macht es noch deutlicher: elf Prozent Dieselersparnis und vier Prozent Zeitgewinn. „Das hätte ich nie und nimmer erwartet“, staunt Marcello. Am Nachmittag bekommt er die Bescheinigung über die Teilnahme am Profitraining ausgehändigt. „Jetzt kann ich am 18. Juni ganz beruhigt in meine praktische Abschlussprüfung gehen.“ Dem jungen Mann steht eine sichere Zukunft als Fahrer bevor. Und Peter, sein Vater, ist darauf stolz. ↩

Fakten über das Montagewerk in Wörth

Das größte Lkw-Montagewerk von Daimler Trucks wurde 1963 gegründet und produziert die Mercedes-Benz-Lkw Antos, Arocs, Atego – und seit bereits 20 Jahren den weltweit erfolgreichsten Schwer-Lkw Actros. Auch die Mercedes-Benz Special Trucks Econic, Unimog und Zetros werden hier gebaut. Bis zu 470 genau nach Kundenwunsch gefertigte Lkw verlassen Wörth pro Tag. Kunden in über 150 Ländern schätzen die Qualität made in Wörth. Der Standort in der Kurpfalz ist das Kompetenzzentrum im weltweiten Produktionsverbund von Daimler Trucks. Darüber hinaus verfügt das Werk Wörth über 50 Jahre Erfahrung in der CKD-Produktion (Completely Knocked Down) und liefert Fahrzeug-Bausätze in zahlreiche Übersee-Märkte zur Endmontage vor Ort. Mit mehr als 11.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist das Mercedes-Benz Werk Wörth zweitgrößter Arbeitgeber in Rheinland-Pfalz.



DER EISERNE

Kaum jemand sitzt mehr als 40 Jahre hinter dem Lkw-Lenkrad – schon gar nicht 60 Jahre. Siegfried Beller hat bereits 1956 begonnen, aber ans Aufhören denkt er deshalb noch lange nicht!

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby

Die meisten Menschen sind froh, wenn sie nach gut vierzig Jahren des Berufslebens in Rente gehen. Aber nicht Siegfried Beller aus dem schwäbischen Weingarten. Nicht nur, dass er seit sechzig Jahren Lastwagen lenkt. Er hat sogar seinen Führerschein erst im vergangenen Jahr wieder für fünf Jahre verlängert! Eisern hält der 78-jährige Kraftfahrer an seinem geliebten Beruf fest.

Als junger Bursche musste Sigi erst mal einen „anständigen“ Beruf ergreifen, so bekam man das damals von den Eltern vorgegeben. Sigi lernte bei Ford als Autoschlosser, wie das damals noch genannt wurde. Doch schon nebenbei trieb er sich mit wachsender Begeisterung auf dem Hof der Spedition Schneider in seiner Heimatstadt herum.

Es war damals noch weit verbreitet, dass junge Menschen vom Beruf des Lastwagenfahrers träumten. Ihre ersten Erfahrungen sammelten sie, indem sie nach der Schule den alten Hasen bei der Fahrzeugwartung über die Schulter schauten. Fasziniert lauschte Sigi damals den gestandenen Fahrern, wenn sie zum Feierabendbier wilde Geschichten aus der Ferne erzählten.

Kaum war die Lehre erledigt, widmete sich Sigi dem Transportgeschäft. Zunächst als Beifahrer und beim Laden, doch schnell hatte er auch den Lastwagenführerschein gemacht. Das ging damals noch mit 18. Die 106 Mark Gesamtkosten, die Sigi dafür in-

vestieren musste, waren auch keine allzu große Hürde. Das wahre Wissen über diesen Beruf bekam man dann aber von den gestandenen Kollegen vermittelt, und das nicht immer nur in freundlichem Ton.

Sigis erster Lastwagen, den er selbst fahren durfte, war ein Henschel HS 90, ein Zwölf-tonner mit 90 PS. Überwiegend war er damit zwischen Stuttgart und dem Bodensee unterwegs – zu Zeiten, als die dortige Autobahn A 81 noch nicht einmal in Planung war. Auch das Be- und Entladen war damals oft harte Arbeit. Viele Frachten mussten noch von Hand auf und von der Pritsche geschafft werden.

Schon früh regte sich auch Sigis zweite Leidenschaft: die für Motorräder. Damals konnte man schon mit 16 einen Motorrad-Führerschein erwerben, der zum Führen von Krafträdern bis 250 Kubikzentimeter Hubraum ermächtigte. Sigis erste Maschine war eine „Imme“, benannt nach ihrem Herstellungsort Immenstaad. Danach folgte eine 175er „Dürrkopf“.

Bald wechselte Sigi zur Spedition Bechtlinger, ebenfalls in Weingarten. Von hier gingen unter anderem viele Touren ins Rheinland, aber auch zu anderen Zielen in Deutschland. Sein nächster Lastwagen war ein Mercedes





GUT GELAUNT IST SIGI gerade mit einem Spezialbagger in Richtung Dänemark unterwegs..

SIGI HAT SO ZIEMLICH JEDEN LASTWAGENTYP der Wirtschaftswunderzeit gelenkt. Der Havarist im Graben war übrigens nicht er selbst, sondern sein damaliger Juniorchef.





DER MAN-HAUBENWAGEN **WURDE** mit aufgesetzten Tanks zum Transporter für südfranzösischen Traubensaft. Tankstellen waren damals kleiner und noch ohne Überdachung, dafür aber mit gemütlicher Sitzgelegenheit zur Pause.



Typ 6600, mit 145 PS und einem Fahrerhaus des schwäbischen Fahrzeugbauers Wackenhut. Das war nur kurz gebaut, verfügte aber eine in die Ladefläche nach hinten hinein ragende Schlafkoje, das sogenannte Schwalbennest.

Wenn man das damalige Fahren mit der heutigen Technik vergleicht, kann man sich kaum noch vorstellen, wie langsam man unterwegs war. Bergstrecken wie das Höllental im Schwarzwald oder den Drackensteiner

Hang die Schwäbische Alb hinauf wurden im zweiten Gang mit erhöhter Schrittgeschwindigkeit bewältigt. Auch bergab ging es mit schwachen Bremsen und ohne Retarder nicht schneller.

Ein trauriges Kapitel sind die vielen Unfälle damals. Wer ein Gefälle falsch einschätzte, begab sich in Lebensgefahr. Wenn es zu Kollisionen kam, verformten sich die Fahrzeuge oft auf fürchterliche Weise. Von stabilen Kabinen oder Anschnallgurten war da-

mals noch lange nicht die Rede. Sigis Fotoarchiv und sein Gedächtnis sind voller schlimmer Erinnerungen daran.

Eine wilde Zeit bei Bechtinger war immer der Herbst. Dann wurden Tanks auf die Pritschen gesetzt, um damit Traubensaft im südfranzösischen Perpignan zu laden und zu einer Abfüllerei von Rotkäppchen-Saft zu bringen. Dieser Markenname ist Menschen, die schon zur Wirtschaftswunderzeit gelebt haben, noch ein fester Begriff. Viele von ihnen wurden von ihren Müttern fast genötigt, den Saft regelmäßig zu trinken.

Dann wurde mit zwei Mann fast rund um die Uhr gefahren – fünf Touren in zwei Wochen. Es ging fast ausschließlich über Landstraßen und dazu noch mit zeitraubender Importverzollung in Kehl am Rhein. Getankt wurde beim Kultrasthof in Donzere im Rhonetal, den es heute noch gibt. Wenn man 400 Liter Diesel kaufte, gab es eine freie Mahlzeit, und auch der alle 3.000 (!) Kilometer fällige Ölwechsel wurde gerne dort erledigt.



SIEGFRIED BELLER
78 JAHRE, AUS WEINGARTEN



Das ich heute noch Lkw fahre, hat auch mit dem erschreckenden Nachwuchsmangel im Schwerlastgewerbe zu tun.



ZUM SCHWERTRANSPORT-SPEZIALISTEN ist Sigi durch seinen langjährigen Arbeitgeber geworden, weil der einen Spezialauftrag für Maschinenlieferungen bekam. Andere gehen mit 65 Jahren in Rente, er begann in diesem Alter eine zweite Karriere bei Bohnet.





SCHIER UNENDLICH ist der Schatz an Erinnerungen. Zu jedem Transport hat Sigi noch die Geschichte im Kopf. Was sein Wissen so besonders macht: er hat schon immer viel fotografiert – gerade in den frühen Jahren war das keine billige Angelegenheit.



Ein ständiger Begleiter war auch die Handfettpresse, um den Lastwagen abzuschmieren. Beim MAN F8 zum Beispiel ging die Lenkung – damals zeitgenössisch noch ohne Servounterstützung – so dermaßen schwer, dass man gut daran tat, alle ihre beweglichen Teile jeden Morgen frisch mit Schmierfett zu versorgen. Damit wurde die Kurbelei am Steuerrad zumindest etwas erträglicher.

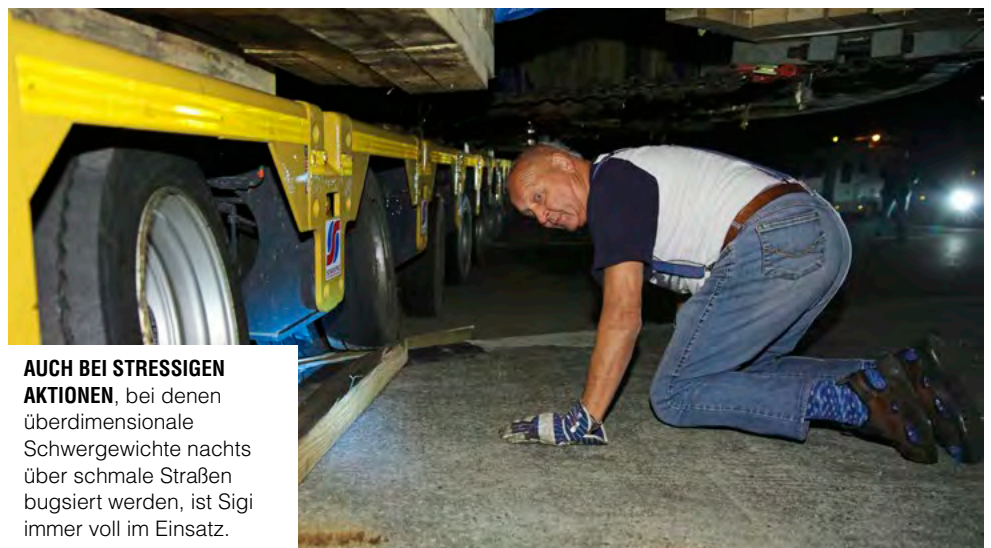
Ein paar Mal probierte Sigi andere Arbeitgeber aus. So fuhr er zeitweise Tankwagen mit Kraftstoffen – einen Mercedes 6600 Hauber mit Kässbohrer-Fahrerhaus und Stadler-Tankauflieger. Auch die Zeit auf einem Lebensmittelzug von Heine, Sigis erstem Mercedes Typ 1620 mit kubischem Fahrerhaus, ist ihm unvergesslich.

Aber immer wieder kehrte er zu Bechtinger zurück. Dort zum Fachmann für Schwertransporte, weil die Firma immer öfter überdimensionale und schwere Rundholz Sortiermaschinen verfrachtete. Diese Transporte führten ihn kreuz und quer durch Europa. Erst als Sigi 63 Jahre alt und eigentlich reif für die Rente war, wechselte er zu Bohnet,

wo er und seine große Erfahrung immer wieder gerne in Anspruch genommen werden. das liegt 14 Jahre zurück.

Und dabei geht es nicht nur ums Fahren. Sigi ist auch beim Beladen und bei den mechanischen Arbeiten, die zur Vorbereitung einer Schwerlastkombination erforderlich sind, im-

mer mit vollem Einsatz dabei. Genauso intensiv ist sein Engagement, wenn er mit seinen jüngeren Kollegen in Teamarbeit schwerste und riesige Frachtstücke mit vielachsigen Kombinationen über nächtliche Straßen manövriert. Da bleibt uns nur zu sagen: Hut ab, Sigi! Bleib, wie Du bist! Egal wie lange du noch fährst. <



AUCH BEI STRESSIGEN AKTIONEN, bei denen überdimensionale Schwergewichte nachts über schmale Straßen bugsirt werden, ist Sigi immer voll im Einsatz.

WEISSES HANDY,

WEISSE WESTE

War das ein Handy am Ohr oder doch nur ein Geldbeutel in der Hand? Mit dieser Frage landeten Lkw-Fahrer Franz und ein Polizeibeamter vor Gericht.

TEXT | Peter Möller FOTOS | Alev Atas, Johannes Roller, Autobahnkanzlei

Franz* ist ein überaus Akkurater. 40 Jahre sitzt er hinterm Lenkrad, er ist stolze 4, 5 Millionen Kilometer punktefrei unterwegs. Das muss ihm erstmal einer nachmachen. Montagsfrüh um 10 Uhr steht er vor der Autobahnkanzlei auf dem Autohof Schwegenheim. Erst vor ein paar Wochen hat er abends am Stammtisch mitgekriegt, dass es hier sowas gibt. Damals hätte er sich nicht träumen lassen, dass er bald selbst wegen eines Punkteproblems Rechtsanwältin Heike Herzog um Hilfe bitten würde. Heike leitet das Büro in Schwegenheim und ist mit vollem Engagement dabei. Sie ist Autobahnkanzlei-Anwältin in Reinform und hat im Kampf für die Rechte der Lkw-Fahrer ihre Aufgabe gefunden. Dieser Fall ist daher ganz nach ihrem Geschmack.

Unglaublich, was Franz zu erzählen hat: Vor ein paar Wochen ist er von der Polizei rausgezogen worden: Den Beamten mit dem Lasermessgerät auf dem Stativ hat er rechtzeitig gesehen und sich vergewissert, dass er nicht zu schnell war. Für alle Fälle stellt er sich aber schon mal auf die übliche Schikane ein: Suchen, bis womöglich irgendeine Lappalie gefunden ist. Franz geht's souverän an. Er weiß, bei ihm gibt's nichts zu beanstanden: Top gepflegter Wagen, mängelfrei. Die Ladung ist gesichert wie eine Eins. Die Lenk- und Ruhezeiten sind in seiner Firma kein Problem.

Doch der knurrige Beamte hat eine Überraschung auf Lager. Telefoniert haben soll Franz. Der denkt nach: „Nee, äh, doch – stimmt.“ „Eben“, sagt der Polizist siegessicher. Franz entgegnet: „Das darf ich doch.“ „Nee, wieso?“ Franz erklärt: „Ich hab mit der Dispo gequatscht, aber kein Handy in der Hand gehabt“. Er bittet den Beamten ins Fahrerhaus. Der quält sich die Stufen hoch. Franz zeigt auf sein Handy, es steckt fest in der Halterung für die Freisprecheinrichtung. „Das steckt hier immer. Ist nämlich meine Dienstfunke. Die nehme ich fast nie raus. Bluetooth heißt das“, informiert Franz den Polizisten. Der wiegelt ab: „Nix da. Ich hab's genau gesehen“.

Franz überlegt erneut, bis ihm klar wird, was der Ordnungshüter meint. Klar, während er gequatscht hat, da hatte er den Geldbeutel in der Hand. Er erinnert sich und fragt den Polizisten, welche Farbe denn sein Handy hat. Der guckt etwas orientierungslos im Fahrerhaus, findet das Ding, was Franz ihm gerade gezeigt hat, aber nicht.



Das hat Franz nämlich mittlerweile in der Hosentasche. Der Beamte nennt die Farbe, die er tatsächlich gesehen hat: „Schwarz war das Handy.“ Löblich. Das ist die Wahrheit, zumindest was die Farbe anbelangt. „Siehen Sie“, erklärt Franz, „schwarz wie mein Geldbeutel, aber guck mal da, hab ich doch grad gezeigt, mein Handy ist weiß!“ Der Polizist wirkt etwas verdutzt. „Das werden wir ja sehen, wem der Richter glaubt“ beendet er die Diskussion. Franz empfindet das als Kampfansage. Deswegen ist er jetzt hier bei Heike Herzog.

Heike hat konzentriert zugehört. Sie schaut sich den Bußgeldbescheid an, trinkt noch einen Schluck Kaffee, nimmt die Kamera und sagt: „Dann lass uns da mal hinfahren!“ Franz hat Zeit und zeigt, wo der Polizist mit seinem Lasermessgerät gestanden hat. Heike stellt sich an die Stelle und beobachtet ein paar Minuten den Verkehr. Ihr Resümee ist kurz. „Das kann der gar nicht gesehen haben.“ Viel zu kurz die Beobachtungsstrecke durch das Messgerät, viel zu kurz die Beobachtungszeit.

Sie legt Einspruch ein und das Verfahren zieht sich mit dem ganzen formalen Gedöns ungefähr fünf Monate hin. Dann ist er da, der Showdown: Gerichtstermin. Heike nimmt die Sache in die Hand. Franz ist



***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

aufgedreht und nervös. Die Order an ihn ist eindeutig: Mund halten.

Heike schildert, was da so abging. Der Richter gähnt künstlich und meint nur: „Schon der zweite Portemonnaie-Träger heute.“ Heike erwidert: „Vorsicht, das klingt nach Befangenheit.“ Der Richter lächelt und winkt ab. Er ruft den Zeugen rein. Der strotzt vor Selbstbewusstsein und schildert, dass er eindeutige Mundbewegungen und das schwarze Handy an der Backe gesehen habe. Der Richter ist schnell durch mit seiner lust- und listlosen Befragung. Dann bekommt Heike das sogenannte Fragerecht: „Sagen sie mal, wie lange haben sie meinen Mandanten beim Telefonieren beobachtet?“ Der Polizist merkt, die Frage sei heikel: „Eine Sekunde oder zwei“, sagt er und korrigiert sich gleich: „Wohl doch eher eine.“ „Eine ganze?“, fragt Heike zynisch. „Na einen Moment eben“, antwortet der Verkehrshüter. „Also weniger als eine Sekunde“ fragt Heike. „Vielleicht etwas“ kommt als Antwort. „Und da haben sie das alles gesehen?“, schließt Heike die Befragung ab.



„Beachtlich, beachtlich“, sagt sie noch, aber da ist der Zeuge schon wieder draußen. Heike will gerade loslegen mit ihrem Plädoyer, da schießt dem Richter noch eine Frage durch den Kopf. Man merkt ihm an, dass er jetzt glaubt, den Fisch am Haken zu haben: „Und wie können sie da schalten, mit dem Portemonnaie in der Hand?“ Franz antwortet souverän. „Brauch ich nicht. Ich habe eine Automatik.“ Heike atmet durch, kann sich aber nicht verkneifen zu fragen: „Und wie hätte er das mit dem Handy in der Hand tun sollen?“ Aber dank der Automatik kommt es darauf ja auch nicht mehr an.

Der Richter hat es auf einmal eilig. So ist das eben, wenn man die Felle davonschwimmen sieht. „Der nächste Termin ruft“, drängt er. Zwar ist der erst in einer halben Stunde, aber er müsse da noch dringend was nachschlagen. „Im Beendigungsinteresse“, erklärt er, könne er sich eine Einstellung vorstellen. Heike greift zu. Jawohl, das passt. Hauptsache keine Punkte und kein Bußgeld. Franz ist ziemlich gut drauf danach. Beide trinken im Cafe Justizia gegenüber des Gerichts noch zwei Milchkaffee. Die Kanzlei in Schwegenheim merkt sich, verspricht Franz zum Abschied.



KLEINE FÄLLE

Langläufer

Im Juli 2014 soll Hubert* auf der A9 17 km/h zu schnell gefahren sein. Er ist sich sicher, dass das nicht sein kann. Autobahnanwalt Peter Möller beantragt Akteneinsicht. Das Messprotokoll wirft Fragen auf, die nur ein Sachverständiger klären kann. Im Gerichtsverfahren wirft folgerichtig ein Sachverständigengutachten beauftragt. Bis dieses Gutachten vorliegt, vergeht ein weiteres halbes Jahr. Es wird ein neuer Verhandlungstermin anberaumt und der Sachverständige befragt. Eigentlich scheint alles klar zu sein – auf den ersten Blick. Genauer betrachtet fehlt eine wichtige Information, stellt Autobahnanwalt Peter Möller fest. Er möchte wissen, wo genau das Messgerät stand. Das kann der Sachverständige nicht beantworten. Hierzu muss der Polizeibeamte nochmals vernommen werden. Es gibt also einen neuen Termin. Auf diesen Termin folgen zwei weitere Termine. Der Polizeibeamte ist dauerkrank. Er kann nicht gehört werden. Kurz vor der absoluten Verjährung von zwei Jahren zieht das Gericht die Reißleine. Der Richter schlägt 55 Euro vor. Mittlerweile nämlich sind alle Voreintragungen von Hubert gelöscht. Peter Möller stimmt zu.

AG Bitterfeld

Az.: 2 OWi 296 Js 1211/15 (63/15)

Nur ein Augenblick

Eigentlich scheint auch bei Jörg* alles klar zu sein. 17 km/h zu schnell auf der BAB 4. Der Blitzer dort ist ein funkelnagelneuer.



Es gibt schon mehrere Sachverständigengutachten dazu, hier scheint man also kaum etwas machen zu können. Rechtsanwalt Möller sieht das anders. Die ausgedruckten Geschwindigkeitsdaten von Jörgs Lkw belegen, dass die Tempoüberschreitung nur ganz kurz war. Jörg hat nur einen kleinen Moment nicht aufgepasst und die Fuhre laufen lassen. Es handelt sich um Sekunden. Der Richter hat ein Einsehen. Er geht von Augenblickversagen aus und reduziert das Bußgeld in den punktefreien Bereich. Bingo! Jörg freut sich.

AG Stadtroda

Az.: 620 Js 35163/15 8 OWi

Zu ungenau

Zunächst denkt Rechtsanwalt Rietesel von der Autobahnkanzlei in Berg, dass der Tatvorwurf gegen Michael, nämlich 20 km/h auf der B91 zu schnell gefahren zu sein, unverrückbar steht. Nichts zu machen. Morgens blättert er nach dem Frühstück die Akten noch einmal durch. Da fällt ihm die rettende Idee ein. Im Gerichtssaal beruft er sich auf Paragraph 66, Abs. 1, Nr. 3, OWiG. Der Tatort ist nicht hinreichend konkret angegeben. Der Richter blättert und nickt zustimmend: „Ja, im Bußgeldbescheid einfach nur ‚Weißenfels B91‘ anzugeben, das ist zu wenig.“ Immerhin verläuft die Straße unter dieser Ortsangabe zehn Kilometer lang. Da ist der Tatort nicht hinreichend fixiert. Es bestehen erhebliche Bedenken, ob der Bußgeldbescheid wirksam ist. Autobahnanwalt Rietesel rügt die Unwirksamkeit des Bußgeldbescheides. Der Richter schlägt eine Einstellung vor. Die ist punktefrei und endgültig. Rietesel schlägt ein.

AG Weißenfels

Az.: 11 OWi 712 Js 200565/16



Die Standorte der Autobahnkanzlei



Autobahnkanzlei

Fernfahrerhotline:
+49(0) 3643 770 990

LKW-Fahrer, die diese Nummer wählen, bekommen eine kostenlose telefonische Erstberatung von der Autobahnkanzlei.

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI



Im vergangenen FERNFAHRER haben wir unseren neuen Rechtsanwalt und langjährigen Lkw-Fahrer Clemens Bruch angekündigt. Inzwischen hat er in der Autobahnkanzlei-Zentrale in Kromsdorf sein dreimonatiges Coaching begonnen.



Rechtsanwalt Peter Möller sitzt am Fernfahrertelefon und steht euch mit Rat und Tat zur Seite. Hier ein Auszug von individuellen Fragen der Kollegen – und die Antworten des Juristen.

JOCHEN*: „GEGEN MICH LÄUFT EIN STRAFVERFAHREN WEGEN EINER ANGEBLICHEN TRUNKENHEITSFAHRT. DER FÜHRERSCHEIN WURDE VORLÄUFIG MIT EINEM BESCHLUSS EINGEZOGEN. KANN ICH DAGEGEN ETWAS MACHEN?“

Möller: „Ja, klar. Man kann natürlich gegen den sogenannten 111a-Beschluss Beschwerde einlegen. Das kostet aber Zeit. Außerdem: Wenn das schief geht, ist der Tatvorwurf – weil über die Beschwerde im Zweifel das Landgericht entscheidet – wie in Stein gemeißelt. Oft ist es sinnvoller, einen Anwalt mit der Staatsanwaltschaft reden zu lassen, sodass schnell ein Strafbefehl kommt und dann eine schnelle Verhandlung stattfindet. Aber das ist eine Sache, die du mit deinem Anwalt sorgfältig erörtern solltest. Immerhin hängt für dich als Berufskraftfahrer sehr viel an deinem Führerschein.“

VIKTOR*: „IN MEINER BUSGELDSACHE VOR DEM AMTSGERICHT IST MEIN PERSÖNLICHES ERSCHEINEN ANGEORDET WORDEN. ICH BIN ABER IM URLAUB.“

Möller: „Das macht nichts. Genieße ihn. Du hast ihn sicherlich verdient. In den Ladungen steht grundsätzlich, dass man zum persönlichen Erscheinen verpflichtet ist. Dein Anwalt kann aber einen sogenannten Entbindungsantrag stellen. Das setzt zwar voraus, dass die Fahreigenschaft eingeräumt wird. Weil dein

Chef dich aber wahrscheinlich sowieso als Fahrer benannt hat, wird man hier ran eh nichts rütteln können. Deswegen glaube ich, dass in deinem Fall ein solcher Antrag auf Befreiung gestellt werden kann. Die Gerichte geben dem regelmäßig statt.“

CLAUDIO*: „ICH HABE EIN JAHR LANG NICHTS MEHR VON MEINEM BUSSELDFERFAHREN GEHÖRT. JETZT IST ES WEGEN VERJÄHRUNG DURCH BESCHLUSS EINGESTELLT WORDEN. KANN DA NOCH ETWAS KOMMEN?“

Möller: „Eher nicht. Vorausgesetzt, dass die Staatsanwaltschaft gegen die gerichtliche Entscheidung kein Rechtsmittel mehr einlegt, ist das richtig gut ausgefallen. Bei einer Einstellung wegen Verjährung trägt nämlich regelmäßig auch die Staatskasse die Kosten des Verfahrens. Im Übrigen versichern sich die Gerichte sehr häufig vorher bei der Staatsanwaltschaft, ob diese eine solche Entscheidung mit tragen. Deswegen ist es sehr unwahrscheinlich, dass da noch etwas kommt.“

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

ANZEIGE



230 V



12 / 24 V



Kühl- und Heizbetrieb

KÜHLBOXEN MIT DOPPELNUTZEN

Kalte Getränke oder warme Mahlzeit

WAECO TropiCool TCX Kühlboxen

- Kühlung bis 30 °C unter Umgebungstemperatur, Warmhaltefunktion bis +65 °C
- 12/24/230-Volt-Anschluss serienmäßig mit Vorrangschaltung für Netzbetrieb
- Intelligente Energiesparschaltung
- TC-Spezialelektronik mit neuem Softtouch-Bedienpanel



WAECO
by Dometic GROUP

www.dometic.de

MARKT

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Verkaufen, kaufen, suchen rund ums Nutzfahrzeug
Annahme für gewerbliche Anzeigen: Tel. 07 11/7 84 98-94, Fax -29

Leasing/Lkw-Vermietung



Krone Tautliner mit Ladungssicherungszertifikat 650 € mtl. Miete
ebenfalls verfügbar: Kühl-, Koffer-, Coil-, Plateau-Auflieger und
Kipper
Tel. 05951 995994-0 mail: dokters@el-rosen.de
alle Preise unter: www.aufliieger-mieten.de
Rosen TRUCK + TRAILER GmbH, 49757 Werlte



autorisierter Werkstattpartner von:

SCHMITZ CARGOBULL **KRONE**

Trailerservice ✕ Unfallreparatur
Fahrzeugbau ✕ Kühlfahrzeuge
Trailervermietung

Tiefkühlsattelaufliieger

Mietkauf ab € 899,00 (netto, zzgl. MwSt.)

wahlweise mit **Kaufoption** bzw. **Vollservice**

Blumenbreite, Doppelstock & Trennwand (optional)
ab 36 Monaten Mindestmietzeit auf Anfrage auch zusätzlich mit
Ladebordwand und/oder als Multitemperatur lieferbar!

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

(D) 41812 Erkelenz
Telefon: 02431 - 9745900
www.mevisssen.de

Ersatzteile/Zubehör

Ben's Kabinenmöbel Holland

Gildenweg 16 8304 BC Emmeloord Holland

 www.benskabinemoebel.de

Einbaumöbel und Zubehör für LKW 

TEL: +31-527-621221

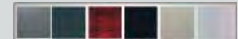


Öffnungszeiten Showroom: Montag bis Freitag von 8.30 bis 16.45, samstags nach Vereinbarung

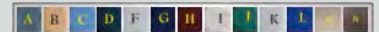
Info@benscabinemeubels.nl



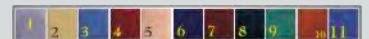
Erhältlich in 6 Farben glatt HPL



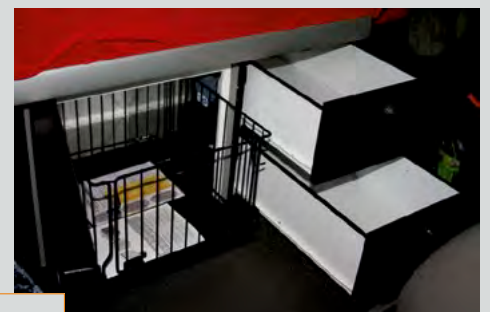
Erhältlich in 14 Farben Leder-Optik



Erhältlich in 11 Farben Stoff



Erhältlich
mit schwarzen, silbernen oder bronzenen Kanten



Einheit passend für Daf 106 oder 105 Super Space oder Space Cab
mit 50 Kompressor Kühlschrank und zwei extra großen und breiten Schubladen

Online bestellen

Leasing/Lkw-Vermietung

KAUFEN MIETEN LEASEN + Herstellerunabhängig + Markenfabrikate + Deutschlandweit

GTI Miet-Fahrzeug Center

Trailer sind unser Ding!

Tiefkühlsattel
Mietrate monatlich ab **995,- Euro**

Tel. 03 94 03/92 10 · Funk 01 71/7 70 44 72 · www.gti-trailer.de · info@gti-trailer.de

Wirtschaftliche Lösungen für: **Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine**

Ersatzteile/Zubehör

www.lkw-aluraeder.de



**autorisierter
Großhandel**

**Ihr Großhandels-
Partner für
ALCOA Räder
und Zubehör**

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

Tel. +49 (0) 2902 656
Fax +49 (0) 2902 57514
info@lkw-aluraeder.de



AIS CONSTRUCT TRUCK STYLING

**AUF MASS ANGEFERTIGTES
ZUBEHÖR FÜR IHREN TRUCK**

**Auspuffanlagen / Stossstangen / Abdeckplatten /
Positionsstangen / Dekorbleche usw.**

Zur Domäne 59
4750 Bütgenbach/Belgien
Tel.: +32 (0)80 64 20 07
www.ais-metal.com

www.LKW-Chiptuning.de
20 % mehr Leistung + Drehmoment für fast alle Nutzfahrzeuge, auch Vorortservice
KTH Adam Dieselelektronik
Tel. 01 78/4 53 71 36 und
03 51/4 53 71 36

0 18 05/11 20 24*

DOC STOP

Auf Tour erkrankte Fahrer erhalten bei der DocStop-Hotline die Kontaktdaten der nächstgelegenen Arztpraxis.

*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

...über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...

Kompressor-Kühlbox Engel MK-45
Aufbauhöhe 8 x H x T (ohne Griff) : 11 x 900 x 7 1/2 mm
Spannung: 12/24/230 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Stahlblech eloxiert
Farbe: Rostfrei
Gewicht: 34 kg
Temperaturbereich: +5°C bis > -18°C
Stromverbrauch: 13 W
Lebensdauer: 10 Jahre
Aktion... €799,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-40
Aufbauhöhe 8 x H x T (ohne Griff) : 11 x 700 x 7 1/2 mm
Spannung: 12/24/230 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Stahlblech eloxiert
Farbe: Rostfrei
Gewicht: 31 kg
Temperaturbereich: +5°C bis > -18°C, abtaufähig
Lebensdauer: 10 Jahre
Aktion... €549,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
Sandstr. 14 - 18, D-45864 Gladbeck
Tel.: 02043 / 6 99 - 27 • Fax: 02043 / 6 99 61

BFS

Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

BFS mieten – Haken dran!

- ★ Über 70 Standorte mit MAN Kompetenz in Deutschland, der Schweiz und Kroatien
- ★ Auf Wunsch: 3 Stunden Mobilitätsgarantie
- ★ Spezial- und Standardfahrzeuge
- ★ Kurz- und Langzeitmiete
- ★ Fullservice ab einem Tag
- ★ Eigener 24h Pannen-Notruf
- ★ Vorzugsbehandlung in Werkstätten
- ★ Ein Ansprechpartner für Sie

Rent a MAN



ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7 D-78224 Singen
 Tel.: 07731/8711-0 Fax: 8711-11
 Internet: www.altec.de
 E-Mail: info@altec.de



VERLADETECHNIK

Leistungsoptimierung für LKW, PKW und BUSSE

Kompetenz seit über 20 Jahren

MAN	Euro 2 - Euro 6
DB/MB	Euro 2 - Euro 6
DAF	Euro 2 - Euro 6
VOLVO	Euro 2 - Euro 6
RENAULT	Euro 2 - Euro 6
IVECO	Euro 2 - Euro 6
SCANIA	Euro 2 - Euro 6

Kraftstoffersparnis
von 3 % bis 15%, je
nach Fahrzeugtyp



Inh. W. Auel
 Tel.: +49 (0) 5681 / 930595
 Mobil: +49 (0) 172 / 5635180
 E-Mail: info@auelpp.de
 Internet: www.auelpp.de

Modellbau

FRITZES MODELLBÖRSE

Inh. Holger Reinke 1:87 · 1:50 · 1:32



VERSANDHANDEL



Online-Shop: www.fritzestmodellboerse.co



herpa



Brendelweg 148 • 27755 Delmenhorst • Telefon: 04221/21973
 E-Mail: info@fritzestmodellboerse.co

Dein Truck. Dein Styling.

Warum mit weniger zufrieden geben?



www.jumbo.de



Jumbo-Fischer GmbH & Co. KG
 Tel: (040) 700 170 - 0
 Fax: (040) 700 170 - 10

Betrieb Hamburg:
 Robert-Bosch-Str. 16
 21629 Neu Wulmstorf

Betrieb Bünde:
 Ernst-Reuter-Str. 60-64
 32257 Bünde

Email: verkauf@jumbo.de
www.jumbo.de



HAPPY BIRTHDAY

HS-Schoch



Wir sagen DankeSchön für 25 Jahre gute Zusammenarbeit.

Und weil Schenken mehr Freude bereitet als beschenkt zu werden, haben wir uns ein Geburtstagsgeschenk für Sie ausgedacht: **25% Rabatt** auf die Ausstattung unserer **25th Anniversary Edition Trucks**.

**25%
RABATT**

Die HS-Editionen Premium und Exquisit sind für folgende Fahrzeuge erhältlich: DAF XF Super-SpaceCab, Iveco Hi-Way, MAN TGX XXL/XLX, Mercedes-Benz Actros Giga-/Big-/StreamSpace, Renault T, Scania R TopLine, Volvo FH 04 Globetrotter/Globetrotter XL.

HS-Edition Premium*

z.B. für MAN TGX XXL / MAN TGX XLX

- + Bullfänger Mega inkl. LED-Leuchten
- + Scheinwerferbügel inkl. LED-Leuchten
- + 4 St Scheinwerfer Hella Luminator Chrom Celis LED-Ring
- + SideBars inkl. LED-Leuchten

= 3.245,- EURO zzgl. 19% MwSt

statt 4.327,- EUR zzgl. 19% MwSt

HS-Edition Exquisit*

z.B. für Volvo FH 04 Globetrotter / Globetrotter XL

- + Dachscheinwerferbügel inkl. LED-Leuchten
- + Frontscheinwerferbügel inkl. LED-Leuchten
- + 8 St Scheinwerfer Hella 320 FF LED
- + Frontbars inkl. LED-Leuchten
- + SideBars inkl. LED-Leuchten

= 2.968,- EURO zzgl. 19% MwSt

statt 3.957,- EUR zzgl. 19% MwSt

+49(0)7363/9609-0



Wir stellen aus.

*Preise gelten nur für die Gesamtpakete. Preise zzgl. 19% MwSt. + Versand.

Die Aktion ist gültig bis 31.10.2016

HS-Schoch GmbH
LKW-Zubehör
Truckstyling

Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

HS Schoch®

LKW-Zubehör/Truckstyling



FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.



Nichts für Grashalmzähler

Wenn Eintönigkeit absolut nicht
Dein Ding ist!

Komm in unser Team, wenn Du ein gut ausgebildeter Kraftfahrer bist, der Abwechslung mag und weiß, dass man diesen Job nur mit Leidenschaft und Professionalität richtig gut machen kann.

Wir sind als Familienunternehmen seit mehr als 80 Jahren am Markt und bieten einen sehr abwechslungsreichen Job im nationalen und internationalen Fernverkehr. Fairness und Miteinander stehen nicht nur in dieser Anzeige, sie werden jeden Tag gelebt. Gemeinsam können wir richtig was bewegen.

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!

Fehrenkötter Transport und Logistik GmbH
Herr Robert Theis
Heinrich-Büssing-Straße 6, 49549 Ladbergen
Tel. +49 5485 8308-0, rtheis@fehrenkoetter.de

www.fehrenkoetter.de



Stellenangebote

FAHRERSCHMIEDE WECHSELN & VERBESSERN!



Hamburg +49 (0) 40 231 6678-0
Bremen +49 (0) 421 460 464-15
Hannover +49 (0) 511 228 479-7
Essen +49 (0) 201 813 954-0
Köln +49 (0) 221 280 701-0
Frankfurt +49 (0) 69 2197 867-0
Stuttgart +49 (0) 711 365 468-0

**WIR SUCHEN SIE MIT
KLASSE CE/2 (M/W)!**

Unbefristet, übertariflicher Stundenlohn, per sofort für den Nahverkehr.

www.fahrschmiede.de

www.fahrschmiede.de

Truckerschmiede

Der richtige Job für Dich als Trucker!
www.truckerschmiede.de



Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** verkaufte Auflage: 140.778 (WW 02/2015)
€ 82,-
und hat das Format 1-spaltig - 20 mm
Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94



HF Works, für den besten Fahrer – Jobs in Holland!

Ab sofort oder schnellstmöglich **LKW-Fahrer** (m/w) gesucht

- **Kühlwagenfahrer Touren NL - Deutschland**
Standorte Venlo, Rotterdam
- **Seecontainerfahrer**, Standorte:
NL-Nijmegen, Den Bosch, Rotterdam
- **Kühlwagenfahrer**, Standort Saarbrücken,
Tag- und Nachtschicht
- **Kühlwagenfahrer**, Tagestouren mit Auflieger,
Obst & Gemüse, Standort D 67 Böhl-Iggelheim
oder Standort D 66 Saarbrücken
- **Tankwagenfahrer ADR**, LKW kann mit nach
Hause, wenn man grenznähe bis Duisburg wohnt
- **Fahrer Lebensmitteltank**,
Standort NL-Oss und NL-Rotterdam
- **Fahrer lose Agrarprodukte**,
Standort NL-Venlo und NL-Breda
- **Silo Wagenfahrer**,
Standort NL-Kerkrade, NL-Tilburg
- **Gastankwagenfahrer**
Standort NL - Tilburg
- **Benötigter Führerschein:**
CE (Schwere Lastzüge über 3,5 t + Anhänger)

Guter Verdienst - jetzt bewerben!

HF Works

Kontaktperson T. Fokkens
Het Schakelplein 10
NL-5651 GR EINDHOVEN

Tel. 00 31-40-2 62 06 17 (08:30 – 18:00)
Email: t.fokkens@hfworks.eu
Website: www.hfworks.eu



Geschäftliche Empfehlungen

**§ FAHRVERBOT
ABSTAND
PUNKTE
BÜRGELD**

Fachanwalt für Verkehrsrecht
Markus Michaelis
Weseler Str. 14/B8, 47169 Duisburg
Tel. 02 03/400 424
Fax 02 03/403 732
info@rappen-michaelis-rae.de

www.lastauto-omnibus.de

Externer Verkehrsleiter. Freie Kapazitäten, Konditionen nach Fuhrparkgröße und Aufwand, Raum NRW. Tel. 0160/91913203
H

**Ärztl. Untersuchung inkl.
Augen für 50 €**
Direkt an der A 99
ohne Voranmeldung

Mo-Fr: 8-12 h
Mo, Do: 14-18:30 h
Am Brunnen 17
85551 Kirchheim
bei München
Tel. 089/9918800 od.
089/9033366

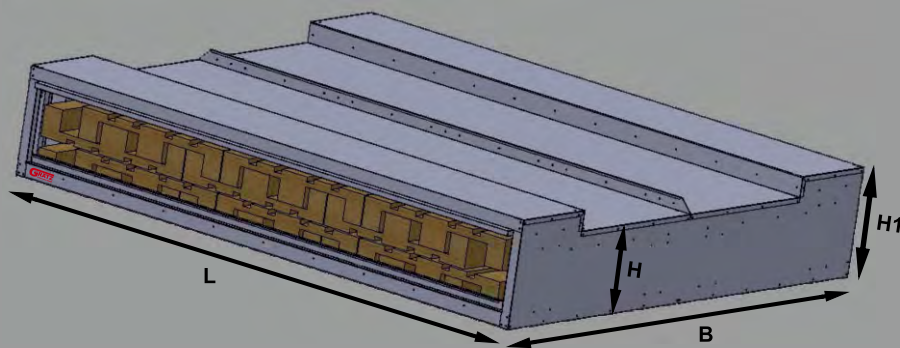


www.verkehrsmedizin-dr.hingerle.de

PK 2016S

Palettenstaukasten, Model 2016, mit Schiebedeckel

einfach + praktisch + clever



Technische Daten

PK 2016/24S

L = 2800mm
B = 2490mm
H = **410mm**
H1 = 505mm
Material: Stahl verzinkt

Preis: 1.060,00 €
inkl. 19% MwSt., zzgl. Versand

PK 2016/30S

L = 2800mm
B = 2490mm
H = **550mm**
H1 = 645mm
Material: Stahl verzinkt

Preis: 1.100,00 €
inkl. 19% MwSt., zzgl. Versand

PK 2016/36S

L = 2800mm
B = 2490mm
H = **600mm**
H1 = 695mm
Material: Stahl verzinkt

Preis: 1.150,00 €
inkl. 19% MwSt., zzgl. Versand



einfach

Die Mechanik der Deckelführung liegt im inneren des **PK2016S** und ist wartungsfrei. Dieses System der Deckelführung wird seit 2007 bei unserer Produktion von Edelstahlstaukästen verwendet.



praktisch

Der **PK2016S** besitzt standardmäßig Stauraum für Ladungssicherungssysteme, ohne dabei weniger Paletten mitführen zu müssen.



clever

Der **PK2016S** hat auf Grund seiner Konstruktion bis zu **50mm** mehr Bodenfreiheit im Vergleich zu aktuellen Palettenstaukästen.



Die Montage des **PK2016S** ist mit wenigen Handgriffen realisierbar.



Olaf Grätz Gehäusebau GmbH

Einsteinstraße 27/29
06785 Oranienbaum-Wörlitz
Telefon: +49 34904 / 309490
Fax: +49 34904 / 309498
info@graetz-blech.de

Sonderzubehör

- Ablagewanne mit Deckel direkt auf dem **PK2016S** für Ladungssicherungssysteme
- Deckelbeschriftung mit Digitaldruckfolie nach Ihren Vorgaben

Bußgeldbescheide Fahrverbote Unfallregulierung Verkehrsstrafrecht

Nur zum Spezialisten! Lassen Sie sich in einer immer komplexer werdenden Materie kompetent beraten. Rechtsanwalt Pfitzenmaier verfügt als Fachanwalt für Verkehrsrecht über eine mehr als 10-jährige Berufserfahrung und betreut Sie persönlich, mit der Zeit, die Sie von Ihrem Anwalt erwarten können. Erstauskunft kostenlos, telefonische Mandatsbearbeitung möglich.



Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für
Verkehrsrecht

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts



Dietz · Tonhäuser
& Partner

Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für
Verkehrsrecht:

Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für Verkehrsrecht

Telefon 07131/60990
Fax 07131/609960
Moltkestraße 40
74072 Heilbronn
anwalt@haus-des-rechts.de
www.haus-des-rechts.de



Wir suchen Transportunternehmer im Festeinsatz

- Transportpartner mit Interesse an einer langjährigen Zusammenarbeit national oder international mit eigenen Code XL 12642 Getränkezerifikat Auflieger, **Megatrailer** u./o. eigenen **Joloda**-Auflieger zum Einsatz in der Getränke- oder Papierindustrie
- Transportpartner mit normalen Tautliner 13,60 m für Rundläufe national oder international
- Transportpartner mit eigenen **Schubboden-Auflieger** / Walking-Floor

Wir bieten Ihnen:

- Nationale- und/oder internationale Rundläufe im Festeinsatz
- Langfristige und faire Partnerschaft mit gleichbleibenden Ansprechpartnern
- Frachtzahlung prompt, bitte fragen Sie nach unseren Zahlungsvarianten
- Beste Bonität eines Familienunternehmens - Bonitätsindex Creditreform 112
- Wasch- und Tankmöglichkeiten sowie Reparaturservice an eigenen Standorten
- Vermietung von zertifizierten Aufliegern inkl. Wartungs- und Inspektionsarbeiten

Sollten wir Ihr Interesse geweckt haben, wenden Sie sich bitte an
Herrn Morris Luft

Telefon: +49 80 34 / 30 00-693 Telefax: +49 80 34 / 30 00-8080
E-Mail: luft@dettendorfer.de Internet: www.dettendorfer.de

Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co KG
Haus 98, D-83131 Nußdorf am Inn

Wir suchen ab sofort



zuverlässige Transportunternehmer mit eigener SZM für den Containernah- und Fernverkehr im Dauereinsatz!

Eine reelle Vergütung und faire Bezahlung sind selbstverständlich.

Rufen Sie uns an: 040 / 74 204 400-45 oder schreiben Sie uns: dispo@containerplanet.de

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER
JEDEN MONAT NEU!



Tagespreise Stückgut bis 2,5 t unter
+49 541 605-6450



WARUM HELGE FORTMEYER DEN DURCHBLICK HAT, AUCH WENN ANDERE NUR BAHNHOF VERSTEHEN.

Genaue Zeitpläne, feste Taktungen und darauf abgestimmte Produktionsschritte – Schienenverkehre sind eine komplexe Angelegenheit. Für Sie machen wir die Bahn zu einem effektiven Transportmittel für Ihre Sendungen. Ergänzend zu den Schienenleistungen zwischen Versand- und Empfangsbahnhöfen bieten wir Ihnen auch die Organisation und Abwicklung der Vor- und Nachläufe an.

www.hellmann.com/fortmeyer



hellmann
Worldwide Logistics

Auto - Stauzebach

seit 1969

GmbH

Im Rudert 10 • 35043 Marburg • Tel.: 06421/43027

Straßendienst
im Auftrag des

ADAC

abschleppen • bergen • transportieren • Pannenhilfe • Mietwagen • KFZ-Werkstatt • Unfallwagenankauf • Verkehrsflächenreinigung

- Wir stellen zur Festeinstellung und aushilfsweise ein:
- **Kraftfahrer/-in für Pannen- und Bergungsdienst**
 - **Kfz.-Mechaniker/-in**



Wissenswert

Wir sind für unsere Kunden an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr einsatzbereit. Der Einsatzbereich im Pannen- und Bergungsdienst stellt jeden Tag neue Herausforderungen. Sie lernen nicht nur verschiedene Autotypen, sondern auch die unterschiedlichsten Kunden kennen. Ihr Können ist in Notsituationen gefragt!

Voraussetzungen

- **Führerschein Klasse CE**
- **Bereitschaft im Notdienstbereich zu arbeiten**
- **sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild**

Wünschenswert

- **Kfz-Grundkenntnisse**
- **Kran-Erfahrung**

Was wir bieten

- **leistungsgerechte Entlohnung**
- **steuerfreie Zuschläge für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit**
- **günstige Personalwohnung**
- **Weiter- und Weiterbildungsmöglichkeiten**

Interesse geweckt?

Dann senden Sie uns Ihre Bewerbungsunterlagen, gerne auch per Email an bewerbung@auto-stauzebach.de

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

Geschäfts- verbindungen

Betriebsbereite Firma kaufen!
mit EU-Genehmigung, Konto, Steuernummern
Information: WWW.LCLHR

FIRMENGRÜNDUNG
in GB & NL
mit Transportgenehmigung,
Buchhaltung, Büroservice,
Bankverbindung & Kreditkarte
Telefon: 0049 (0) 2407 90 8 50
Informationen: WWW.LCIG.EU

Stellengesuche

Kraftfahrer, 52, mit langjähriger Berufserfahrung, ADR-Schein + Module vorhanden, sucht Stelle im Fernverkehr auf Sattelzug (Richtung Polen, Osteuropa). Stellplatz A38 vorhanden. 0179/9577186

Fahrerpaar, beide CE + ADR, sucht neuen Wirkungskreis in der Transportbranche im int. Fernverkehr, bevorz. Kühler, mehrwöchiger Einsatz kein Problem, Standort Bocholt Voraussetzung. Chiffre FE07/1120635

Verschiedenes

STARK
Mobile Waschanlage
NEU: Selbstfahrend mit Wassertank

Batterie - Benzin - Diesel - Strom
Altgeräterücknahme

Neue Modelle 
Tel.: 07967 328 • www.st-stark.de

 **Ölabscheider**
ab 1685,00 €
Beratung
Tel: 02921/ 9338398
Fax: 02921/ 9819288

LKW-Matratzen nach Maß
Schaumstoffverarbeitung Oborowski
www.wunschmatratzen.de
Tel. 0160-669 3965 • Fax: 0 56 81-84 85 24

ein Wort · ein Begriff · eine Marke
Truckergold®



www.truckergold.com

Wir bieten an:

Spiegelbretter gehobelt, Kanten gebrochen,
25 x 110 mm, ab Werk lfm € 1,18 + Mwst.
25 x 140 mm, ab Werk lfm € 1,42 + Mwst.
K + P Holz, 34576 Homberg
Tel.: 0 56 81/99 51-0, Fax 99 51 25

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip


OVERALLS
MIT SICHERHEIT PRAKTISCH

Sieglinde Bley Handelsvertretung
Staufanring 17 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

Aus- und Weiterbildung

Fahrschule B. Mülln

www.fahrschule-muelln.de

AB 18 JAHRE
C1/C1E

MEHR ALS NUR EINE
FAHRSCHULE!



BERUFSKRAFTFAHRER-AUSBILDUNG CE STAPLER

WEITERBILDUNG LKW LADEKRAN

LADUNGSSICHERUNG HUBARBEITSBÜHNEN

MOTORRAD BAUMASCHINENFÜHRER

AUTO INDIVIDUELLE BERATUNG

LKW JOBVERMITTLUNG



Holzstr. 6, 72622 Nürtingen, Tel. 0 70 22/3 83 00 • Hauptstr. 171, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Tel. 07 11/99 76 77 06

Weiterbildung und Urlaub



monatl. Kompaktkurse in Olpe und Haiger

preiswert - erfahren - fair

einfach gut...

www.Fahrerschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97



www.verkehrsseminare.net

Gewerbliches Institut für berufliche Ausbildung 72401 Haigerloch

Fachkurseseminare zur IHK-Prüfung
Güterkraft- u. Personenverkehr

Vollzeit und am Wochenende mit Nachschulungsgarantie · Einzelseminare und kleine Gruppen.
Schulungen bundesweit, auch in Ihrer Nähe.

Berufskraftfahrer: Grundqualifikation und Weiterbildung.

Info: 08 00/1 00 23 10 gebührenfrei

Fachkundevorbereitung zur IHK-Prüfung

- Güterkraftverkehr
- Taxi/Mietwagen
- Kraftomnibus

Weiterbildung der LKW- und KOM-Fahrer

Module 1 - 5

Verkehrsleiter- Vermittlung

Güter- und Personenverkehr

Schulungsorte, Termine und
Preise unter:

www.verkehrsseminare.de

Verkehrsseminare Frank R. Bibow
Tel. 0 44 86 - 93 88 44

Das Weiterbildungsprogramm für Berufskraftfahrer

- Innovative Trainings (gemäß EU-Richtlinie) europaweit
- Alle Seminare aus einer Hand
- Fahrsicherheitstrainings nach DVR-Richtlinien
- Erstklassige Organisation und kompetente Trainer

Interessiert? Rufen Sie uns an!

Telefon +49 (0) 180 6 922 261*

* 0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

www.wabco-university.com

WABCO
University 

Geschäftsverbindungen

Wir suchen Sie!



Am Zehnhoff-Söns sucht zur ganzjährigen Befrachtung für die Terminals in Bonn und Trier zuverlässige

Subunternehmer im Festeinsatz für die Bereiche Containerverkehr & Plansattel-Fernverkehr (A/B/CH/D/NL).

Partner für One-Way-Befrachtungen ab dem Raum Köln/Bonn in die Relationen (A/B/CH/D/NL)

Ihr **Ansprechpartner:** Alexander Bajura, Am Zehnhoff-Söns GmbH
Tel.: +49 228 6893 123 | a.bajura@azs-bn.de | www.azs-bn.de

Lkw, Anhänger, Auflieger



Der Seitentüren-Spezialist aus Skandinavien

- ▶ **Kühlkoffersattel** mit ATP Zulassung FNA / FRC
- ▶ **Koffersattel** mit universeller Ladungssicherung
- ▶ **Sicherheitssattel** für Gefahrguttransporte EXIII

www.ekeri.de
(D) 41812 Erkelenz
Telefon: 02431 - 9745900



Motoren

Die Motorenklinik

- **Spezialist für alle Mercedes- und MAN-Motoren**
- **Ständig 150 Motoren ab Lager**
- **Zylinderköpfe und Einspritzpumpen im Tausch**
- **Reparatur und Instandsetzung von Zylinderköpfen und Einspritzpumpen**
- **Turbolader im Tausch**
- **Flächendeckendes Servicenetz**

Notruf
02206-95860

Gesicherte Qualität nach RAL GZ 797
Wir sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008
Alle PKW, LKW+Bus Motoren generell überholt im Tausch ab Lager bis

2 Jahre Garantie



Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de

Dienstleistungen

BAUMGARDT

Digitaldruck im Grossformat



FOLIENBEKLEBUNGEN PLATTEN

KEDERSCHIENEN GROSSFORMA

SCHAUFENSTERBEKLEBUNGEN

AUFSTELLER TEXTILDRI

WERBE

BANNER



Premium-Digitaldrucke im Grossformat, schnell und in hoher Qualität mit eigener Produktion und Vertrieb

XXL-Formate bis 500 cm Bahnbreite im UV- und Solvent-Druckverfahren

Textildrucke im Grossformat

bis 500 cm im Direktdruck und Sublimationsverfahren

High-Quality Digitaldruck

für Formate bis 200 cm

Werbetechnik und Montagen

Die perfekte Technik zur Präsentation der Drucke und Grafiken

POS-Systeme, Promotionartikel und Sonderlösungen

Textile Spannrahmensysteme, Leuchtsysteme, Displays, Sommer-Liegestühle, Werbemittel und Zubehör für die Verkaufsförderung



© ASC Digital



BAUMGARDT GMBH, Taläckerstraße 23-27, 70437 Stuttgart


Tel.: +49 711 - 299 10 66, Fax: +49 711 - 226 86 34

www.baumgardt.com, Email: info@baumgardt.com



Imaging is everything

**DAS EVENT
RUND UM
COUNTRY MUSIC**
KÜNSTLER - CLUBS - FANS - VERANSTALTER - MEDIENVERTRETER



COUNTRYNALE
BERGHEIM

HIGHLIGHTS
VERLEIHUNG DEUTSCHER COUNTRYPREIS 2016
3 LIVE-MUSIC-BÜHNEN
INTERNATIONALE AUSSTELLUNG

14. - 16. OKTOBER 2016
BÜRGERHAUS BERGHEIM (QUADRATH-ICHENDORF)
RILKESTRASSE // GRAF-BEISSEL-PLATZ - 50127 BERGHEIM WWW.COUNTRYNALE.DE

An- und Verkauf, Vermietung

HAAAS

- Gitterboxen
- Europaletten
- CP-Paletten
- H1-Paletten
- Einwegpaletten

Tel.: 0561 / 5 68 19
Fax: 0561 / 57 12 06
Mobil: 0172 / 560 41 24
www.paletten-haas.de
e-Mail: info@paletten-haas.de

Sandershäuser Str. 20-24 / **Kassel**
Abfahrt Kassel-Nord, Ost (A7) oder Kassel-Waldau (A49)
Zielführung über Tel.: 0561 / 579 95 27 möglich / Nähe Shell-Autohof

**Dreispurige
LKW-Waschstraße
am Kreuz Kamp-Lintfort**

mit Bistro
Mo. - Fr. 6.00 - 22.00 Uhr

- für alle: vom Sprinter bis zum Silo
- gratis: Kaffee und Truck-Mobiles-Zeitung
- Aufenthaltsraum mit TV für Fahrer
- Nachparkplätze vorhanden
- Treuepunktekarte: 8 Stempel = ein gratis Menü im Wert von 5 Euro

UNION-TRUCK-WASH Zupancic GmbH · Pattbergstr. 77 · 47445 Moers · Tel. 02841-9169882
Internet: www.lkw-waschen.de · E-Mail: service@union-truck-wash.de
Öffnungszeiten: Mo.-Do. 8.00-18.00 Uhr, Fr. 7.00-20.00 Uhr, Sa. 6.00-14.00 Uhr

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER
JEDEN MONAT NEU!

Veranstaltungen

AMERICAN TRUCK PROMOTION

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

Vermietung von Showtrucks für Messen & Events weltweit
Import & Verkauf von US-Trucks, Trailern und Zubehör
Ersatzteilservice (24h - Service möglich)
Spezialfahrzeug- und Trailerbau
Chrome-Shop & Truck-Tuning
Sonderlackierung & Airbrush
We speak english!



WWW.US-TRUCK.COM

Gewerbering 28 03099 Krieschow/Cottbus Tel.: +49 35604 649964 Fax.: +49 35604 649965

Ein Platz für mich an der A7
Abfahrt Homberg/Efze!



waschen



umbrücken



parken



essen



duschen



Bei jeder Wäsche **GRATIS:**
Ein **Essen** und einen **Kaffee**

truckwash-remsfeld.de • facebook.com/truckwashremsfeld

Direkt an der A7 • In den Neuwiesen 9 • 34593 Knüllwald/ Remsfeld

Bewegen mit Herz e.V.

A happy Day of Life

HOYER AUTOHOF HAMBURG SÜD - RADE

18. JUNI 2016

MIT UNSEREN
SCHIRMHERREN

MICHAEL HIRTE

SIMONE OBERSTEIN

WEITERE INFOS AUF

bewegen-mit-herz.de und

AUCH IN DIESEM JAHR WIEDER
LIVE-MUSIC VON UND MIT

SAWYER
SAWYER-MUSIC.DE

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAKAZIN FÜR PROFIFAHRER



**LIQUI
MOLY**

KRAVAG

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.

ECHE GLANZSTÜCKE



HERMANN UND MARCEL SCHOCH
HS-SCHOCH TRUCK-STYLING

”

AUF **UNSERE JUBILÄUMS-EDITION**
SIND WIR GANZ SCHÖN STOLZ UND
HOFFEN, DASS SIE **ALLEN TRUCK-
STYLING-FANS** AUCH GUT GEFÄLLT.

Sieben Trucks, sieben Marken, sieben Mal HS-Schoch-Veredelung in Reinkultur – Die Truck-Styling Spezialisten feiern ihr 25-jähriges Firmenjubiläum mit einer glänzenden Sonderedition.

TEXT | Sandra Moser FOTOS | Karl-Heinz Augustin



Bereits ein Viertel Jahrhundert ist HS-Schoch eine der ersten Adressen für Liebhaber von extravagant gestylten Trucks. Seit 1991 fertigt das Unternehmen mit Standorten unter anderem in Lauchheim, Cobbelsdorf und Tartu/Estland Funktionskomponenten und Truck-Styling-Zubehör aus hochwertigem Edelstahl an. Was unter Firmengründer und Senior-Chef Herrmann Schoch mit Dachspoilern, Dach-

schlafkabinen, Hochdächern, Sonnenblenden und Werkzeugkästen begann, wurde ganz schnell zur internationalen Erfolgstory, denn die Lauchheimer reagieren prompt auf die Wünsche und den Bedarf ihrer Kunden. Als zum Beispiel 1993 die Gesetzgeber den seitlichen Unterfahrschutz für Lkw zur Pflicht machten, war HS-Schoch zur Stelle und konnte dieses Sicherheitsplus anbieten. „Schon bald waren wir als eine Art Maßanzugschneiderei für Lkw bekannt“, erinnert

sich Hermann Schoch. Inzwischen ist das Unternehmen unter anderem Originalteillieferant für Nutzfahrzeug-Hersteller wie DAF, Mercedes-Benz oder Iveco. MAN listet Schoch-Zubehör mit Originalnummern ab Niederlassung und auch im Truckshop von



EIN HERSTELLER BRINGT ein neues Modell, und schon hat HS-Schoch Passendes parat. Auf Veränderungen, wie den neuen Platz der Renault-Rhombe, die es nicht zu verdecken gilt, reagiert man prompt (r.).

WÄHREND DAS DESIGN der Hersteller Einfluss auf die Formgebung der Edelstahl-anbauteile hat, tüffelt man bei HS-Schoch ganz frei an Neuheiten in Sachen Farbe: Bullfänger, Auftritte und weitere Teile am Jubiläums-Scania sind grundlackiert, pulverbeschichtet und zeigen eine Hammer-schlag-Effektoptik (u.).



Volvo und Renault kann man Schoch-Produkte ab Werk bestellen. Alles, was das HS-Logo trägt, ist vom Begriff „verchromt“ übrigens meilenweit entfernt: egal ob Frontschutz- und Scheinwerferbügel, Stoßstangen, sämtliches Achs- und Radzubehör,

Low-Bars für Front und Seite, Trittstufen oder Drucklufthörner, alle Produkte sind ausschließlich aus Edelstahl gefertigt und manuell dauerhaft auf Hochglanz poliert. „Jedes Stück lässt sich deshalb auch leicht wieder aufarbeiten“, erklärt Marcel Schoch. Außer-

dem pflegt HS-Schoch ein großes Ersatzteillager, damit Kunden genau „ihr“ Anbauteil nachbestellen können, sollte doch mal nichts zu retten sein. Aber nicht nur der Service und die hohe Qualität zeichnet „Made by HS-Schoch“ aus. „Das Design des Fahrzeugs





steht bei uns immer im Vordergrund. Daran lehnen wir uns an. Alles wird genau vermessen und bei der Entwicklung berücksichtigt: die Radien der Rundungen, die Maße der Kabine“, ergänzt der Junior-Chef, „der Kunde entscheidet sich bewusst für die Optik eines Trucks und unsere Produkte sollen diese Optik perfekt unterstreichen.“ In der endgültigen Gestaltung bietet HS-Schoch seinen Kunden unzählige Wahlmöglichkeiten: Anzahl der Lampen? Kleine LEDs rundum? Oder vielleicht, ganz neu im Angebot, eine farbige Pulverbeschichtung?

Wie es aussieht, wenn man aus dem vollen Produktkatalog schöpft, demonstrieren die Truck-Styler aktuell mit einer ganz besonderen Jubiläums-Edition: Für die nahm HS-Schoch sieben Zugmaschinen der Marken DAF, Iveco, MAN, Mercedes, Renault, Scania und Volvo, versah sie mit einem knalligen „25th Anniversary Edition“-Design in bunten Farben und stattete sie opulent mit Bullfängern, Lampenbügeln für Front und Dach, LED-bestückten Low-Bars, Trittstufen, Radzierblenden und vielem mehr aus. Die Glanzstücke kann man 2016 auf verschiedenen Truck- und Branchen-Events bewundern. ☺

EXTRAS SIND KEIN PROBLEM, die Rundumleuchten lassen sich auf jedem Dachbügel ergänzen (o. l.).

RUND, ECKIG, vier, fünf oder sechs, die Gestaltungsmöglichkeiten mit Scheinwerfern von Hella sind umfangreich (o. r.).

DIE KLEINEN LED-LÄMPCHEN wie am MAN-Frontschutz können Kunden frei platzieren und die Anzahl selbst bestimmen (r.).



DIE SIEBEN SCHMUCKSTÜCKE SIND AUF DEM TRUCK GRAND PRIX UND DER NUTZFAHRZEUG-IAA ZU SEHEN



MACH MIR 'NE PERLE

Der Kunde möchte gerne „was Besonderes“ – kein Problem.
FERNFAHRER war dabei, während der neue Truck für „Asphalt
Cowboy“ Mike Cohnen, bekannt aus DMAX, Gestalt annahm.

TEXT | Sandra Moser FOTOS | Gregor Hesse





ALEXANDER SIEPE
VERKÄUFER, RENAULT TRUCKS

**” DAS TEAMWORK
WAR SPITZE UND
DIE REALISIERUNG
EINE TOLLE HER-
AUSFORDERUNG.**



DIESER FABRIKNEUE RENAULT T 520 bekam ein schickes Tuning verpasst.



EIN GROSSER HAUFEN TEILE in schwarz und silber ging zum Lackierer (o.).

DIE ÜBERSICHT BEHALTEN fiel bei den zig Schrauben gar nicht leicht – System „Kaffeetasse“ half (r.).

AUSSEN WIE INNEN war für das neue Erscheinungsbild zuerst ein Striptease angesagt (l. u.).



DIE LACKIEREREI BENFER & SCHNEIDER verpasste rund 40 Bauteilen eine neue Farbe (l. u.) und Azubi Alexander Pirozhenko, der den T jetzt in- und auswendig kennt, durfte jedes wieder an seinen Platz montieren (r.).

DIE MONTAGE VON LAMPENBÜGEL UND SCHEINWERFERN war eine nicht zu verachtende Bastelarbeit für Mechaniker Chris (u.) beim auf's Dach hieven und fixieren half Chef Daniel (u. r.).



Manchmal flattert eine Kundenfrage auf den Tisch, da ahnt man als Lkw-Verkäufer sofort, dass das mit „von der Stange“ nicht ganz hinhaut – völlig egal, wie schick das Angebot ab Werk ist. So ging es jedenfalls Alexander Siepe von der Renault-Trucks Niederlassung West mit dem neusten Zugang für den Fuhrpark der Spedition MaMu-Trans aus Witten – auch bekannt als der Arbeitgeber von Fahrer Mike Cohnen aus der TV-Serie „Asphalt Cowboys“. „Deshalb überlegten mein Vertriebsleiter, unser Werkstattpartner und ich uns, wie wir im Rahmen der finanziellen Vorgaben von Mikes Chef Jürgen Marmulla etwas Außergewöhnliches auf die Räder stellen können“, schildert Alexander, wie es zu dem nicht ganz alltäglichen Projekt mit dem Arbeitstitel „Ruhrpott-Perle“ kam.



Die Basis war klar: ein Renault T 520 mit großem High-Sleeper-Fahrerhaus in der Comfort-Ausstattung und mit sämtlichen Sicherheitsfeatures an Bord sollte es sein. Der rollte Anfang April vom Tieflader und direkt in die Hallen der Dietrich GmbH in Wenden. Das Werkstattteam hatte bis dato zwar schon viel Erfahrung bei Funktionsumbauten aller Art für Lkw, aber so was wie ein Truck-Make-Over, das ist für alle Beteiligten eine Premiere. „Trotzdem waren meine Jungs gleich

begeistert und auch alle Partnerfirmen, die wir anfragten, sofort dabei“, erzählt Daniel Stoldt, Betriebsleiter bei Dietrich.

„Die Farbe sollte, passend zur Spedition, Weiß sein, beim Rest konnten wir uns austoben. Wobei wir es uns grundsätzlich nicht übertrieben und in jedem Fall alltagstauglich vorstellten“, beschreibt Alexander. Gesagt, getan – er und Daniel machten sich an einen Plan, während die Werkstattcrew damit be-

MASS NEHMEN FÜR DIE NEUE CHASSISABDECKUNG aus Riffelblech war Chefsache. Daniel Stoldt gestaltete sie ohne sichtbare Schrauben (r.).





gann, den nagelneuen T nackig zu machen. Mechaniker Chris Breitbach grinst beim Gedanken an die ersten Arbeitstage: „Man glaubt gar nicht, was man alles abbauen muss, um sämtliche schwarzen und silbernen Teile los zu bekommen – und wie viele das am Ende sind!“ Drei Fuhren mit dem Transporter und eine Runde ungläubiges Staunen der Mitarbeiter der Lackiererei Benfern & Schneider später, konnte dort das große „Weißeln“ beginnen.

Während dessen besichtigte Daniel mit Saskia Überberg von der Autosattlerei S-Design, das Interieur, um den Umfang der neuen Innenausstattung zu bestimmen. Danach „fegten“ Chris und seine Kollegen die Hütte leer, bis blankes Metall und die Elektrikinnereien zum Vorschein kamen. Bodenbelag, Sitze, Armaturenbrett, Tür-, Seiten- und Rückwandverkleidung, Staufachdeckel, das Lenkrad und das obere Bett packte die Sattlerin ein. Diese Teile sollten künftig, ergänzend zur normalen Lederausstattung, in schokoladenbraunem Alcantara schmeicheln. Für neugierige Besucher galt ab da übrigens: „Hey, zieh die Schuhe aus!“ „Aber da ist doch gar kein Boden drin?“ „Ist ja auch zur Übung. Für später.“

Lackierung: Check. Interieur: Check. Was jetzt? Zusätzliches Licht in Kombination mit etwas Bling-Bling und dazu noch zwei maßgefertigte Besonderheiten! Zuerst platzierte

DIE HECKSTOSSSTANGE VON HS-SCHOCH kam blanko. Elektriker Mike Fischer verpasste ihr diverse Leuchten (o. l. u. Mitte.).

NACHDEM DIE ABDECKUNG FÜR'S CHASSIS fertig war, dachte sich Daniel die nächste Frickelarbeit aus: Ein Sternenhimmel aus 200 Glasfaser-LEDs, mit Fernbedienung, dimmbar (o. r., u. r.).



DER TRUCK MACHT MICH STOLZ, ABER NOCH STOLZER MACHT MICH MEINE SUPER TRUPPE.

DANIEL STOLDT
BETRIEBSLEITER DIETRICH GMBH



DIE HOCHTÖNER DER SOUNDANLAGE

finden einen Platz in der Verkleidung der A-Säule (l.)

ERSTE TEILE DES INTERIEURS zogen probenhalber wieder ein (r.) und Chris stellte fest: „Passt!“



EIN BISSCHEN AUFRÜSTEN in Sachen Sound musste noch sein. Emirhan Akkapulu und Frank Kästner von ACR Hagen installieren den subtwo-Verstärker (r.) und die neuen Lautsprecher (g.r.). Der amtliche subtwo-Subwoofer sitzt unterm Bett.

STATT AIRBRUSH ENTSCIEDEN SICH DIE MACHER für eine Beklebung mit der stilisierten Renault-Rhombe und Jochen Müller von Müller Media verewigte auch alle Partnerfirmen (u.).



das Team die mit LEDs beleuchteten Lowbars unterhalb der Seitenverkleidungen. Dann machte sich Chris daran, den Dachlampenbügel aufzubauen. Nebenher konnte Azubi Alexander Pirozhenko damit anfangen, die ersten Rückläufer aus der Lackiererei wieder zu montieren. Der Lampenbügel kam, wie die Lowbars, von HS-Schoch und erhielt zwei LED-Rundumleuchten und vier Fernscheinwerfer von Hella. Zwei Etagen tiefer montierten die Mechaniker als optisches Ge-

gengewicht einen großen Frontschutzbügel, ebenfalls aus Edelstahl. Außerdem bekam die Kabine einen kleinen Klima-Rucksack von Waeco verpasst, da schon bekannt war, dass gleich die erste Tour ins sonnige Südtalien führen würde. Zeitgleich entstand noch ein ganz spezielles Steinschlagschutzgitter für die Windschutzscheibe. Das Unikat zierte ein gelaserter „Ruhrpott“-Schriftzug, damit auch jeder direkt weiß, wo der Truck zuhause ist.

Der Chef machte sich inzwischen an die Konstruktion einer Chassisabdeckung aus Edelstahl. „Die kommt ohne sichtbare Schrauben aus, ist aber trotzdem einfach zu öffnen“, betont Daniel. Elektriker Mike Fischer „erleuchtete“ das neue Endstück des Renault, eine markante Heckstoßstange, mit Begrenzungslempchen, Rückfahrlicht, Kennzeichenbeleuchtung und mehr. Apropos erleuchtet: Der funkelnde Kabinenhimmel war Daniels persönliche Fleißarbeit mit Bohr-



SASKIA ÜBERBERG KÜMMERTE SICH in der Werkstatt von S-Design um die neue Oberfläche für das Interieur. (l. o. u. u.)

15 LAUFENDE METER braunes Alcantara verarbeiteten die Autosattlerin und ihr Team innerhalb kürzester Zeit (l. o.).

VERKLEIDUNG, ABLAGEN, STAUFACHKLAPPEN, das obere Bett, der Bodenbelag und noch mehr sind jetzt mit der sehr weichen, aber gleichzeitig schmutzunempfindlichen Kunstfaser bezogen (u.).



JÜRGEN MARMULLA, MIKE COHNEN
MAMU TRANS



”

EINE MEGA-
ÜBERRASCHUNG,
WAS DIE JUNGS
UND MÄDELS DA
ABGELIEFERT
HABEN, IST **ECHT
DER HAMMER!**



DIE RUHRPOTT-PERLE wird ab sofort nicht nur auf der Straße, sondern Anfang 2017 auch auf DMAX bei den „Asphalt Cowboys“ zu sehen sein (l.).

EDEL VERKLEIDET und Dank eindeutigem Spritzlappen, ist das feine Einzelstück auch von hinten gut zu erkennen (u. l. u. r.).



maschine und Heißklebepistole. „200 Glasfaser-LEDs zeigen die Sternbilder großer Wagen und kleine Rhombe“, scherzt er.

Das ganze Styling dauerte nur vier Wochen und Alexander resümiert: „Das war eine tolle Zeit, die unser Team nochmal ganz neu zusammenschweißte. Ich fürchte, sowas wollen

wir jetzt öfter machen!“ Bei der Übergabe Anfang Mai staunten dann auch der Auftraggeber und der künftige Fahrer nicht schlecht. „Wir interessierten uns vorab für ein anderes Sondermodell des T, das war aber bereits verkauft“, erzählte Spediteur Jürgen Marmulla und Mike Cohnen ergänzte sichtlich beeindruckt: „Ich wusste ja, dass es ein neuer

Renault wird, kannte jedoch keine Details. Das hier flasht mich weg!“ Wer Mikes erstes Date mit seiner neuen „Perle“ miterleben will, kann das Anfang 2017 auf DMAX bei den „Asphalt Cowboys“. Live zu sehen ist der Truck beim Truck Grand Prix am Nürburgring auf dem Stand von Hella – und natürlich ab sofort auf der Straße. <



DAS KAMERATEAM VOM

TV-Sender hielt die Übergabe für eine Folge der nächsten Staffel „Asphalt Cowboys“ fest (l.).

EGAL OB SATTLEREI, Werkstatt, Lackierer oder die Abteilung Sound – alle freuten sich über das Endergebnis des außergewöhnlichen Projekts (r.).



KLEINOD

Die Welt ist voller Rätsel. Warum hat beispielsweise der 2012 neu errichtete Autohof Quedlinburg kein offizielles Schild an der B6, das auf die kleine, aber feine Anlage hinweist?

TEXT UND FOTOS | Volker Hammermeister


Liegt es daran, dass es sich nur um eine vierspurig ausgebaute Kraftfahrtstraße handelt? Ist es das Land Sachsen-Anhalt mit seinen Bestimmungen? Wer stellt sich quer? Keiner kennt die Antwort, erst recht nicht Matthias Kuthe, der Betriebsleiter. „Ich habe die offiziellen Pläne schon gesehen, sogar mit eingezeichneten Sichtachsen. Aber es geht einfach nicht voran“, sagt der 37-jährige gelernte Einzelhandelskaufmann aus Magdeburg. Auch ein privat aufgestelltes Schild schmetterten die Behörden ab. Selbst die Alternative, ein hoher Turm, kommt nicht in Frage, da in unmittelbarer Nachbarschaft ein Hochspannungsmast steht.

Wirklich dumm gelaufen. Dabei hätte der Autohof, der in absehbarer Zeit erweitert werden

soll, einen Hinweis verdient. Allein deswegen, weil er von der B6 so weit entfernt ist, dass kein Straßenlärm die Übernachtung auf den 18 Lkw-Stellplätzen stört. Das Parken kostet acht Euro, allerdings sind sechs Euro für den Verzehr. Das ist gut investiertes Geld, denn die kleine Küche des Bistros hat zwar nur ein begrenztes Repertoire an Gerichten. Die werden aber frisch zubereitet und sind lecker. Kuthe sträubt sich gegen eine zu große Vielfalt. „Den Platz für die Warenbestände haben wir einfach nicht.“ Er favorisiert eine „kleine, aber feine“ Auswahl.

Kuthe kam über die Freundin in Kontakt mit der Branche, weil seine Schwiegermutter in spe zwei Tankstellen unterhielt, von denen er schließlich eine leitete. Später ergriff er die Chance, sich mit einem neuen Autohof selbst

ständig zu machen. Ihn reizte auch die Vielseitigkeit des Jobs.

Die Gäste loben die Sauberkeit der Sanitäreinrichtungen. Speziell die zwei Duschkabinen mit separater Toilette hat Kuthe im Fokus. „Die werden nach jeder Benutzung komplett gereinigt.“ Da passiert es schon mal, dass bei Hochbetrieb Wartezeiten entstehen. Aber es besteht Anlass zur Hoffnung. Wenn der Betrieb erweitert wird, ist Platz für ein Nebengebäude mit einem erweiterten Sanitärbereich und der Möglichkeit, Kleidung zu waschen und zu trocknen. Der Zeitpunkt für diese Veränderung könnte die angedachten „Beförderung“ der Kraftfahrtstraße zur Autobahn sein. Dann bestehen auch wieder neue Chancen für eine anständige Ausschließung. 

DIE MEISTEN SITZPLÄTZE gehören zum Nichtraucherbereich.



GUTSCHEIN

Autohof Quedlinburg, Bistro

Gültig vom 06.06.2016 bis 03.07.2016

1 x 4,20 Euro



DIE KÖCHIN EMPFIEHLT

„Das Schnitzel Jäger Art mit Pommes für 8,99 Euro. Das ist unser Renner. Die Fernfahrer lieben aber auch Schweinerückensteak mit Bohnen und Bratkartoffeln zum selben Preis. Auf besonderen Wunsch unserer Gäste haben wir Gulasch mit Nudeln ins Programm genommen, die Portion für 6,99 Euro. Etwas Besonderes ist der Thüringer Rostbrätel, ein Schweinesteak mit Senf bestrichen unter blanchierten Zwiebeln für 9,49 Euro. Für den kleinen Hunger empfehle ich Knacker mit Brötchen, Preis 3,49 Euro. Das ist ruckzuck fertig.“

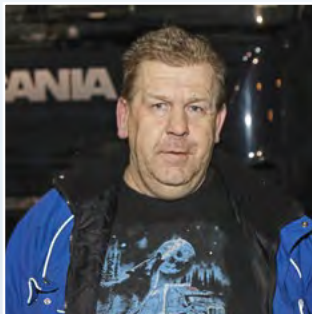


VIKTORIA SEDLMAYR, KÖCHIN
und stellvertretende Betriebsleiterin



DER SHOP IST GUT BESTÜCKT.

Für den schnellen Snack gibt's belegte Brötchen.



HARALD SANDER, 51
AUS ROSSLIBEN

„Ich komme zweimal die Woche her. Die Anlage könnte größer sein. Das Personal ist freundlich. Die Toiletten sind sauber. Das Essen ist lecker, die Preise gehen auch in Ordnung und die Portionen passen.“

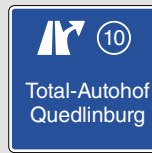
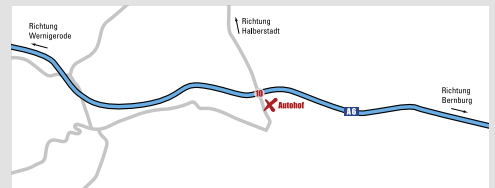


RICCI RAD, 46
AUS TORGAU

„Ich mache hier gerne Pause. Der Parkplatz ist gut angelegt, sodass ich mit meinem Sattelzug problemlos wegkomme. Das Essen ist gut. Es ist nicht typisch, dass eine kleine Tankstelle eine Küche anbietet.“



INFO



Total-Autohof Quedlinburg
Halberstädter Straße 87
06484 Quedlinburg
Tel.: 0 39 46/9 01 90 80
Fax: 0 39 46/9 01 90 82
m.kuthe@web.de
www.total.de

Öffnungszeiten	Tankstelle/Restaurant: 24 h/365 Tage
Lkw-Parkplätze	18/Parkgebühr 8 € (6 € Verzehr)
Lkw-Zapfsäulen	2/2 Adblue
Diesekreditkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien
Restaurant	28 Nichtraucher, 10 Raucher
Terrasse	12 Plätze
Duschen	2 Einzelkabinen, Kosten: 2,50 €
Wäscheservice	nein
Pott Kaffee	2,39 €
Bier vom Fass	Pils 0,5 Liter: 2,70 €
Frühstück, Auswahl	Croissant, Kaffee, Butter, Marmelade: 6,49 €
Essen, Auswahl	Paniertes Fischfilet mit Kartoffelsalat: 7,49 €; Currywurst, Pommes und Salatbeilage: 5,79 €; großer gemischter Salat: 4,99 €; Bratkartoffeln: 2,19 €; Schweinrückensteak mit Champignonsoße, Bohnen und Bratkartoffeln: 8,99 €
Freizeit	TV, 3 Spielautomaten
Eis- und Schneegerüst	nein
DocStop	nein

LPG Autogas
CNG Erdgas
AB AdBlue-K...
AB AdBlue-Z...
24h 24h-Tank...
Hoch

Bewerten

★ ★ ★ ★ ☆ (6)

★ ★ ★ ★ ☆ **Parkplatz**

★ ★ ★ ★ ☆ **Qualität des Essens**

ar Duschen/

★ ★ ★ ★ ★ **Freundlichkeit des Personals**

★ ★ ★ ★ ☆ **Preis-Leistungsverhältnis**

Die abgebildeten Bewertungen aus der FERNFAHRER-Autohöfe-App wurden von Nutzern abgegeben und sind nicht repräsentativ.

Stand: 15.09.2015



Weitere Autohöfe findet ihr in der **FERNFAHRER-Autohöfe-App**. Jetzt runterladen!





UNSERE LESER UND IHR GANZER STOLZ



Mitmachen lohnt sich!

SCHICKT UNS FOTOS von euch und eurem Lkw! Aus allen Einsendungen wählen wir die schönsten Bilder für unser Fotoalbum aus und belohnen euch mit 10 Euro. Ihr könnt uns die Fotos per Post, aber auch ganz einfach per E-Mail (info@fernfahrer.de) schicken. Bitte achtet bei digitalen Bildern auf eine möglichst hohe Auflösung.

UND NICHT VERGESSEN: Bitte auch in der E-Mail immer euren Namen und eure vollständige Adresse angeben!



CHRISTOPH MRASEK, 92249 Vilseck



TORSTEN POTTHAST, 32584 Löhne



JÜRGEN MAX, 75210 Keltern



STEFAN ZIEMANN, 72535 Heroldstatt



MATTHIAS NIEMEIER, 33818 Leopoldshöhe



LUTZ NEITZEL, 02943 Weißwasser



RAINER MAUTE, 72458 Albstadt



THOMAS KÜHNEL, per E-Mail



PETER GEMKE, 33014 Bad Driburg

EURE FOTOS

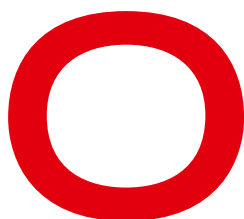
Eure eingesandten Bilder, die im FERNFAHRER-Fotoalbum veröffentlicht wurden, könnt ihr auch online anschauen und kommentieren.

Einfach per Smartphone den Code einscannen oder auf www.eurotransport.de/fotoalbum klicken.



ANDRE VON der Spedition Bischof, Schweiz

SPOT ON!



b nun mit runden oder eckigen Scheinwerfern bestückt – mit diesen formschönen

Lampenbügel für Ihren Volvo FH4 bekommen Sie jede Bühne perfekt ausgeleuchtet. Die bewährten Qualitätsprodukte aus dem Hause Kelsa beeindrucken nicht nur durch das beachtliche 63er Rohr, sondern betreten die Bühne wahlweise hochglänzend in poliertem Edelstahl oder edel matt, aus eloxiertem Aluminium. Das elegante Design passt sich harmonisch den Konturen Ihres Volvo an und es steht außer Frage, wer hier der Star auf der Bühne ist.



DAS ELEGANTE DESIGN der Bügel passt sich harmonisch den Konturen des Volvo an.

Der Dachlampenbügel „HiBar“ macht in Verbindung mit individuell nach Ihren Wünschen bestückten Scheinwerfern schon ordentlich was her – auch Rundumleuchten finden hier Ihren Platz – zu steigern nur noch durch eine edle „BeaconBar“, an der verschiedene Zubehörteile wie Drucklufthörner, Rundumleuchten, Rundumkennleuchtenbalken etc. montiert werden können.

Wem es immer noch nicht hell genug ist, der wird sicher bei den Frontlampenbügel „EuroBar“, „MultiBar“, „MultiBarXL“ oder auch „MiniBar“ fündig, welche bis zu vier zusätzlichen Scheinwerfern Platz bieten. Durch den vorhandenen Gummiauftritt eignen sich diese auch als praktische Trittstufe, um z. B. die Frontscheibe zu reinigen.

Das reicht noch immer nicht für den großen Auftritt? Auf Wunsch liefern wir die Dach- und auch Frontlampenbügel bestückt mit High-Quality-LEDs der Firma Hella.

Um das Fahrerhaus auch rückseitig gut auszuleuchten, eignet sich die „BakBar“, an der zusätzliche Arbeitsleuchten montiert werden können, und wer es nicht nur gut ausgeleuch-

tet, sondern auch aufgeräumt mag, wird die schicke und vor allem praktische „AirBar“ lieben – hiermit wirkt die Rückseite des Fahrerhauses immer schön übersichtlich.

Die „LoBar“ (unter der Stoßstange) und die „SideBars“ (unterhalb der Seitenverkleidung) runden das Erscheinungsbild harmonisch ab und setzen starke Akzente. Ein absolutes Highlight ist die LED-bestückte „VisorBar“ oberhalb der Sonnenblende – natürlich ebenfalls mit hochwertigen Hella-LEDs ausgestattet.

Das einfache Anbringen der Lampenbügel unter Nutzung der fahrzeugseitigen Befestigungspunkte erleichtert nicht nur die Montage, sondern spart zusammen mit der professionellen, werkseitigen Vorverkabelung der Bügel ordentlich Rüstzeit – bei den Lampenbügel sowie auch bei den LEDs.

Erhältlich in Ihrem Volvo Truck-Shop Europe oder über MARLEN Truck-Styling GmbH www.marlen-truck.de oder unter 04122 / 46050. Neben dem breiten Kelsa-Angebot finden Sie auch eine Fülle an passenden Hella-Scheinwerfern in unserem Sortiment.





Gewinn des Monats

FERNFAHRER verlost in diesem Monat ein Must-have für Smartphone- und MP3-Player-Junkies. Der Gewinner des Rätsels darf sich über eine hellblaue Powerbank von Knorr-Bremse freuen. Wer viel unterwegs ist und nicht immer eine Steckdose zur Verfügung hat, sollte bei unserem Kreuzworträtsel also fleißig mitraten und sich die Chance auf die Mobiltelefon-Powerbank sichern. Viel Glück beim Rätseln!

Der Gewinner des Deuter-Rucksacks aus Heft 5/2016: H. Hohl

Crossword grid with clues. Row 1 clues: systematisches Vorgehen, separiert, abgetrennt, Sittenlehre, Schiffsgeländer, Monatsname, Stadt an der Memel. Row 2 clues: Tag der Arbeit (2 Worte), 9, englischer Graf, Viehfutter, Vorname der Palmer †1986, schweiz. Luftkurort. Row 3 clues: belustigende Wirkung, Getöse, Verbrechen, Weinort am Rhein, Fremdwortteil: doppelt, 3, geometrischer Körper, Ackergerät, Meeressäugtier, Einzelangabe, Gattin des Erech, Spitzname Lincolns, flach, Strom durch Ägypten. Row 4 clues: veraltet: Irrtum, Versehen, 2, Staat in Zentralafrika, Bequemlichkeit, 6, glätten, planieren. Row 5 clues: Kartenspiel für drei Personen, dt. Schauspielerin (Simone), Unverbrauchtes, 13, alter Name des Juli, Frauenname, Anrufung Gottes. Row 6 clues: Sprache auf Sri Lanka, dt. Stadt an der Nordsee, Abhandlung, sagenh. König v. Thesalien, Kolloid, süd-europäischer Staat. Row 7 clues: ein Wein-aroma, Zahlungsbescheinigung, Geburths-helferin, Sauerstoff aufnehmen, 7. Row 8 clues: Eulenart, deutscher Philosoph †1831, 11, Grab-überbau, Müll-berg, 4, Kykla-den-insel, starr blicken. Row 9 clues: Sage, Kunde (veraltet), Fremdwortteil: halb, Berliner Flug-hafen, Vogel-behausung. Row 10 clues: ober-gäriger „Gersten-saft“, Ziel beim Ballspiel, dunkles eng-lisches Bier, Musik-stück für zwei Ins-trumente, Boots-rennen. Row 11 clues: 12, geschmück-ter Mast bei der Maifeier, 5, Passah-monat, eingele-gtes Tier-produkt, schmut-zige Pfütze, französ-isch: er. Row 12 clues: afrik. Dick-blatt-gewächs, Wahr-zeichen Triers „Porta ...“, großes Fahr-zeug, 8, franz. Schau-spieler (Alain), in Richtung, nach (veraltet), Nutz-wald. Row 13 clues: nicht mit, ausge-nommen, medizi-nisch: Gewebe. Row 14 clues: 10, skand. Män-ner-name, 14. Row 15 clues: Empfehlung, Ältesten-rat.

Completed crossword grid. Across words: AREAL, ALPE, BUSSE, DLR, DAKOSAK, EINSAMQUE, ERSTPÜR, TSPORT, S V B F, SAUCE, I POTTWAL, ION, KURASIASIATONUANCE, DPROBETSERIE, AB, EUREZKEFIRLELKE, TOAUTORTFLANELL, ZEITUNG, M RAMIE, D I W, ANNOGEMMER, N BORNNA, T ELISE, N STARRGN, HOEHLE, PRAEMIE, A OED, SR FREESTIE, T TUELL, TIBETEM, ENINASA, T SCHOTTE, RALPH, LAS, NASTATT, SUEDESSEE, UR, SPAET, BEO.

Wenn ihr das Rätsel richtig ausfüllt, entspricht das Lösungswort mit 14 Buchstaben einem Begriff aus der Nutzfahrzeugwelt. Gebt es auf eurotransport.de/loesung ein. Alternative: Postkarte ausreichend frankieren und ab in den Briefkasten oder per E-Mail an info@fernfahrer.de.

Redaktion
FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
70519 Stuttgart
Einsendeschluss:
03.07.2016¹⁾

Lösung vom letzten Heft 1-9: LADERAMPE

¹⁾ Die Teilnahme kann nur persönlich erfolgen. Die Einschaltung eines Beauftragten ist nicht zulässig und führt zum Ausschluss von der Gratisverlosung. Foto: Fotolia

Numbered grid for solution: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14



Sachen
zum
Lachen



Wer einen guten Fernfahrer-Witz kennt, bitte einsenden. Für jede Veröffentlichung winken 10 Euro Honorar.

ANSCHRIFT FÜR LESERWITZE:

ETM Verlag
Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
D-70519 Stuttgart

Leserwitze online:
info@fernfahrer.de

Leserwitz

Vater zum Lehrer:
„Finden sie nicht auch, dass mein Sohn viele originelle Einfälle hat?“ „Oh, ja“, seufzt der Lehrer, „besonders in der Rechtschreibung.“

ALMA JACOB,
70173 STUTTGART

ZWEI MÄNNER LAUFEN aneinander, beide schleifen ein Bein hinterher. Sie schauen sich mit großen Augen an. Sagt der eine: „Kriegsverletzung, 1942.“ Der andere: „Hundehaufen, 20 Meter weiter hinten.“

LIEGT EIN KARTOFFELSALAT im Magen. Kommt ein Ouzo dazu. Fragt der Kartoffelsalat: „Wo kommst du denn her?“ Der Ouzo antwortet: „Mich hat der Horst spendiert.“ Denkt sich der Salat: „Netter Kerl, der Horst.“ Jetzt kommt ein Klarer in den Magen. Fragt der Kartoffelsalat: „Wo kommst du den her?“ Der Klare antwortet: „Mich hat der Horst spendiert.“ „Nobel, nobel“, denkt der Kartoffelsalat. Da kommt ein Cognac in den Magen. „Und wo kommst du her?“, fragt wieder der Salat. „Mich hat Horst spendiert“, antwortet der Cognac. Darauf der Kartoffelsalat: „Jungs, macht mal Platz, ich will den Horst kennen lernen.“

EIN ASTRONAUT BEREITET sich auf seinen Start vor. Kurz bevor er die Raumfähre betritt,

gibt er das Abschlussinterview. Ein Reporter stellt ihm die obligatorische Frage: „Wie fühlen sie sich?“ Der Astronaut schweigt einen Augenblick, seufzt dann und erwidert: „Ja, wie soll ich mich fühlen? Ich weiß, dass ich auf 100.000 Teilen sitze, die alle von den Firmen stammen, die das niedrigste Angebot dafür gemacht haben.“

ZWEI GESCHÄFTSLEUTE LIEGEN am Strand und unterhalten sich. Einer sagt: „Meinen Urlaub hat die Versicherung bezahlt. Ich habe 5.000 Euro für einen Brandschaden bekommen.“ „Bei mir waren es 10.000 Euro für eine Überschwemmung.“, antwortet der andere. Lange, nachdenkliche Pause. Dann fragt der erste: „Sagen sie, wie macht man eine Überschwemmung?“

DIE MARINE NIMMT ab sofort nur noch Nichtschwimmer, die verteidigen das Schiff am längsten.

Trucks ★ Motorbikes ★ Country Music ★ Line Dance ★ Western City

INTERN.

24.-26. JUNI 2016

23. TRUCKER & COUNTRY FESTIVAL INTERLAKEN

TRUCKS-BIKES

MUSIC-FUN

SINCE 1994

GET READY FOR ANOTHER GREAT FESTIVAL!

CARLENE CARTER ^{USA}

THE BASEBALLS ^D

TERRI CLARK ^{CAN} ★ TRUCK STOP ^D

TWO TONS OF STEEL ^{USA} ★ THE MONROES ^{AUT}

COUNTRY SISTERS ^{CA} ★ WILD WEST GIRLS ^D

über weitere 25 Bands

MIT
Western
City



www.trucker-festival.ch

starticket
PRINT AT HOME

Hauptsponsoren

villiger

THE WORLD OF CIGARS
ESTABLISHED 1888 IN SWITZERLAND

RUGENBRAU
INTERLAKEN

Winston

Sponsoren



Medienpartner



VORSCHAU

8 15



LEBENSRETTET

Die Rettung verunglückter Lkw-Fahrer ist eine Herausforderung. Im Werk Würth schulen die Unfallforscher von Daimler daher Feuerwehrleute.

AUSSERDEM:

Unfall-Hotspot Autobahn » Thema des Monats: Reinert Logistics » Neues zum Digitacho » Ein Fahrer vor Gericht » Impressionen vom Daimler-Hilfskonvoi in die Osttürkei » neue Lkw-Modelle » Rückblick auf Geiselwind

SPEDITION

Alternative gegen Dumpingfrachten: Das familiär geführte Transportunternehmen Hür aus Münster hat sich auf nationale Transporte mit vielen Entladestellen spezialisiert.



Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

ANZEIGE

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

33. Jahrgang
REDAKTIONSANSCHRIFT:
 Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
 Telefon 07 11/7 84 98-67
 Fax 07 11/7 84 98-26
 E-Mail: info@fernfahrer.de

CHEFREDAKTEUR:
 Thomas Rosenberger

RESSORTLEITER TEST & TECHNIK:
 Markus Braun

REDAKTION:
 Alev Atas (Assistenz), Markus Bauer, Markus Braun, Nicole Holzer, Clemens Hirschfeld (Volontär), Ilona Jüngst, Carsten Nallingner, Christoph Ostheimer (Volontär), Johannes Roller, Martin Schou, Claudia Wild, Andreas Wolf, Knut Zimmer

ONLINE-PRODUKTMANAGEMENT:
 Thorsten Gutmann (Ltg.)

ONLINE-REDAKTION:
 Markus Bauer, Jan Grobosch (Grafik/Produktion), Susanne Spitz

REDAKTIONELLE MITARBEIT:
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Felix Jacoby, Michael Kern, Otto Miedl, Peter Möller, Achim Purwin

GRAFIK/PRODUKTION:
 Katja Reibold (Ltg.), Hilde Bender, Florence Frieser, Frank Haug, Monika Haug, Götz Mannchen, Simone Strobel, Oswin Zebrowski

TEXT: Birte Labs, Isabel Link, Monika Roller

FOTOGRAFIE:
 Karl-Heinz Augustin, Thomas Küppers, Jacek Bilski

VERLAG:
 EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
 Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost

HERAUSGEBER/REDAKTIONELLER GESAMTLEITER:
 Werner Bicker

ANZEIGENLEITUNG:
 Werner Faas, Telefon 07 11/7 84 98-96
 werner.faas@etm-verlag.de

ANZEIGENVERWALTUNG: Iris Eifrig

ANZEIGEN:

Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 17 vom 1.1.2016

VERTRIEB:
 Bernd Steinfeldt (Ltg.), Tel.: 07 11/7 84 98-17
 Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18
 Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-14
 E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de

HERSTELLUNG: Thomas Eisele

DRUCK: Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, 34121 Kassel

VERTRIEB EINZELVERKAUF:
 DPV – Deutscher Pressevertrieb GmbH, 20355 Hamburg

VERTRIEB ABONNEMENT:
 FERNFAHRER, Aboservice, 70138 Stuttgart
 Jährlich 12 Ausgaben und ein Sonderheft im Abonnement inkl. Versandkosten: DE: € 45,30, AT: € 51,80, CH: sfr. 78,50, übriges Ausland auf Anfrage. Jahresabonnement PLUS inkl. E-Paper, 1 Sonderheft und einer Content-Lizenz: DE: € 54,90, AT: € 62,80, CH: sfr. 91,75. Mitglieder des DEKRA e. V. erhalten im Rahmen ihrer Mitgliedschaft 25 % Rabatt auf den Abopreis. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN 0257-3180



ABONNENTEN-SERVICE/ EINZELHEFT-BESTELLUNG

FERNFAHRER Service
 Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart
 Telefon: +49(0)7 11/7 84 98-14/-18
 Fax: +49(0)7 11/7 84 98-46
 E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de
www.fernfahrer.de/shop
www.eurotransport.de

FERNFAHRER Jetzt kostenlos testen!



**2
Hefte
GRATIS**

JA, ich möchte FERNFAHRER testen

und erhalte die nächsten zwei Ausgaben GRATIS. Nur wenn ich überzeugt bin und zwei Wochen nach Erhalt des zweiten Heftes nicht absage, erhalte ich FERNFAHRER weiterhin frei Haus, mit einem Preisvorteil von über 10 Prozent und dem Recht zum jederzeitigen Rücktritt vom Bezug. Jahrespreis für 12 Ausgaben + 1 Sonderheft nur € 45,30 im Inland (A: € 51,80, CH: sfr. 78,50). Verlagsgarantie: Meine Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: FERNFAHRER, Aboservice, 70138 Stuttgart, oder fernfahrer@dpv.de. Kosten entstehen mir im Fall des Widerrufs nicht.

Name _____
 Vorname _____
 Straße, Nr. _____
 PLZ, Wohnort _____
 E-Mail _____
 Datum, Unterschrift _____

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich EuroTransport Media Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Stuttgart mit seinen Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über interessante Medienangebote informiert. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

1268625

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

Bestellung unter: FERNFAHRER Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart
 Telefon +49 (0) 7 11/32 06 99 44, Fax +49 (0) 7 11/1 82 25 50, E-Mail fernfahrer@dpv.de

31. Internationaler ADAC TRUCK-GRAND-PRIX NÜRBURGRING 01. - 03. Juli 2016



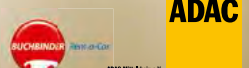
FIA Truck Racing Championship

BLANCPAIN Sprint Series

ADAC Mittelrhein Cup



**Großes
Open-Air-Festival**



WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE



**Was haben UTA und Jochen Hahn gemeinsam? Absolute Leistungsbe-
reitschaft. Profitieren auch Sie davon.**



Wettbewerb
TOP SERVICE
DEUTSCHLAND
2016

Jochen Hahn, dreimaliger Truck Racing Europameister, gibt alles für den Erfolg. So wie UTA: mit über 52.000 Akzeptanzstellen in Europa sorgen wir dafür, dass Sie erfolgreich sind und Ihr Fahrzeug in Bewegung bleibt. Mit dem UTA Diesel-, Maut- und Plus-Service bieten wir auch unterwegs Top-Unterstützung. Und das nicht nur beim Boxenstopp. **Mehr dazu unter unserer Servicenummer +49 6027 509-131 oder www.uta.com**

UTA. Non Stop.



TRUCKSPORT Magazin

Race | Trial | Off Road | Fun

EXTRA 2016
2,50 €



**TRUCK RACE
AM NÜRBURGRING:**

FAHRER UND TEAMS IM ÜBERBLICK



PURE LEIDENSCHAFT

Modern Earl, Boppin´B, Tom Astor,
Ann Doka und viele mehr

SEITE 8



AUSSTELLERÜBERSICHT

Damit haben Sie im
Fahrerlager alles im Blick

SEITE 10



OFFROAD-TROSS

Die Europa Truck-Trial-Saison 2016
fordert Mensch und Maschine.

SEITE 28



» in 3 km
DKV Servicestation

Sicher fährt am längsten.

Die DKV CARD – europaweit bestens versorgt.

Wohin Sie auch immer müssen: Wir helfen Ihnen weiter! Mit nur einer Tank- und Servicekarte für mehr als 60.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa. Nutzen Sie dieses größte Versorgungsnetz der Branche!

dkv-euroservice.com



You drive, we care.





**PAUL GÖTTL,
CHEFREDAKTEUR
TRUCKSPORT
MAGAZIN**



INHALT

RAHMENPROGRAMM

Eine runde Sache

MUSIKPROGRAMM

Pure Leidenschaft

AUSSTELLERÜBERSICHT

Die Aussteller 2016

INDUSTRIEPARTNER

Messe mit Festivalflair

FAHRER . TEAMS

Wenn der Ring ruft

EUROPEAN TEAM CHAMPIONSHIP 2016

Team-Geist

ETRC

Neue Ära im European Truck Racing

REGLEMENT

Alles neu macht der Mai

SAISONAUFTAKT

Red Bull eisgekühlt

BTRA

Immer in Action

EUROPA TRUCK TRIAL

Der Offroad-Tross rollt an

LKW-TAGE AM RING

- L**IEBE LESERIN, LIEBER LESER, spannend und vielfältig wie eh und je präsentiert sich der Truck Grand Prix auch im 31sten Jahr seines Bestehens auf dem Nürburgring. Das Highlight jeder Truck Race Saison in der Eifel bietet neben spektakulären Rennen mit den donnernden Boliden viele weitere Zutaten, die den Besuch in der „Grünen Hölle“ lohnenswert machen: Das großartige Countryfestival am Freitag und Samstag in der Müllenbachschleife mit seinen Top Acts, die große Industrieausstellung mit allen wesentlichen Unternehmen der Lkw-Branche, die Tuchfühlung mit den Rennteams im Fahrerlager und die einmalige Atmosphäre mit 130.000 gleichgesinnten Fans. Das Rennwochenende vom 1. bis 3. Juli ist ein Muss für jeden Renn- und Lkw-Begeisterten. Wer es lieber gemächlicher, aber nicht weniger spektakulär mag, sollte sich einmal einen Lauf zum Europa Truck Trial ansehen: Die präzise Arbeit der Piloten mit ihren Off-Road-Lkw in schwerem Gelände hat einen hohen Faszinationsgrad und ist ebenfalls geeignet, mit den Wettbewerbern mitzufiebern (mehr dazu in dieser Sonderausgabe ab Seite 28).
- ALLE WICHTIGEN INFORMATIONEN** rund um den Ring und das Rennen in der Eifel finden sich in dieser Sonderausgabe des **TRUCKSPORT MAGAZINS**: das Programm, Fahrerportraits, Events, Rennen und Rahmenprogramm. Zudem bieten wir die Truck-Sport-App an, die sämtliche relevanten Informationen enthält. Einfach im jeweiligen Store runterladen oder QR-Code auf Seite 13 abschnappen, dann erfahren Sie schon jetzt, was bis zum Truck-Grand-Prix bei den Rennen passiert.
- LIEBE LESERIN, LIEBER LESER**, ich wünsche Ihnen viel Spaß mit der Lektüre des **TRUCKSPORT MAGAZINS** und hoffentlich sehen wir uns am Ring wieder – zum Beispiel am FERNFAHRER-Stand.
- HERZLICHST IHR**

Paul Göttl

IMPRESSUM

CHEFREDAKTEUR: Paul Göttl

REDAKTION: Markus Bauer, Bettina Pfeffer, Jonathan Reeves, whitecrossmedia.ch, ETRA Promotion GmbH, Georg Weinand

FOTOS: ADAC Mittelrhein, Archiv, Stefan Baldauf, Markus Bauer, OVS, Bettina Pfeffer, Jonathan Reeves, Truck Race Teams, whitecrossmedia.ch

GRAFIK UND PRODUKTION: Stephanie Tarateta, Marcus Zimmer

DRUCK: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, 34121 Kassel

PROJEKTLÉITUNG: Bettina Pfeffer, Telefon (07 11) 7 84 98-63

VERLAG: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
www.eurotransport.de
Geschäftsbereich ETMServices
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost





EINE RUNDE SACHE



AM NÜRBURGRING STEHEN DIE RACE TRUCKS IM MITTELPUNKT. DOCH AUCH RUND UM DEN MOTORSPORT WIRD FÜR DIE BESUCHER VOM 1. BIS 3. JULI EINIGES GEBOTEN.

DER TRUCK-GRAND-PRIX auf dem Nürburgring bietet am ersten Juliwochenende zum 31. Mal Motorsport, Show und Musik zum Anfassen. Der Trucksport steht natürlich im Zentrum des Interesses: Wenn Fahrer wie Norbert Kiss oder Jochen Hahn um wichtige Punkte auf dem Weg zum Europameistertitel kämpfen blicken alle Rennsportfans gebannt auf den Circuit. Motorsporttechnisch gibt es aber vom 1. bis 3. Juli noch viel mehr zu sehen: Neben den Renntrucks und dem Rennen um den ADAC Mittelrhein Cup werden erstmalig die GT3-Fahrzeuge der Blancpain Sprint Series an den Start gehen. In dieser attraktiven Serie fahren unter anderem Audi, Mercedes, BMW, Porsche, Ferrari oder Lamborghini um den Sieg. Auch das Musikprogramm (mehr dazu auf Seite 8 und 9) sucht wiederum seinesgleichen. So wird in diesem Jahr in der Müllenbachschleife neben altbekannten Größen wie Tom Astor, Boppin' B, Meg Pfeiffer oder Ann Doka auch

erstmals die Southern Country Rock Band „Modern Earl“ aus den USA mit von der Partie sein. Die vier Südstaatenjungs bieten nicht nur eine gigantische Bühnenshow, sondern haben auch schon mit Stars wie LeAnn Rimes, Asia oder Zucchero gespielt.

JENSEITS VON RENNSTRECKE und Musikbühne wird den Zuschauern ebenfalls einiges geboten. Im Showprogramm mit dabei ist ein



PREMIERE: Erstmals ist die Blancpain Sprint Series Programmteil.

DONNERGROLLEN: Wenn die Race Trucks loslegen spielt selbst das beste Rahmenprogramm nur die zweite Geige.

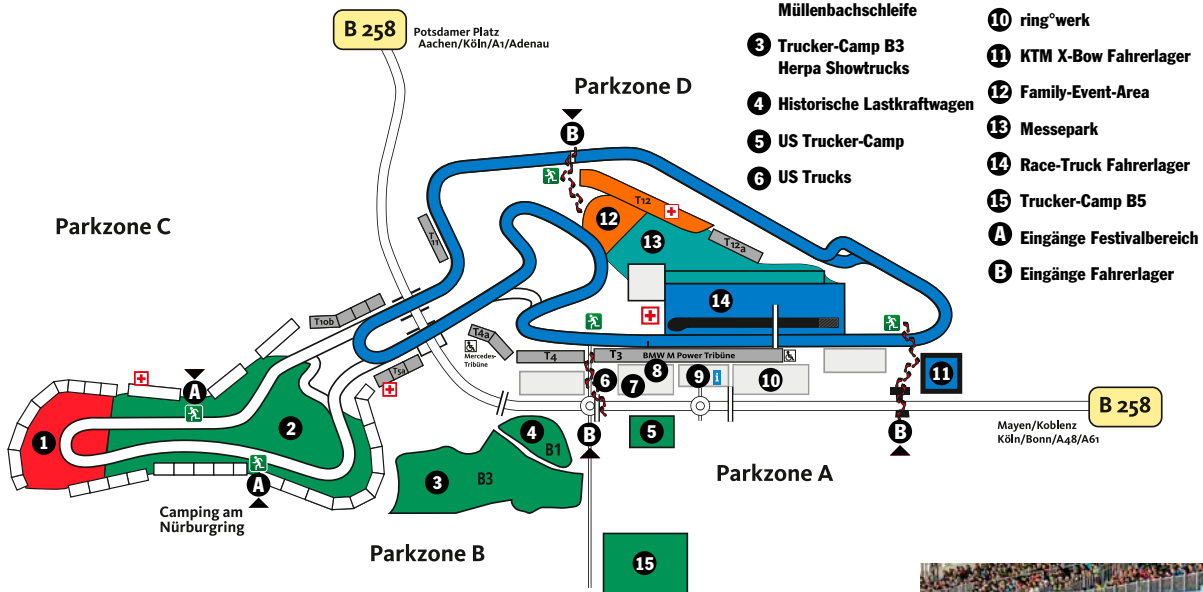
Team von spektakulären Motocross-Driftern. Auch der Jet Truck „Pete der Indianer“ aus den Niederlanden gibt sich wieder ein Stelldichein auf dem Ring. Außerdem wird einen Quad-Stuntfahrer, der über Autos springt, im Rahmen einer Verfolgungsjagd um die ganze Strecke von Polizisten verfolgt. Der Truck-Grand-Prix ist nicht zuletzt auch eine Familienveranstaltung. Die ganz Kleinen werden im Kinderland bestens umsorgt und können ungezwungen spielen, basteln und toben, während spannende Mitmach-Aktionen für jede Menge Spaß sorgen. Das Kinderland ist schon von weitem durch das bunte Zirkuszelt zu erkennen. Kostenlose Angebote wie Entenrodeo, Hüpfburg und Kinderschminken lassen Kinderherzen höher schlagen und schonen die Geldbeutel der lieben Eltern.



NACHWUCHS-STARS: Vollgas auch bei den kleinen Fans.



ÜBERSICHTSPLAN NÜRBURGRING ZUM TRUCK-GRAND-PRIX



DURCHBLICK: Im Racetruck auf Verfolgungsjagd.



FANTREUE: Bis zu 200.000 Begeisterte sind jedes Jahr dabei.



IMPOSANT: Wheelies der besonderen Art bieten die Jet Trucks.



CORSO AM RING: Die US-Trucks lassen Fernfahrerherzen höher schlagen.



PERFEKTION: Beim Knorr-Bremse Go & Stopp ist absolute Präzisionsarbeit gefragt.

APROPOS GELDBEUTEL: 2016 gibt es erstmals ein „Schnupperticket“ für den Truck-Grand-Prix. Es gilt am Freitag und ist für Kinder bis 12 Jahre kostenfrei. Jugendliche im Alter zwischen 13 und 17 Jahren zahlen

im Vorverkauf lediglich 7,50 Euro, Erwachsene 15 Euro. Das Ticket ist ideal für alle, die günstig in das Erlebnis Truck-Grand-Prix einsteigen wollen. Normale Tagestickets sind bereits ab 31 Euro verfügbar,

das Wochenendticket gibt es ab 42,50 Euro. Weitere Infos gibt es auf der Internetseite WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE oder telefonisch unter 0261/1303-300 (Mo-Fr 8-18 Uhr/samstags 9-13 Uhr). **GEORG WEINAND**

ZEITPLÄNE DES TRUCK-GRAND-PRIX 2016 IM ÜBERBLICK

FREITAG, DEN 1. JULI

9.00–9.20 UHR

1. Freies Training: FIA Race Trucks

9.40–11.00 UHR

Freies Training:
Blancpain GT Series Sprint Cup

11.20–11.40 UHR

Freies Training: Trucks Mittelrhein Cup

11.55–12.15 UHR

2. Freies Training: FIA Race Trucks

12.30–13.00 UHR

Showprogramm

13.15–13.35 UHR

Qualifying: Trucks Mittelrhein Cup

13.50–15.10 UHR

2. Freies Training:
Blancpain GT Series Sprint Cup

15.25–15.45 UHR

Qualifying 1: FIA Race Trucks

15.50–16.00 UHR

Qualifying 2 „Super Pole“: FIA Race Trucks

16.30–19.00 UHR

Go & Stopp

SAMSTAG, DEN 2. JULI

8.30–8.45 UHR

Warm-up: FIA Race Trucks

9.00–9.55 UHR

Qualifying:
Blancpain GT Series Sprint Cup

10.10–10.30 UHR

Grid Walk, Showprogramm

10.35–11.05 UHR

CHAMPIONSHIP RACE 1: FIA RACE TRUCKS

11.20–12.25 UHR

Corso + Bus Journey: US Trucks,
Historische Trucks, Road Trucks

13.00–13.30 UHR

RACE 1: TRUCKS MITTELRHEIN CUP

13.45–14.15 UHR

VIP Grid Walk: Blancpain GT Series Sprint Cup

14.30–15.30 UHR

Qualifying: Blancpain Series Sprint Cup

15.55–16.20 UHR

Grid Walk: FIA Race Trucks

16.35–17.05 UHR

CHAMPIONSHIP RACE 2: FIA RACE TRUCKS

17.30–19.00 UHR

Go & Stopp

SONNTAG, DEN 3. JULI

8.00–8.15 UHR

Warm-up: FIA Race Trucks

8.30–8.50 UHR

Warm up: Blancpain GT Series Sprint Cup

9.00–9.20 UHR

Qualifying 1: FIA Race Trucks

9.25–9.35 UHR

Qualifying 2 „Super Pole“: FIA Race Trucks

10.15–10.45 UHR

RACE 2: TRUCKS MITTELRHEIN CUP

11.00–12.00 UHR

Corso + Bus Journey: Road Trucks

12.30–12.55 UHR

Grid Walk & Drivers Presentation:
FIA Race Trucks

13.10–13.40 UHR

CHAMPIONSHIP RACE 3: FIA RACE TRUCKS

14.00–14.30 UHR

VIP Grid Walk: Blancpain GT Series Sprint Cup

14.45–15.45 UHR

Main Race: Blancpain GT Series Sprint Cup

16.25–16.55 UHR

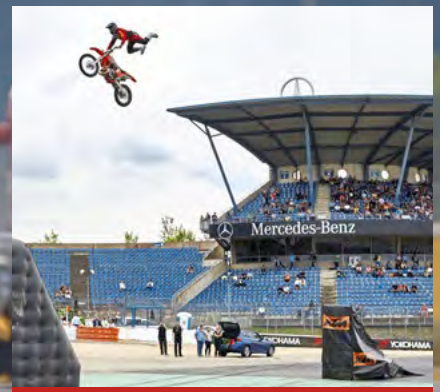
CHAMPIONSHIP RACE 4: FIA RACE TRUCKS



VERY BRITISH: Die Truck Race Serie der BTRA ist dieses Jahr in der Eifel zu Gast.



TOLERANT: Auch Trikes dürfen beim Truck-Grand-Prix auf den Asphalt.



ABGEHOBEN: Motocross-Drifter lassen das Publikum staunen.

www.europart.net



Alles für Ihr Bremssystem – EUROPART Premium Parts

- Produktion nach höchstem Automotive Standard, QM-System TS16949 durch TÜV zertifiziert und kontinuierlich überwacht
- Unser Qualitätsmanagement und externe Prüfinstitutionen prüfen konstant auf Einhaltung von hohen Qualitätsstandards
- Erfolgreicher Einsatz unter den extremen Bedingungen des European Truck Race Championships: **Truck Race Approved!**




EUROPART BESTZEIT Hausmesse 02.07.2016 Nürburgring

Besuchen Sie uns!



GEFÜHLVOLL: NewCountry ist für Ann Doka mehr als nur ein Trend.

WENN AM FREITAG der letzte Race Truck die Ziellinie überquert hat, geht es beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring mit dem traditionellen Open-Air-Festival in der Mühlenbachschleife weiter. Die erste Nacht lockt tausende Fans mit einer Mischung aus Country, Rock'n'Roll und Südstaaten-Rock.

MEG PFEIFFER MACHT den Anfang. Nach zwei Jahren Nürburgring-Pause wird die Frau mit dem Engelshaar ihre Fans wieder mit gecoverten Popsongs im Countrysound und neuen eigenen Liedern begeistern. Danach treten die Jungs von „Boppin'B“ an die Mikros. Die Bühnen-Profis, die seit 1985 mehr als 5.500 Auftritte absolviert haben, faszinieren das Publikum mit ihrer Mischung aus Rock'n'Roll, Ska, Swing, Rockabilly, Punk und Pop. Höhepunkt des Freitags sind „Modern Earl“ aus der



PURE LEIDENSCHAFT

BEEINDRUCKEND: Die Bühnenshow von Modern Earl hinterlässt Gänsehaut.

MIT ERSTKLASSIGEN LIVE-ACTS LOCKT DER TRUCK-GRAND-PRIX AUCH 2016 VIELE TAUSENDE MUSIKFANS AN DEN RING.

Country-Hochburg Nashville. Die Band von Frontmann Christopher „Earl“ Hudson spielt seit sieben Jahren zusammen und ist seitdem non-stop auf Europa-Tour. Ihr Southern Roots/Rock Sound und die dreistimmigen Harmonien lassen die Zuschauer jedes Mal mit Gänsehaut zurück.

DER FESTIVAL-SAMSTAG steht traditionell im Zeichen der Countrymusik. Den Anfang macht Ann Doka mit ihrem stimmungs-

vollen NewCountry-Sound. Danach wird es auf der Bühne etwas maskuliner. Dafür sorgen die Jungs von „The Rob Ryan Roadshow“. Gründer Rob Ryan stammt eigentlich aus Nashville, kam aber vor einigen Jahren der Liebe wegen nach Berlin. Seitdem beweisen Ryan und seine Band das Country und Ku'damm exzellent zusammenpassen.



URGESTEIN: Tom Astor singt seit 1986 beim Truck-Grand-Prix.

KU'DAMM-COUNTRY: Rob Ryan fand Band und privates Glück in Berlin.



AUSDRUCKSSTARK: Meg Pfeiffer schüttelt wieder ihr Engelshaar.

WAS WÄRE DER Truck-Grand-Prix ohne Tom Astor? Genau: Unvorstellbar. Seit 1986 ist der Country-Barde ununterbrochen am Nürburgring mit dabei. Auch in diesem Jahr wird er die Fans in der Eifel mit seinen Songs und so manch süffiger Anekdote in seinen Bann ziehen. Und wenn nicht alles täuscht, wird Deutschlands berühmtester Country-Haudegen auch 2017 wieder in der Müllenschleife mit dabei sein. **GEORG WEINAND**



VOLLPROFIS: Nach 5.500 Auftritten sitzt bei Boppin'B jeder Handgriff.

WWW.TRUCKSPORTMAGAZIN.DE

AMERICAN TRUCK PROMOTION



IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

Vermietung von Showtrucks für Messen & Events weltweit

Import & Verkauf von US-Trucks, Trailern und Zubehör

Ersatzteilservice (24h - Service möglich)

Spezialfahrzeug- und Trailerbau

Chrome-Shop & Truck-Tuning

Sonderlackierung & Airbrush

We speak english!



WWW.US-TRUCK.COM

Gewerbering 28 03099 Krieschow/Cottbus

Tel.: +49 35604 649964 Fax.: +49 35604 649965

KALENDER 2017

JETZT GLEICH BESTELLEN!

im Format DIN A2



Truck Race Kalender 2017

Bestellnummer: #1491828



American Trucks Kalender 2017

Bestellnummer: #1491786



Supertrucks Kalender 2017

Bestellnummer: #1491806



Schwertransport Kalender 2017

Bestellnummer: #1491746

je nur 17,90 €

inkl. MwSt.,
zzgl. Verpackung und Versand

**Bestellen Sie
noch heute Ihren Kalender 2017!**

Telefon: 0711 / 320 699 44 oder E-Mail an: bestellservice@dpv.de.

Shop: www.eurotransport.de/shop.

Lieferung solange Vorrat reicht, Auslieferung ab Nov. 2016.

Alle Bilder und Bestellung unter
www.eurotransport.de/kalender

Herstellung: Geschäftsbereich ETMservices, www.etmservices.de

EuroTransportMedia, Verlags- und Veranstaltungs- GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost

Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz),

Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752

AUSSTELLERÜBERSICHT



FANKONTAKT: Die Racing-Teams
gewähren direkten Einblick und verteilen
ihren Merchandise.

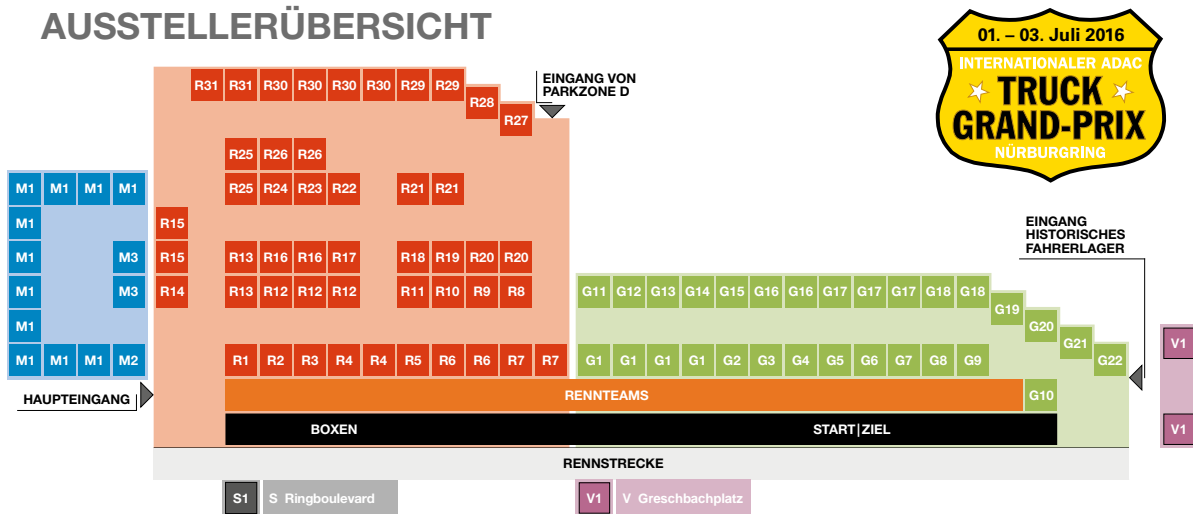


FULL HOUSE: Der Industriepark kommt bei den
vielen interessierten Besuchern sehr gut an.



MITTENDRIN STATT NUR DABEI: Die vielen Besucher lieben die Vielfalt beim Truck-Grand-Prix.

AUSSTELLERÜBERSICHT



Schematische Darstellung ohne Maßstab!

Stand 04.05.2016 Änderungen vorbehalten!

AUSSTELLER ALPHABETISCH

A	D	Fortsetzung	H	Fortsetzung	M	Fortsetzung	S	Fortsetzung	
ADAC Family Event Area	S1	DEKRA Akademie GmbH	R28	HS-Schoch GmbH	R6 R10	Mercedes-Benz Special Trucks	M1	SONAX GmbH	G8
Aeolus Tyres	G19	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.	R20	Imbiss Getränkestände	R14 G13	Mercedes-Benz Trucks	M1	Toll Collect GmbH	R2
AIS Construct PGMbH	G4	DKV EURO SERVICE GmbH + Co. KG	G17 G21	Iveco Magirus AG	R4 R12	Mercedes-Benz Trucks Original-Tauschteile	M1	Tour der Hoffnung	R3
Alcoa Finance & Services Belgium bvba	R9	DocStop für Europäer e.V.	R18	KBP Karin Bruns Promotion GmbH	G1	Mercedes-Benz Trucks Service & Zubehör	M1	TRUCKER – Das Magazin für Fernfahrer	M3
Aral AG	R27	EUROPART Trading GmbH	R20 G22	Kögel Trailer GmbH & Co. KG	R25	Mercedes-Benz Vans	M1	Truck-Grand-Prix Fanshop	R1 G9
BECKER Navigationssysteme	R7	EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH	R21 R29	KRAVAG-Versicherungen	G16	MercedesService Card GmbH & Co. KG	R22	TruckWorks – Van, Truck & Trailer Service by MB	M1
BFS Business Fleet Services	G14	Fernfahrer	R21 R29	Krone – Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH	R11	Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA	M1	UTA – UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG	R26
BPW Bergische Achsen KG	R31	Filegl Fahrzeugbau GmbH	R13	L.T.G. Langenlohnseimer Transport GmbH	G13	Palfinger GmbH	R17 R23	Verkehrsrundschau	M3
Branchen-Informations-Center (BIC) Werk Würth	M1	Grammer AG	R24	MAN Truck & Bus AG	G2 G15	RECARO Automotive Seating	R16	Voith Turbo GmbH & Co. KG	M1
Buchbinder – Carpartner Nord GmbH	R15	Hankook Reifen Deutschland GmbH	G10 G18	Meller – F. X. Meller F. u. M. GmbH & Co KG	M1	Scania Deutschland GmbH	R30	Windpower	R19
CARAT System- und Marketing GmbH & Co. KG	V1	Hella KGaA Hueck & Co.	R8	Mercedes-Benz Cars	M1	Schmitz Cargobull AG	M2	ZF-Speditionsounge	R29
ClimAir PLAVA Kunststoffe GmbH	G5	HERPPA Miniaturmodelle GmbH	G6	Mercedes-Benz CharterWay	M1	SIGMA (Deutschland) GmbH	G7		
Continental Reifen Deutschland GmbH	R5			Mercedes-Benz ProffTraining	M1	Siku – Sieper GmbH	G3		
Daimler FleetBoard GmbH	M1								

STAND: MAI 2016. ÄNDERUNGEN ERHALTEN SIE MIT DER TRUCK-GRAND-PRIX-APP

KALENDER 2017

JETZT GLEICH BESTELLEN!

im Format DIN A2



Oldtimer Kalender 2017

Bestellnummer: #1491767



Truck-Grand-Prix Kalender 2017

Bestellnummer: #1491826

je nur 17,90 €

inkl. MwSt.,
zzgl. Verpackung und Versand

**Bestellen Sie noch heute
Ihren Kalender 2017!**

Telefon: 0711 / 320 699 44 oder
E-Mail an: bestellservice@dpv.de
Shop: www.eurotransport.de/shop

Lieferung solange Vorrat reicht,
Auslieferung ab Nov. 2016.

Alle Bilder und Bestellung unter
www.eurotransport.de/kalender

Herstellung: Geschäftsbereich ETMServices, www.etmservices.de
EuroTransportMedia, Verlags- und Veranstaltungs-GmbH,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, HRB 15308,
Geschäftsführer: Oliver Trost
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV
Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz),
Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355
Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752

INDUSTRIEPARTNER

MESSE MIT FESTIVALFLAIR



**RUND 60 AUSSTELLER AUS DER NUTZFAHRZEUGBRANCHE
NUTZEN BEIM TRUCK-GRAND-PRIX 2016 AM NÜRBURGRING
DIE MÖGLICHKEIT, SICH KUNDEN UND PUBLIKUM GANZ
ENTSPANNT ZU PRÄSENTIEREN.**

KUNDEN UND GESCHÄFTSPARTNERN die eigenen Produkte näher bringen – und das in der lockeren und unverkrampften Atmosphäre eines Mega-Festivals. Das gibt es so nur beim Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Auch 2016 gibt sich die Branche wieder ein Stelldichein und Hersteller, Zulieferer, Dienstleister und Spediteure strömen in die Eifel. Rund 60 Aussteller präsentieren sowohl dem Fachpublikum, als auch der breiten Masse ihre Produktpalette und Neuheiten.

ZUGPFERDE DER MESSE am Nürburgring sind im wahren Sinne des Wortes die Fernverkehrsbohlen von Herstellern wie Mercedes, MAN, Scania oder Iveco. Hier wird so mancher Berufskraftfahrer und Brummifan die Gelegenheit nutzen und sich einmal hinter das Steuer seines Traum-Lkw

setzen. Spediteure und Fuhrparkleiter werden sicher auch auf das Angebot an ausgestellten Curtainsidern, Kippern und Kofferaufliegern der großen Trailerhersteller wie Schmitz Cargobull, Krone, Fliegl, Meiller oder Kögel ansprechen.



TREFFPUNKT:
Der Truck-Grand-Prix bietet jede Menge Spaß.



TRADITION: Die Messe am Ring zieht jedes Jahr viele Neugierige an.

WER SICH FÜR die Themen Sicherheit und Treibstoffeffizienz bei Reifen interessiert, findet bei Hankook, Michelin oder Windpower kompetente Ansprechpartner. Individuellen und kosteneffiziente Flottenlösungen für Treibstoff, Mautabrechnung oder Pannenhilfe bieten derweil Tankkartenanbietern wie Aral Card Truck, DKV Euro Service, Mercedes Service Card und UTA in unterschiedlichen Varianten an. Eine detaillierte Übersicht der über 60 Aussteller finden Sie auf Seite 10.

FESTE GRÖSSE BEIM Truck-Grand-Prix ist mittlerweile auch das vom ADAC Mittelrhein veranstaltete Trucksymposium. Es trägt dieses Jahr den Titel „Digitalisierung in der Transportbranche – Nutzen, Chancen, Potenziale“ und findet am Freitag, 1. Juli, von 10 bis 16 Uhr statt.

DIE EBENFALLS ZUR MESSE gehörende XXL-VIP-Lounge bietet Spediteuren die Möglichkeit, ihre Spedition kostengünstig und gleichzeitig ansprechend zu präsentieren. Im Komplettpaket enthalten sind Catering, ein umfassendes Werbepaket und genügend Platz für Gäste. Dazu noch die einmalige

Streckensicht auf eigens reservierten und überdachten Sitzplätzen auf der Haupttribüne. So wird aus dem Truck-Grand-Prix für Kunden und Mitarbeiter ein einmaliges Erlebnis.

DIE SPEDITIONEN SIND aber mit der XXL-VIP-Lounge nicht nur auf der Haupttribüne vertreten. Im Trucker-Camp präsentieren die Firmen ihre Trucks und sind beim Samstags-Korso auf der Rennstrecke mit dabei.

GEORG WEINAND



Für iOS



Für Android

AKTUELLE NEWS ZUM TRUCK-GRAND-PRIX UND ZU AKTIONEN AN DEN MESSESTÄNDEN GIBT ES IN DER TRUCK SPORT APP.

STARKE SITZE FÜR HARTE STRECKEN.



KINGMAN® Der Fahrersitz für Gewinner.

Überzeugend durch ein Höchstmaß an Bedienkomfort und Sicherheit. Das „Design for Use“-Konzept ermöglicht die intuitive Betätigung aller Sitzfunktionen. Die ergonomische Gestaltung fördert zudem die Gesundheit und Leistungsfähigkeit des Fahrers.

Besuchen Sie uns am Truck Grand-Prix



ON THE MOVE

GRAMMER AG Seating Systems
D-92204 Amberg
www.grammer.com

WENN DER RING RUFT

DAS NÜRBURGRINGSPEKTAKEL ist das Highlight der Saison. Der Asphalt vibriert drei Tage lang wenn die knapp fünf Tonnen schweren Boliden mit ihren rund 1.000 PS darüber donnern. Speziell an dieser Wochenende zeigen sich die Teams gemeinsam mit ihren Unterstützern auf dem Ring und zeigen auf der Rennstrecke sowie im Industriepark was sie am besten können. Das erste Mal seit gefühlten Jahrzehnten muss die

Truck Race Szene auf den beliebten Spanier Antonio Albacete verzichten, der leider seinen Hauptsponsor verloren hat. Was wiederum beweist, wie wichtig das Zusammenspiel zwischen Industrie und Sport ist. Einige Veränderungen gibt es 2016. Norbert Kiss wird in diesem Jahr einen Mercedes statt einen MAN pilotieren, Jiri Forman ersetzt den langjährigen Buggyra Piloten David Vrseký und Sascha Lenz bestreitet die komplette

BETTINA PFEFFER



»1 NORBERT KISS

TEAM:

Tankpool24 Racing

TEAMCHEF: Markus Bauer

RENNERFOLG 2015:

Europameister 2015

TRUCK: Mercedes-Benz

MOTOR: OM 460

LEISTUNG: ca. 1.000 PS

GETRIEBE: Mercedes-Benz



»3 JOCHEN HAHN

TEAM:

Team Hahn Racing

TEAMCHEF: Konrad Hahn

RENNERFOLG 2015:

3. Platz Truck Race EM

TRUCK: MAN TGS

MOTOR: D 2676 RT

LEISTUNG: 1.100 PS

GETRIEBE: ZF



»8 ANTHONY JANIEC

TEAM:

Lion Truck Racing

TEAMCHEF: Patrick Folleas

RENNERFOLG 2015:

8. Platz Truck Race EM

TRUCK: MAN TGS

MOTOR: D 2676 RT

LEISTUNG: 1.100 PS

GETRIEBE: ZF



»10 ELLEN LOHR

TEAM:

TSB Truck Sport Bernau

TEAMCHEF: Lutz Bernau

RENNERFOLG 2015:

10. Platz Truck Race EM

TRUCK: MAN TGS

MOTOR: D 2676 RT

LEISTUNG: 1.100 PS

GETRIEBE: ZF



»11 EDUARDO RODRIGUES

TEAM:

Reboconorte, LDA

TEAMCHEF: Eduardo Rodrigues

RENNERFOLG 2015:

18. Platz Truck Race EM

TRUCK: MAN TGS

MOTOR: D 2676 RT

LEISTUNG: 1.050 PS

GETRIEBE: ZF



»12 FRANKIE VOJTÍŠEK

TEAM:

Czech Truck Racing Team

TEAMCHEF: Jitka Vojtíšková

RENNERFOLG 2015:

12. Platz Truck Race EM

TRUCK: MAN TGS

MOTOR: D 2676 RT

LEISTUNG: ca. 1.000 PS

GETRIEBE: ZF



»15 E. KLEINNAGELVOORT

TEAM:

keine Angaben

TEAMCHEF: Erwin Kleinnagelvoort

RENNERFOLG 2015:

13. Platz Truck Race EM

TRUCK: Scania

MOTOR: Scania 6-Zylinder

LEISTUNG: ca. 950 PS

GETRIEBE: Scania





»24 ANDRÉ KURSIM

TEAM:
Tankpool24 Racing
TEAMCHEF: Markus Bauer
RENNERFOLG 2015:
23. Platz Truck Race EM
TRUCK: Mercedes-Benz
MOTOR: OM 460
LEISTUNG: ca. 1.000 PS
GETRIEBE: Mercedes-Benz



»27 GERD KÖRBER

TEAM:
Team Schwabentruck
TEAMCHEF: Georg Glöckler
RENNERFOLG 2015:
9. Platz Truck Race EM
TRUCK: Iveco Stralis
MOTOR: Cursor 13
LEISTUNG: 1.100 PS
GETRIEBE: ZF 16 S 221



»28 MARKUS ALTENSTRASSER

TEAM:
Team Schwabentruck
TEAMCHEF: Georg Glöckler
RENNERFOLG 2015:
19. Platz Truck Race EM
TRUCK: Iveco Stralis
MOTOR: Cursor 13
LEISTUNG: 1.100 PS
GETRIEBE: ZF 16 S 221



»30 SASCHA LENZ

TEAM:
SL Truck Racing Team
TEAMCHEF: Silvia Lenz
RENNERFOLG 2015:
11. Platz Truck Race EM
TRUCK: MAN TGS
MOTOR: D 2676 RT
LEISTUNG: ca. 1.000 PS
GETRIEBE: ZF



»44 STEPHANIE HALM

TEAM:
Reinert Racing
TEAMCHEF: René Reinert
RENNERFOLG 2015:
8. Platz Truck Race EM
TRUCK: MAN TGS
MOTOR: D 2676 RT
LEISTUNG: 1.100 PS
GETRIEBE: ZF



»55 ADAM LACKO

TEAM:
Buggyra Intern. Racing System
TEAMCHEF: Jan Kalivoda
RENNERFOLG 2015:
2. Platz Truck Race EM
TRUCK: Buggyra „Fat Fox“
MOTOR: Gyrtech MK14-3EC
LEISTUNG: ca. 1.100 PS
GETRIEBE: ZF



»77 RENÉ REINERT

TEAM:
Reinert Racing
TEAMCHEF: René Reinert
RENNERFOLG 2015:
6. Platz Truck Race EM
TRUCK: MAN TGS
MOTOR: D 2676 RT
LEISTUNG: 1.100 PS
GETRIEBE: ZF



»86 JIRI FORMAN

TEAM:
Buggyra Intern. Racing System
TEAMCHEF: Jan Kalivoda
RENNERFOLG 2015:
Newcomer Truck Race
TRUCK: Buggyra „Fat Fox“
MOTOR: Gyrtech MK14-3EC
LEISTUNG: ca. 1.100 PS
GETRIEBE: ZF



»88 RYAN SMITH

TEAM:
Truck Sport Racing
TEAMCHEF: Ákos Jobbágy
RENNERFOLG 2015:
16. Platz FIA-Truck-Race-EM
TRUCK: MAN
MOTOR: MAN D 2676 RT
LEISTUNG: ca. 1.000 PS
GETRIEBE: ZF





AUCH IN DIESEM JAHR HABEN SICH FÜNF TEAMS ZUSAMMENGESTELLT, DIE UM DEN TEAM-CHAMPIONTITEL KÄMPFEN.

WIRD AUCH IN DIESEM JAHR das Buggyra Racing 1969 Team mit seinem Neuen Fahrer Jiri Forman den Titel verteidigen? Sicherlich wird das Team Reinert Adventure mit René Reinert und Jochen Hahn mächtig dagegenhalten. Wir sind gespannt, wie sich das „Damen-Team“ WOW! Woman on Wheels mit Steffi Halm und Ellen Lohr gegen ihre männlichen Mitstreiter durchsetzt. Der amtierende Europameister Norbert Kiss wird versuchen zusammen mit André Kursim den Titel für das tankpool24 Racing Team zu holen. Neu in der Teamrunde ist Sascha Lenz, der sich mit dem Franzosen Anthony Janiec für das Team Lion Truck Racing – Lenz eingeschrieben hat. **BETTINA PFEFFER**



HAUBER-FRAKTION: Jiri und Adam mit „Fat Fox“ auf Verteidigungskurs.



STERNE-TEAM: „Dicke“ Silberfeile auf Punktejagd.

DIE TEAMS UND IHRE FAHRER

NR	TEAM	FAHRER	FAHRZEUG
1/24	Tankpool24 Racing	Norbert Kiss, André Kursim	Mercedes-Benz
3/77	Team Reinert Adventure	Jochen Hahn, René Reinert	MAN
8/30	Lion Truck Racing - Lenz	Anthony Janiec, Sascha Lenz	MAN
10/44	WOW! Woman on Wheels	Ellen Lohr, Stephanie Halm	MAN
55/86	Buggyra Racing 1969	Adam Lacko, Jiri Forman	Freightliner „Fat Fox“



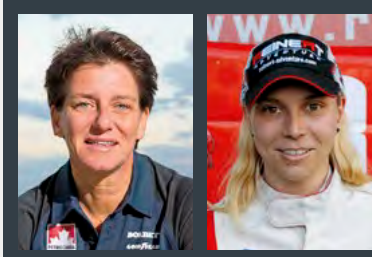
NEUES TEAM:
Sascha Lenz
zusammen
mit Anthony
Janiec.



„ALT“-BEWÄHRT: Jochen und René – ein starkes Team.

DIE TEAM-CHAMPIONS DER LETZTEN NEUN JAHRE

JAHR	TEAM	FAHRZEUG
2007	Buggyra Int. Racing System	Buggyra Freightliner
2008	Buggyra Int. Racing System	Buggyra Freightliner
2009	Buggyra Int. Racing System	Buggyra Freightliner
2010	MKR Technology s.r.o.	Renault
2011	Cepsa-Truck Sport Lutz Bernau	MAN
2012	MKR Technology s.r.o.	Renault
2013	Truck Sport Lutz Bernau	MAN
2014	Truck Sport Lutz Bernau	MAN
2015	Buggyra Racing 1969	Frightliner Big Boy



DAMEN-TEAM:
Ellen und Steffi sind
zusammen „WOW“
Woman on Wheels.

STRALIS E6



BESUCHEN SIE IVECO AUF
DEM TRUCK GRAND PRIX
AM NÜRBURGRING VOM
01. - 03. JULI. WWW.IVECO.DE

DA KOMMT WAS NEUES.
SOWOHL FÜR DIE STRASSE ALS AUCH FÜR DIE RENNSTRECKE.

IVECO

Ihr Partner für nachhaltigen Transport

FIA EUROPEAN TRUCK RACING CHAMPIONSHIP: DER BEGINN EINER NEUEN ÄRA IN EUROPEAN TRUCK RACING



ETRA-KERN-TEAM: v.l.n.r. stehend: Janine Meyer (Events), Michel Pathe (TV), Alexandra Birley (Media Delegate), Sam Smith (FIA Media Delegate), Jasmin Khalil (Marketing & Social Media).
Sitzend: Rolf Werner (GF), Georg Fuchs (GF), Christoph Gerlach (Dietor Events).



- Die Meisterschaft zu bewerben, um alte und neue Fans zu animieren, der ganzen Meisterschaft zu folgen.
- Neue Sponsoren zu gewinnen, die an dieser kühnen und starken Rennserie interessiert sind, die bei ihren Fans so beliebt ist.

DIE GROLLENDE FIA EUROPEAN TRUCK RACING CHAMPIONSHIP (FIA ETRC) zieht bereits jährlich mehr als 450 000 Zuschauer an. Aber mit der Ernennung der ETRA Promotion GmbH als neuem Serienpromotor durch das FIA World Motorsport Council für die nächsten fünf Jahre beginnt ein aufregendes neues Kapitel in der Geschichte dieser Meisterschaft. ETRA (European Truck Racing Association), von Georg Fuchs und

Rolf Werner geleitet, verantwortet Förderung und Management der Meisterschaft mit dem Ziel:

- Die Anzahl der Teilnehmer zu erhöhen.
- Der FIA proaktiv ein optimiertes Sportformat und technische Regeln zu liefern.
- Die Medienpräsenz in TV, sozialen und viralen sowie Druck-Medien zu erhöhen, um den Bekanntheitsgrad der FIA ETRC zu steigern.

IN EINER DISKUSSION über die Herausforderungen in der Zukunft hat Georg Fuchs gesagt: "Wir sind hochofret über die Ernennung als Promotor für diese fantastische Rennserie und freuen uns auf die Öffnung des unserer Meinung nach bestgehüteten Geheimnisses im Motorsport für ein viel breiteres Publikum von Zuschauern und potentiellen neuen Sponsoren. Wir haben ein großes Team zusammengestellt mit 30 Jahren Erfahrung in der Organisation von Lkw-Rennveranstaltungen aber auch mit Team-Mitgliedern, die Erfahrungen aus der ganzen Breite der Motorsport-Organisation, dem Marketing und der PR mitbringen."

ETRA GESCHÄFTSFÜHRER FÜR Sport- und Rechtsangelegenheiten, Rolf Werner, fügte hinzu: "Unsere Vision von ETRA ist es, die Meisterschaft zu verbessern und eine gute und progressive Strategie einzusetzen um sicherzustellen, dass es ein bei den Zuschauern meistbeliebter Motorsport bleibt. Wir werden die Meisterschaft sukzessive weiter entwickeln und ETRA hat nicht die Absicht, die wichtigsten strukturellen Aspekte der FIA ETRC in sportlicher oder technischer Weise zu ändern. Das ist auch nicht möglich, da lediglich die FIA dies erreichen kann." Der neue Promotor hat bereits Unterstützung bei FIA ETRC Fahrern gefunden. Norbert Kiss, derzeitiger FIA ETRC Champion sagt: "Es scheint eine sehr gute Zeit für den Lkw-Sport zu kommen und ich freue mich darauf, zu sehen, was die Zukunft bringt. ETRA plant viele



STARKES FAHRERFELD: Die bei der FIA eingetragenen Piloten beim Fotoshooting in Spielberg.

Verbesserungen, also wir werden sehen, wie sich die Dinge entwickeln. Ich glaube, es gibt viel worauf sich in Fans in 2016 und darüber hinaus freuen können.“ Die Vermarktung der Rennserie übernimmt die EuroTransport-Media Verlags- und Veranstaltungs GmbH.

ELLEN LOHR, EINE DER ERFOLGREICHSTEN und bekanntesten Motorsportlerinnen in der Geschichte des Motorsports und erfahrene Truck Racing Fahrerinnen fügt hinzu: “Die Zukunft mit unseren neuen Promotoren ist sehr vielversprechend und ich bin mir sicher, dass wir mit der Zeit einige große Schritte nach vorne machen werden“ Ein wichtiger Teil von ETRAs Strategie ist es, bei wichtigen Unternehmen Beachtung zu finden. Man ist bei ETRA deshalb hocherfreut, dass bereits jetzt einen Dreijahresvertrag mit dem Reifenhersteller Goodyear für die Lieferung von Rennreifen an die FIA European Truck Racing Championship unter Dach und Fach ist.

MIT DEM DAIMLER-KONZERN hat sich eine weitere weltberühmte Marke der FIA European Truck Racing Championship angeschlossen. Die Stuttgarter werden Lkw des Typs Mercedes Benz Actros als offiziellen Pace Truck für die 2016 FIA ETRC stellen. Weitere Partnerschaftsverträge wurden bereits unterzeichnet mit Meritor, einem in der Lkw-Industrie bekannten Achsen- und Bremsenhersteller, sowie mit UTA, einem in Europa führenden Tank- und Servicekartenanbieter im kommerziellen Transportmarkt. Die Saison 2016 wird sicher einen engen Titelkampf liefern. Norbert Kiss, der jetzige Champion, hat ein neues Team und die Verfolger vom letzten Jahr, Adam Lacko und Jochen Hahn, werden sich bemühen, ihm die Krone abzunehmen. Allerdings werden sie es nicht so leicht haben bei dieser dichtgepackten Teilnehmerliste mit vielen erfolgshungrigen Fahrern.

CHRISTOPH GERLACH, der ETRA Events und Team Relations Direktor hat, mit der Unterstützung der ETRA-Teams, bei der Zusammenstellung einer Teilnehmerliste für die ganze Saison eine wichtige Rolle gespielt. Für die Fans, die keine Rennen besuchen können, hat ETRA mit der Ausstrahlung von 26 Minuten Highlights über sechs Kontinente und in über 70 Ländern sowie Live-Übertragungen von den Rennen auf dem Nürburgring und dem Hungaroring eine weltweite Medienberichterstattung für die Saison 2016 gesichert. Zusätzlich zu der Vielzahl von Fernsehkanälen wie Fox Sports, Motors TV, Sky TV, beIN Sports, Sport 5, Ali Baba Sports Channel und SBS Channel, wird die FIA ETRC auch Online mit einer nagelneuen Website präsent sein – www.fiaetrc.com – und einer neuen und dynamischen Identität auf Facebook www.facebook.com/fiaetrc/

ETRA MEDIENTEAM



Besuchen Sie uns
im Fahrerlager.



Cleverer und schneller unterwegs.

Mit der kostenlosen MercedesServiceCard.

- Attraktive Konditionen beim Tanken
- Mautabwicklung europaweit
- Service24h ohne Gebühren
- Schneller zurück auf die Straße
- Fachkundige Beratung zur Kostenoptimierung



Jetzt mehr erfahren und Karte bestellen:
www.MercedesServiceCard.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





HANDELSÜBLICH: Die Bremsen müssen dem Serienprodukt entstammen.

NEUE REGELN FÜR RACE-TRUCKS – DIE FIA ÜBERARBEITET DIE VORGABEN ZU ANTRIEB UND GEWICHT.

AGGREGAT: Die Motoren sind auf 13.000 Kubikzentimeter begrenzt.



ALLES NEU MACHT DER MAI

RENN-BÜROKRATIE – technische Bestimmungen für Race-Trucks regelt die FIA (Fédération International de l'Automobile) im Anhang J Artikel 290 des Regelbuchs. Das 25-seitige Werk schreibt vor, dass Renn-Lkws in ihrem Aussehen zweiachsigen, straßenzugelassenen 18-Tonnern mit einer Produktion von mindestens 50 Einheiten pro Jahr entsprechen müssen. Ebenfalls aus der Serie stammen Fahrgestell, Getriebe, Vorder- und Hinterachse sowie die Komponenten des Bremssystems. Die manuellen Getriebe stammen aus der Serienproduktion und müssen, anders als in anderen Rennserien, über einen funktionierenden Rückwärtsgang verfügen. Die mechanische Kupplung darf sich nur mittels Betätigen des Kupplungspedals öffnen oder schließen. Automatisierte Systeme für Getriebe und Kupplung sind nicht erlaubt. Auch das Bremssystem muss dem Serienprodukt entstammen. Assistenzsysteme wie ABS oder ESP sind verboten. Einzige Abweichung: Konventionelle Bremscheiben/-belege aus der Serie würden bei der entstehenden Hitze während des Bremsvorgangs verglühen. Die Bremskühlung

erfolgt deshalb mittels Wasserkühlung. Bei jedem Verzögern sprühen Düsen einen feinen Wassernebel auf Scheiben und Belege. Zusätzlich darf der Fahrtwind zu den Bremscheiben hingeleitet werden. Bei den Außenmaßen weichen die Race-Trucks nur mit ihrer Höhe von maximal 2.500 Millimeter von den Straßen-Zugmaschinen ab, Länge und Breite sind nahezu unverändert.

VOM BISHERIGEN STANDARD für Fahrzeuge der Gruppe F, also Race-Trucks, weicht die FIA hinsichtlich des zulässigen Minimalgewichts ab. Die Rennwagen dürfen um 100 Kilogramm im Vergleich zum Vorjahr abspecken, auf 5.300 Kilo. In diesem Zusammenhang verringert sich auch das erforderliche Mindestgewicht auf der Vorderachse um 50 Kilogramm auf 3.150 Kilogramm. Die Sattelplatte, mit ihren Abmessungen 800 x 940 x 30 Millimeter, muss mittig auf der Mittelachse der antriebenen Achse sitzen. Um die Mitte der Sattelplatte darf im Umkreis von 2,40 Meter kein anderes Bauteil höher liegen.

DIE MOTOREN SIND per Reglement auf 13.000 Kubikzentimeter begrenzt und müssen aus

dem Lkw-Bereich – nicht aus dem gefährlichen Modell – stammen. Die Anzahl und Anordnung der Zylinder ist freigestellt. Vom Motor müssen allerdings mindestens hundert Einheiten vom Band gelaufen sein. Dabei müssen die verwendeten Aggregate nicht vom selben Hersteller stammen, wie die Kabine. Es ist zum Beispiel erlaubt einen MAN mit Iveco-Motor auszurüsten und umgekehrt. Die Anzahl an Turboladern ist durch die Bauweise des Motors begrenzt. Reihenmotoren dürfen nur einen Turbo verwenden, während bei V-Motoren ein Turbo pro Zylinderbank erlaubt ist. Den Serien-Turbo dürfen die Teams gegen eine verbesserte Version austauschen, vorausgesetzt das neue Modell ist einstufig und ohne variable Schaufelgeometrie. Mit Beginn der neuen Saison schrumpft der Durchmesser des Luftmengenbegrenzers, im Fachjargon auch Air Restrictor genannt, von 65 auf 63 Millimeter bei einem Turbolader und von 46 auf 44,5 Millimeter pro Turbo bei zwei Turboladern. Diese Renn-Bürokratie dürfte die Freude am Sport aber nicht schmälern.

CHRISTOPH OSTHEIMER

PUNKTVERGABE NEU GEREGLT

IN DER SAISON 2016 fahren die Race Trucks an neun Rennwochenenden jeweils vier komplette Rennen. Jeder Fahrer sammelt für sich Punkte. In der Teamwertung kämpfen pro Team zwei Trucks um die Meisterschaft. Teams mit nur einem Fahrer können Partnerschaften bilden. Auf die technische Prüfung folgt das Zeittraining. Nach zwanzig Minuten fischt die Rennleitung die zehn besten heraus, die noch einmal separat um die Super Pole fahren. Mit fliegendem Start geht es ins erste Championship-Rennen. Sobald der führende Truck über die Ziellinie ist, enden die Rennen sofort. Besonderer Anreiz in dieser Saison: Für das erste Rennen eines Renntages erhalten die Fahrer mehr Punkte als für das zweite. Der Sieger bekommt 20, die Nachfolgenden 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 Punkte. Der Zehntplatzierte bekommt einen Punkt. Die ersten acht des ersten Rennens gehen in umgekehrter Reihenfolge ins zweite Rennen. Packende Überholmanöver sind so garantiert. Im zweiten Rennen lautet die Punktvergabe von Platz 1 bis 10: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

AUF DER STRECKE GILT eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h für die 1.100 PS starken und 5,3 Tonnen schweren Boliden. Wer schneller fährt, riskiert Strafen bis hin zur Disqualifikation. Sicherheit wird groß geschrieben: Alle Trucks verfügen über Sechs-Punkt-Gurte, Überrollkäfige und das aus der Formel 1 bekannte „HANS“ (head and neck support), als Schutz vor Schleudertraumata. Rennsitze aus dem Tourenwagensport sowie Helm und feuerfeste Kleidung vervollständigen die Sicherheitsausrüstung der Fahrer.

GEORG WEINAND



ENGE KISTE: Am Start ist das Feld der Trucks noch dicht geschlossen.

40 Jahre Qualität, die Schule macht.



Schulungsbedarf? Nutzen Sie unsere Weiterbildungen zum **Gefahrgutfahrer GGVSEB für € 200,-**

Mit PEMA kommen Sie nicht nur auf allen Straßen weiter, sondern auch beruflich. Interessieren Sie sich für eine Berufskraftfahrer-Weiterbildung, eine Ausbildung zum Gabelstaplerfahrer, Gefahrgutfahrer oder eine Sachkundeschulung zum Thema Ladungssicherung?

Am besten vereinbaren Sie direkt einen Termin: **(05521) 860 1390** oder **akademie@pema.eu**

AUFTAKT:

15 Fahrer stellten sich dem ersten Lauf am Red Bull Ring in der Steiermark.



KALTER STAHL: Der Red Bull Ring im Wintergewand.



RED BULL EISGEKÜHLT

WAS FÜR EIN VERRÜCKTER SAISONAUFTAKT: ALS DIE TRUCK RACER AUF DEM RED BULL RING IN DER STEIERMARK DIE MOTOREN STARTETEN UND DIE ERSTEN OFFIZIELLEN RUNDEN IN DER SAISON 2016 ANGINGEN, BLICKTEN SIE AUF SCHNEEBEDECKTE BERGE. DER WINTER WAR NOCH EINMAL ZURÜCKGEKOMMEN UND SORGTE FÜR KLAMME FINGER UND MISSMUTIGE MINEN BEIM AUFBAU DES FAHRERLAGERS. NACHDEM DEN MOTOREN IN DIESEM JAHR MIT KLEINEREN RESTRIKTOREN DIE LUFT NOCH EIN STÜCK WEITER ABGEDREHT WIRD, SOLLTE DER SAISONAUFTAKT AUCH AUFSCHLUSS DARÜBER GEBEN, WER MIT DEN NEUEN RAHMENBEDINGUNGEN AM BESTEN ZURECHTKOMMT.

BEI DEN PRESSE- UND VIP-FAHRTEN sowie im freien Training machte Ex-Champion Hahn bella figura. Bluffte der Rest des Feldes oder war das schon eine belastbare Aussage, die einen Hinweis auf die aktuellen Kräfteverhältnisse gab? Hahn jedenfalls gab sich zuversichtlich und versprach, auch am Samstag zu liefern. Was er prompt tat, im ersten Zeittraining des neuen Jahres setzte sich der Altensteiger souverän durch. Dahinter: zwei faustdicke Überraschungen und eine halbe Enttäuschung. Für die Überraschungen sorgten René Reinert und Lokalmatador Markus Altenstrasser. Der Oberösterreicher steht im Iveco-Team Schwabenruck oft im Schat-



„FAT FOX“: Das neue Arbeitsmaterial des Newcomers Jiri Forman

ten seines Kollegen Gerd Körber – doch diesmal ließ es Altenstrasser ordentlich krachen und distanzierte den Altmeister deutlich. René Reinert wiederum präsentierte sich in Top-Form und wurde mit der zweitschnellsten Rundenzeit in der Superpole gestoppt. Was man eigentlich eher dem Tschechen Adam Lacko im Buggyra zugetraut hätte, aber der kam über Platz 7 nicht hinaus. Dass der Transportunternehmer aus der Lausitz und der Lokalmatador nicht einfach nur Glück gehabt hatten, unterstrichen sie im ersten Championshiprennen. Nach 20 Runden und kurzer Diskussion am grünen Tisch wurde auf den ersten fünf Plätzen nur deutsch – oder eben österreichisch – gesprochen: Hahn vor Reinert, Altenstrasser, Sascha Lenz und Gerd Körber. Ryan Smith, in diesem Jahr

JIRI FORMAN

TEAM:

Buggyra Intern. Racing System

GEBURTSTAG:

03.10.1993

WOHNORT:

Prag

BERUF:

PR-Management. Er betreibt zusammen mit seinem Vater und einigen Freunden eine Pension mit Räumlichkeiten, in denen sie Veranstaltungen organisieren und ausrichten.

HOBBYS:

Motorsport, Skifahren, Schwimmen, Musik hören, Lesen, sein Hund, mit Freunden ausgehen

VON GANZ KLEIN ZU GANZ GROSS

JIRI FORMAN IST DER NACHFOLGER VON DAVID VRSECKY BEIM TEAM BUGGYRA. ZUM TRUCK RACE KAM DER TSCHECHISCHE KART-MEISTER DURCH SEINEN VATER.



NEUE WELT:

Jiri Forman wechselt vom Kart zum Truck Race.

JIRI, WIE BIST DU DARAUF GEKOMMEN TRUCK RACE ZU FAHREN?

Ich bin eigentlich gar nicht darauf gekommen. Mein Vater ist mit Buggyra in der DAKAR verbunden. Da war ich öfters mit und lernte das Team kennen. Und als Buggyra einen Nachfolger für David Vrsecky gesucht hat, wurde ich gefragt ob ich mal ein paar Runden in einem Race Truck drehen möchte. Sie testeten neben mir mehrere Rennfahrer aber ich bin die besten Zeiten gefahren und ich glaube sie mochten mich auf Anhieb.

WARST DU DENN VORHER SCHON IM MOTORSPORT UNTERWEGS?

Ja, ich bin acht Jahre Kart gefahren. In dieser Zeit war ich drei Mal Tschechischer Meister und Achter in der Kart-Europameisterschaft. Aber in einem Lkw saß ich vorher noch nie.

WIE FÜHLT ES SICH AN, IN DIE FUSSTAPFEN EINES SO ERFOLGREICHEN UND ERFAHRENNEN RENNFÄHRERS WIE DAVID ZU TRETEN?

Es ist eine große Ehre für mich, jemanden wie David im Truck Race zu ersetzen. Er war mir während der ganzen Testzeit immer eine große Hilfe. Er hat mir viel beigebracht und Supertipps gegeben.

WELCHES ZIEL HAST DU DIR FÜR DEINE ERSTE SAISON GESETZT?

Mein einziges Ziel in diesem Jahr ist es, von Rennen zu Rennen besser zu werden.

DU HAST BESTIMMT VON DER ATMOSPHERE IM TRUCK RACE FAHRERLAGER GEHÖRT.

HAST DU DAS GEFÜHL IN DER GROSSEN TRUCK RACE FAMILIE GUT AUFGENOMMEN ZU WERDEN?

Auf jeden Fall. Es stimmt tatsächlich was man so hört. Es ist eine sehr familiäre Stimmung hier im Fahrerlager. Auf der Rennstrecke ist es anders. Da kämpft jeder für sich und wenn es auch mal kracht, man steigt aus, gibt sich Hand und weiter geht's. Zwar muss ich mich noch an die riesigen Gewalten der Trucks gewöhnen, aber ich fühle mich hier sehr wohl.

DAS TEAM VOM TRUCK SPORT MAGAZIN BEDANKT SICH FÜR DAS SEHR ANGENEHME INTERVIEW UND WÜNSCHT DIR EINE ERFOLGREICHE UND UNFALLFREIE SAISON 2016. BETTINA PFEFFER



PLAUSCH:
Adam
und
Jochen
bei der
Autogramm-
stunde.



AUSFAHRT: Die Racetrucks auf dem
Weg in die Wasserschlacht.



RUHE: Die letzten Minuten vor dem
Start nochmal volle Konzentration.

Und wie schon nach dem ersten Lauf durfte Markus Altenstrasser wieder mit auf's Stockerl, er wurde erneut Dritter.

ÜBER NACHT SCHLUG dann das Wetter erneut um, am Sonntagmorgen goss es pünktlich zum Warm up wie aus Eimern. Die deutlich kühleren Temperaturen hatten durchaus positive Auswirkungen auf die Rennfahrer(in), am zweiten Tag ging es auf der Rennstrecke trotz der extremen Verhältnisse deutlich gesitteter zu. Was nicht zuletzt an der Entscheidung der Rennleitung lag, die beiden Wertungsläufe sozusagen mit angezogener Bremse zu starten und das Abschlussrennen vorzeitig zu beenden. Zwei Runden lang schwenkten die Streckenposten nach den Starts die gelben Flaggen, es musste also in Kolonne gefahren werden. Danach revanchierte sich Adam Lacko mit zwei grandiosen Auftritten für die magere Ausbeute des Vortages. Der Tscheche fuhr auf der regennassen Piste in einer eigenen Klasse und düpierte die Ver-

folger im Rennen drei mit einem Vorsprung von 27 Sekunden. Die nächstplatzierten Anthony Janiec und Jochen Hahn sahen auf den letzten Umläufen die Gischt von Lackos Buggyra nur noch in weiter Ferne. Im vierten und letzten Championshiprace waren es immerhin noch 15 Sekunden, die der Tscheche schneller war als der zweitplatzierte Ryan Smith.

HAHN ZWEIMAL VORNE, das ist kurz gefasst das Resultat nach dem ersten von neun Veranstaltungen: In der Einzelwertung führt der Ex-Europameister ebenso wie in der Teamwertung, die er zusammen mit René Reinert bestreitet. **WHITECROSSMEDIA.CH**

bei Oxco Racing unter Vertrag, kam zwar als Dritter über die Ziellinie, bekam aber wegen Frühstarts 30 Sekunden zusätzlich auf seine Rennzeit gepackt.

DER ZWEITE SAMSTAGSLAUF fühlte sich eher nach Saisonende denn nach Saisonauftakt an. Die Kontrahenten waren offenbar schon auf Vollkontakt programmiert, ehe die neue Europameisterschaftsrunde richtig Fahrt aufgenommen hatte. Etliche Renngeräte kamen nach den zahlreichen Karambolen arg ramponiert zurück ins Ziel. Vor allem Ellen Lohr, Norbert Kiss (zum ersten Mal im Mercedes), Markus Altenstrasser und Frankie Vojtisek hatten während der 20 kurzen Runden Federn gelassen, während sich Jochen Hahn vom achten Startplatz (wegen reverse grid) zielstrebig nach vorne gearbeitet hatte. An seinem Teamkollegen Reinert kam er allerdings nicht mehr vorbei, der freute sich über einen hart erarbeiteten Sieg.



HAHN BIRTHDAY:
Eine Torte und viele Gäste zu
20 Jahren Team Hahn Racing.



EUROPATOUR

**DIE NEUN RENNTERMINE DER ETRC
IN 2016 FÜHREN DIE 16 BEI DER FIA
EINGETRAGENEN RACETEAMS DURCH
ACHT EUROPÄISCHE LÄNDER.**



IMMER IN ACTION!

DIE TRUCK RACE SAISON 2016 HAT AN OSTERN MIT DEN RENNEN DER BTRA IN BRANDS HATCH BEGONNEN. DIE ERSTEN DUELLE LIESSEN KEINEN ZWEIFEL DARAN, DASS DIE SCHWERGEWICHTSSERIE DER BTRA AUCH DIESES JAHR WIEDER FÜR VIEL AUFREGENDE ACTION SORGEN WIRD.

DIE DIVISION ONE DER BRITISH Truck Racing Association (BTRA) ist besonders ausgeglichen. Beim Osterrennen in Brands Hatch gab es vier verschiedene Gewinner: Stuart Oliver, Mat Summerfield, Ryan Smith und David Jenkins. Nur Stuart Oliver schaffte es in den fünf Rennen der Division One (D1) zweimal ganz nach oben auf das Podest. In der Division Two-Kategorie wurde er allerdings vom Schotten Rody Smit übertroffen, der in seiner Kategorie drei Siege einfahren konnte. Als das erste der Division One-Rennen am nassen Oster-sonntag begann, war es wie ein "déjà vu": Oliver und Summerfield rasten Tür an Tür über den Circuit und Summerfield konnte das Rennen schließlich knapp für sich entscheiden. Es war wieder fast so wie im November 2015 als der ewige Sieger Mat alle Ehren auf sich vereinte.

IM ZWEITEN RENNEN KONNTE sich Oliver revanchieren. Der Volvo-Fahrer kam aus der letzten Startposition und nutzte die Chance sich nach vorne zu bringen. Jeder seiner Kollegen machte einen Schritt zur Seite und so brach er von ganz hinten an die Spitze durch. Nach einer stürmischen Nacht war es recht ruhig beim dritten D1-Rennen am Montag. Ryan Smith ließ sich allerdings vom Sturm der Nacht inspirieren und fuhr wie ein Hurrican seinen ersten Sieg im Oxco Racing MAN ein. Luke Taylor musste sich mit dem zweiten Platz begnügen. Im vierten Rennen der Division One siegte Dave Jenkins mit seinem schwarzen MAN und toppte damit die tollen Resultate in der ersten Runde der BTRA Meisterschaft.

EINIGE ROTE FLAGGEN SPÄTER konnte sich Stuart Oliver auch den Sieg im fünften Rennen



LUKE TAYLOR HATTE EIN GUTES WOCHENENDE IN SEINEM NEUEN MKR RENAULT. HIER FÜHRT ER IM DRITTEN RENNEN VOR RYAN SMITH, AM ENDE WURDE ER ZWEITER.

der D1 vor David Jenkins und Steve Thomas sichern. Die Ausgeglichenheit der Division One schlägt sich im bisherigen Gesamtergebnis nieder. Hier führt nach den Osterrennen in Brands Hatch Ryan Smith auf MAN mit 81 Punkten die Wertung an.

Mit nur drei Punkten Rückstand folgt ihm Stuart Oliver auf Volvo (78 Punkte). Dritter der Gesamtwertung ist Mat Summerfield (MAN) mit 66 Punkten. Den vierten Platz teilen sich derzeit die beiden MAN-Piloten David Jenkins und Steve Thomas. Beide



DAVE SMITH IM SISU MIT DER NUMMER 11 FÜHRT DAS FELD AN.

haben jeweils 62 Punkte. Übrigens: Luke Taylor, derzeit Siebter in der Gesamtwertung, erfreute die Rooster Racing Truppe mit seinem Comeback im MKR Renault. Er zeigte Stärke mit dem fünften und siebten Platz am Ostersonntag und konnte beim dritten Rennen nach kurzzeitiger Führung sogar Zweiter werden.

DIE DIVISION TWO IST eigentlich die Geschichte von Bint, Burt, Cole und Co. – aber zu Beginn dieser Brand Saison waren es die Smit-Brüder Rody and Frans, die allen anderen die Show und die Medaillen stahlen. Adam Bint sah bereit aus für den Sieg im Eröffnungsrennen, aber er mußte sich mit dem zweiten Platz begnügen, da er Probleme mit dem Schaltgetriebe hatte. Adam Bints Volvo sah nach großer Konkurrenz aus – aber er musste wegen eines Defekts an der Servolenkung seine Geschwindigkeit reduzieren. Simon Cole

wurde während des Events immer stärker und war am verlängerten Wochenende so richtig in Form. Er war Erster im dritten Rennen, wurde aber disqualifiziert. Doch mit echtem Sportsgeist kämpfte sich Simon zurück und fuhr im Endlauf einen denkwürdigen Sieg ein. Cole, ein echter Einheimischer aus Brands bei Dartford, ist wohl der erste Mann, der auf einem Mercedes das größte Truckrennen gewinnt, jedenfalls seit den Zeiten, in denen Steve Parrish und seine maßgeschneiderten europäischen Supertrucks Triumphe feierten. Aber ich erinnere mich nicht an einen Cummins mit den richtigen Stuttgarter Motoren!

NEWCOMER JOHN BOWLER (Foden) kam gut durch sehr schwierige Situationen und hatte keine Probleme. Sein bestes Ergebnis war der fabelhafte vierte Platz im zweiten Rennen am Sonntag.

ZULETZT SOLLTE BRAIN BURT erwähnt werden – sein Volvo White fuhr fast das ganze Wochenende zuverlässig mit Top 5 Resultaten und insgesamt 28 Punkten (5. in der Gesamtwertung). Aber das ereignisreiche letzte Montagsrennen in Brands sah Burt und seinen Volvo White für eine Weile ganz vorn, dann fiel er aber hinter den Smit Brüdern zurück. Die späte Kollision zwischen den 2 Schotten bot Cole die Chance für seinen Jungfernsieg – und Burty nahm die Verfolgung für seine Trophäe auf!

BTRA EVENTS

THRUXTON:

11.–12. Juni 2016

NÜRBURGRING:

2.–3. Juli 2016



STUART OLIVER (NUMMER 7) UND MAT SUMMERFIELD (NUMMER 1) LIEFERN SICH EIN TÜR-AN-TÜR-DUELL.

ES SIND NOCH ein paar Wochen für die Mechaniker und Ingenieure um wahre Wunder zu vollbringen und ein wenig Fiberglass-Panels anzubringen, Reparaturen vorzunehmen und Ersatzteile zu besorgen – nach den Rennen in Prembey und Thruxton kommen die Briten zum Nürburgring.

JONATHAN REEVES

DER OFFROAD-TROSS ROLLT AN



GEFRÄSSIG: Wenn nötig, wühlen sich die Trial Trucks auf dem Weg von Tor zu Tor auch durch Hügel und Unterholz.

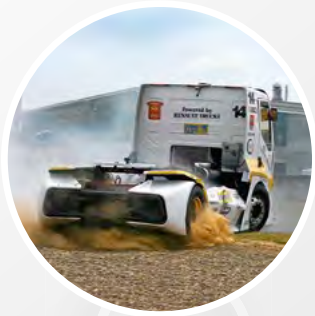
AN SECHS WOCHENENDEN IM SOMMER KÄMPFEN DIE TRUCK TRIALER IN DEN SEKTIONEN UM WERTVOLLE MEISTERSCHAFTSPUNKTE.

NICHT DIE GESCHWINDIGKEIT und der Kampf auf Asphalt stehen beim Truck Trial im Mittelpunkt, sondern die präzise Fahrt durch vorher festgelegte Offroad-Sektionen. In den Sektionen haben die zuständigen Kommissare sogenannte Tore aus jeweils zwei Holzstangen gesteckt. Der Auftrag an die Teams ist an sich simpel: Einfahren, Tore durchfahren und ausfahren. In der Realität ist dieses Unterfangen nicht ganz so einfach. Schließlich warten unterwegs zahlreiche Hindernisse wie Wasserlöcher, Schlamm, enorme Schrägen

oder schroffe Felsen. Jeder Fehler, ob umgefahrene Torstangen oder auch nur ein Richtungswechsel, kostet Strafpunkte. Am Ende siegt das Team, das die wenigsten Zähler sammelt.

VIER LÄNDER STEHEN 2016 auf dem Kalender: Frankreich (zwei Läufe), Deutschland (zwei Läufe), Österreich und Tschechien (jeweils ein Lauf). In diesem Jahr hat die Truck

Race Europameisterschaft ein wenig Vorsprung vor dem Europa Truck Trial. Umso gespannter warteten die Fans auf den ersten Lauf an Pfingsten (14. bis 15. Mai). Seit nunmehr 20 Jahren ist es in der Truck Trial-Gemeinde gute Tradition, dieses Fest im Offroad-Gelände von Montalieu-Vercieu in Frankreich zu verbringen. Das dortige Vallee Bleue bietet alles was das Offroad-erz begehrt.

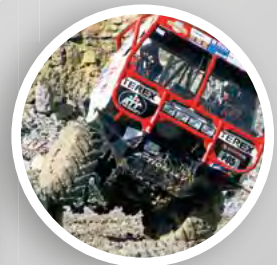


Jetzt
herunter-
laden!

NEU: TRUCK SPORT APP

Aktuelle
Rennergebnisse
der gesamten
Saison

Alle Infos
zu Truck Race
und Truck Trial



Fahrer- und
Teamporträts

Special
zum Truck-
Grand-Prix

Einfach QR-Code
scannen und App
kostenlos im App Store
oder bei Google Play
herunterladen.



SO FINDEN SICH im ausgedienten Steinbruch tiefe Wasserlöcher, steile Stufen und herausfordernde Felsen mitten in den Sektoren. Auch bei den Zuschauern kommt Montalieu an – so viele Fans wie dort finden sonst an keinem Lauf den Weg in den Steinbruch. Schließlich wissen sie genau, welche Stellen selbst den mächtigen Vierachsern gefährlich werden können. Im Zweifel hilft dann nur noch der Bagger samt Bergegurt.

EIN WEITERES HIGHLIGHT zum Saisonauftakt ist das sogenannte Hillclimb. Am Fuße des Geländes türmt sich ein imposanter Steilhang auf. Diesen gilt es am Sonntag kurz vor der Siegerehrung zu bezwingen. Während das ganze Wochenende über Präzision und



AUFWÄRTS:
Ein Highlight für die Fans ist alljährlich der Hillclimb in Montalieu.



DISKUSSION:
War das ein Fahrfehler?

Offroad-Areals gastiert der Trial-Zirkus dort in einem aktiven Lavasteinbruch. Gewachsene Böden wechseln sich in der Eifel mit Basalt ab. Abbaukanten stellen die Teams vor besondere Herausforderungen.

DER DRITTE LAUF der Saison gastiert in Limberg-Maissau in Niederösterreich, dem Ort des letztjährigen Finales. Vom 25. bis 26. Juni nimmt die Trialer ebenfalls ein aktiver Steinbruch auf. Auch hier warten Abbruchkanten und Geröllhalden auf die Zwei-, Drei-, und Vierachser. Das Gelände besteht im Wechsel aus Granit, Lehm und Erde – eine spannende Mischung. Nach ein paar Wochen Sommerpause steht Thiembronne (Frankreich) auf dem Kalender. Vom 6. bis 7. August ist das Europa Truck Trial dort zu Gast. 2012 hatte es die Teams zum letzten Mal in das Gelände bei Calais verschlagen.



eine ruhige Hand regieren, dürfen die Fahrer beim Hillclimb zeigen, was in ihren Motoren steckt. Trotzdem genügen nicht nur möglichst viele Pferdestärken und Newtonmeter. Auch die richtige Fahrtechnik will überlegt sein. Weiter geht es am 11. und 12. Juni in Dreis-Brück in der Eifel. Statt eines

GESICHERT: Alain Heyraud vom Team H & Co. hat die Sektion im Steilhang zu optimistisch genommen. Nur mit Glück bleibt der Zweiachser liegen, statt ins Tal zu kullern. Ein zweiter Unimog sichert das Fahrzeug bis der rettende Bagger anrückt.

MIT DEM FÜNFTEN LAUF biegt die Saison langsam auf die Zielgerade ein. Vom 20. bis 21. August machen die Trialer endlich wieder einmal Station in Tschechien. Der Austragungsort Sedlcany liegt ziemlich genau zwischen Prag und Budweis. Wie schon bei den vergangenen Läufen in Tschechien dürfen sich Fans und Veranstalter sicher wieder auf Verstärkung aus der tschechischen Meisterschaft freuen. Schließlich nimmt das Truck Trial in Tschechien einen ebenso hohen Stellenwert als Motorsportart ein wie in Frankreich, Österreich oder Deutschland. Neben teils kuriosen Gefährten in der Prototypen-Klasse setzen die tschechischen Trialer in breiter Masse Ostblock-Größen wie Ural, Tatra und Co. ein. Eine Woche später steigt das Finale der Saison 2016. Zum ersten Mal nehmen die Trialer dann den Offroadpark Langenaltheim in Bayern (27. bis 28. August) unter die Räder. Dann zeigt sich, wer die Meisterschaft für sich entscheiden kann. Bei den Drei- und Vierachsern tragen die amtierenden Meister ihre Titel seit mehreren Jahren unangefochten und werden alles in ihrer Macht stehende tun, dass es dabei bleibt.

MARKUS BAUER

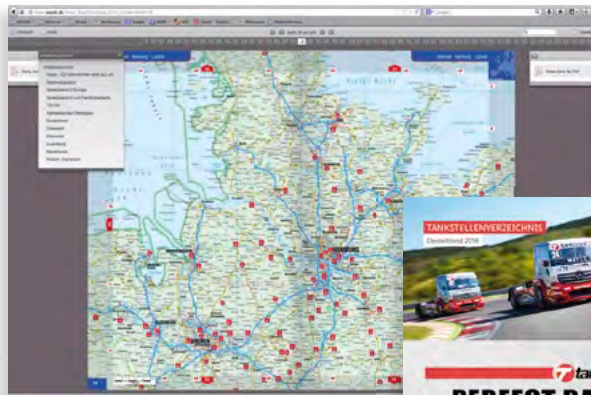
STRAFUNKTE FÜR FEHLER IN DEN SEKTIONEN

- » 0 Ohne Fehler
- » 1 Anhalten länger als 15 Sekunden (bis max. drei Minuten)
- » 3 Fahrtrichtungswechsel (mehr als zehn Zentimeter)
- » 8 Berühren einer Torstange (auch aus dem Fahrerhaus heraus)
- » 40 Torstange umfahren/sichtbar brechen, Tor in falscher Richtung durchfahren, Tor zum zweiten Mal richtig durchfahren, Tor der falschen Kategorie durchfahren, Team steht nicht startbereit am Eingangstor
- » 100 Jedes nicht durchgefahrene Tor (wird ein Tor von keinem Team durchfahren, fällt es aber aus der Wertung)
- » 40 + 100 x die Anzahl der nicht durchgefahrenen Tore bei Abbruch



SCHLAMMIG: Bei der Fahrt durch die zahlreichen Matsch- und Wasserlöcher hilft oft nur noch der Bagger.

Gönnen Sie sich Ihre eigene Landkarte...



...inklusive Ihrer Niederlassungen, Händler
oder Servicestationen!

www.way-ok.de

Gerne beraten wir Sie kostenlos:
Tel.: +49 711 / 222 957 67

WAY OK ...wegweisend
Am Wallgraben 100
70565 Stuttgart

DIE STARTER 2016

NR	TEAM	FAHRER, BEIFAHRER	N	FAHRZEUG
KATEGORIE II				
201	4x4 Aupitz II	Sven Schulze, Susanne Köllner, Heiko Radvan	D	Unimog 416
202	Gangs of Sud Est	Didier Boniface, Adrien Vilarinho, Joel Mottlo	F	Unimog 416
203	Racing Team Avia Future	Bohumir Cáp, Katerina Ventluková	CZ	Avia 31 T
204	LVM	Laurent Nouillot, Mendes Jerome, Aurelian Simonix	F	Mercedes Unimog 416
205	Team Plein Gaz	Marc Guiller, Luc Guiller, Pierre Soulier	F	Unimog 416
206	H&Co	Alain Heyraud, Tobias Brockmann, Lonviot France	F	Mercedes-Benz Unimog 416
207	Fahlbusch Mog Sport-FaMoS	Jürgen Fahlbusch, Georg Fahlbusch, Insa Fahlbusch	D	Unimog 404 S
208	Team Kabourek	Václav Kabourek, Thomas Vybihal	CZ	Unimog 406
209	IFA - Team Zwickau	Sandro Gerber, Jörg Eidner	D	IFA W50
210	Team Mogli	Christophe Mogli, Francois Lambert, Yves Mogli	F	Mercedes Unimog 416
211	416	Christoph Lauenroth, Frank Miller	D	Mercedes-Benz 416
212	Team 112	Stephan Giroutru, Maurice Rabatel	F	Unimog 406
213	Trial Camion 74	Gilbert Noir, Yannick Noir, Michel Noir	F	Mercedes 1919
214	Dauphidrome	Roger Bolze, Paul Tourral, Marie Louse Lambert	F	Mercedes Unimog 416
215	Team BARDY-ALLART	Jean Pierre Bardy, Michel Allart	F	Mercedes-Benz Unimog 416
216	Team G. C. C	Stephane Arzac, Christian Arzac	F	Unimog 416
217	Team JM Porcheland	Michael Pitrat, Benoit Beaujard, Damien Pitrat	F	Unimog 416
218	Team DB Hills	Benoit Caillat, Delphine Jacquet, Bruno Blandin	F	Iveco Unic PC 75
219	Truck Sport Pfeifhofer	Edwin Pfeifhofer, Anette Ruck	A	Unimog 416
KATEGORIE III				
301	Truck Sport Borzym	Jan Borzym, Nikola Borzym, Marco Seidl	D	Ural
302	Team Young & Funky	Felix Funke, Leonie Funke	A	Steyr 1491/330
303	BFS Trucksport Team	Marc Stegmaier, Marco Kreuzberger	D	MAN TGS 33.480
304	Philipp aus dem Hanfbachtal	Philipp Fackin, Philipp Schmidt, Paula Galani	D	Faun L908 SA
305	Zebra-Zil-Offroad-Team	Bernhard Fuchs, Gertraud Fuchs	A	Zil 131
306	Team ALSACE TRUCK	Francis Wey, Tony Bohn, Delmond Meodat	F	Unimog
307	Team Hamm	Sebastien Hamm, Raphael Hamm, Fatih Cakmakci	F	Mercedes
308	Bodensee	Reiner Lotzmann, Erika Oesterle	D	Ural 4320
309	Team Baden	Philipp Müller, Thomas Mutschler, Niklas Koch	D	Zil
310	Young Wheels over the World	Dave Smit, Stefan Bornor	NL	Magirus-Deutz Jupiter
311	Team Pacman	Joel Marque, Philippe Jacquet, Robin Gendreau	F	Renault Sherpa 5
KATEGORIE IV				
401	HS-Schoch Truck Trial Team	Marcel Schoch, Johannes Stumpp	D	MAN TGS 35.480
402	MSC TruckTrialTeam Cloppenburg	Alexander Budde, Susanne Quappe, Wennemer Timo	D	Mercedes-Benz 4158 AK
403	Reicher I	Rudolf Reicher, Rudi jun. Reicher	A	SK 3553
404	Sauerland	Michael Trompetter, Andreas Zimmer	D	Tatra 813
405	Sauerland II	Jens Ebeling, Stefan Tschepe	D	Tatra 813
KATEGORIE PROTOTYPEN				
P01	Team Manent-Cellier	Franck Manent, Jean-Paul Cellier, Louis Manent	F	Ural 4320 Proto
P02	KVK-Racing	Karl Vavrik, Joanna Liebhart	A	Proto
P03	Proto Swiss	Romain Mariethoz, Justine Paysant, Nicolas Leuba	CH	Unimog Proto
P04	Team JCCMog	Jean-C. Chappeluz, Loic Chappeluz, Cyril Chappeluz	F	Proto Unimog 404
P05	Fans On The Road	Norbert Stummerer, Martin Hauswirth, Marie L. Stummerer	A	MAN Truck "Proto"
P06	Action Lev	Bruno Declercq, Frederic Paysant, Evenlie Declercq	F	Brimont ETR R4
P07	Les Babouches	Raphael Chevillard, Jörg Eidner	F	Unimog 406
P08	Team Gerbaud	Charles Gerbaud, Edouard Gerbaud	F	Proto Unimog 404
P09	Unimog-Mania	Denis Baillard, Rudy Thomas	F	Unimog 416 Proto
P10	Team Heidenreich Trucksport	Udo Heidenreich, Leon Heidenreich	D	UH1 - 2016
P11	Les Coyottes	Fabrice Melito, Jerome Lucas, Claude Chapelay	F	Unimog 406
P33	Funke Prototype	Jürgen Funke, Klaus Singer	A	Ural 4320 Proto



ON THE ROCKS: Ob auf zwei, drei oder vier Achsen – im Gelände geben die Truck Trialer alles. Die Saison 2016 hat wieder eine spannende Mischung parat. Sand und Erde wechseln sich ab mit Schlamm, schroffen Felsen und dichtem Unterholz.



KLASSEN FOTO: Richtige Profis erkennen, wie viele verschiedenen Klassen sich im Truck Trial tummeln - von den ganz kleinen bis zu den ganz großen. Geländegängig sind sie alle.



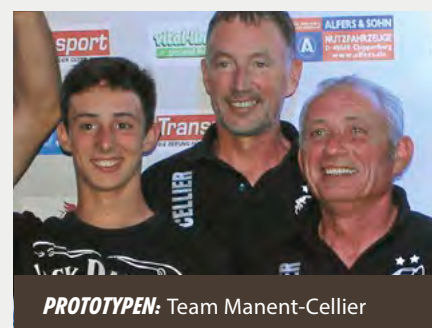
II: Team 4x4 Aupitz II



III: Nicola und Jan Borzým



IV: HS Schoch Truck Trial Team



PROTOTYPEN: Team Manent-Cellier

CHAMPIONS 2015

DIE SIEGER STEHEN FEST. BIS ZUM SCHLUSS ZEIGTE SICH DIE SAISON 2015 VON IHRER SPANNENDEN SEITE. ZUMINDEST IN ZWEI KATEGORIEN KONNTEN DIE TITELVERTEIDIGER GEGEN DIE NEUEN MEISTER NICHTS AUSRICHTEN. WIR GRATULIEREN ALLEN MEISTERN!

MEISTER ALLER KLASSEN 2015

KATEGORIE II

ZWEI ACHSEN UND KOMPAKT-KLASSE

4x4 Aupitz II 117 Punkte

KATEGORIE III

DREI ACHSEN

Truck Trial
Team Borzým 150 Punkte

KATEGORIE IV

VIER ACHSEN

HS-Schoch
Truck Trial Team 135 Punkte

KATEGORIE PROTOTYPEN

Team Manent-Cellier 124 Punkte

WIE SCHON IM VORIGEN JAHR bewährt, starteten die Truck Trialer 2015 in vier Kategorien plus Kompaktklasse. Bei den Vierachsern verteidigten die Seriensieger Marcel Schoch und Johnny Stumpp erneut ihren Meistertitel. Gleiches gilt für Team Borzým bei den Dreiachsern. Bei den Protos und Zweiachsern gab es allerdings einen Wechsel. Das lag aber nicht nur daran, dass Titelverteidiger Team Kabourek nur an einem Lauf teilnahm. Tatsächlich kämpfte sich Team Aupitz vom 14. Platz 2014 ganz nach vorn. Neben dem regulären Zweiachser-Pokal ging auch der Sieg in der Kompaktklasse an den grünen Aupitz-Unimog. Team Manent-Cellier fand den richtigen Rhythmus auf dem Weg zum Europameister und ließ die Prototypen-Konkurrenz hinter sich. **MARKUS BAUER**



bremesen!



ZU VOLLGAS GEHÖRT AUF DER RENNSTRECKE IMMER AUCH GEZIELTES BREMSEN.

Besonders wichtig ist das Bremsen aber bei den Renntrucks, deren Höchstgeschwindigkeit beim FIA European Truck Grand Prix auf 160 km/h begrenzt ist. Entscheidend um als Erster durchs Ziel zu fahren, ist möglichst lange höchste Geschwindigkeit fahren zu können und beim Abbremsen auf das präzise Funktionieren der Bremse zu zählen. Hier verlässt sich der dreifache FIA Truck Racing Europameister Jochen Hahn auf Knorr-Bremse.



KNORR-BREMSE





**Was haben UTA und Jochen Hahn gemeinsam? Absolute Leistungsbe-
reitschaft. Profitieren auch Sie davon.**



UTA. Non Stop.

Jochen Hahn, dreimaliger Truck Racing Europameister, gibt alles für den Erfolg. So wie UTA: mit über 52.000 Akzeptanzstellen in Europa sorgen wir dafür, dass Sie erfolgreich sind und Ihr Fahrzeug in Bewegung bleibt. Mit dem UTA Diesel-, Maut- und Plus-Service bieten wir auch unterwegs Top-Unterstützung. Und das nicht nur beim Boxenstopp. **Mehr dazu unter unserer gebührenfreien Servicenummer 0800 8822273 oder www.uta.com**

