



FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSSKRAFTFAHRER



VERGLEICHSTEST

6 TOP-MODELLE

500 PS FÜR DEN FERNVERKEHR

70 JUNGE KOLLEGEN HABEN GETESTET

Seite 24



HEAVY METAL

Der Wacken-Truck von Uhl

Seite 82



WOCHENRUHEZEIT EXPERTEN-TIPPS

OHNE STRAFE DURCH DIE KONTROLLE – SO GEHT'S!

Seite 16



SCANIA-V8 Mehr Leistung, weniger Verbrauch

Seite 34



ERSTE FAHRT DAF legt bei CF und XF eine Schippe drauf

Seite 40



FERNFAHRER AUF DEN FESTIVALS

Spielberg und Geiselwind – eure Trucks im Heft

Seite 76

**MIT
4,20 €
AUTOHOF-**

GUTSCHEIN



WIR FAHREN DANN SCHON MAL VOR:

Der neue MAN TGX D38.

Das muss uns erst mal einer nachmachen: Der neue MAN TGX geht in Sachen Effizienz und Performance noch mal ein paar Schritte weiter. Dank vieler Neuerungen im Antriebsstrang, kraftvoller und drehmomentstarker MAN D38 Motoren, vieler neuer Komfortfunktionen und Verbesserungen in der Sicherheit, in der Optik und in der Bedienung. Denn in der Effizienz liegt der Schlüssel zur Zukunft der Transportbranche. Wir fahren dann schon mal vor. Mehr über unsere neuesten Trucks auf www.truck.man



DAS NEUE GESETZ ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Doch wer soll das alles kontrollieren und wie wird das neue Gesetz von den Kontrolleuren ausgelegt? Diese offenen Fragen könnten noch zu bösen Überraschungen führen – und auf jeden Fall zu einigen exemplarischen Gerichtsprozessen.

FOTO | Jan Bergrath

WER SOLL DAS KONTROLLIEREN?



Wir erwecken den Marktschreier unserer **Drive-your-Dream-Tour** zum Leben. Diesel-Dieter schlägt sich ab sofort in jedem FERNFAHRER mit den **Tücken des Fahreralltags** herum – und löst sie auf seine Art und Weise.

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

viele westeuropäische Lkw-Fahrer hatten sich von der Straßeninitiative vor allem einen wirksamen Schutz des nationalen Arbeitsmarktes gewünscht. Doch die EU besteht (noch) aus 28 Ländern, und das europäische Gesetzgebungsverfahren ist geprägt von Kompromissen zwischen den einzelnen europäischen Gesetzgebungsorganen sowie deren Mitgliedern, also auch den einzelnen Nationalstaaten. Die Verordnungen und Richtlinien basieren deswegen oft auf einem Kompromiss. Was im Westen gern als Sozialdumping wahrgenommen wird, ist für die Interessenvertreter der mittel- und osteuropäischen Staaten ein Wettbewerbsvorteil im europäischen Binnenmarkt.

Auch wenn das für viele von euch wie ein Schlag ins Gesicht anmutet: Ohne den freien Warenverkehr wäre der Transport und damit insbesondere das deutsche Wirtschaftswachstum deutlich gehemmt; es gäbe grundsätzlich wesentlich weniger Arbeitsplätze in der Logistik. Gerade deswegen braucht es aber Mindeststandards. Sonst treibt der Turbokapitalismus seine hässlichen Blüten. Dazu gehört vor allem ein menschenwürdiges Arbeitsumfeld für Berufskraftfahrer aller Länder. Zeltstädte, Containerdörfer und Lkw-Nomaden rund um Autobahnparkplätze beispielsweise braucht niemand.

Die Regelungen zur Verbringung der regelmäßigen Wochenruhezeit sind ein erster Schritt in die richtige Richtung, selbst wenn die Abfolge der Ruhezeiten sich verändern wird. Beinahe ewig währende Touren durch geknechtete osteuropäische Kollegen sind mit der neuen Regelung wohl ausgeschlossen. Es bleiben dennoch Fragen offen: Wer soll das alles kontrollieren? Und wie wird das Gesetz national von den Kontrolleuren angewendet? Hier wird es sicherlich unterschiedlich konsequente Verfolgungen geben. Tatsächlich haben Kollegen uns schon erste Fälle zugetragen, bei dem es Unschuldige getroffen hat – Stichwort: „Mit dem Lkw zum Trucker-Festival ist angeblich keine 45-Stunden-Pause.“ Soltet ihr ähnliche Erfahrungen machen, dann meldet euch bei uns.

Damit bei alledem der Spaß nicht auf der Strecke bleibt, haben wir mit dieser Ausgabe Diesel-Dieter, unseren Marktschreier der Drive-your-Dream-Tour, zum Leben erweckt. In dieser Ausgabe stellt sich Didi vor und muss sich fortan in jedem FERNFAHRER mit den Tücken und Klischees des Berufskraftfahrer-Alltags herumschlagen – auf seine Art und Weise. Wir wünschen viel Spaß!

Thomas Rompré

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 Kundenservice
Zenit Pressevertrieb GmbH
Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/72 52-266
Fax: +49(0)7 11/72 52-333
E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.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

FERNFAHRER-Plus- und Digital-Abonnenten erhalten bei uns Rat von Experten.

Wir legen schon immer Wert darauf, euch mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, und haben daher ein Online-Forum für eure Anliegen geschaffen. Auf unserer Webseite www.eurotransport.de beziehungsweise www.fernfahrer.de findet ihr Verkehrsexperten, denen ihr Fragen zu Fachthemen stellen könnt. Dieses Angebot gilt für alle Leser, die eine Digitalerweiterung des Print-Abos, das FERNFAHRER-Abo Plus, oder ein reines Digital-Abo besitzen.

Eine Übersicht mit allen Experten findet ihr auch direkt unter www.eurotransport.de/experten. Sie beraten euch beispielsweise zu den

Themen Verkehrs- und Arbeitsrecht, Gefahrgut, Sozialvorschriften und Ladungssicherung. Alle Fragen, die ihr uns stellt, werden vertraulich behandelt. Häufig gestellte Fragen inklusive der Antworten findet ihr anonymisiert auf www.eurotransport.de/fragen.

Ein weiterer Vorteil unseres neuen Internetauftritts für FERNFAHRER-Plus- und Digital-Abonnenten: Ausgewählte Artikel aus den Zeitschriften *trans aktuell*, *lastauto omnibus* und FERNFAHRER stehen euch auf unserer Website online zur Verfügung – noch bevor das Heft bei euch im Briefkasten oder am Kiosk liegt.

Aber auch wer kein Plus- oder Digital-Abo besitzt, kann nach wie vor unser Infoportal nutzen, nur eben nicht in vollem Umfang und ohne Zugriff auf das Expertenportal.

FRAGEN AN UNSERE EXPERTEN



HARRY BINHAMMER
RECHTSANWALT

?: „Ich bin seit 30 Jahren in der Firma und fahre seit 20 Jahren dieselbe Tour und immer einen festen Lkw. Jetzt soll ich auf einmal als Springer eingesetzt werden. Kann ich mich dagegen wehren? Ich habe gehört, dass es ein Gewohnheitsrecht gibt.“

Binhammer: „Das Landesarbeitsgericht (LAG) Rheinland-Pfalz hat das bereits entschieden. Für Ihren Fall bedeutet dies leider, dass eine Versetzung auf einen anderen Lkw oder eine andere Tour wohl möglich ist, solange Ihr Arbeitsvertrag nicht ausdrücklich etwas anderes besagt.“

DIESE SEITEN SIND EUER GEWINN!

88 Ein 4,20-Euro-Gutschein für den Autohof Georgswerder, Restaurant.

95 Eine marineblaue Sporttasche mit aufgesticktem, silbernem Scania-Schriftzug.





JANS BLOG

Persönliche Eindrücke,
Neuigkeiten und Hintergrün-
de zum Straßengüterverkehr

findet ihr auch unter www.fernfahrer.de/jan.
Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath seine
Meinung zu den Herausforderungen im Fah-
reralltag – diesmal zur Unfallvermeidung.

PHILOSOPHIE

IN EIGENER SACHE

FREIHEIT ODER SICHERHEIT?

Die Zahl der schweren Lkw-Unfälle vor allem am Stauende bleibt erschreckend hoch. Eine mögliche Ursache: Eintönigkeit und Ablenkung. Bringen autonom fahrende Lkw wirklich die Lösung?

Drei schwere Lkw-Unfälle am Stauende – nicht pro Woche, sondern im Mittel am Werktag. Das ist die traurige Bilanz, wenn ich jeden Tag die Unfallmeldungen im Internet auswerte. Bei all den Expertenrunden über mögliche Unfallursachen tauchen die Leute, die es am meis-

ten be-
trifft, am
wenigsten
auf: Lkw-
Fahrer.
Dabei
kennen sie
die Unfall-
ursachen:
Stress, Un-

aufmerksamkeit, Ablenkung durch Laptop, Handy, die eigene Gesundheit, Überholverbote, Egoismus, Selbstüberschätzung, technischer Zustand der Fahrzeuge, Termindruck, zu geringer Abstand, Übermüdung und vieles mehr. All diese Faktoren können Kettenreaktion hervorrufen, die dann zu Unfällen führen.

Die Industrie baut immer besser ausgestattete Fahrzeuge mit immer hochwertigeren Sicherheitspaketen. Der Weg zum automatisierten Fahren wird also stets schneller. Verliert am Ende die Freiheit zugunsten der Sicherheit? Niemand wird sich noch in einen Lkw setzen, der alles von alleine macht. Daher sucht die Lkw-Industrie verzweifelt nach alternativen Beschäftigungen für den „Fahrer“ der Zukunft. Ich sehe das nüchtern: Der Fahrer, der Lkw fahren möchte, wird sich nicht damit zufrieden geben, während der Fahrt auf dem Tablet zu tippen. Und ohne einen Fahrer braucht man auch keine Fernverkehrskabine. Dann reicht im Prinzip auch ein intelligent gesteuertes Antriebsaggregat unter dem Königszapfen. Mal sehen, welcher Aufliegerhersteller als Erstes darauf kommt.



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

Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir haben auch unsere Facebook-Freunde zu ihren Erfahrungen mit Unfällen und Assistenzsystemen gefragt. Hier eine kleine Auswahl an Antworten unserer Leser:

„ Marc Amann: „Aus meiner Erfahrung ist die Automatisierung nicht daran schuld. Schuld sind die Fahrer, die die Technik weder begreifen noch beherrschen. Die ganzen Systeme sind dazu da, um uns zu entlasten, damit wir aufmerksam bleiben. Und wenn nicht, greifen Notbremsassistent und Spurhaltesystem ein. Es liegt ganz simpel an der Ausbildung und Intelligenz der Fahrer.“

„ Kia Picanto: „Je mehr Technik, desto weniger hat der Fahrer zu tun. Und wer nichts zu tun hat, dem wird langweilig. Und wenn man Langeweile hat, dann kommt man auf die dollsten Sachen.“

„ Udo Zimmermann: „Das Problem ist der Verkehr an sich. Der Fahrassistent hilft da nur bedingt. Der verlagert das Problem nach hinten. Bin ich leicht und der Bremsassistent macht voll zu, dann klebt der Schwerere hinten drauf.“ (sic, Anm. d. Red.)

„ Lars Werner: „Ich bin der Meinung, Assistenzsysteme können helfen, aber auch nur, wenn sie genutzt werden. Ich zum Beispiel nutze meine voll und kann sagen: „Sie funktionieren!“, da ich sie bewusst getestet habe und damit ihnen auch so weit vertraue.“

 /fernfahrermagazin

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

8 17

03 ZUR SACHE

04 FF HILFT

Experten beantworten eure Fragen.

08 BILD DES MONATS

Ab in die Wüste: MAN auf Probefahrt.

10 THEMA DES MONATS

Die Straßeninitiative der EU sorgt mit Änderungen an den Sozialvorschriften für Unmut.

12 AKTUELL

Aus der Lkw-Welt: FERNFAHRER-Leser leisten Entwicklungsarbeit.

16 RECHT AKTUELL

Deutschland verbietet die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw. Experten beantworten die wichtigsten Fragen.

20 REPORT

Wir erklären, welches Zubehör erlaubt ist und was die Polizei auf den Plan ruft.

23 MEINUNG

Leserbriefe an die Redaktion.

24 VERGLEICHSTEST

Azubis haben entschieden: Das ist der Gewinner des Young Professionals Truck Award 2017.

32 EXPERTEN-RUNDE

Am Rande des Young Professionals Truck Award ging es auch um den Mangel an guten Nachwuchskräften.

34 TECHNIK

Scania hat die neue Generation der V8-Motoren vorgestellt.

38 PREMIERE

Auf die neue S- und R-Klasse von Scania folgen nun die erneuerten kompakten G-Kabinen.

40 FAHRBERICHT

DAF hat die Baureihen XF und CF dezent, aber effektiv erneuert.

44 SERIE

Der Volvo FH überzeugt nicht in jeder Hinsicht.

46 SPEDITION

Overnight Tiefkühl-Service aus Osnabrück hat süße Ladung an Bord.

52 AUTOBAHNKANZLEI

Unfallflucht auf Befehl des Chefs.

56 SERIE TRUCK-JOBS

Ein Profi für den Gartenbau.

72 ABENTEUER

Kopenhagen begeistert Lkw-Fahrer mit reicher Historie und jeder Menge Kultur.

76 FESTIVAL

Am Red-Bull-Ring in Spielberg versammeln sich die Supertrucks.

79 TRUCK SPORT

Die Truck Race Europameisterschaft ist in die Saison 2017 gestartet.

80 FESTIVAL

An Pfingsten treffen sich traditionell die Fans toller Trucks in Geiselwind.

82 SUPERTRUCK

Metal to the Bone: Der Wacken-Volvo von Uhl Trucks trägt Tiefschwarz.

86 MODELLE

88 TRUCKSTOP

90 FOTOALBUM

95 RÄTSEL

96 HUMOR

98 VORSCHAU

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

**HEFTE, ABOS, TRUCK-MODELLE, BÜCHER,
MERCHANDISING UND MEHR...**

Im neuen WEBSHOP von FERNFAHRER

shop.eurotransport.de

Für Abonnenten mit satten Rabatten!

Einfach mal reinklicken!



NEU





72

ABENTEUER

Die dänische Hauptstadt Kopenhagen hat für Lkw-Fahrer einiges zu bieten.

THEMA DES MONATS

Die neue Straßeninitiative der EU polarisiert vor allem bei der Ruhezeit.



10

SERIE

Gute Trucks, schlechte Trucks: Schwachpunkt Batterie – Hans-Georg Schulze schildert seine Eindrücke vom Volvo FH.

44



56

SERIE TRUCK-JOBS

Mit seinem Vierachskipper samt Spezialausstattung und Ladekran unterstützt Armin Wersich die Kollegen im Gartenbau.



PROBEFAHRT EXTREM





TEXT UND FOTOS | Johannes Roller

Mit konstant 1.500 U/min und leichten Lenkbewegungen kämpft sich der Fahrer des weißen MAN TGS 35.420 8x4 BB im dritten Gang den Steilhang hinauf. Bedenken wegen des steilen, kurvigen Anstiegs und des sandigen Untergrunds zerstreut der beladene Vierachskipper im wahrsten Sinne des Wortes. Oben angekommen, werden Fahrer und Profidrive-Instruktor vom Panoramablick über die verdorrte Hügellandschaft belohnt. In der Ferne leuchten die schneebedeckten Gipfel des Atlasgebirges – einer Landschaft voll schroffer Gegensätze. Nach gut 100 Meter Fahrt über die ausgedorrte Kuppe geht es wieder hinab zum Basis-Camp in der Agafay-Wüste. Dort warten zehn weitere, nagelneue Euro-6-Baufahrzeuge auf eine Probefahrt. Organisiert wurde das Offroad-Abenteuer von MAN Truck & Bus France, um Baufahrzeugkunden und -händlern aus mehreren Ländern die Vorzüge des Traxon-Getriebes näherzubringen, mit dem nun alle MAN-Bau-Lkw mit automatisiertem Schaltgetriebe ausgerüstet sind.



VORSICHT FALLE



VIOLETA BULC, Verkehr

**DER TRANSPORT
IN DER EU SOLL
DURCH UNSERE
VORSCHLÄGE
NUN ENDLICH
FAIRER SEIN.**

Die EU-Kommission hat Ende Mai ihre Straßeninitiative vorgestellt. Vor allem das Thema der wöchentlichen Ruhezeit im Lkw polarisiert.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Der Transport in der EU soll durch unsere Vorschläge endlich fairer sein.“ Das sind starke Worte von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc. Sie fielen Ende Mai im Pressesaal der Kommission in Brüssel. Dort hat Bulc die Eckpunkte der lange erwarteten Straßeninitiative vorgestellt, die nun Mobilitätspaket heißt. Marianne Thyssen, Beschäftigungskommissarin, flankiert sie währenddessen. Auch Thyssen hat ein großes Ziel vor Augen: „Eine weitere Spaltung zwischen Ost und West wollen wir durch die Maßnahmen nun vermeiden.“ Doch kaum sind die Vorschläge bekannt, geht der Interessenkonflikt zwischen Ost und West weiter.

Im Vorfeld war spekuliert worden, ob sich die Lobbyisten aus der Logistik durchsetzen würden. Die Gewerkschaftsvereinigung ETF in Brüssel, die sich im sogenannten „Sozialen Dialog“ für die Fahrer einsetzt, hatte bis zuletzt versucht, das Schlimmste zu verhindern: den großen Angriff auf die Ruhezeiten (siehe FERNFAHRER 6/2017). Und selbst innerhalb der Kommission wurde hinsichtlich der Frage der Entsendung und des Mindestlohns noch bis kurz vor der Pressekonferenz um einen Kompromiss gerungen. Sogar der französische Präsident Emmanuel Macron und der Präsident der EU-Kommission, Jean Claude Juncker, hatten sich zum Schluss eingeschaltet.

Einhellige Zustimmung gibt es bislang nur für die Ankündigung von Thyssen, Briefkastenfirma einen Riegel vorzuschieben. Doch schon beim Thema der wöchentlichen Ruhezeiten im Lkw gehen die Meinungen auseinander. Die Kommission will aufgrund von Rückmeldungen aus der Branche die Möglichkeit einer flexibleren Gestaltung der wöchentlichen Ruhezeiten schaffen.

FERNFAHRER liegt mittlerweile der komplette Entwurf vor, wie der Artikel 8 der EU-Verordnung 561/2006 nach dem Vorschlag der Kommission in Zukunft geändert werden soll. Es würde dort dann zusätzlich heißen: In vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten: a) vier regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder b) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden und zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 24 Stunden.

Weiter heißt es darin ganz klar: Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie werden in einer geeigneten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen verbracht: a) entweder vom Arbeitgeber bereitgestellt beziehungsweise bezahlt, oder b) am Wohnort oder in einer anderen vom Fahrer gewählten privaten Unterkunft.

Entscheidend ist: Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass diese in der Lage sind, innerhalb jedes Zeitraums von drei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit) am Wohnort zu verbringen. Hier liegt möglicherweise ein Widerspruch vor. Denn zu Ende gedacht, müsste damit wohl jede regelmäßige, also länger als 45 Stunden andauernde, wöchentliche Ruhezeit am Wohnort des Fahrers verbracht werden, um die Anforderungen des Artikel 8, Absatz 8 b, „neu“ zu erfüllen.

Bislang haben diese Vorschläge der Kommission keine Rechtswirkung. Sie durchlaufen jetzt das Gesetzgebungsverfahren zwischen EU-Parlament und Ministerrat. Das kann durchaus bis Mitte 2019 dauern. Bis dahin



IM GROSSEN PRESSESAAL der EU-Kommission präsentieren die Kommissarinnen Violeta Bulc und Marianne Thyssen sowie der Vizepräsident Maros Sefcovic ihre Vorschläge.

gelten weiter die nationalen deutschen Bestimmungen zur Ruhezeit (siehe auch S. 16).

Damit wären auf den ersten Blick dreiwöchige Rundläufe möglich – unter anderem ein Wunsch des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). ETF und Verdi befürchten nun eine Verschlechterung für die Fahrer, weil sich deren Belastung auf die ersten drei Wochen eines Monats konzentrieren könnte. „Erst nach der dritten Woche hätten Fahrer ein Anrecht auf eine 45-stündige Ruhezeit“, kritisiert Verdi-Chef Frank Bsirske. „Die monatlich erlaubte Lenkzeit würde sich entsprechend erhöhen.“ In Brüssel stellte Bulc nun klar, dass die Lenkzeiten nicht geändert würden. Es bleibt bei 90 Stunden in der Doppelwoche.

Nur: Die Rückkehr des Lkw selbst zum Standort der Firma kann derzeit im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit nicht vorgeschrieben werden. Es ist also davon auszugehen, dass viele Fahrer weiter in Kleinbussen pendeln. Dabei hat die Kommission dezent unter den Tisch fallen lassen, dass die An- und Abreise per Bus, etwa aus Rumänien oder Bulgarien, zu einem Standort des Lkw laut Artikel 9 als Arbeit oder als Arbeitsbereitschaft im Tacho nachzutragen ist. Diese bis zu 28 Stunden Fahrt pro Strecke müssen dann innerhalb dieser drei Wochen und der Ruhezeiten im Tacho nachgetragen werden. Damit wäre der komplette Drei-Wochen-Rundlauf schon wieder hinfällig. Die Frage ist nur, ob das in Deutschland jemals von irgendwem kontrolliert wird.

Durch die Hintertür würde aber vor allem das bei polnischen Fahrern, die in Deutschland arbeiten, beliebte System „3:1“ erleichtert. Sie könnten die ganze Zeit im Lkw wohnen und die Anfahrt zur deutschen Firma von bis zu 1.000 Kilometern ist keine Arbeitszeit. Sie könnten sofort auf Tour gehen. Hier muss die Kommission nachbessern – im Sinne der Verkehrssicherheit und der Fairness. <



MARIANNE THYSSEN, Beschäftigung

**EINE SPALTUNG
ZWISCHEN OST
UND WEST
WOLLEN WIR
DURCH UNSERE
MASSNAHMEN
VERMEIDEN.**

UNTERWEGS IM ACTROS DER ZUKUNFT

Auf Einladung von Daimler haben 20 Testfahrer unseres Young Professionals Truck Award an der Truck-Clinic im Werk Wörth teilgenommen. So trugen sie nicht nur zur Weiterentwicklung des Actros bei, sondern erhielten auch einzigartige Einblicke in die Entwicklungsarbeit von Mercedes-Benz.

TEXT UND FOTOS | Johannes Roller



KLASSENFAHRT INS WERK

WÖRTH: Links die Gruppe aus Wetzlar – bei den Lkw im Hintergrund handelt es sich nicht um die Prototypen –, rechts die jungen Berufskraftfahrer aus Essen mitsamt Marktforschern. In den Räumen von Mercedes-Benz Special Trucks fanden die Gruppendiskussionen statt.

Wenige Tage vor Abschluss ihrer Berufskraftfahrer-Ausbildung hatten die jungen Lkw-Fahrer aus Essen und Wetzlar die seltene Gelegenheit, den Actros der Zukunft kennenzulernen und zu bewerten. Schließlich hat das auf der IAA Nutzfahrzeuge 2012 vorgestellte Modell inzwischen ein paar Jahre auf dem Buckel. „Unser Lkw ist natürlich immer noch modern, aber wir müssen uns schon jetzt Gedanken machen, wie wir ihn gestalten, damit er auch künftig modern ist“, erläuterte Heinrich Rademacher. Er leitet die Marktforschungsabteilung von Mercedes-Benz und koordiniert alle Marktforschungsaktivitäten rund um das Thema Lkw.

Die Fahrerprobung der Prototypen-Lkw fand unter der Bezeichnung Truck-Clinic Wörth statt. Der Begriff stammt aus den USA und bezeichnet eine Methode der Marktforschung. Bei einer Car- beziehungsweise Truck-Clinic machen sich Testfahrer mit verschiedenem persönlichem und beruflichem Hintergrund abgeschildert von der Außenwelt mit den Prototypen vertraut und werden dabei rund um die Uhr von Interviewern begleitet. Kameras dokumentieren die Eindrücke und Reaktionen während der Fahrt. Die Diskussionsrunde am Ende wird ebenfalls per Videokamera festgehalten. So entstehen Berge von Film- und Tonaufnahmen, die von den Marktforschern aufbereitet und in Workshops mit den Entwicklungsingenieuren ausgewertet werden.

An der mehrwöchigen Truck-Clinic im Mai nahmen insgesamt etwa 100 Testfahrer teil: aus dem In- und Ausland, Sattel- und Gliederzugfahrer, selbstfahrende Unternehmer sowie angestellte Fahrer. Zum ersten Mal

waren nun auch BKF-Azubis mit von der Partie. In zwei Gruppen stellten sich die jungen Lkw-Fahrer zeitversetzt dem fordernden Programm, das die statische Besichtigung der Versuchsfahrzeuge, anschließende Probefahrten auf dem Werksgelände und auf der B9 sowie die abschließende Gruppendiskussion umfasste.

Was die – derzeit noch geheimen – Neuerungen betrifft, interessierten sich die BKF-Azubis vor allem für die künftige Gestaltung des Fahrer-Arbeitsplatzes. Besonderes Augenmerk galt hier natürlich dem Nutzungsverhalten und den Wünschen der „Generation Smartphone“. Dass Rademacher damit richtig lag, zeigte sich schnell: Der Fahrernachwuchs äußerte praktisch einstimmig den Wunsch nach weitreichender Integration des Privathandys ins borbereitete Multimedia-System.

Am Ende des Tages freute sich Bernd Siegert, Geschäftsführer der Agentur Impulse, die Mercedes-Benz seit Jahren bei der Marktforschung unterstützt, über „unglaublich viel Input und Engagement, aber auch viele Diskussionen“ seitens der jungen Berufskraftfahrer. Natürlich sei die Konfrontation mit Versuchsfahrzeugen im frühen Stadium mutig. „Aber die Fahrer sind in der Lage, hier große Transferleistungen zu erbringen. Sie leben ja in ihrem Lkw.“ Auch das Fazit von Heinrich Rademacher fiel positiv aus: „Das war jetzt eine Premiere für uns, über den ETM-Verlag eine Gruppe einzuladen, die zwar aktuell noch nicht zur Kernzielgruppe gehört, deren Meinung aber richtungsweisend ist, wenn man weit in die Zukunft blicken will. Und ich bin gespannt, was die Auswertung ergibt.“



Intelligente Lkw-Achse

Im Kassler Mercedes-Werk wird seit Mitte Juni die im Actros erhältliche Achse R440 NFD gefertigt. Die neue Technik in ihrem Achsgetriebe ist geradezu revolutionär: Die Ölmenge, mit der die Zahnräder gekühlt und geschmiert werden, wird abhängig von der Geschwindigkeit, dem Drehmoment und der Temperatur gesteuert. Ist die Belastung niedrig, reduziert eine eigens dafür installierte Plastikwanne im Achsgetriebe die Ölzufuhr. Die im Ölbad rotierenden Zahnräder müssen in der Folge einen weniger hohen Widerstand überwinden, die durch die Aufwirbelung des Schmierstoffes entstehenden, sogenannten Plantschverluste werden minimiert. Die Optimierung des Wirkungsgrades der Achse auf nahezu 99 Prozent ist auch auf den neuen Fertigungsprozess zurückzuführen: Mittels moderner Lasertechnik werden im Achsgetriebe liegende Bauteile verschweißt statt verschraubt. Die daraus resultierende glatte Oberfläche trägt ihren Teil zur Effizienz der Achse bei. Die neue R440 NFD wird sowohl in Kassel als auch am US-Standort in Detroit gefertigt.



Anzeige



Der ETM Verlag ist das Gemeinschaftsunternehmen der Motor Presse Stuttgart, Europas führender Verlagsgruppe für alles, was Räder hat, der Mainzer VF Verlagsgesellschaft und DEKRA, der großen europäischen Sachverständigenorganisation. Im Zentrum unserer verlegerischen Arbeit steht das gewerblich genutzte Fahrzeug. Themenschwerpunkte sind dabei das internationale Transportwesen, die Nutzfahrzeugbranche und das professionelle Fuhrparkmanagement im Lkw- und Pkw-Bereich. Renommierte Printmedien, innovative Onlineangebote, erfolgreiche Kundenmedien und unschlagbare Eventkonzepte bieten unseren Kunden hohen Nutzwert bei ihren beruflichen Aufgabenstellungen.

ETM sucht baldmöglichst einen engagierten

Redakteur (m/w)

für die Redaktionsgruppe lastauto omnibus. Dazu gehören alle Kanäle, wie die Printobjekte, das Portal eurotransport.de sowie diverse Veranstaltungen. Sie berichten an den Chefredakteur von lastauto omnibus und unterstützen ihn darüber hinaus innerhalb der Redaktionsgemeinschaft. Zu Ihren Aufgaben gehören das Erstellen von Texten für alle Ausgabekanäle, Themenfindung und Betreuung der Autoren. Sie recherchieren, redigieren, bearbeiten deren Texte.

Ihr Profil:

- Sie bringen eine hohe Affinität zum Thema Nutzfahrzeugtechnik sowie verwandte Fahrzeuggattungen innerhalb der Transport- und Logistikbranche mit und haben ein Gespür für aktuelle Themen und Entwicklungen in diesen Bereichen.
- Sie haben ein abgeschlossenes Volontariat sowie eine mehrjährige Berufserfahrung, idealerweise in der Nutzfahrzeugbranche.
- Sie können klar strukturiert, verständlich und begeistert schreiben.
- Sie bewegen sich in sozialen Netzwerken und verstehen es, Themen aktuell und zielgruppengerecht zu platzieren.
- Sie besitzen Organisationstalent, sind teamfähig und haben die Fähigkeit, unter Zeitdruck arbeiten zu können.

Ihr Arbeitsplatz befindet sich in S-Vaihingen. Es erwartet Sie eine leistungsgerechte Vergütung und überdurchschnittliche Sozialleistungen.

Interessiert? Dann bewerben Sie sich bitte nur online und richten Ihre Bewerbung per E-Mail an Brigitte Glauner, Bereich Personal, bewerbung@motorpresse.de

Motor Presse Stuttgart
GmbH & Co. KG
Brigitte Glauner
Bereich Personal
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart

ETMverlag

Neuer Iveco für den Bau

Im Werk Madrid hat Iveco den neuen Stralis X-WAY präsentiert. Er soll im September auf die europäischen Märkte kommen und sein Einsatzgebiet im leichten Offroad-Bereich haben. Damit erweitert



Iveco sein Baufahrzeug-Portfolio und stellt dem schweren Trakker den leichteren X-WAY an die Seite. Brand-President Pierre Lahutte sagte in seiner Ansprache: „Auf dem bekannt robusten Trakker-Chassis wird der X-WAY modernste und kraftstoffeffiziente Technologie sowie Sicherheits-Features aus dem neuen Stralis bieten. Damit ist er die Kombination des Besten aus zwei Welten: dem Komfort aus dem Stralis XP und dem Arbeitsvermögen der robusten Offroad-Fahrzeuge von Iveco.“ Diese Kombination soll den neuen Iveco zum Alleskönner im Baugeschäft machen. In der weitverbreiteten 8x4-Ausführung werde der X-WAY ein Fahrgestellgewicht von weniger als neun Tonnen aufweisen – womit sich Iveco in der Rolle des Klassenprimus sieht. Die modulare Auslegung der X-WAY-Reihe bedeute ein Maximum an Flexibilität. Die Baureihe wird Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen mit verschiedenen Achstypen, Federungen, Motoren (9, 11 und 13 Liter Hubraum), Getrieben und Nebenabtrieben umfassen. Ein hydrostatischer Fahrentrieb (Hi-Traction) wird ebenfalls erhältlich sein. Bei der Abgasreinigung setzt Iveco wie gewohnt auf SCR ohne Abgasrückführung. Das Fahrerhausprogramm umfasst AD (Active Day) mit kurzer Kabine und Normaldach, AT (Active Time) mit langem Fahrerhaus und normal- beziehungsweise mittelhohem Dach sowie die aus dem Fernverkehrseinsatz stammende AS-Kabine (Active Space). Die neue Baureihe wird im Werk Madrid hergestellt und ab September 2017 verfügbar sein. Die offizielle Vorstellung findet auf der Messe Solutrans in Lyon statt.

FAHRVERBOTE JULI 2017

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	FAHRVERBOTE	ZEITEN
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhängen hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	Ferienfahrverbot für Fz über 7,5 t zGG samstags 7.00– 20.00 Uhr auf bestimmten Strecken	0–22 UHR
A	Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	Ferienfahrverbot für Fz über 7,5 t zGG samstags 9.00– 15.00 Uhr auf A12, A13 Richtung Italien	15–24 UHR 0–22 UHR 22–5 UHR
F	Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	Ferienfahrverbot für Fz über 7,5 t zGG samstags 7.00– 19.00 Uhr	22–24 UHR 0–22 UHR
CH	Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot über 3,5 t, Sattel-Kfz über 5 t, Anhängen über 3,5 t zul. Gesamt- gewicht	1. August	0–24 UHR 22–5 UHR

TERMINE

HERPA-SOMMERFEST
08.07.2017, Dietenhofen

TRUCKERFESTIVAL FULDA
07.–09.07.2017, Messe Fulda

TRUCK EVENT AUSTRIA
08.07.2017, Vorchdorf, Österreich

TRUCKSTAR FESTIVAL
29.–30.07.2017, Assen, Niederlande

TRUCKERFESTIVAL PUTBUS
04.08.2017, Festwiese Putbus

NOG HARDER
04.–06.08.2017, Lopik, Niederlande

TRUCK TREFF KAUNITZ
11.08.–13.08.2017, Ostwestfalenhalle
Kaunitz

WOLFSMEILE
12.–13.08.2017, Flugplatz Hungriger
Wolf, Hohenlockstedt

TRUCKS FOR CHARITY
18.–20.08.2017, Festplatz Kaltenkirchen

Der Sicherheitsgurt wird 25

Seit 1992 gehören Sicherheitsgurte zur Grundausstattung neu zugelassener Lkw. Nach 25 Jahren nutzt den Lebensretter immerhin der größte Teil der Lkw-Fahrer. Während der Sicherheitsgurt bereits in den 1960er- und 1970er-Jahren zur Grundausstattung



der Pkw gehörte, wurden erst ab 1992 auch die neu zugelassenen Lkw mit diesem Sicherheitsfeature ausgestattet. Somit galt auch in Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr die Gurtanlegepflicht. „Und der Sicherheitsgurt ist immer noch Lebensretter Nummer 1 – auch im Nutzfahrzeug“, betont Jürgen Bente, Referatsleiter beim Deutschen Verkehrs-

sicherheitsrat (DVR). Das sieht Renate Bantz von der BG Verkehr ebenso und fügt hinzu, dass die modernen Fahrerinnen die Überlebenschancen für den Fahrer verbessern, wenn er angegurtet ist. Doch gerade in diesem Punkt gibt es noch Potenzial, obwohl sich die Anschnallquote seit 2003 etwa verdoppelt hat.

Gefragte Suchmaschine

Die kostenlose Autohöfe-App von FERNFAHRER und UTA hat Mitte Juni die Marke von 100.000 Downloads geknackt. Dass die App ein unverzichtbarer Begleiter für alle Lkw-Fahrer in Europa ist, zeigt allein schon die Zahl der Bewertungen: Bislang gaben die Nutzer mehr als 5.000 Bewertungen für 331 Autohöfe ab. Die App zeigt alle Autohöfe, Tankstellen und Rastplätze Europas auf einer zoombaren Karte. Nach dem Tippen auf das Symbol könnt ihr alle wichtigen Informationen zu Autohof oder Tankstelle abrufen, von den Öffnungszeiten bis hin zur Ausstattung. Mit der erweiterten Filterfunktion können die Fahrer entlang einer bestimmten Autobahn oder ihrer individuellen Route suchen. Ansonsten zeigt die Umkreissuche Autohöfe und Tankstellen in der Nähe. Zudem sind die Standorte von Jost, der Autobahnkanzlei und von DocStop in der App unter „Servicepartner“ enthalten. Das gilt übrigens auch für alle europäischen Sicherheitsparkplätze von Esporg. Hier könnt ihr die App herunterladen: Fürs iPhone: www.fernfahrer.de/iphone. Für Android: www.fernfahrer.de/android.



Semperit sucht Fahrer für Werbekampagne



Semperit will zum Image der Lkw-Fahrer beitragen. In der Kampagne „Unermüdlich. Wie Du.“ soll es um ihre Themen und Geschichten gehen. Semperit veranstaltet dazu ein Online-Casting. Bis zum 30. September 2017 können sich Teilnehmer unter www.semperit-casting.de registrieren, ein Foto hochladen und Fragen beantworten. Wer dann tatsächlich eines der

Gesichter der Kampagne „Unermüdlich. Wie Du.“ wird, entscheiden die Leser von Fachzeitschriften, Onlinemedien und Social-Media-Kanälen vom 5. bis 31. Oktober 2017 ebenfalls online. Am 6. November werden die Gewinner bekannt gegeben. Sie erhalten ein Fahrerpaket im Wert von 4.500 Euro. Der Arbeitgeber kann sich zusätzlich über sechs Lkw-Reifen freuen.

Kinder erleben Lkw

Die Wohltätigkeitsveranstaltung „Mission Teddybär 1.4“ wurde ins Leben gerufen, durch den Facebook-Post einer Tante, die ihrem gehbehinderten Neffen seinen größten Wunsch, einmal im Lkw mitfahren zu dürfen, erfüllen wollte. Ein Stammgast von Christian Gutounik, Besitzer der Café-Bar 188 in Pörschach am Wörthersee, der mittlerweile Mitorganisator der Veranstaltung ist, erfüllte ihm diesen Wunsch. Seitdem vergrößert sich diese Aktion, die seit 2014 immer am dritten Wochenende im September stattfindet, kontinuierlich. Neben der Sternfahrt von Pörschach nach Klagenfurt können die Kinder alle Lkw besichtigen. Außerdem gibt es ein Grillfest mit Livemusik in der Café-Bar 188.

ANZEIGE

kannste was,
kommste nach
kaunitz

**WIR SUCHEN
KRAFTFAHRER.**

kannste-was-biste-was.de

GREIWING
| logistics for you®

f/GREIWING

WER SCHLÄFT SCHON 45 STUNDEN?

Das neue deutsche Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen, wirft viele Fragen auf. Das Team der Experten auf eurotransport.de beantwortet sie.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Haus des Rechts



Harry Binhammer
Arbeitsrecht



Götz Bopp
Sozialvorschriften



Fred Dremel
Sozialvorschriften



Matthias Pfitzenmaier
Verkehrsrecht



Klaus Willems
Sozialvorschriften



**DIE REDUZIERTEN
WÖCHENTLICHEN
RUHEZEITEN
DÜRFEN AUCH
ÜBER 24 STUNDEN
HINAUS WEITER **IM
FAHRZEUG VER-
BRACHT** WERDEN.**

**FERNFAHRER
hilft!**

DIE VIELEN FRAGEN ZUM NEUEN VERBOT betreffen die Sozialvorschriften, das Verkehrsrecht und das Arbeitsrecht. Fünf Experten geben die wichtigsten Antworten. Spezielle Fragen zu diesem komplexen Thema beantworten unsere Experten gern unter: www.eurotransport.de/experten



SEIT DEM 25. MAI 2017 gilt in Deutschland eine wichtige Ergänzung des Fahrpersonalgesetzes (FPersG). Das FPersG regelt im Wesentlichen die Umsetzung der VO (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten auf dem deutschen Hoheitsgebiet. Im Wortlaut heißt es im Paragraf 8a, Absatz 1, des FPersG unter der Überschrift „Bußgeldvorschriften“ nun: „Im Falle von Satz 1, Nummer 2, sorgt der Unternehmer auch dann nicht dafür, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 8, Absatz 6, eingehalten wird, wenn diese im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht wird.“ Auch für den Fahrer wurde ein nahezu gleichlautender Text im Absatz 2 aufgenommen. Dieses Verbot fällt in Deutschland unter das Ordnungswidrigkeitsrecht.

ZUM VERGLEICH: In Belgien, wo der königliche Erlass vom 18. April 2014 unter das Strafrecht fällt, lautet das im Prinzip gleiche Verbot anders und einfacher: „Die bei der Kontrolle erforderliche regelmäßige wöchentliche Ruhezeit wurde im Fahrzeug verbracht.“ Das Verbot bezieht sich hier auch auf Artikel 8, allerdings die Absätze 6 und 8. Letzterer lautet: „Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.“

IN FRANKREICH UND DEN NIEDERLANDEN ist das nationale Verbot ähnlich formuliert. Der Generalanwalt Evgeni Tanev des Europäischen Gerichtshofs hat erst in seiner Stellungnahme zu einem noch ausstehenden Urteil (Rechtssache C-102/16) zu einem aktuellen Verfahren gegen ein belgisches Transportunternehmen dahingehend

argumentiert, dass sich das Verbot bezüglich der regelmäßigen Wochenruhezeit einerseits aus dem Umkehrschluss der Formulierung in der Verordnung und auch andererseits aus der Entwicklung der konkreten Vorschrift im Gesetzgebungsverfahren ergibt.

IN BELGIEN ist das Bußgeld bei 1.800 Euro festgesetzt, es bezieht sich auf Artikel 8, Absatz 8, und den Artikel 10, Absatz 2, der VO (EG) 561/2006. Deshalb wird in der Kontrollpraxis allein der Unternehmer, der die Touren plant, belangt. Im deutschen Bußgeldkatalog zum FPersG ist der Artikel 8, Absatz 8, allerdings nicht zu finden. Daher wird in der Praxis die laufende Nummer 111 als Grundlage für das Bußgeld herangezogen. Sie bezieht sich auf den Artikel 6 der VO (EG) 561/2006.

DIESER ARTIKEL LAUTET: „In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten: zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.“

DAS BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR hat nun auf Anfrage von FERNFAHRER geschrieben, dass der Tatbestand mit der laufenden Nummer 111 nur zur Anwendung kommt, wenn die vorgeschriebene Ruhezeit unterschritten wird. Die Anpassung des Fahrpersonalgesetzes hingegen knüpft an das Verbringen der Ruhezeit am „falschen“ Ort an (im Fahrzeug beziehungsweise an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit) und qualifiziert das als Ordnungswidrigkeit. Für eine Ahndung kann der Tatbestand mit der laufenden Nummer 111 daher nun doch nicht herangezogen werden. Aus diesem Grund hat die für Anpassungen des bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs zuständige Bund-/Länder-Arbeitsgruppe einen neuen Tatbestand erstellt, der Bußgelder in Höhe von 500 Euro (Fahrer) und 1.500 Euro (Unternehmer) vorsieht, wenn die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht wird. Bis zum Erscheinen dieses Heftes wurde allerdings noch so gut wie keine Kontrolle in Deutschland durchgeführt. Das Verbot, so heißt es inoffiziell, gäre noch.

HIER GEHTS WEITER zu den Fragen und Antworten 



WAS BEDEUTET DAS GESETZ?

Während einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mindestens 45 Stunden kann der Fahrer grundsätzlich über seine Zeit frei verfügen. Er muss also auch weder auf den Lkw noch auf dessen Ladung aufpassen. Der Aufenthalt des Fahrers im Lkw oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit ist laut Gesetz keine frei verfügbare Zeit und daher eben auch keine Ruhezeit mehr.

WARUM IST DER LKW KEIN GEEIGNETER ORT MEHR?

In der früheren VO (EWG) 3820/85 war es sogar nur erlaubt, die tägliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen. Mit der VO (EG) 561/2006 wurde auch die reduzierte wöchentliche Ruhezeit im Lkw erlaubt, weil die Fahrerhäuser komfortabler geworden sind. Auch die EU-Kommission plant nun in ihrem Vorschlag (siehe S. 10), dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht mehr im Lkw verbracht werden darf.

WELCHE FAHRZEUGE SIND VOM DEM GESETZ BETROFFEN?

Laut Artikel 2 der VO (EG) 561/2006 alle Fahrzeuge, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt. Laut der deutschen Fahrpersonalverordnung (FPersV) betrifft es zusätzlich alle Fahrer von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt – damit also auch die sogenannten „Polensprinter“.

WELCHE FAHRER SIND VON DEM GESETZ BETROFFEN?

Alle deutschen und ausländischen Fahrer, die mit den beschriebenen Fahrzeugen in Deutschland unterwegs sind. Entscheidend ist, dass der Verstoß in Deutschland festgestellt wurde. Im Artikel 10, Absatz 3, der VO (EG) 561/2006 ist das sogenannte Territorialitätsprinzip, dass jeder Staat nur die Fahrer aus seinem Land mit einem Bußgeld belegen kann, ausdrücklich aufgehoben worden.

WIE BEMISST SICH DAS BUSSGELD LAUT GESETZ?



Bei der Ahndung eigentlich aus der Nummer 111 aus dem Bußgeldkatalog. Das führt dazu, dass bei Unterschreiten der Mindestdauer der Ruhe-

zeit von einer bis zu neun Stunden je angefangene Stunde 30 Euro für den Fahrer anfallen. Bei Unterschreiten von mehr als neun Stunden sind für den Fahrer pro angefangene Stunde 60 Euro fällig. Unternehmer zahlen ab der ersten Stunde 90 Euro pro angefangene Stunde und bei Unterschreiten von mehr als neun Stunden jeweils 180 Euro. Im schlimmsten Fall drohen rein rechnerisch dem Fahrer also ein Bußgeld von 2.700 Euro, wenn er das gesamte Wochenende auf dem Parkplatz im Fahrzeug verbringt, dem Unternehmer sogar 8.100 Euro.

WIE SOLL SICH DAS BUSSGELD NUN NEU BERECHNEN?

Bußgelder müssen angemessen und verhältnismäßig sein. Laut BAG soll nun eine „Flatrate“ in Höhe von 500 Euro (für den Fahrer) und 1.500 Euro (für den Unternehmer) verhängt werden, wenn die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht wird. Doch Vorsicht: Die Verwaltung kann in Bußgeldkatalogen zwar „Tatbestände“ schaffen, solange sie sich im gesetzlichen Bußgeldrahmen und an die allgemeinen Zumessungsgesichtspunkte hält. Diese verwaltungsinternen Bußgeldkataloge sind für die Gerichte allerdings nicht bindend. Sie müssen vielmehr nur nach Gesetz und möglichst im Einklang mit der bestehenden Rechtsprechung urteilen.

HAT DER FAHRER EINE MITWIRKUNGSPFLICHT?

Ja. Eine Kontrolle ist Arbeitszeit. Die Mitwirkungspflicht bedeutet, dass der Fahrer diese Arbeitszeit im digitalen Tacho verbuchen muss. Die Konsequenz ist, dass dann sehr wahrscheinlich die zusammenhängende wöchentliche Ruhe unterbrochen ist. Laut Gesetz wäre dann, wenn er nicht gerade eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit zusammenbekommt, eine neue Ruhezeit fällig. Ob das in der Kontrollpraxis so geschieht, bleibt abzuwarten. Die Fahrer arbeiten in diesem Fall ja nicht willentlich, sondern auf einen hoheitlichen Zwang hin. Der muss nach der EU-Kontrollpflicht auch ausgeübt werden. Auf alle Fälle sollte die Kontrolle aber durch die Polizei per Kontrollkarte im digitalen Tachografen oder durch einen Kontrollbeleg dokumentiert werden.

DARF EIN KONTROLLEUR DEN FAHRER WECKEN?

Im öffentlichen Verkehrsraum kann ein Fahrer in seinem Lkw jederzeit kontrolliert werden, also auch, wenn er während seiner Ruhezeit schläft. Darauf wurde jedoch in der Vergangenheit mit Rücksicht auf die Fahrer verzichtet.

KANN EIN KONTROLLEUR DIE WEITERFAHRT UNTERSAGEN, WENN DER FAHRER DIE 45 STUNDEN IM LKW VERBRINGT?

Nein. Der Fahrer hat zwar eine 45-stündige Ruhezeit genommen, die nicht den Regeln gemäß FPersG entspricht. Faktisch ist diese Ruhezeit jedoch vorhanden, sie ist sogar auf der Fahrerkarte dokumentiert – faktisch oder als Nachtrag. Er hat dabei lediglich die Voraussetzung für eine regelkonforme Ruhezeit nicht beachtet. Er muss eine regelkonforme Pause auch nicht wiederholen. Dieser Verstoß ist durch das Bußgeld, das ja möglicherweise verhängt wird, bereits abgegolten.



MUSS EIN FAHRER NUN NACHWEISEN, DASS ER 45 STUNDEN GESCHLAFEN HAT?

Auch ein Fahrer kann in seiner Freizeit tun und lassen, was er will. Er darf diese Zeit von 45 Stunden nur nicht mehr in seinem Lkw verbringen. Er muss auch nicht 45 Stunden schlafen. Laut Paragraph 315c des Strafgesetzbuches muss er allerdings vor Antritt der Fahrt sicherstellen, dass er körperlich und geistig in der Lage ist, ein Fahrzeug zu führen.

WELCHER ORT IST EINE GEEIGNETE SCHLAFMÖGLICHKEIT?

Es ist definitiv kein Zelt, wie es immer wieder gerne heißt, oder eine Hängematte im Trailer. Es ist mit Sicherheit ein Zimmer in einem Hotel oder einer Pension. Andere Räume außerhalb des Lkw, die der Unternehmer dem Fahrer zur Verfügung stellt, um dort die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu verbringen, unterliegen in Deutschland den technischen Regeln des Ausschusses für Arbeitsstätten (ASTA). Demnach sind Unterkünfte so zu bemessen, dass für jeden Bewohner mindestens acht Quadratmeter Nutzfläche vorhanden sind.

MÜSSEN LKW-FAHRER IN CONTAINERN ÜBERNACHTEN?

Containerdörfer dürften den Regeln grundsätzlich genügen. Ob das auch in Form großer Gemeinschaftsschlafräume gilt, erscheint aber schon auf den ersten Blick zweifelhaft. Wenn der Fahrer üblicherweise eine luxuriöse Kabine im Lkw hat, wird man ihn nicht zwingen können, hinter diesen Standard außerhalb des Fahrzeugs zurückzufallen. Fahrer müssen sowieso auch nicht in einem Containerdorf absteigen, sie können sich genauso jedwede Pension oder jedwedes Hotel suchen. Denn es ist ja ihre Freizeit.

WER BEZAHLT FÜR DIE UNTERKUNFT?

In der Logik des Gesetzes ist die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit Freizeit. Es gibt in Deutschland allerdings momentan keinen Anspruch auf die Erstattung von Hotelkosten gegenüber dem Arbeitgeber, wenn nichts darüber im Arbeits- oder Tarifvertrag vereinbart ist. Der Paragraph 10 der meisten Landesmanteltarifverträge regelt nur die Pflicht des Arbeitgebers, dass „die Freizeit grundsätzlich am Betriebsort beziehungsweise am Wohnort der Arbeitnehmer zu gewähren ist“.

MUSS DER FAHRER NACHWEISEN, WO ER SEINE REGELMÄSSIGE WÖCHENTLICHE RUHEZEIT AUSSERHALB DES LKW VERBRACHT HAT?

Die Kontrolleure müssen dem Fahrer einen Verstoß nachweisen. Hat der Fahrer allerdings seine Pause im digitalen Tacho dokumentiert, dann fällt im Nachhinein der Verstoß gegen die neuen Bußgeldvorschriften nicht auf. Hier könnte eine effektive Kontrolle im Nachhinein nur dann erfolgen, wenn die Verpflichtung

des Fahrers oder des Unternehmers bestünde, die jeweilige Übernachtung oder das Verbringen der Ruhezeit zu dokumentieren. Das ist von Gesetzes wegen bislang nicht vorgesehen.

IST DER FAHRER VERANTWORTLICH, WENN WÄHREND SEINER ABWESENHEIT VOM FAHRZEUG IN DER REGELMÄSSIGEN WÖCHENTLICHEN RUHEZEIT LADUNG GESTOHLEN WIRD?

Nein, denn der Unternehmer muss die Arbeit und die Touren des Fahrers so planen, dass dieser sich an die geltenden Gesetze halten kann. Da der Fahrer in seiner Freizeit nicht auf den Lkw aufpassen darf, muss der Unternehmer mit seiner Versicherung klären, wie das in der Zukunft zu regeln ist.

KANN MAN DAS GESETZ AUSTRICKSEN?

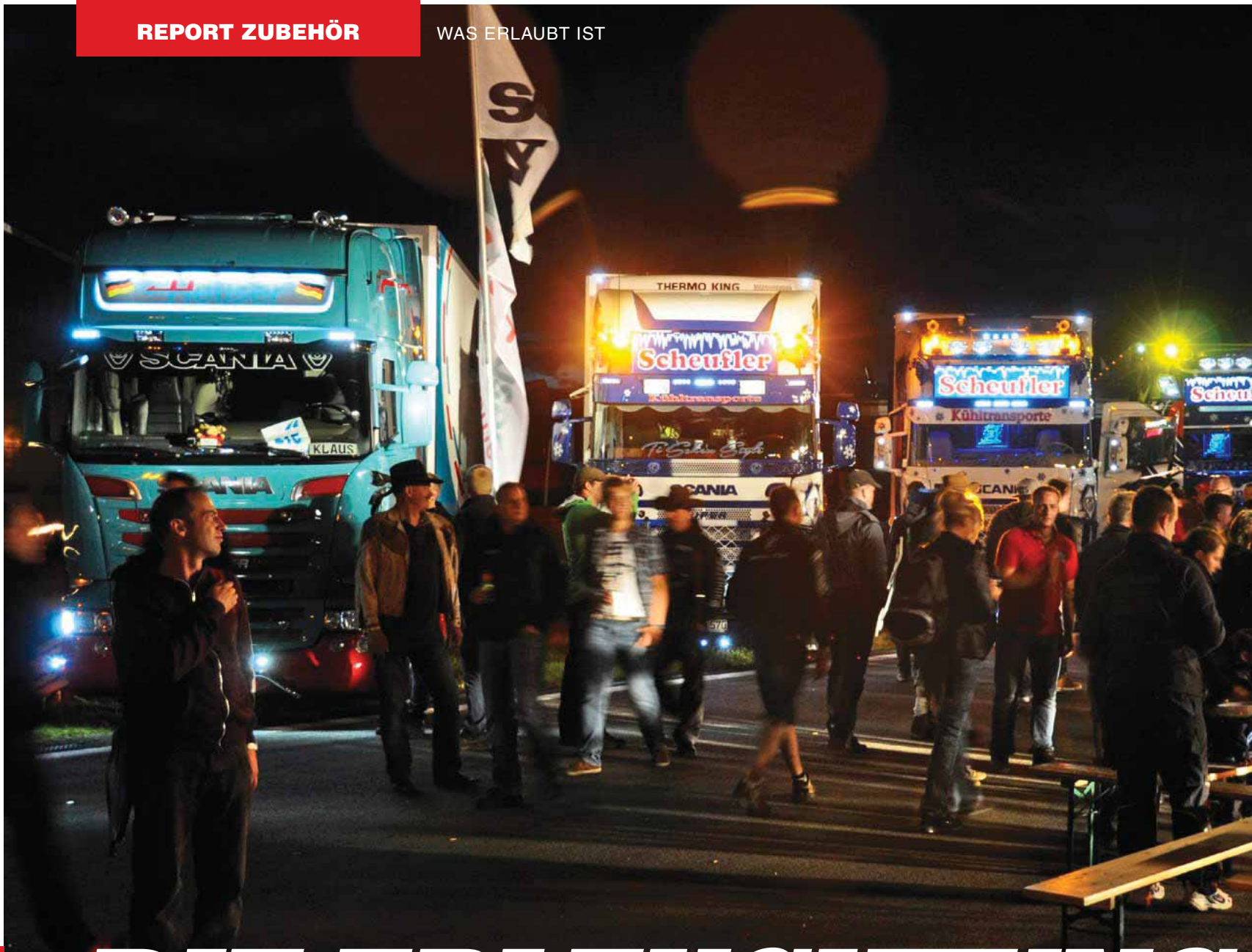
Das Verbot bezieht sich seinem Wortlaut nach ausschließlich auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten. Reduzierte wöchentliche Ruhezeiten dürfen, auch wenn sie länger als die mindestens vorgeschriebenen 24 Stunden (oder sogar über 45 Stunden) andauern, weiterhin im Fahrzeug verbracht werden. In den sozialen Medien kursieren Beispiele für Tricks. Einer lautet: Der Fahrer muss auf der Tour eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einlegen. Er will diese aber widerrechtlich auf weniger als 45 Stunden verkürzen, also statt mindestens 45 Stunden nur 44 Stunden und 30 Minuten Pause machen. Wird diese dann als eine verkürzte Wochenruhezeit angesehen? Die Antwort ist: Nein! Denn der Fahrer darf in dieser Woche keine verkürzte Wochenruhezeit einlegen. Wenn das Verbringen dieser Ruhezeit ordnungsgemäß geschehen ist, könnte nur die Verkürzung geahndet werden. Das bedeutet laut Bußgeldkatalog Ziffer 111 ein Verwarngeld von 30 Euro. Zusätzlich wird nun geprüft, ob die neuen Voraussetzungen laut FPersG berücksichtigt wurden. Liegt eine Verkürzung der 45er plus der Verbringung im Fahrerhaus vor, werden zusätzlich 500 Euro für den Fahrer und 1.500 Euro für den Unternehmer fällig, weil hier zwei verschiedene Rechtsnormen berührt sind und Tateinheit ausscheidet.

WANN IST MIT DEN ERSTEN KONTROLLEN IN DEUTSCHLAND ZU RECHNEN?

Die Kontrolleure des BAG und der Polizei der Bundesländer tasten sich an die neue Aufgabe heran. Es ist derzeit davon auszugehen, dass in der ersten Zeit der Kontrollen lediglich Belehrungen oder mündliche Verwarnungen ausgesprochen werden.

SIND FAHRER, DIE PRIVAT MIT DEM LKW EIN TRUCK-FESTIVAL BESUCHEN, AUCH VON DIESEM GESETZ BETROFFEN?

Grundsätzlich ja. Denn sie dürfen ihre Freizeit nicht im Lkw verbringen. Die Fahrt mit einem Lkw zu einem Festival ist auch keine Privatfahrt. Es ist allerdings davon auszugehen, dass auf privaten Festivals nicht kontrolliert wird. <



DIE ERLAUBTUNG

Was lecker schmeckt, macht dick. Und was schön aussieht, ist natürlich verboten. Ob es nun um den eigenen Körperumfang oder das Herrichten von Trucks geht: Die Welt scheint ungerecht. Ein wenig Spaß muss trotzdem sein – und ist auch erlaubt.

TEXT | Julian Hoffmann FOTOS | Karl-Heinz Augustin, Jan Bergrath, Johannes Roller, HS Schoch, Jumbo Fischer

Wer seinen Lkw liebt, der will das häufig auch zeigen. Einzigartig und individuell soll das eigene rollende Zuhause aussehen. Doch der Gesetzgeber macht es leidenschaftli-

chen Fernfahrern nicht leicht: Unzählige Regelungen und geradezu vollstreckungswütige Polizeibeamte stufen viele Formfehler gleich als mittelschwere Staatsaffäre ein. Dem höchst umstrittenen Kapitel Zusatzbeleuchtung hat die FERNFAHRER-Redaktion

in den vergangenen Jahren schon unzählige Geschichten gewidmet. Doch auch in Sachen Lenkräder, Edelstahlbügel und Auspuffumbauten gibt es mehr Fragen als Antworten. Wir klären auf: Was ist erlaubt – und was nicht?



Zusatzscheinwerfer



Im Grunde ist die Gesetzeslage eindeutig: Ein Lkw darf mit zwei Abblend- und vier Fernlichtscheinwerfern ausgestattet sein, au-

ßerdem sind zwei Nebelscheinwerfer zulässig. Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und zwölf Tonnen dürfen maximal vier Zusatzscheinwerfer montieren. Trucks ab zwölf Tonnen dürfen inklusive des serienmäßigen Fernlichts maximal sechs Fernscheinwerfer aufweisen, von denen aber wiederum nur vier gleichzeitig leuchten dürfen. Neben der Regelung der Anzahl von Scheinwerfern gibt es drei simple Grundsätze:

1. Ein Fahrzeug leuchtet nach vorne weiß, nach hinten rot und zur Seite gelb.
2. Einrichtungen gleicher Art dürfen nur paarweise, in gleicher Höhe und symmetrisch angebracht sein.
3. Die einer Funktion zugeordneten Scheinwerfer müssen gleichfarbig, gleich stark und gleichzeitig leuchten.

„Maximal dürfen sechs Scheinwerfer gleichzeitig nach vorne wirken. Ist ab Werk nur das Fernlicht, das im Hauptscheinwerfer integriert ist, vorgesehen, darf man vier Zusatzlampen auf einem Bügel haben“, bringt es Thomas Schnelle von der Initiative Pro-Lkw-Beleuchtung auf den Punkt. Doch spätestens im Falle eines Verstoßes gegen diese Regeln wird das Thema Licht zur Grauzone. Wenn die Betriebserlaubnis des Lkw durch die mangelhafte Zusatzbeleuchtung nachweislich erloschen ist, kann die Polizei die Weiterfahrt an Ort und Stelle untersagen. Auch wenn „bei einer polizeilichen Kontrolle und den dabei beanstandeten Beleuchtungskörpern regelmäßig nicht vom Erlöschen der Betriebserlaubnis ausgegangen werden kann“, wie es die Autobahnkanzlei formuliert, setzen manche Fahrer, um jedweder Strafe zu entkommen, ein Relais ein, das die zusätzliche Beleuchtung ab einer gewissen Geschwindigkeit abschaltet. Das in der Szene nach dem berühmten Polizeioberrat Thorsten Baumann der Schwerlastkontrollgruppe der Polizei in Münster „Baumann-Schalter“ getaufte Bauteil ist aber kein Freifahrtschein. „Wenn der Fahrer Glück hat, wird diese Lösung von den Beamten toleriert. Eine gesetzliche Grundlage gibt es dafür aber nicht“, sagt Schnelle.

Neben der Anzahl der zulässigen Scheinwerfer ist auch deren erlaubte Helligkeit klar geregelt: Die Referenzzahlen der Fernscheinwerfer, die gleichzeitig eingeschaltet

werden können, dürfen zusammengekommen die Zahl 100 nicht überschreiten. Die Referenzzahlen sind auf den Streuscheiben zu finden – und das sowohl bei den serienmäßigen als auch bei den nachgerüsteten Scheinwerfern. Die Referenzzahl entsteht aus der Umrechnung der maximalen Lichtstärke Candela und besagt, welche Lichtstärke eine Leuchte liefert. Dabei sind Scheinwerfer mit einer höheren Zahl aber nicht automatisch besser: Leuchten mit einem niedrigen Index strahlen breiter und sind damit auf kurvigen Straßen von Vorteil, Lichter mit einem höheren Wert strahlen dagegen weiter – und eignen sich damit besonders für lange, gerade Strecken. Grundsätzlich unzulässig ist übrigens auch nach außen strahlendes Zubehör in der Fahrerkabine – wie zum Beispiel Lichterketten oder leuchtende Namensschilder.

Edelstahlbügel / Steinschlag-Schutzgitter



Nahezu alle Zubehörhersteller liefern ihre Front- und Scheinwerferbügel sowie Scheinwerfer-Steinschlag-Schutzgitter mit einem entsprechenden Teilegutachten. Dennoch müssen die Zubehörteile „unverzüglich“ unter Vorlage des Gutachtens von „einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer einer technischen Prüfstelle oder einem Prüfer einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation zur Durchführung und Bestätigung der vorgeschriebenen Änderungsabnahme“ vorgeführt werden. Die

Eintragung in die Fahrzeugpapiere muss dagegen nicht sofort geschehen – sie ist zurückgestellt. Konkret bedeutet das, dass der Fahrer beziehungsweise Halter des betreffenden Lkw der Eintragung erst bei seinem nächsten Besuch in der Zulassungsbehörde nachkommen muss.

Dachbügel müssen grundsätzlich nicht abgenommen werden, sofern sie in einer Höhe von über zwei Metern angebracht werden, keinen Einfluss auf die Fahrzeugabmessungen haben und das Leergewicht nur „unwesentlich“ verändern. Durch den Anbau von Dachbügeln, die diese Bedingungen erfüllen, erlischt die Betriebserlaubnis des Trucks also grundsätzlich nicht.

Auspuffklappen / High-Pipes und Side-Pipes



So schön bassig sie die hubraumstarken Diesel auch erklingen lassen: Auspuffklappen sind generell verboten. Sie leiten die Abgase noch vor dem Katalysator ab und entlassen sie ungefiltert in die Umwelt. Wer mit einer solchen Vorrichtung auf öffentlichen Straßen unterwegs ist, riskiert empfindliche Strafen: Da der Lkw die eingetragene Abgasnorm mit geöffneten Auspuffklappen nicht mehr einhält, wird der Fahrer zum Mautprel-

er – und Steuerhinterzieher. Gut beraten ist da, wer auf weniger klang-, dafür aber umso formschönere High- beziehungsweise Side-Pipes umsteigt. Uhl Trucks bietet derartige Umbauten beispielsweise an – allerdings nur unter einer Einschränkung. „Sofern die Kunden mit ihrem Lkw auf öffentlichen Straßen fahren möchten, müssen sie die Umbauten einzeln abnehmen und eintragen lassen“, erklärt Peter Dau, Neufahrzeug-Koordinator bei Uhl Trucks. Marcel Schoch, seines Zeichens geschäftsführender Gesellschafter von HS Schoch, erteilt dagegen sämtlichen Auspuff-Ambitionen eine Absage: „Die Edelstahl-Side-Pipes haben wir mit Einführung der Euro-6-Abgasnorm aus dem Programm genommen – die Abgastemperaturen sind einfach zu heiß. Grundsätzlich haben wir damit ohnehin nur den serienmäßigen Auspuff verlängert und die Abgase nie vor dem Topf abgeleitet.“ Auch ein anderes Produkt ist aus dem Portfolio des Lkw-Veredlers verschwunden. „Dachhörner bieten wir grundsätzlich nicht mehr an. Hier bieten die Hersteller werkseitig Lösungen an, die bei der Herstellung des Lkw direkt am Band wesentlich einfacher montiert werden können.“

Bakelit-Lenkräder



Die elfenbeinfarbenen, dünnen und wunderschön auf das Wesentliche reduzierten Bakelit-Lenkräder gehören wohl auch unter den Fahrern zu dem umstrittensten Zubehör. In Gedenken an die guten alten Zeiten wird so manch einer beim Anblick dieser Lenkräder schwach. Im Alltag sind sie aber genauso unpraktisch wie unzulässig: Es gibt nach unseren Recherchen schlicht kein Exemplar auf dem Markt, das mit einer ABE oder einem

Teilegutachten geliefert werden würde. Damit sind die Old-School-Steuerräder ganz klar nicht eintragungsfähig.

Und auch wer sich ein gebrauchtes originales Lenkrad zulegt, steht spätestens bei der passenden Lenkradnabe wieder vor einem Problem – diese sind nämlich nicht mit einem Festigkeitsgutachten zu haben.

Kommentar

Lkw zu fahren, ist ein echter Knochenjob. Er ist genauso entbehrungs- wie stressreich.

Menschen, die diesen Beruf trotz der Widrigkeiten, des Kosten- und Zeitdrucks mit Leidenschaft ausführen, sind es, von denen unsere Branche lebt. Sie sind das Fundament für den Wohlstand unserer Gesellschaft. Dass ausgerechnet Lkw-Fahrer, die ihre Trucks mit viel Liebe zum Detail herrichten, immer wieder willkürlichen Kontrollen übermotivierter Polizeibeamter zum Opfer fallen, ist ein Unding. Wenn man sich den täglichen Wahnsinn auf Deutschlands Autobahnen anschaut, die Aggressivität, mit der sich einige von A nach B bewegen, und die Leichtfertigkeit, mit der andere schwere und gefährliche Güter transportieren, könnte man leicht der Meinung sein, es gebe Wichtigeres zu kontrollieren als die korrekte Anzahl von Scheinwerfern. Vor allen Dingen dann, wenn diese nicht eingeschaltet sind und nur für gelegentliche Festival-Besuche oder für das nächtliche Rangieren auf dem Betriebshof eines Kunden dienen. Während meiner Recherche konnte ich die tiefe Verunsicherung seitens der Zubehörhersteller und Fahrer spüren. Niemand möchte konkrete Aussagen treffen, das Thema ist vielen zu heiß, die gesetzlichen Regelungen scheinen zu wenig eindeutig. Immer wieder hörte ich, dass es am Ende nur auf den Polizisten ankommt, der den Lkw kontrolliert. Mein Appell richtet sich also an genau diese Beamten: Bitte machen Sie den Fahrern das Leben nicht unnötig schwer. Gehen Sie kurz in sich und überlegen Sie, wann Sie das letzte Mal einen Unfall aufnehmen mussten, der auf zu viele, wohlgerne ausgeschaltete Zusatzscheinwerfer zurückzuführen war. Damit dürfte schon vielen geholfen sein.



**JULIAN HOFFMANN,
FERNFAHRER-
REDAKTEUR**



GÜNTHER MEYER
PER E-MAIL

BITTE MEHR ZU SPESEN

Ich bin der Auffassung, dass das Thema Spesen sehr wichtig ist. Umso mehr bin ich verwundert, dass dieses Thema in Ihrem Magazin so wenig Beachtung findet. Worum geht es? Prozentuale Spesenabzüge bei Fährüberfahrten, Flügen und so weiter. Wenn man bedenkt, welche prozentualen Abzüge laut dem Schreiben des Finanzministerium IV C5-S2353/14/10002 vom 30.09.2013 bei Fährüberfahrten und Ähnlichem zum Ansatz gebracht werden, beispielsweise 40 Prozent für das Abendessen auf der Fähre, da kommen schnell um die 20 Euro zusammen. Ich hatte meinerseits bereits Kontakt mit dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) aufgenommen und die Situation anhand eines konkreten Beispiels dargestellt und auch Lösungsvorschläge unterbreitet. Die Sache ging leider aus wie das Hornberger Schießen, also ohne Ergebnis. Ich bitte die FERNFAHRER-Redaktion dringlich um Unterstützung.

Anmerkung der Redaktion:
Wir sind ebenfalls der Meinung, dass das Thema Spesen wichtig ist. Daher berichtet FERNFAHRER jedes Jahr in Ausgabe 3 sowie im FERNFAHRER Katalog über die wichtigsten Änderungen und Bestimmungen in diesem Bereich. Wir sehen uns gemeinsam mit unseren Experten von eurotransport.de/experten gerne Ihren konkreten Fall ganz genau an und versuchen Ihnen zu helfen. Das Thema Fährverkehr wollen wir ohnehin in einer der kommenden Ausgaben genauer unter die Lupe nehmen.



©INFINITY/FOTOLIA



GERD CHRISTIANS
PER E-MAIL

MISSSTÄNDE AUFGEZEIGT

Der Fernsehsender VOX hat am 28. Mai 2017 einen Bericht über Missbrauch der Fahrer in der Transportbranche gezeigt. Super, dass die Sendung ausgestrahlt wurde und auch alle Nicht-Fahrer mal sehen konnten, unter welchen Bedingungen deutsche Kleinunternehmen, aber auch ausländische Fahrer leben und arbeiten. Die belgische Polizei hat klar die Missstände adressiert und die Fahrer in Schutz genommen. Fingierte Arbeitsverträge, Löhne jenseits von Gut und Böse – die Profitgier der großen Logistiker und Transportunternehmen ist ohne Kontrollen nicht zu stoppen. Es reicht aber nicht, wenn nur Belgien oder Frankreich kontrollieren.



U. B.
PER E-MAIL

SPANNENDE REPORTAGEN

Ich möchte mich bedanken für den super Bericht in FERNFAHRER 6/2017 über die holländische Firma JP VIS, die mit Lang-Lkw Verkehre von Holland nach Schweden betreibt. Weiter so mit solchen Berichten, deshalb lese ich Euer Heft! Allerdings kann

ich dem Artikel nicht entnehmen, von wem er geschrieben ist. Ich nehme mal an, das Felix Jacoby ihn geschrieben hat. Seine Traumrouten-Berichte sind auch immer spannend. Ebenso die Supertruck-Porträts. Ich freue mich immer total darauf. Macht weiter so, FERNFAHRER ist die beste Fan- und Fahrerzeitschrift.

Anmerkung der Redaktion:
Vielen Dank für das große Lob. Leider ist wegen eines technischen Problems tatsächlich der Name des Autors entfallen. In diesem Fall stammt der Beitrag von unserem niederländischen Kollegen Iep van der Meer, der uns bei vielen großen Vergleichstests unterstützt und immer wieder auch Reportagen aus der Berufskraftfahrer-Welt liefert. In aller Regel füllt aber inzwischen Felix Jacoby die Rubriken Supertrucks und Abenteuer beziehungsweise Traumrouten. Auch er ist viel mit dem Lastwagen unterwegs, daher sind seine Geschichten so authentisch. Klar, wir machen weiter so und geben Vollgas!



U. B.
PER E-MAIL

KEINEN KÜMMERT'S

Ich möchte meinen Unmut ausdrücken über die Kollegen, die trotz Überholverbots vor Baustellen ohne Rücksicht auf Verluste auf der mittleren oder zum Teil auf der ganz linken Spur unterwegs sind. Ein solches Verhalten ist besonders für die Kollegen ärgerlich, die sich an das Überholverbot halten und brav im Stau stehen. Anschließend lässt man dann an der Verengung die Kollegen von der mittleren oder zum Teil ganz linken Spur wieder rein. Wieso wird vor Baustellen nicht mal knallhart kontrolliert? Oder stehen die Schilder 60 km/h für Lkw und Überholverbot für Lkw nur zur Dekoration an der Autobahn? Es gibt fast keine Baustelle, wo man ein solch unkollegiales Verhalten nicht erlebt. Das ärgert doch jeden Lkw-Fahrer!



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.

ATTRAKTIVES SIXPACK

Zwei Tage lang nahmen knapp 70 angehende Berufskraftfahrer das Thema Test und Technik in die Hand und kürten den besten Fernverkehrs-Lkw. Klarer Fall: Der Young Professionals Truck Award stand auf dem Programm.

TEXT | Ralf Becker, Knut Zimmer, Johannes Roller FOTOS | Michael Grube, Thomas Küppers, Johannes Roller





SECHS VON SIEBEN großen europäischen Lkw-Herstellern traten an, um sich von den insgesamt fast 70 angehenden Berufskraftfahrern vergleichen zu lassen. Die anspruchsvolle Teststrecke führte durchs bergige Gelände rund um den Nürburg Ring.

DIE SCHÜLER KAMEN zu etwa gleichen Teilen aus dem Berufskolleg Mitte in Essen (u.l.) sowie aus Wetzlar von der Werner von Siemens-Schule (u.r.).



Ring frei zur dritten Runde: Der „Young Professionals Truck Award“ (YPTA) fand in diesem Frühjahr einmal mehr in der Eifel statt, rund um den Nürburgring. Knapp 70 Berufsschüler aus den Regionen Wetzlar und Essen setzten sich zwei Tage lang mit den Fernverkehrs-Flaggschiffen von DAF, Iveco, Mercedes, Renault Trucks, Scania und Volvo auseinander. Mit dabei, aber außer Konkurrenz: Eine 400 PS starke Erdgas-Version des Iveco Stralis.

Die Ausschreibung sah ansonsten Fernverkehrs-Sattelzugmaschinen mit größtem lieferbarem Fahrerhaus vor, Sechszylinder um 500 PS (plus/minus 20 PS), automatisierte Getriebe und 315/70er Reifen auf der Antriebsachse. Sicherheitstechnisch konnte über das gesetzlich geforderte Minimum hinaus das volle Programm aufgefahren werden. Den ein oder anderen kleinen Bonus heimten dabei Mercedes mit dem neuen Abbiegeassistenten und Volvo mit der Spurwechselunterstützung im FH ein. Als Mindeststandards im Innenraum waren Kühlschrank und zwei Liegen aufgerufen, wobei bei zwei ansonsten identischen Fahrzeugen auch ein Fahrzeug mit Single-Ausstattung zulässig war. Der geforderte Minimalkomfort erwies sich aber ohnehin als Makulatur. Getreu der Devise „nicht kleckern, sondern klotzen“ schöpften alle Hersteller beim lieferbaren Zubehör aus dem Vollen – innen wie außen: schicke (Sonder-) Lackierung, breite 385/55er auf der Lenkachse, Druckluflhörner, viel Chrom und Alu und so weiter. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

Auf Probefahrt ging es schließlich mit identischen Curtainsidern, beladen jeweils mit zehn Tonnen Ballast. Die Runde selbst bot

DER DAF XF trat zum Test im Frühjahr noch in der technische Ausführung vor der soeben erfolgten Modellpflege an. Er bekam über alle Wertungskategorien hin gute Noten. Die verstärkte Motorbremse hätte auf der bergigen Strecke sicherlich gute Dienste geleistet.



**CELINA LÜBBERTS, 19
AUS WETZLAR**



„Mein Favorit ist der DAF XF: Er gefällt mir von außen und innen, lässt sich schön fahren, hat genug Staufächer und bietet Bewegungsfreiheit in der Kabine.“

IVECO TRAT MIT ZWEI ZUGMASCHINEN an, wovon die eine (Bild r.) mit Erdgas unterwegs war und daher aufgrund der speziellen Leistungscharakteristik außer Konkurrenz lief. Um das Image der Marke ist es bei den jungen Kollegen nicht ums beste bestellt. Das verhagelte dem Stralis eine bessere Durchschnittswertung.



**ANDRÉ KRAUSE
AUS ESSEN**

„Auf die Veranstaltung habe ich mich tierisch gefreut. Nächstes Jahr darf ich mir einen neuen Lkw aussuchen. Daher ist es gut, hier alle kennenzulernen.“





**NABIL RAHOU, 22
AUS ESSEN**

„Am besten hat mir der Actros gefallen: gute Verarbeitung, edles Interieur, ausgereifte Technik und viele Multimediafunktionen.“



HOCHWERTIG VERARBEITET UND

eine edle Innenausstattung, durch und durch solide kam der Actros bei den Azubis an. Er lieferte sich mit Scania und Renault ein ganz enges Rennen um die Plätze zwei bis vier.

eine knackige Topografie. Vom Start am Einfeldorf ging es in Richtung Döttinger Höhe, dort links die L92 ziemlich steil und kurvig, teils mit Spitzkehren, runter nach Breidscheid und ab der T-Kreuzung mit der B257 wieder hoch, zurück zum Ring. Die Einschätzung vom 22-Jährigen Tim Weigold: „Die Strecke ist anspruchsvoll und macht Spaß. Aber man braucht beide Hände am Steuer.“

DAF musste zum Zeitpunkt der Einladung nicht lange überlegen: 460 oder 510 PS lauteten da die stärksten Alternativen des 12,9-Liter-Motors MX-13 im XF. Zwei 510er mit Super Space Cab standen folglich zur Erprobung bereit, identisch ausgestattet mit 12-Gang-AS-Tronic und 2,53 übersetzter Hinterachse. Eine vernünftige Wahl, im überwiegenden Urteil der Tester nicht zu lang und nicht zu kurz. Allerdings verzichtete DAF darauf, bei der Bremsleistung das Maximum rauszuholen wie es die übrigen Hersteller taten und beließ es in Kombination mit dem ZF Intarder bei der normalen Auspuffbremse. Schade, denn just auf der kurvigen und steil abfallenden Landstraße hätte die verstärkte MX-Motorbremse sicherlich einen positiven Eindruck hinterlassen. Die top ausgestattete Super Space Cab leistete sich dagegen keine echten Schwächen und kassierte durchgängig Noten im Zweierbereich. Das ausgewogene Bild bringt die 19-Jährige Celina Lübberts auf den Punkt: „Mein Favorit ist der DAF XF. Er gefällt mir von außen und innen, lässt sich schön fahren, hat genug Staufächer und bietet Bewegungsfreiheit in der Kabine.“ Stellt sich die Frage, wie das Ranking mit der inzwischen präsentierten Neuauflage des XF ausgesehen hätte. Die neue Spitzenmotorisierung mit 530 PS wäre

Prüfungsvorbereitung mit Dekra

Eine solide Ausbildung ist unerlässlich, wenn man 40 Tonnen sicher durch den Straßenverkehr zu bewegen will. Unsere Juroren, die Schüler der beiden Berufsschulklassen aus Werner-von-Siemens-Schule Wetzlar und BK Essen Mitte, standen während des Young Professionals Truck Award 2017 kurz vor ihrer Abschlussprüfung als Berufskraftfahrer. Zwischen den Testfahrten bot die Expertenorganisation Dekra den Prüflingen deshalb eine exklusive Prüfungsvorbereitung an. Hierbei legten die zwei DEKRA-Experten Reinhard Buchsdrücker und Thorsten Straube Wert auf eine Balance zwischen Theorie und Praxis.

Da letztere trotz Routine immer auch mit schwer zu kalkulierenden Gefahren verbunden sein kann, unterstützte Dekra die Veranstaltung mit dem hauseigenen Fahrsimulator. In dem brachte Thorsten Straube seine Schützlinge zum Teil mächtig ins Schwitzen. Plötzlich auftretende Wildwechsel und in Echtzeit eingespielte Glatteis-situationen führten den Schülern vor Augen, wie wichtig eine qualifizierte Schulung in diesen Stresssituationen ist.

Doch vor der Kür steht auch die Pflicht. Immerhin gilt es im theoretischen Prüfungsteil für den Erwerb der Führerscheinziffer 95 fünf Module zu meistern. Hierfür gab Dekra-Fachmann Reinhard Buchsdrücker einen umfassenden Überblick über Themen wie Sozial- und Verkehrsvorschriften, Ernährung und Fahrerimage hilfreiche Informationen zu bieten. Altersgerecht und multimedial aufbereitet, führte Buchsdrücker unterhaltsam und vor allem praxisnah durch mögliche Prüfungsthemen.





DIE GROSSE ÜBERRASCHUNG:

Es ist die Solo-Ausstattung, die Eindruck bei den Schülern hinterlassen hat. Von der Renault-eigenen Benutzerverführung im Fahrzeug ließen sie sich nicht abschrecken. Der kühl, aber modern gestaltete Truck begeisterte sie.

zwar übers Ziel hinausgeschossen, aber ein neuer XF 480 mit ZF-Traxon-Getriebe und modellgepflegter Super Space Cab hätte vermutlich einige Zehntelnoten rausgeholt. Doch grau ist alle Theorie, die Antwort gibt es möglicherweise bei der nächsten Ausgabe des YPTA.

Beim Iveco Stralis XP sind aus dem 12,9 Liter großen Cursor 13 mit „SCR only“-Abgasreinigung bis zu 570 PS geboten – in dieser Hubraumklasse unter den europäischen Herstellern gegenwärtig der Spitzenwert. Im geforderten Wettbewerbsumfeld des YPTA durfte es allerdings „nur“ der 510er sein, der mit 2.300 Nm Drehmoment gegenüber der Konkurrenz zudem recht deutlich das Nachsehen hatte. Eine etwas kürzer übersetzte Achse als die gewählte 2,47er hätte da vermutlich gut getan. Dennoch erhielt der Stralis in der Disziplin „Fahren“ die beste seiner Einzelnoten, auch dem kräftig zupackendem Duo aus Turbobrake und Retarder geschuldet. Dagegen schnitten vor allem Materialien, Innen- und Außendesign der XP-Großraumkabine verhältnismäßig schlecht ab.



LUKAS SZABO
AUS ESSEN



„Ich bin bisher mit Renault und Volvo gefahren. Beide Marken haben wir in der Firma. Aber ich bin angenehm überrascht vom Top-Ausstattungspaket.“

Technische Daten im Überblick



Hersteller	DAF	Iveco	Mercedes	Renault	Scania	Volvo
Typ	XF 510 FT	Stralis AS 440 S 51 T/P XP	Actros 1851 LS	T 520	S 500 A 4x2 NB	FH 500
Fahrerhaus	Super Space Cab	Hi-Way	Gigaspace	T High Sleeper	CS 20 H	Globetrotter XL
Motor	MX-13	Cursor 13	OM 471 LA	DTi13	DC13	D13
Hubraum	12.900 cm ³	12.900 cm ³	12.800 cm ³	12.800 cm ³	12.700 cm ³	12.800 cm ³
Leistung	375 kW (510 PS) bei 1.425 bis 1.750 U/min	375 kW (510 PS) bei 1.560 bis 1.900 U/min	375 kW (510 PS) bei 1.600 U/min	382 kW (520 PS) bei 1.432 bis 1.800 U/min	368 kW (500 PS) bei 1.900 U/min	368 kW (500 PS) bei 1.400 bis 1.800 U/min
Max. Drehmoment	2.500 Nm bei 1.000 bis 1.425 U/min	2.300 Nm bei 900 bis 1.560 U/min	2.500 Nm bei 1.100 U/min	2.550 Nm bei 1.100 bis 1.432 U/min	2.550 Nm bei 1.000 bis 1.300 U/min	2.500 Nm bei 1.000 bis 1.400 U/min
Getriebe	ZF AS-Tronic 12 AS 2540 TD	ZF Traxon 12 TX 2420 TD	Powershift G281-12	Optidriver AT 2612F	GRS 905 R	I-Shift SP02812 DC
Gänge	12	12	12	12	12+2	12
Übersetzung Getriebe	15,86 bis 1,00	12,92 bis 1,00	14,93 bis 1,00	14,94 bis 1,00	16,41 bis 1,00	11,73 bis 0,78
Übersetzung HA	2,53 : 1	2,47 : 1	2,73 : 1	2,64 : 1	2,35 : 1	3,08 : 1
Dauerbremsen	Abgasbremse / ZF-Intarder	Turbobrake / ZF-Intarder	High Performance Engine Brake / Voith Wasserretarder	Optibrake+ / Voith Retarder	Abgasbremse / Scania Retarder R4100D	VEB+ / Voith Retarder

Dazu muss man aber fairerweise sagen, dass in der Summe der Testprotokolle einige drastische Ausreißer nach unten dem Iveco eine bessere Gesamtnote verhängelten. Anders gesagt: Das Urteil präsentierte sich deutlich weniger ausgewogen als bei den Konkurrenten, der Iveco polarisiert innerhalb der jungen Fahrerschaft. Dass die Jugend dem Iveco mit durchschnittlich 3,5 die mit Abstand schlechteste Imagenote erteilte, fügt sich da leider folgerichtig ins Bild. Unter derlei Vorzeichen geht dann offenbar auch unter, dass der Stralis in Topaustattung mit einigen Pfunden zu wuchern hat: drehbarer Beifahrersitz und riesiger 50-Liter-Kühlschrank inklusive. Absolut positiv bleibt immerhin die vielfach geäußerte, ehrliche Überraschung festzuhalten, auch mit der 400-PS-Erdgasvariante flott im Feld mithalten zu können.

Vor die Qual der Wahl sah sich bei der Motorauswahl Mercedes gestellt: Der 12,8 Liter große OM471 als 480er oder 510er oder doch das dicke 15,6-Liter-Aggregat OM473 in der 517 PS starken Einstiegsmotorisierung? Es wurde der „vernünftige“ 510er, ausgestattet mit 12-Gang-Powershift, High-Performance-Motorbremse und Voith-Wasserserretarder. Zudem leistete sich Mercedes die kürzeste Achse im Feld, setzte also voll auf die Karte „Fahrmaschine“. Die Rechnung ging auch fast komplett auf. Unterm Strich

Pema als verlässlicher Partner

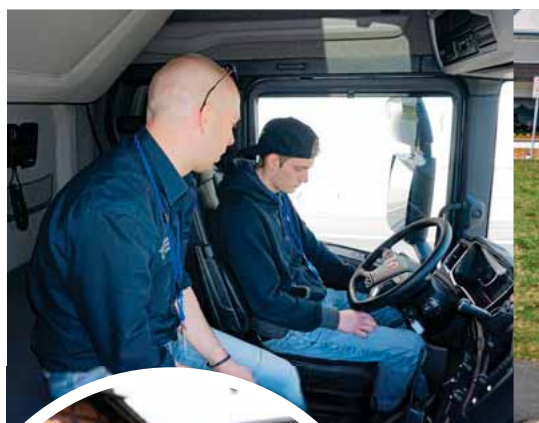
Ein wesentlicher Prüfungsbestandteil ist das Thema Ladungssicherung. Ein Thema das oftmals leider sträflich vernachlässigt wird. Um den angehenden Transportprofs dieses wichtige Kapitel nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis näherzubringen, reisten die Schulungsprofis der Pema Akademie und deren Ausbildungspartner Kirchner Schulung mit einem eigens dafür ausgerüsteten Trainings-Auflieger an den Nürburgring. Unter fachmännischer Betreuung des Ladungssicherungsfachmanns Holger Grimm standen dabei Reibbeiwert, Formschluss und Ladungssicherungsmittel für die Mädels und Jungs genauso im Fokus wie die korrekte Sicherung von Gitterboxen, Paletten und Stückgut.



Doch Pema unterstützte den Young Professionals Truck Award 2017 nicht nur bei der Prüfungsvorbereitung der Azubis. Eine Testfahrt mit einer Sattelzugmaschine ohne einen entsprechend beladenen Auflieger ergibt wenig Sinn. Pema stellte für die dritte Auflage des Young Professionals Truck Award alle Auflieger. Der Nutzfahrzeug-Vermieter fackelte auf Anfrage von FERNFAHRER nicht lange und überführte für den Test zwölf identische Curtainsider vom Typ Kögel Cargo in die Eifel. Zuvor aber galt es noch zu laden. Für die entsprechende Last auf der Sattelplatte sorgte Schamotttemörtel aus dem Bestand von Goodyear, der für den Test in Big Bags abgefüllt wurde. Die Pema-Experten disponierten nicht nur die Fahrten zum Lager, sondern sorgten auch für die fachmännische Sicherung. So führten die Azubis die Testrunden unter realen und sicheren Bedingungen durch.

steht für den Actros 1851 Gigaspace eine solide „Zwei plus“ – insbesondere auch für den wichtigen Imagewert. Was speziell die Gigaspace-Kabine anbelangt, einmal als

Solostar (mit Sessel an der Rückwand und großem Klapptisch) sowie in konsequenter Zwei-Mann-Ausführung am Start, gab es überhaupt nur eine einzige Teilnote schlech-



DER NEUE SCANIA

mischte das Feld auf, doch nicht jeder mag die erneuerte Design-Linie des großen Schweden. Es schieden sich die Geister an der markanten Front. Sein Image ist jedenfalls ungebrochen sehr gut bei den jungen Fahrern.



MARCEL WINKEL, 27 AUS WETZLAR



„Die neue Scania-Form ist Geschmackssache – mir gefällt sie aber ganz gut. Ich bin heute das erste Mal Sattelzug gefahren, da ich sonst nur mit Hängerzug unterwegs bin.“



ter als Zwei: für die Spiegel. Ansonsten breite Zustimmung: An das satte Innenvolumen, das Stauraumangebot und nicht zuletzt natürlich die Luxusausstattung bis hin zum Fahrersitz mit Massagefunktion würde sich jeder der Tester nur allzu gerne gewöhnen. Das Fazit des 22-Jährigen Nabil Rahou dürfte den Stuttgartern runtergehen wie Öl: „Am besten hat mir der Actros gefallen: gute Verarbeitung, edles Interieur, ausgereifte Technik und viele Multifunktionsfunktionen, die heutzutage nicht mehr wegzudenken sind.“

Renault Trucks rückte ganz selbstverständlich mit dem stärksten lieferbaren „T High“ an, mit 520 PS aus dem 12,8-Liter-Reihensechser DTi13. Jener stammt ebenso aus dem Konzernbaukasten von Volvo wie die Optidriver-Schaltautomatik. Dazu die verstärkte Motorbremse Optibrake+, Retarder und die nach Mercedes kürzeste Achse im Feld, und fertig war eine offenbar ziemlich überzeugende Mischung: Mit Platz zwei im Gesamtklassement war beim Franzosen bei allem Respekt nicht unbedingt zu rechnen – gegenüber dem YPTA 2015 machte der T High von seinerzeit rund 2,4 auf jetzt 1,7 fast eine Dreiviertel Gesamtnote gut. Doch abgesehen vom gelungenen Triebstrang gibt es dafür durchaus eine Reihe guter Gründe. Da ist zum Beispiel die Maxispace-Alleinfahrer-Ausstattung, die zusätzlich zur Zweimann-Variante zur Beurteilung stand. Dass die sehr gut ankommt, bestätigte sich bereits vor rund einem Jahr im Fahrertest (FERNFAHRER 10/2016). Ein riesiger Tisch zum drehbaren Beifahrersitz, Schränke an der Rückwand

UNSERE PARTNER



und dazu Details wie ein passgenauer Geschirrkasten und eine bequeme Hängematte an der Flanke – Renault hat in der Single-Version einige wirklich pfiffige Ideen umgesetzt. So kommt es denn auch, dass die Imagenote mit knapp 2,2 zwar noch immer etwas hinterherhinkt, aber gegenüber den 2,9 aus 2015 bereits einen strammen Satz nach vorne gemacht hat. Chapeau!

Scania hätte wohl nichts dagegen gehabt, statt des geforderten Sechszylinders den prestigeträchtigen V8 ins Rennen zu schicken – dessen 520 PS starke Einstiegsmotorisierung hätte leistungsmäßig ja gepasst. Im „Tagesgeschäft“ mit Reihensechszylindern ist bei den Schweden dagegen bei 500 PS aus 12,7 Liter Hubraum und mit SCR-only-

Technik Schluss. Aufwendige Motorbrems-Konstruktionen sind generell nicht das Ding von Scania, aber wozu hat man Retarder aus eigener Fertigung? Die neueste Generation kommt auf bis zu 4.100 Nm Bremsmoment und ist zudem abkoppelbar, vermeidet also Schleppverluste. Auf der Landstraßenrunde konnte der Scania damit bergab vollauf überzeugen, über die gesamte Strecke wäre ohne die mit Abstand längste Achse vielleicht sogar noch ein Tick mehr drin gewesen. Das Kabineninterieur rangiert durchweg bei rund 1,6 bis 1,7, mit vielfach genannten Highlights wie den beiden Kühlschränken (zusammen rund 75 Liter) und dem sportlichen, unten abgeflachten Lederlenkrad. Ausgerechnet beim Design schwächelt das neue S-Fahrerhaus aber ein wenig. „Gewöhnungsbedürftig“ meinten viele Testteilnehmer, mit dem vertrauten R Topline im Hinterkopf bei der Einschätzung der neuen Erscheinung sichtlich unentschlossen. „Die neue Scania-Form ist Geschmackssache – mir gefällt sie aber ganz gut“, berichtete nach kurzem Zögern zum Beispiel Tester Marcel Winkel. Von Designfragen unberührt, erfreut sich der Scania aber auch ohne V8 einer hervorragenden Imagenote und liegt in der Endwertung ganz weit vorn.

Der Erste im Ranking ist aber der Letzte im Alphabet: der Volvo FH. Tester Sven Randerrath hat das Wort: „Die Doppelkupplung ist ein Traum und die elektrisch unterstützte Lenkung ist der Hammer. In diesem Auto lässt es sich aushalten. Die Ausstattung ist auch sehr hochwertig – man merkt, dass sie



SVEN RANDEPATH
AUS ESSEN

„Die Doppelkupplung ist ein Traum und die elektrisch unterstützte Lenkung der Hammer. Die Ausstattung ist auch sehr hochwertig. In diesem Auto lässt es sich aushalten.“



EINWEISUNG IN DIE TECHNIK des Volvo. Die ausgeklügelten Lösungen überzeugten die angehenden Berufskraftfahrer. Sie wählten den Volvo vor allem wegen seiner technischen Finesse auf den ersten Platz.

dieses Auto eigens für den YPTA gebaut haben.“ Damit trifft er den Nagel auf den Kopf, denn als mittlerweile Triple-Sieger nach 2013 und 2015 ließ Volvo diesmal erst gar nichts anbrennen: Zweimal war das Sondermodell Performance Edition mit 500-PS-Motor aufgerufen, mit allen technischen Leckerbissen wie Einzelradaufhängung, besagtem Doppelkupplungsgetriebe und „Dynamic Steering“-Lenksystem. Die fast so lange Triebstrangauslegung wie beim Scania fiel angesichts der nahezu unmerklichen Schaltvorgänge kaum einem Tester auf. Klar, dass sich auch die Liste der aktiven wie passiven Sicherheitssystemen so umfangreich wie möglich präsentierte, inklusive VEB+-Motorbremse und Retarder. Zur Volllederausstattung gab es in den Globetrotter-XL-Häusern in Single- und Zwei-Mann-Ausführung nahezu alle weiteren verfügbaren Extras, wobei neben der elektrisch betätigten Feststellbremse insbesondere die zusätzliche Lenkwellenverstellung die Tester begeisterte. So

Reifenschulung mit Goodyear

Der Pneu bildet die Verbindung zwischen Fahrzeug und Straße. Das unterstreicht seine Bedeutung für die Sicherheit eines Transports. Dass der Reifen also weit mehr ist als schwarz und rund, lernten die Testfahrerinnen und -fahrer bei der Reifenschulung von Goodyear. Reifenfachmann Volker Aßmann gab dabei einen kompetenten und zugleich unterhaltsamen Einblick über Eigenschaften wie Tragfähigkeit, Traktions-, Brems- und Seitenkräfte, die auf einen Nutzfahrzeugreifen einwirken. Wie viel technische Finesse im Aufbau eines Nutzfahrzeugreifens steckt, war für die Schüler dabei überraschend. Immerhin landen bei der Produktion bis zu 60 unterschiedliche Komponenten im Pneu. Mit anschaulichen Beispielen brachte Goodyear den Testfahrern außerdem Themen wie Profiltiefenmessung, EU-Reifenlabel und der Zusammenhang zwischen Reifendruck und -temperatur nahe.



bot denn auch die Auswertung der Testprotokolle nicht wirklich eine Überraschung: Wohin die Reise gehen würde, ließ sich an den beiden Testtagen schon an der schieren

Zahl der mit dem Volvo „im Arm“ geschossenen Selfies eindeutig ablesen. Lange Rede, kurzer Sinn: Die Jugend steht ganz einfach auf den FH.

Notenvergabe

	Gewichtung	DAF	Iveco	Mercedes	Renault	Scania	Volvo
Design							
Fahrzeugfront	x 1	2,21	3,28	1,67	1,74	2,00	1,16
Beleuchtung	x 1	2,18	3,18	1,60	1,71	1,85	1,19
Spiegel	x 1	2,41	3,33	2,12	1,76	1,82	1,28
Außendesign ins.	x 2	2,32	3,38	1,63	1,65	1,92	1,19
Durchschnitt		2,29	3,30	1,73	1,70	1,90	1,20
Weg ins Fahrzeug							
Öffnen/Schließen	x 1	1,90	2,90	1,60	1,49	1,52	1,19
Einstieg	x 1	1,93	2,40	1,85	1,47	1,66	1,37
Durchschnitt		1,91	2,65	1,73	1,48	1,59	1,28
Im Fahrzeug							
Ablagemöglichkeiten	x 1	1,75	2,65	1,71	1,54	1,77	1,50
Raumgefühl	x 1	1,71	2,65	1,47	1,56	1,68	1,43
Materialien	x 1	2,46	3,75	1,63	1,64	1,46	1,37
Kabinendesign	x 2	2,38	3,53	1,73	1,63	1,72	1,38
Durchschnitt		2,14	3,22	1,65	1,60	1,67	1,41
Arbeitsplatz							
Einstellung Fahrersitz	x 1	2,03	2,55	1,71	1,42	1,70	1,43
Sitzkomfort	x 1	2,06	2,60	1,55	1,44	1,70	1,24
Einstellung Lenkrad	x 1	2,32	2,88	1,71	1,79	1,70	1,31
Durchschnitt		2,14	2,68	1,66	1,55	1,70	1,32
Während der Fahrt							
Schaltung	x 1	2,49	2,60	2,10	1,56	1,67	1,07
Beschleunigung	x 1	2,54	2,53	2,23	1,50	1,73	1,15
Betriebsbremse	x 1	2,09	2,73	1,73	1,54	1,52	1,35
Dauerbremsen; Tempo bergab halten	x 1	2,38	2,55	1,81	1,82	1,41	1,41
Dauerbremsen; Abbremsen	x 1	2,49	2,45	1,84	1,81	1,49	1,37
Tempomat; Bedienung	x 1	2,24	2,80	1,74	1,83	1,80	1,69
Fahrwerk/Federung	x 1	2,49	2,63	1,93	1,71	1,97	1,35
Spurtreue geradeaus	x 1	2,19	2,10	1,70	1,58	1,54	1,28
Kurvenfahrt	x 1	2,24	2,25	1,85	1,51	1,62	1,28
Anfahren am Berg	x 1	2,56	2,45	2,23	1,67	1,75	1,26
Rundumsicht	x 1	2,00	3,10	2,08	1,78	1,82	1,29
Fahrzeugsysteme, Bedienung	x 1	2,24	2,80	1,68	1,85	2,08	1,56
Instrumente	x 1	2,35	3,00	1,58	1,67	1,85	1,62
Durchschnitt		2,33	2,61	1,88	1,68	1,71	1,36
Nach der Fahrt							
Geamteindruck	x 4	2,43	3,40	1,93	1,76	1,82	1,35
Fahrzeug-Image	x 2	2,63	3,50	1,67	2,17	1,56	1,51
Durchschnitt		2,50	3,43	1,84	1,90	1,73	1,41
Gesamtnote		2,26	2,94	1,79	1,67	1,71	1,34



EIN BERUF MIT **AUSSICHTEN**

Während des Young Professionals Truck Awards diskutierten Experten Mittel gegen den immer schwerwiegenden Fahrermangel.

TEXT | Franziska Nieß, Ilona Jüngst FOTOS | Wolfgang Grube

Die Situation könnte dramatischer nicht sein: Um das prognostizierte Güterwachstum der nächsten Jahre zu bewältigen, müssten in Deutschland jährlich 20.000 neue Berufskraftfahrer eingestellt werden. Um diese überhaupt zu rekrutieren, ist Kreativität gefragt – beim Symposium von trans aktuell, der Schwesterzeitschrift von FERNFAHRER, am Rande des

Young Professionals Truck Awards präsentierten Experten Praxislösungen.

Erschwert wird die Fahrersuche laut Peter Lüttjohann, Leiter des Referats Güterverkehr und Logistik beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), durch die oft negative Darstellung des Berufs. Ständen früher Lkw-Fahrer im Mittelpunkt von Kultserien im Fernsehen, würden

heute in den Medien nur die Probleme gezeigt. „Wir müssen wieder die Botschaft geben, dass Fahrer unverzichtbar sind“, sagte Lüttjohann. Eine angemessene Bezahlung oder Arbeitszeiten, die eine flexiblere Freizeitgestaltung ermöglichen, das locke Fahrer. „Einstellungsbedingungen sind aber Sache der Unternehmer. Die Politik will diese angemessen unterstützen“, erklärte Lüttjohann. Etwa durch ein neues Arbeitsprogramm für die Sicherung des Nachwuchses im Güterkraftverkehr, dass das Ministerium zusammen mit dem Gewerbe, Verdi, den Sozialverbänden und der Bundesagentur für Arbeit erarbeitet habe.

Weitere Maßnahmen aus dem Aktionsprogramm: Werbung für den Fahrerberuf in den sozialen Medien sowie Infoveranstaltungen

bei Unternehmen, um Jobvermittlern bei den Arbeitsagenturen den Arbeitsalltag zu erklären. „Der Berufskraftfahrer hat auf alle Fälle dank der Wachstumsprognosen einen sicheren Arbeitsplatz“, sagte Lüttjohann und appellierte an die Unternehmer: „Bilden Sie aus!“

Dabei ist es auch wichtig, dass nicht nur die großen Firmen und Mittelständler ausbilden. Es koste auch gar nicht so viel, sagte Adalbert Wandt, Präsident des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL): „Wir brauchen aber dringend auch Ausbildungsbetriebe mit fünf bis zehn Lkw, die Ausbildung etwa im Verbund mit anderen und mit Werkstätten anbieten.“

Hubertus Goldkuhle, zuständig für die Verbandsbetreuung von Mercedes-Benz Lkw in Deutschland, warb dafür, beim Fahrzeugkauf nicht nur Kraftstoff- oder Betriebskosten im Auge zu haben, sondern auch neue Features wie einen Abbiegeassistenten als Pluspunkt bei der Fahrgewinnung einzusetzen. Die technischen Fortschritte, etwa im Rahmen der Konnektivität, seien ein Element des autonomen Fahrens von morgen. Vernetzung und Platooning von Lkw helfen dabei, dass mehr Waren auf der vorhandenen Infrastruktur befördert werden können. „Wir wollen den Fahrer aber nicht ersetzen“, bekräftigte Goldkuhle. Stattdessen würden dessen Aufgabengebiet und Möglichkeiten erweitert, zudem stärke das autonome Fahren Image und Zukunftsfähigkeit des Berufes.

Laut BGL-Präsident Wandt braucht es auch in Zukunft intelligente Fahrer – wer sonst könne den ansonsten autonom fahrenden Lkw zwischen den Pkw auf der Autobahnauffahrt einfädeln? „Was ich mir aber vorstellen kann, sind etwa automatisierte Rangierarbeiten – zum Beispiel in einem Hub der Pakethersteller.“ Was dem Fahrerimage abträglich ist, ist laut Wandt das gesunkene Lohnniveau, der große Be- und Entladeanteil der Arbeit und die Behandlung an der Rampe – das müsse zusammen mit den Verladern geändert werden.

Die angenehmen Seiten des Fahrerberufs zeigte den Teilnehmern Reinhard Buchsdrücker, Projektleiter Fahrsimulation bei der Dekra Akademie, auf. Gemeinsam mit FERNFAHRER-Autor Jan Bergrath entwickelte er praktische Rezepte für unterwegs und packte alle in ein Kochbuch. „Mit dem Thema



DEKRA-EXPERTE BUCHSDRÜCKER:
WENIGER Frontalunterricht, mehr individuelle Betreuung der Azubis ist in der Nachwuchsarbeit wichtig.

Ernährung konnten wir viele Fahrer begeistern“, erklärte Buchsdrücker. Zudem informierte der Fahrlehrer beim Symposium über Neuerungen beim Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG): Maximal 25 Teilnehmer in den Schulungen, weniger Frontal-

unterricht und individuellere Einheiten seien unter anderem das Ergebnis. Die Vorträge machen deutlich (siehe auch Kasten): Ein Patentrezept zur Fahrgewinnung gibt es nicht, aber es lohnt sich, an den verschiedensten Punkten anzusetzen. <

Qualität statt Quantität – die Praxisansätze

Die Kinder von heute sind die Fahrer von morgen: So lautet der Ansatz der Göppinger Schwarz-Gruppe, die 105 Fahrer beschäftigt, darunter 14 BKF-Azubis. „Wir machen regelmäßig Aktionen zum toten Winkel in den Grundschulen – die Schüler lernen so die zur Schwarz-Gruppe gehörende Wackler Spedition schon früh kennen“, sagt Ausbildungsleiter Manfred Hanitsch. Auf Talentsuche geht Hanitsch auch in den Fahrschulen und bei Bildungsträgern, wo er auch anbietet, eine Unterrichtsstunde zu halten. Der Einstieg in die Ausbildung ist dann meist ein einwöchiges Praktikum im Rahmen der Schwarz-Akademie. „Wir erkennen so die Schwächen, gleichzeitig lernt der Praktikant, ob der Beruf der richtige ist.“ Gezielte Förderung ist nötig. Das bedeutet für Hanitsch, den Azubis auch mal Matheaufgaben zu geben und die Ergebnisse zu kontrollieren sowie Fragen zu beantworten, die in der Berufsschule unbeantwortet bleiben. Zu den Aufgaben gehören auch die Erstellung eines Versetzungsplans zwischen den einzelnen Abteilungen, innerbetriebliche Schulungen, E-Learning und weitere gemeinsame Veranstaltungen. Entsprechend müssen Ausbilder und Trainer qualifiziert sein, die sich mit der Ausbildung beschäftigen, sagt Hanitsch.

Um Qualität geht es auch der Initiative FairTruck der Logistik-Initiative Hamburg und mehreren Speditionen. BKF können über die Website www.fair-truck.de oder per App die registrierten Unternehmen bewerten. Kriterien sind zum Beispiel die Sicherheit der Fahrzeuge oder eine faire Bezahlung. „Wir geben damit den Fahrern eine Stimme“, erklärte Initiator Werner Gliem. Das erhöhe wiederum die Attraktivität des Berufs. Die Fahrer müssen sich zwar registrieren, die Bewertung erfolgt aber anonym. Ebenso haben die bewerteten Unternehmen keine Veröffentlichung der Ergebnisse zu befürchten. Zu den Firmen, die sich über die Plattform beurteilen lassen, gehört auch Hermes Deutschland. Andreas Schuchardt, zuständig für das bundesweite operative Geschäft, wirbt für mehr Partner: „Uns fehlen mehr als 20.000 Fahrer in Deutschland, wir müssen den Berufsstand aufwerten.“ Die Partner unterschreiben einen Kodex für den fairen Umgang mit Fahrern. „Die Kritik war bisher immer konstruktiv, ein Mitarbeiter kümmert sich um die Missstände“, sagte Schuchardt. Die Logistik-Initiative Hamburg prüft die Kritik ebenfalls. Bisher schneiden die Partner-Firmen durchweg gut ab. „Klar, wenn es im Unternehmen nicht gut läuft, melde ich mich nicht bei einer solchen Plattform an“, erklärt Schuchardt.

GIB ACHT

Kaum ist die neue Scania-Reihe da, folgen auch schon frische V8. Sie haben mehr Power als zuvor und sollen doch weniger verbrauchen.

TEXT | Michael Kern FOTOS | Scania



Er geht auf die 50 zu und ist heutzutage im Lkw der Letzte seiner Art. Nun kommt er dieser Tage aber frischer daher denn je: Die Rede ist vom großen Scania-V8, den die Schweden jetzt ein weiteres Mal auf Vordermann gebracht haben. Da bleibt es zwar bei jenen 16,4 Liter Hubraum, mit denen die 730-PS-Version per 130 statt 127 Millimeter Bohrung im Jahr 2010 vorausmarschiert war und auf die der Rest der V8-Aggregate mittlerweile auch schon längst eingeschwenkt ist.

Doch erhöht sich gleich einmal die Zahl der Leistungsstufen von derzeit drei auf künftig vier: Neu im Sortiment ist da eine 650-PS-Version, die die bisherige große Lücke zwi-



DIE 520-PS-VERSION LÄSST die Einlassventile per Miller-Nockenwelle länger als üblich geöffnet.



ZWEIFLUTIG BESCHICKEN die Zylinderbänke den Turbo nun mit heißem Abgas.

MIT 650 PS schließt eine neue Leistungsklasse die Lücke zwischen 580 und 730 PS.

DER V8 LEBT putzmunter als der Letzte seiner Art im Lkw bei Scania fort.



bis dieser Big Block sich nahtlos einreihet. Doch davon später mehr.

Bei den drei Leistungsstufen drunter hat Scania an vielen Punkten kräftiger Hand angelegt. Was schon bei einem flüchtigen Blick auf Antrieb zu bemerken ist, das sind die neuen Abgassammelrohre: Einzeln docken sie jetzt beim neuerdings nicht mehr variablen, sondern mit fester Geometrie versehenen Turbolader an, den die zwei Zylinderreihen somit turbinenseitig aus zwei Richtungen speisen. „Gedrehter Twin-Scroll-Turbolader“ nennt der Fachmann diese zweiflutige Methode, die den Abgasgegendruck reduziert und den Gaswechsel des Motors verbessert. Für den Sound der Maschinen soll das übrigens bedeuten, dass sie sich wieder mehr dem ursprünglichen, legendären Grollen des V8 annähern.

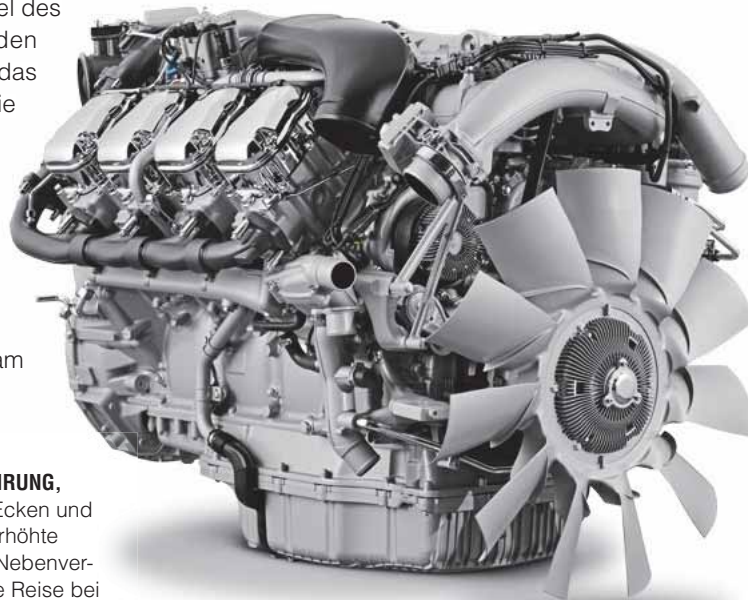
Der Lader selbst sitzt bei dem neuen V8-Konzept von Scania inmitten der Zylinderbänke und ist direkt am

Motorblock montiert. Das, so sagt Scania, stelle eine besonders stabile und schwingungsfeste Position sicher. Und warum ein starrer Lader anstelle des variablen Turbos? Bei SCR only, so Scania weiter, könne auf die variable Variante verzichtet werden. Robuster und leichter sei die starre Ausführung sowieso. Und günstiger im Einkauf wird sie auch sein.

schen 580 und 730 PS elegant schließt. In der Kategorie drunter bleibt es zwar beim Split in 520 und 580 PS, doch gibt es zumindest für die 580-PS-Version in Form von erhöhtem maximalem Drehmoment mehr Dampf im Keller. 3.000 Nm sind künftig dort anstelle von bisher 2.950 dieser Krafteinheiten geboten. Für den 520er bleibt's bei 2.700 Nm im Maximum.

Zugleich tritt ein Element ab, auf das Scania bei den Reihensechszylindern schon seit der Einführung der neuen Generation ganz verzichtet: die Abgasrückführung. So heißt es nun auch für den legendären V8 schlankweg „SCR only“, was zumindest dieser Tage allerdings noch nicht für die Leistungseinstellung von 730 PS gilt. Dieses extrastarke Aggregat macht nicht alles mit, was seine drei Brüder da im Einzelnen vorexerzieren. Es ist aber wahrscheinlich nur eine Frage der Zeit,

VERZICHT AUF ABGASRÜCKFÜHRUNG, reduzierte Reibung an allen Ecken und Enden der Maschine sowie erhöhte Verdichtung und intelligente Nebenverbraucher: Dahin geht jetzt die Reise bei den Big Blocks vom Greif.





BIS 650 PS fällt die Abgasrückführung flach und es herrschen nun bis 210 bar Zylinderdruck.

IN DER GUTEN STUBE bleibt es bei den bekannten V8-Insignien wie roten Leisten und V8-Emblemen.

Weniger Maximaldruck im Kraftstoffverteilersystem, aber höhere Verdichtung: Das sind zwei weitere wesentliche Merkmale der neuen V8, die nun mit einem maximalen Zylinderdruck von 210 bar arbeiten. „Verbrauchs-senkung“ benennt Scania den Sinn der Übung, die auf Single-Rail-Kraftstoffverteilung mit zentraler Hochdruckleitung basiert.

Motorintern hat Scania darüber hinaus Zylinderkopf und Kolben, Kurbelgehäuse samt -welle sowie Lager auf niedrigere Reibung hin getrimmt. Und damit nicht genug: Als Kraftstoffpumpe reicht jetzt auch eine leisere XPI-Lösung, die sich mit nur zwei Zylindern

begnügt, weniger wiegt und bescheidener beim Zapfen von Energie verfährt.

Was die Abgasnachbehandlung angeht, bringt Scania für alle V8 einen kompakten und komplett integrierten Schalldämpfer, der das volle Programm enthält. Dort hausen nicht nur Oxidationskatalysator und Adblue-Mischer, sondern auch ein Duo an Partikelfiltern und jeweils ein Trio an SCR-Kats sowie Ammoniak-Schlupfkatalysatoren.

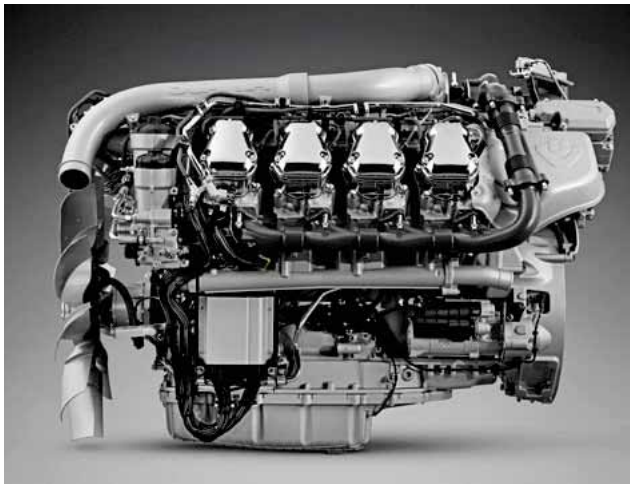
Zuwachs bekommt derweil die Familie an sogenannten intelligenten Nebenverbrauchern: Da gibt es zum Beispiel eine thermo-

statgeregelte Ölpumpe, die dank variablen Ventils unabhängig von der Drehzahl das Geschäft des Schmierens abwickelt. Ähnlich bedarfsgerecht geht Scania beim Kühlsystem vor, das jetzt mit höherer Betriebstemperatur als zuvor arbeitet und somit zudem die Reibung im Allgemeinen noch einmal reduziert. Viele kleine Ursachen, große Wirkung: Alles in allem, so sagt Scania, drücke die neue Technik den Verbrauch „um sieben bis zehn Prozent“.

Tief griffen die Scania-Mannen schließlich in die Trickkiste, um eines ganz besonderen Problems von Big Blocks bei geringer Motorbelastung Herr zu werden. Denn wenn der Motor zu viel Luft im Verhältnis zum erzeugten Wärmeüberschuss ansaugt, dann kann das Klima bei den Abgasen schnell kühler werden, als es der Abgasnachbehandlung lieb ist. Die braucht schon eine gewisse Hitze. Für den 520-PS-V8 besannen sich die Ingenieure deshalb auf den vor rund 60 Jahren erfundenen Miller-Kreisprozess, der mit speziellen Nockenwellenprofilen arbeitet und eines bewirkt: Die Einlassventile können während des Verdichtungstakts länger als üblich geöffnet bleiben. So kommt es zu etwas geringerer Befüllung der Zylinder mit Luft. Was in etwa zu einer ähnlichen Erhöhung der Temperatur führt wie die Reduzierung des Hubraums um einen Liter.

Die neuen V8 im Detail

	S520	S580	S650	S730
	DC 16 116	DC 16 117	DC 16 118	DC 16 108
Leistung bei U/min	520 PS (382 kW) bei 1.900 U/min	580 PS (427 kW) bei 1.900 U/min	650 PS (479 kW) bei 1.900 U/min	730 PS (537 kW) bei 1.900 U/min
Max. Drehmoment	2.700 Nm bei 1.000–1.300 U/min	3.000 Nm bei 950–1.350 U/min	3.300 Nm bei 950–1.350 U/min	3.500 Nm bei 1.000–1.400 U/min
Verdichtung	22,2 : 1	20,3 : 1	20,3 : 1	17,4 : 1
Einspritzung	Scania XPI	Scania XPI	Scania XPI	Scania XPI
Abgasnachbehandlung	SCR only	SCR only	SCR only	AGR & SCR



HEISSES EISEN:

Ein neues Kühl-Management fährt die Körpertemperatur der Maschinen ein paar Grad in die Höhe.

UM SIEBEN bis zehn Prozent soll die neue Technik den Verbrauch beim Scania mit Big Block drücken können.



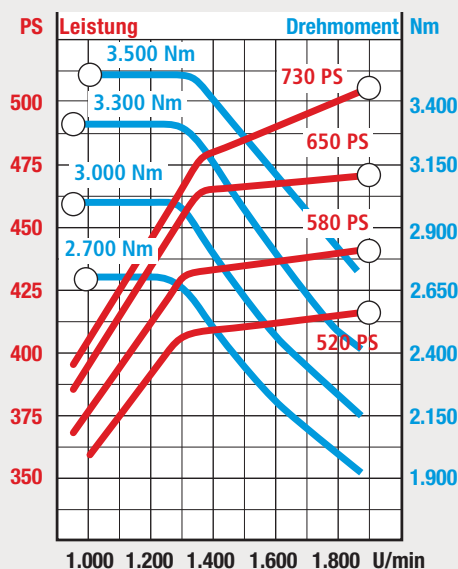
Am anderen Ende des Leistungsspektrums, also bei der 730-PS-Version, geht Scania hingegen eher verhalten vor. Dort bleibt es bei Abgasrückführung, bei der gewohnten Einspritzung und auch beim variablen Turbo. Was dort aber in einem ersten Schritt heute schon an Neuem kommt, das sind Dinge wie

der neue kompakte Schalldämpfer oder die abschaltbare Kühlmittelpumpe.

Dass in einem zweiten Schritt SCR only kommen wird, das lässt sich an einer Hand abzählen. Und dass die Schweden aus Södertälje dann der Konkurrenz aus Göteborg

weiterhin die 750-PS-Pole-Position einfach lassen, das dürfte wenig wahrscheinlich sein. Die spannende Frage lautet also: Winkt da womöglich gleich die 800-PS-Latte? So zum 50. Geburtstag des V8, als würdigem Anlass? Lang ist es nicht mehr hin – sind nur noch zwei Jahre. <

Motorkurven



MIT 650 PS schließt eine neue Leistungsvariante die bisher arg große Lücke zwischen 580 und 730 PS. Das maximale Drehmoment bei den zwei mittleren Motoren reicht nun hinab bis 950 U/min – bisher waren's 1.000 U/min.

ANZEIGE

DRIVER OF THE YEAR

2017 AWARDS

HELFEN SIE UNS, DEN BESTEN FAHRER EUROPAS ZU FINDEN

Sind Sie der sicherste und effizienteste Fahrer in Europa? Beweisen Sie Ihre Fähigkeiten. Melden Sie sich jetzt an!

telematics.tomtom.com/driveroftheyear



GRAUE EMINENZ

Als dritten Streich nach „S“ und „R“ bringt Scania jetzt die neuen G-Kabinen. Den Anfang macht das lange Fahrerhaus namens G20, das bei Hochdach und in Normalhöhe an Volumen zulegt.

TEXT | Michael Kern FOTOS | Scania

Das Kürzel G20: In der Politik steht es für die zwanzig wichtigsten Industrie- und Schwellenländer. Bei Scania hat es eine etwas andere Bedeutung. Da bezeichnet es eine niedriger als bei den Reihen S und R auf dem Rahmen montierte Kabine und steht für komfortablen Einstieg bei dennoch großzügigem Kabinenvolumen. Und zielt somit auf dreierlei: schwereren Verteilerverkehr, leichteren Fernverkehr sowie Bau. Jetzt kommt auch diese G-Kabine im Trimm der neuen Reihe und ergänzt somit die Fernverkehrslokomotiven vom Schlage der „S“ und „R“ nach unten hin.

Den Auftakt macht dieser Tage das eben „G20“ genannte, lange Fernverkehrsfahrerhaus, das es in bewährter Manier in drei verschiedenen Dachvarianten gibt: niedrig, normal und hoch. Wobei nur für die niedrige Variante gilt, dass es bei der bisherigen Innenhöhe von maximal 1.500 Millimetern zwischen Boden und Dach bleibt. Bei den neuen Varianten namens „normal“ und „hoch“ ist hingegen Zuwachs zu vermelden. Da klettert die Innenhöhe beim Normaldach doch gleich einmal von 1.700 auf 1.800 Millimeter. Und legt bei der „Highline“ genannten Hochdachvariante sogar von vordem 1.910 auf künftig 2.070 Millimeter zu.

Was nichts daran ändert, dass einem da in Gestalt dieser neuen G-Kabine doch ein etwas anderes Gesicht entgegenblickt als bei den hochmögenden Vertretern der R- und S-Klasse. Eine Lamelle weniger im Grill, aber die gleiche üppige Frontscheibe: Das verschiebt die Proportionen in Richtung gedrun-



gene Statur. Auch sind die Scheinwerfer simpler ausgeführt als bei den hohen Herren.

Noch kantiger als bei den Großen wirkt damit der bissige Kiefer des neuen Scania-Designs, auf das die neue G-Kabine auch sonst mit Haut und Haar eingeschworen ist. Natürlich blitzt damit das bei „R“ und „S“ schon reichhaltig verwendete V-Motiv auch bei der G-Kabine gewissermaßen aus jedem Knopfloch: Das reicht von der groben Kontur des Grills über die Gestaltung des Ausschnitts für die Seitenscheiben bis hin zu den Lüftungsdüsen innen drin sowie zum Auspuff unten dran.

Und so marschiert das Interieur, vom hüftthohen Motortunnel natürlich abgesehen, ebenfalls im Gleichschritt mit „R“ und „S“. Ob wahlweise unten abgeplattetes Lenkrad mit dem typischen, dreifach und sehr sinnfällig ausgeführten Tastenblock, ob Rundinstrumente mit kreisförmig integrierter zusätzlicher Digitalanzeige und schönem Display mittendrin oder ob generell eine reiche Population an Schaltern: Klar geben die großen Brüder die Rich-

tung vor. Und wo mehr Dachhöhe vorhanden ist, wächst auch das Angebot an Stauraum.

Reicht das noch nicht, dann gibt's das neue Rückwandmodul wahlweise auch für die G-Kabine. Zu haben ist dort außerdem eine neu entwickelte Halterung für Tablets, die an der Instrumententafel zu montieren und von drehbarem Wesen ist. Ins Türfach passen jetzt Flaschen von 1,5-Liter-Format. Etwas mehr Distanz zum Fahrer als zuvor hält die rechte Schwinge des Cockpits, reicht aber fast bis in die Fahrzeugmitte: Das bietet viel Raum für jedwede Erweiterung der eh schon üppigen Palette an Schaltern.

Was hat die neue G-Kabine sonst noch, das bei der vorigen nicht zu finden war? Da wäre zum Beispiel eine Dachluke aus Glas, deren Abmessungen so gewachsen sind, dass dieses Fenster auch als Notausstieg taugt. Da wäre außerdem ein Abfallbehälter. Oder eine neue Ablageschiene an der Rückwand. Wer auf Handschalter pocht, bekommt es mit einem neuen, kurzen Schalthebel zu tun.



BEI DER NORMALKABINE wächst die Innenhöhe um zehn, bei Highline gar um 16 Zentimeter.

Klimaautomatik bietet Scania für die G-Kabine nicht an. Die manuelle Variante schon.

Trutzig sieht die neue G-Kabine von Scania zu guter Letzt nicht nur aus, sondern ist sie dank von DAF inspirierter und auf Wunsch lieferbarer Night-Lock-Lösung auch gegenüber unerwünschter Invasion: Den handbreiten, stählernen Bügel aus seinem Hort in der Tür herausbewegt und zur Rechten wie zur Linken um den Einstiegs-Handlauf geschlungen, beißt sich Gesindel die Zähne aus – und das traute Heim ist fast so gut gesichert wie ein G20-Gipfel. 



INTERIEUR: MOTORTUNNEL HÜFTHOCH und ansonsten das gleiche angenehme Bild wie bei „R“ und „S“.

DER SCHEINWERFER KOMMT beim G-Fahrerhaus simpler daher als bei großen Fernverkehrsdampfern.

EINE FESTE BURG: Die Verriegelung Night Lock hält Gesindel vom Leib.



ANZEIGE



Der ETM Verlag ist das Gemeinschaftsunternehmen der Motor Presse Stuttgart, Europas führender Verlagsgruppe für alles, was Räder hat, der Mainzer VF Verlagsgesellschaft und DEKRA, der großen europäischen Sachverständigenorganisation. Im Zentrum unserer verlegerischen Arbeit steht das gewerblich genutzte Fahrzeug. Themenschwerpunkte sind dabei das internationale Transportwesen, die Nutzfahrzeugbranche und das professionelle Fuhrparkmanagement im Lkw- und Pkw-Bereich. Renommierte Printmedien, innovative Onlineangebote, erfolgreiche Kundenmedien und unschlagbare Eventkonzepte bieten unseren Kunden hohen Nutzwert bei ihren beruflichen Aufgabenstellungen.

ETM sucht baldmöglichst einen engagierten

Redakteur (m/w) Logistik / Nutzfahrzeug

für die selbstständige Betreuung eigener Themen für die Fachzeitschrift *trans aktuell* und das Portal *eurotransport.de*. Auch die inhaltliche Konzipierung und Begleitung von Kongressen, Symposien und anderen Veranstaltungen gehören in Ihr vielfältiges Aufgabengebiet. Sie berichten an den Chefredakteur. Sie recherchieren, redigieren, bearbeiten und schreiben die Texte. Darüber hinaus pflegen Sie enge Kontakte zu dieser Zielgruppe.

Ihr Profil:

- Sie bringen eine hohe Affinität zu einem der Themen Logistik, Nutzfahrzeug und Speditionsmanagement mit und haben ein Gespür für aktuelle Themen, die diese Zielgruppe bewegt.
- Sie haben ein abgeschlossenes Volontariat sowie eine mehrjährige Berufserfahrung, idealerweise in der Logistik- oder Nutzfahrzeugbranche.
- Sie können klar strukturiert, verständlich und begeistert schreiben.
- Sie bewegen sich in sozialen Netzwerken, bringen Online- und Videoerfahrung mit und verstehen es, Themen aktuell und zielgruppengerecht zu platzieren.
- Sie besitzen Organisationstalent, sind teamfähig und haben die Fähigkeit, unter Zeitdruck arbeiten zu können.

Ihr Arbeitsplatz befindet sich in S-Vaihingen. Es erwartet Sie eine leistungsgerechte Vergütung und überdurchschnittliche Sozialleistungen.

Interessiert? Dann bewerben Sie sich bitte nur online und richten Ihre Bewerbung per E-Mail an Brigitte Glauner, Bereich Personal, bewerbung@motorpresse.de

Motor Presse Stuttgart
GmbH & Co. KG
Brigitte Glauner
Bereich Personal
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart





WEITER AUF GUTEM KURS

Für die Vorstellung der neuen XF und CF lud DAF zu Probefahrten in die Nähe von Maastricht ein. Erster Eindruck: Die Niederländer haben auf ihre Erfolgsmodelle wieder einmal eine Schippe draufgelegt.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | DAF, Ralf Becker (7)



Ziemlich genau 20 Jahre ist es her, dass DAF Trucks unter den Fittichen von Paccar mit seinen US-Marken Kenworth und Peterbilt landete. Seither eilt die niederländische Tochter von einem Verkaufsrekord zum nächsten. Eng mit der Erfolgsgeschichte verknüpft ist das Fernverkehrs-Flaggschiff XF, flankiert vom Allrounder CF, der von Nah- bis Fernverkehr, Bau und Entsorgung so ziemlich in jede Jobbeschreibung passt.

Windschlüpfiger, leichter, stärker und attraktiver – für die im Juni gestartete Neuauflage von CF und XF verspricht DAF so einiges. Dazu noch, ganz konkret: Über alle Einsatzarten hinweg soll der Dieserverbrauch um sieben Prozent sinken. Das ließ sich auf ersten Proberunden zwar nicht austesten, dafür einige weitere Punkte. So geht es jetzt leiser zu, was vor allem am gesunkenen Drehzahl-niveau liegen dürfte. Denn als einen wesentlichen Punkt im Gesamtkonzept hat DAF neue Hinterachsdifferenziale für längere Gesamtübersetzungen entwickelt. Bei 85 km/h gelten als Faustregel rund 1.020 Umdrehungen, was in der Praxis bedeutet: 2,05 zu 1 im Volumenbereich mit kleinen 60er-Reifen, 2,21 mit gängiger 70er-Bereifung und 2,38 mit 80ern. Standard in fast allen CF und XF ist die entsprechend überarbeitete Hinterachse SR 1344, beim 530-PS-Spitzenmotor bleibt es bei der bisherigen SR 1347 (mit der zusätzlichen Übersetzung 2,39 zu 1).

Apropos 530 PS: Die MX-11- und MX-13-Motoren haben eine satte Kraftkur erfahren. Das bedeutet vor allem mehr Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen, dank „Multi-Torque“



1 KLEINE DETAILS wie die neuen Kunststoff- blenden senken den Luftwiderstand.

2 GRÖßERE KELLERFENSTER stehen bei den XF-Häusern noch auf der To-do-Liste.

3 DIE NEUEN SONNENBLENDEN sollen ebenfalls die Aerodynamik verbessern – und die markante DAF-Optik gleich noch mit.



EINE EXKLUSIVE DESIGNLINIE

ist zum Marktstart neuer Modelle gute Tradition. Bei DAF nennt sich das schicke Premieren-Interieur folgerichtig „Exclusive Line“ und besticht mit viel Leder und ausgesuchten Farbtönen. In leicht abgewandelter Form ist die Nobelausstattung für den XF (Bild) und den CF gleichermaßen zu haben.





1 NEUE FARBEN, VERTRAUTE FORMEN: Die Raumaufteilung in CF und XF (im Bild XF Super Space Cab) bleibt wie gehabt.

2 IN DEN MITTELKONSOLEN VON CF (Bild) und XF sitzt ein neuer, logischer Dreh-/Druck-schalter für die dimmbare Innenbeleuchtung.

3 EINE REIFENDRUCKANZEIGE (TPMS) mit Kontrolle im Display steht in den schweren DAF-Baureihen nun ebenfalls zur Wahl.



im größten, direkt übersetzten Gang sogar noch bis zu 150 Nm zusätzlich (siehe Tabelle). Sozusagen „in Gegenrichtung“ haben auch die verstärkten Motorbremsen (MX Engine Brakes) an Bremsmoment und, speziell beim MX-11, an Spitzenleistung zugelegt.

Unterwegs mit einem abgespeckten „CF Lightweight“, mit Einblatt-Federn vorne und MX-11-Motor, kann die MX Engine Brake tat-

sächlich mit starker Verzögerung schon bei mittleren Drehzahlen überzeugen. Der 450 PS starke Tankzug war zwar nur auf 32 Tonnen ausgeladen, aber wer auf jedes Kilo achten muss und nicht allzu schwere Strecken fährt, kann durchaus auf den fast zwei Zentner schweren Intarder verzichten. Am Steuer eines voll ausgeladenen 480ers verfestigt sich der Eindruck – wobei der MX-13 auch einige Brems-PS zusätzlich bietet (bis

490, statt 463 beim MX-11). Die starke Kombination aus MX Engine Brake plus Intarder hatte DAF in der Demoflotte schließlich einer Dreiachszugmaschine vom Typ XF 530 FTG (6x2) verpasst. Wenn hier in der dritten Stufe des Lenksäulenhebels zur vollen Intarder noch die Motorbremsleistung hinzukommt, hängt man schon leicht im Gurt. Laut DAF entscheiden sich die meisten Kunden aber entweder für die MX-Bremse oder den Retarder – ist ja auch eine Kostenfrage.

Die Getriebe liefert weiterhin ZF, jetzt aber in Gestalt der Traxon-Familie. Zwölf Gänge sind Standard, 16 optional. Mit den neuen automatisierten Getrieben und dem überarbeiteten PCC-Tempomaten (Predictive Cruise Control) hat DAF auch den „Ecoroll“-Freilauf verbessert: Ein häufiger Wechsel aus Gasstoß und Rollenlassen ist nicht mehr zu beobachten. Wenn die Getriebesteuerung jetzt im sachten Gefälle, beim Ausrollen oder vor einer nahenden Kuppe den Gang rausnimmt, dann nur, wenn es sich wirklich lohnt. Unter rund zehn Sekunden Rolldauer, so der erste Eindruck auf leicht hügeliger Autobahn und Landstraße, bleibt der Gang im Zweifelsfall drin. Und: Bei 91 km/h ist Schluss, dann greift unabhängig von den voreingestellten Werten der Bremsstempel ein.

Aktiv ist Ecoroll nur mit Tempomat oder Limiter, nicht aber beim normalen Fahren mit Gasfuß. Eine sinnvolle Lösung, denn so lässt sich etwa vor Ampeln gezielt das Schleppmoment nutzen, anstatt unvermittelt loszurollen. Einfach und intuitiv sind außerdem die Lenkradtasten für die Geschwindigkeitsregelung zu bedienen, wobei DAF die zugrunde liegende Eco-Software in der verbrauchsoptimierten „Eco Fuel“- oder der fahraktiveren

Motorleistungen MX-11 und MX-13 mit 10,8 bzw. 12,9 l Hubraum

Aktuell			Neu		
Leistungsstufe	Maximale Leistung	Maximales Drehmoment	Leistungsstufe	Maximale Leistung	Maximales Drehmoment ¹⁾
MX-13/510	375 kW/510 PS	2.500 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/530	390 kW/530 PS	2.500/2.600 Nm bei 1.000 U/min
MX-13/460	340 kW/462 PS	2.300 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/480	355 kW/483 PS	2.350/2.500 Nm bei 900 U/min
MX-13/410	303 kW/412 PS	2.000 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/430	315 kW/428 PS	2.150/2.300 Nm bei 900 U/min
MX-11/440	320 kW/435 PS	2.100 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/450	330 kW/449 PS	2.200/2.300 Nm bei 900 U/min
MX-11/400	291 kW/396 PS	1.900 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/410	300 kW/408 PS	2.000/2.100 Nm bei 900 U/min
MX-11/370	271 kW/369 PS	1.600 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/370	270 kW/367 PS	1.800/1.900 Nm bei 900 U/min
MX-11/330	240 kW/326 PS	1.400 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/340	250 kW/340 PS	1.500 Nm bei 900 U/min
MX-11/290	210 kW/286 PS	1.200 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/300	220 kW/299 PS	1.350 Nm bei 900 U/min

¹⁾ zweite Zahl: mit „Multi-Torque“, das heißt 100 beziehungsweise 150 Nm zusätzlich im größten Gang



FÜR DEN AUFSTIEG HINTEN gibt es mehrere Varianten, darunter platzsparende Klappstufen.



SPACE CAB UND 450 PS AUS 10,8 LITER HUBRAUM ergeben eine leichte und dennoch kräftige XF-Version.



DIE MOTOREN haben an Leistung und Kraft zugelegt, „Multi-Torque“ kommt obendrauf.

„Eco Performance“-Variante aufspielt. Im Fahrzeug umschalten lassen sich die beiden Betriebsarten nicht, das geht nur in der Werkstatt. Unabhängig von der installierten Version kann man den Eco-Modus aber generell deaktivieren und selbst schalten.

Das Gefühl, „schlapp“ unterwegs zu sein, stellt sich trotz der langen Achsen nicht ein. Im Gegenteil, mit der neuen Drehmomenterhöhung werden die wenigen kurzen Hügel auf dem Testparcours östlich von Maastricht ohne Schaltung überrollt. Wobei die ganz langen Triebstrangauslegungen mit hohen Transportgewichten aber dann doch dem MX-13 sowie dem stärksten MX-11 vorbehalten bleiben sollten. Übrigens hat DAF nicht nur besagte Drehmomenterhöhung eingeführt, sondern auch den Eco-Modus entschärft: Die zehnprozentige Drehmoment-

reduzierung in den ersten elf Gängen, zuletzt eine Standardfunktion in allen CF und XF, ist passé. Lediglich zum Anfahren liegt nun noch in den ersten vier Gängen etwas weniger an, einem sachten Anfahren zuliebe.

Innen hat DAF hauptsächlich das Dekor überarbeitet, dazu kommen einige Verbesserungen im Detail. Dazu zählen weitere Menüpunkte im Display, etwa zu Lenk- und Ruhezeiten (mit Countdown), einfachere Bedienelemente für Innenbeleuchtung und Klimaanlage, nach persönlichen Vorlieben versetzbare Schalter und leichter handhabbare Vorhänge. Allzu viel ist das nicht, aber da zählt es sich eben aus, wenn man früh Nägel mit Köpfen gemacht hat. Denn den erfolgreichen Grundstein hat DAF schon vor 20 Jahren gelegt. Und bleibt, so wie es aussieht, damit weiterhin auf Erfolgskurs. <



DER CF PASST mit seinen schmalen Häusern in viele Einsatzfelder, die beiden breiten XF-Kabinen (r.) zielen überwiegend auf die Langstrecke.



BITTE MEHR SAFT

Hans-Georg Schulze mag seinen Job und seinen Volvo FH. Nur die Batterieleistung im Stand ärgert ihn – gerade im Sommer.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath



Hans-Georg Schulze, zweifacher Vater und Großvater, ist mit 40 Jahren Berufserfahrung ein Urgestein im deutschen Transportgewerbe. Nach anderthalb Jahren in seinem gelernten Beruf als Maschinenschlosser machte er 1977 für damals 1.000 Mark den „Zweier“. „Seit-her habe ich immer bei Firmen im Rechtsrheinischen gearbeitet“, erzählt er, „zuletzt bei einem Sammelgutspediteur in Hennef, der Ende Januar 2015 insolvent ging. Ich habe mich dann auf Rat eines Kollegen der alten Firma bei Vendel in Bornheim beworben – zum

ersten Mal also linksrheinisch.“ Die „Umstellung“ ist dem 60-Jährigen zwar nicht leichtgefallen, aber: „Es war eine gute Entscheidung. Nach einem Vorstellungsgespräch bei Fuhrparkleiter Herbert Vendel habe ich sofort hier angefangen und wurde genau eingewiesen.“

Mit mittlerweile 65 ziehenden Einheiten liefert Vendel Obst- und Gemüse für Edeka aus Bornheim an die rund 50 Zentrallager in ganz Deutschland aus. „Unsere Trailer werden tagsüber vorgeladen, ich komme erst zur Abfahrt zwischen 18 Uhr und 4 Uhr morgens, je nachdem, wie weit es geht.“ Nach der gesetzlichen Ruhezeit nimmt Hans-Georg in der Region eine Rückladung auf oder bringt vom Edeka-Lager einen ganzen Zug Leergut zurück zu Euro Pool in Bornheim. „Dann stelle ich den Lkw ab und fahre nach Hause. Zwei bis drei Touren mache ich, natürlich sind regelmäßig auch Touren am Wochenende dabei. Allerdings ist die Bezahlung dafür ziemlich gut.“

Als Springer hat er zunächst einige Lkw aus der modernen Vendel-Flotte gefahren, seit Juni 2016 hat er einen festen neuen Volvo FH 500



HERBERT VENDEL (47) war ab 1988 Fahrer im Unternehmen seines Bruders Franz-Peter (59) und ist seit 2004 dort Fuhrparkleiter. Er freut sich auf konstruktive Kritik der Fahrer. Im Vergleich der beiden schwedischen Marken schneidet für ihn der Volvo etwas besser ab.

mit Globetrotter XL-Fahrerhaus und drehbarem Beifahrersitz. „Ich hätte auch einen unserer Scania haben können, wenn einer frei gewesen wäre, aber ich mag diese Generation des Volvo. Was mir hier bei Vendel besonders gut gefällt, ist, wie die Lkw gewartet werden. So fahren wir immer nur neue Reifen und wenn etwas am Lkw ist, wird es sofort in unserer Werkstatt behoben. Mit Fuhrparkleiter Herbert Vendel reden wir Fahrer oft über die Lkw und technische Neuerungen.“



DIE INTEGRIERTE STANDKLIMAANLAGE der Volvo im Vendel-Fuhrpark ist immer wieder Anlass zur Kritik von Hans-Georg. Im Sommer ist aufgrund der Batterieleistung mitunter schon nach knapp zwei Stunden Laufzeit Schluss.



Der Fuhrpark

Adresse: Franz-Peter Vendel GmbH & Co. KG Spedition

Telefon: +49 2222 / 9 429-0

Internet: www.fruitliner.de

Gegründet: 1984

Schwerpunkt: Kühltransporte und Sicherheitstransporte

Geschäftsführer: Franz-Peter Vendel, Michael Vendel

Mitarbeiter: 119

Fahrer: 70

Fuhrparkleiter: Herbert Vendel (herbert.vendel@fruitliner.de)

Fuhrpark: 65 ziehende Einheiten, davon 44 Volvo FH mit 500 PS und 21 Scania R 450 bis 560; alle mit großem Fahrerhaus, allen Sicherheitspaketen und Standklimaanlage. 70 Kühlaufleger mit Doppelstockbeladung und Doppelverdampfer von Schmitz-Cargobull (70 %) und Lamberet (30 %). Kühlaggregate von Carrier und Thermo King.

WELCHE GUTEN EIGENSCHAFTEN KANNST DU NENNEN? Ich bin knapp 120.000 Kilometer gefahren. Mir gefällt besonders die Laufruhe und die Übersichtlichkeit, es gibt kaum einen toten Winkel, wenn die Spiegel richtig eingestellt sind. Der FH ist zudem sehr leise.

WELCHE SCHLECHTEN EIGENSCHAFTEN? Für mich könnte die Dachluke ruhig etwas weiter aufgehen, und ich finde die Beifahrerseite ist viel zu eng, besonders für etwas größere Fahrer.

SCHON MAL GRAVIERENDE TECHNISCHE DEFEKTE GEHABT?

Einen richtigen technischen Defekt hatte ich bislang nicht. Dafür gibt es bei unseren Volvo leider ein großes Manko, nicht nur bei meinem FH: Die Batterien halten nicht sehr lange durch, etwa wenn ich die Standklimaanlage laufen lasse. Bei normalem Wetter läuft sie bis zu drei Stunden, im Sommer anderthalb bis zwei. Dann muss ich den Motor starten. Ansonsten schaltet vorher der Batteriewächter ab, damit ich überhaupt noch genügend Saft für den Start habe. Auch im Winter gibt es immer wieder Probleme mit den Batterien, unser Schlosser David Martin hat eine ganze Palette Austauschbatterien auf Lager. Dabei hat unser Fuhrparkleiter bei Volvo extra die Auspuffanlage so bestellt, dass die warme Abluft nicht mehr nach unten auf die Straße geht, sondern nach links, um während der Fahrt die Batterien etwas zu heizen.

NIMMT DIE FUHRPARKLEITUNG EUER FEEDBACK ERNST?

Das kann man sagen. Technisch interessierte Fahrer finden in Herbert Vendel immer einen interessierten Zuhörer, und sobald etwas am Lkw ist, wird es in unserer eigenen Werkstatt erledigt. Wir fahren ja zwei schwedische Marken. Jeder Fahrer bekommt nach einer gewissen Zeit hier ein festes Auto, und wenn einer, der zuerst als Springer angefangen hat, unbedingt einen der Scania fahren will, wenn einer wieder frei geworden ist, dann ist das möglich. Ich habe mich aber für den Volvo entschieden.

WAS WAR DIE AM MEISTEN ÜBERRASCHENDE ERKENNTNIS?

Zwei Dinge. Erstens der Sitz: Bei meiner alten Firma hatte ich zum Schluss einen neuen MAN, der Sitz hat meinem Rücken schon sehr gutgetan. Seit ich Volvo fahre, geht es meinem Rücken jetzt noch viel besser. Und mich hat wirklich überrascht, wie zuverlässig der Notbremsassistent eingreift. Ich war neulich auf der A1 Richtung Köln unterwegs, als sich vor einem Stau ein Pkw noch an mir vorbei in die Ausfahrt drängeln wollte. Dummerweise standen da auch schon Fahrzeuge. Zack, stand ich auch. Ich weiß nicht, ob ich den Lkw ohne den Notbremsassistenten rechtzeitig zum Stehen gebracht hätte.

WAS SOLLTE VOLVO IN ZUKUNFT VERBESSERN?

Bitte mehr Saft für die Batterien. Zudem sollte sich Volvo Gedanken über die Halterung des oberen Bettes machen. Während der Fahrt sackt es immer wieder etwas ab und ich bekomme jedes Mal einen Schreck.



Eure Meinung ist uns wichtig

Ihr habt einen Lkw neu übernommen? Jetzt stehen mehr als 50.000 Kilometer auf der Uhr? Dann meldet euch bei uns! Wir interessieren uns für eure Meinung. Einfach eine E-Mail an: info@fernfahrer.de

TIEF GEKÜHLT AUF TOUR

Die Overnight Tiefkühl-Service GmbH aus Osnabrück fährt nicht nur für die Conditorei Coppenrath & Wiese. Der Logistikdienstleister wurde 1994 gegründet, um den klassischen Werkverkehr zu ergänzen.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Overnight (2)

Aus dem Jahr 1994 sind zwei interessante Ereignisse für die Transportbranche bekannt: Die bisherige Bundesanstalt für den Güterfernverkehr wurde in das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) umgewandelt (weswegen bis heute viele Fahrer immer noch „die BAG“ sagen“). Und in Osnabrück ging die Overnight Tiefkühl-Service GmbH an den Start. Der Grund: Die bisherige Genehmigungspflicht mit ihren verschiedenen Konzessionen für den Güternah- und Fernverkehr war entfallen. „Produzenten mit eigenem Fuhrpark konnten jetzt leichter ein Transportunternehmen gründen, um auch Fracht für Dritte zu fahren“, erinnert sich Gerald Honerkamp. Der 46-Jährige hat 1993 als Disponent bei der Conditorei Coppenrath & Wiese angefangen – für ihn persönlich das erste und letzte Jahr im klassischen Werkverkehr.

Rückblick: Zu Beginn der 1970er-Jahre hatten zwei Vettern, der Kaufmann Aloys Coppenrath und der Konditor Josef Wiese, eine Vision. Sie wollten Torten und Kuchen herstellen und in ganz Deutschland über den Lebensmitteleinzelhandel verkaufen. Dazu wurden die Torten erst schockgefrostet und dann zum Einzelhandel transportiert. Seinerzeit eine revolutionäre Idee, die seit damals auf eine heute riesige Produktpalette bis hin zu den beliebten Tiefkühlbrötchen angewachsen ist. Im Jahr 2015 wurde das Unternehmen an die Dr. Oetker-Gruppe verkauft.

Bereits 1975 hatte Coppenrath & Wiese mit den ersten eigenen Lkw die Auslieferung der eigenen Produkte begonnen. Das heutige moderne Kühllager mit 40.000 Stellplätzen war schon immer neben der Produktion in



DER ACTROS DOMINIERT die Flotte. Mit den letzten acht neuen Actros mit ABA 4 wurde auch die Lackierung modernisiert.

LOGISTIKLEITER GERALD HONERKAMP setzt schon seit 2007 auf konsequente Ausbildung.

DIE 39 EIGENEN KÜHLZÜGE sind meist zu den Zentrallagern des deutschen Einzelhandels unterwegs. Flottenalter ist derzeit zwei Jahre.



JASON GRESCHOK
27, AUS MELLE

Ich bin im zweiten Lehrjahr von einer anderen Firma zu Overnight gewechselt, weil ich endlich eine vernünftige Ausbildung zum Berufskraftfahrer haben wollte.





Mettingen mit 10.000 Stellplätzen ein Standort für den Frachtumschlag. „Die Overnight Tiefkühl-Service GmbH ist als hundertprozentige Tochter von Coppenrath & Wiese entstanden, um auch gekühlte Frachten für andere Hersteller mit derselben Auslieferungsregion zu bündeln oder nach der Anlieferung Fracht für Dritte als Rückladung zu transportieren“, erklärt Honerkamp, seit 2009 der Logistikleiter mit Prokura. „Ansonsten holen wir natürlich viele Rohstoffe oder Kartonnagen zu unserem Produktionsstandort.“

Das Transportvolumen ist gewaltig. Etwa 80.000 Paletten pro Jahr gehen direkt von Mettingen aus über externe Frachtführer in den Export. 320.000 Paletten werden per Shuttle nach Osnabrück geholt, dort für die innerdeutsche Auslieferung eingelagert und für den Transport kommissioniert. „Rund die Hälfte davon fahren wiederum externe Frachtführer“, sagt Albert Breyer, einer der ältesten der 73 Fahrer bei Overnight. „Die anderen 50 Prozent fahren wir mit unserem eigenen Fuhrpark. Der Rhythmus der Touren richtet sich auch nach den meist elfstündigen Ruhezeiten, die wir in der Regel nach der Rückkehr von der Tour daheim machen. Das bedeutet natürlich immer auch unterschiedliche Anfangszeiten, wenn wir mit unseren vorgeladenen Lkw wieder rausfahren.“

Breyer ist das beste Beispiel für den Generationenwechsel im Transportgewerbe. Er fährt seit 1974 Lkw und hatte bislang drei Arbeitgeber, einer davon ebenfalls aus dem Werkverkehr. Seit zehn Jahren ist er bei Overnight und dort Mitglied im neunköpfigen Betriebsrat unter Leitung des freigestellten Vorsitzenden Stefan Berlemann. „Vieles, wovon unsere Fahrer heute profitieren, haben wir hier verhandelt.“ Das betrifft nicht nur das Lohnmodell mit seinen verschiedenen Lohngruppen und Zulagen, das die Fahrer von Overnight mit Sicherheit zu den bestbezahlten in der Region macht. Auch um technische Details der hochmodernen Flotte kümmert er sich. „Mittlerweile haben unsere neuen Tiefkühlauflieger die wirklich sehr leisen Kühlgeräte SLX 300e Whisper Pro. Das macht sich unterwegs schon sehr positiv bemerkbar, ebenso wie die Trennwände.“

Die Flotte hat derzeit ein Durchschnittsalter von zwei Jahren. Mercedes-Benz dominiert gefolgt von Scania, acht Leihfahrzeuge sind im Saisongeschäft zusätzlich im Einsatz. Gerade kamen acht neue Actros mit ABA 4, also

PHILIPP RUST
33, AUS HAGEN



Ich bin der erste Fahrer, der hier seine Ausbildung gemacht hat. Und ich bin sehr zufrieden.



DIE TIEFKÜHLAUFLIEGER verfügen alle über eine Trennwand, um Energie zu sparen.

DAS WERKSTATT-TEAM besteht aus Meister Gerald Seiler (l.), Josef Klausung und Hendrik Bortz. Weitere Mitarbeiter waschen die Lkw.



INGO SCHICKEDANZ
53, AUS GEORGSMARIENHÜTTE



Ich bin hier bereits seit 16 Jahren und fahre einen der Scania. Unsere ganze Flotte ist top, die Bezahlung liegt deutlich über dem, was in der Region sonst üblich ist.



SIEBEN BKF-AUSZUBILDENDE wie Jason Greschok und Yasmin Salatt sichern die Zukunft des Transportunternehmens. Denn nach und nach scheiden ältere Fahrer aus.

AUF DEN PALETTENKÄSTEN sucht Overnight nach Azubis und erfahreneren Fahrern.

STEFAN BERLEMANN (r.) und Albert Breyer sind Teil des erfolgreichen Betriebsrates.



ALBERT BREYER
63, AUS WESTERKAPPELN



Ich fahre seit 1974. Bei Overnight bin ich seit zehn Jahren, es ist meine dritte Stelle. Mit unserem neunköpfigen Betriebsrat konnten wir hier schon viel für die Fahrer erreichen.

inklusive Abbiegeassistent hinzu. Sie tragen die leicht modifizierte Firmenaufschrift. „Damit gehören wir zu den ersten Unternehmen, die diese Technik in Osnabrück einsetzen, um Radfahrunfälle zu vermeiden.“ Wobei die Lkw vom Lager aus eigentlich immer direkt auf die nahe A1 fahren. Aber es ist ein Beitrag in einer Stadt, wo sich die lokalen Speditionen sehr für die Verminderung dieser schlimmen Unfälle einsetzen.

Die Fluktuation bei Overnight ist gering. Der erste BKF-Auszubildende, Philipp Rust, war zwischendurch mal im internationalen Fernverkehr unterwegs – und ist dann doch wiedergekommen. „Ich komme mit dem Rhythmus hier sehr gut klar. Die Disposition nimmt auch Rücksicht auf private Termine. Nur der gestiegene Verkehr und der ewige Stress beim Palettentausch in den Lagern des Einzelhandels ärgern mich.“

Dank des guten Betriebsklimas kommt Overnight langsam in das Dilemma der demografischen Falle. „Langjährige gute Fahrer scheiden nach und nach aus“, sagt Honerkamp. Seit 2007 setzt er daher konsequent auf eigene Ausbildung. Die Zahlen sprechen für sich. „Von den 17 Azubis, die bei uns begonnen haben, sind 14 immer noch hier. Jason Greschok hat sogar einen für ihn schlechten Ausbildungsbetrieb verlassen, um seine Lehre bei Overnight zu beenden.“

Auch Yasmin Salatt, mit 18 Jahren gerade im ersten Lehrjahr, freut sich über die Aussicht auf einen sicheren Job, wenn sie mit der Lehre fertig ist. Ihre Mutter arbeitet ebenso als Lkw-Fahrerin. Mit anderen Osnabrücker Speditionen engagiert sich Overnight in einem Ausbildungsverbund. „Allerdings wird es immer schwieriger, junge Leute für diesen Beruf zu begeistern“, beklagt Honerkamp, der nun mit cooler Werbung nach neuen Azubis und erfahrenen Fahrern sucht. <



Zahlen & Fakten

Anschrift:

Overnight Tiefkühl-Service GmbH

Zum Attersee 2

49076 Osnabrück

Tel.: +49 (0) 541-91302-0

Fax: +49 (0) 541 91302-433

E-Mail: info@spedition-overnight.de

Internet: www.spedition-overnight.de

Gründungsjahr: 1994

Unternehmensgröße:

mittelständisches Kühllogistikunternehmen, überwiegend für Coppenrath & Wiese

Umsatz: 30 Millionen Euro

Schwerpunkt:

nationale Tiefkühllogistik mit eigener Flotte und Lagerkapazität von 40.000 Stellplätzen in Osnabrück sowie 10.000 in Mettingen

Beschäftigte: 240 in Osnabrück

Fahrer: 73 Fahrer und 7 BKF-Azubis

Fuhrpark:

39 eigene ziehende Einheiten im Fernverkehr, davon 24 Mercedes Actros Big Space mit 420 PS und 18 Scania R 410 Streamline, alle mit Standklimaanlagen und Sicherheitspaketen, darunter 8 Actros mit ABA 4. Dazu 3 Shuttle-Fahrzeuge und 8 gemietete Saisonfahrzeuge. 63 TK-Auflieger (für Doppelstockbeladung, aber ohne Balken), alle mit Trennwand und Thermo King-Aggregat, 70 % Krone und 30 % Schmitz Cargobull

Eigene Werkstatt:

ja, mit 3 Mitarbeitern, eigene Waschstraße

Einsatzbereich der Fahrer:

nationaler Fernverkehr

Fahrleistung der Lkw:

rund 120.000–130.000 Kilometer

Offene Stellen: erfahrene Fahrer und BKF-Azubis gesucht aufgrund altersbedingten Ausscheidens langjähriger Fahrer

Alle Angaben laut:

Logistikleiter Gerald Honerkamp (Prokurist)

NEU

DER

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR

**Abonnenten
sparen
bis zu
35 %**

Angebot des Monats:

FERNFAHRER Planentaschen

DIE STECKEN WAS WEG:

Die beiden wasserfesten und robusten Schultertaschen „Road Edition“ und „Keep On Trucking“ sind mit hochwertigem Druck versehen.

Ausgestattet mit Dokumentenfach und Stifthalter innen, extrabreitem, verstellbarem Schulterriemen und Klettverschluß.

Maße: ca. 37 x 30 x 9 cm (Format DIN A4 passt).



AKTION:

Sonderpreis bis 31.8.2017 nur 15,90 statt regulär 19,90 Euro.

Für Abonnenten zum Vorzugspreis für nur 13,50 Euro!

Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

FERNFAHRER - SHOP

FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

SCHÖNE UND NÜTZLICHE
ARTIKEL FÜR UNTERWEGS
UND RUND UMS THEMA LKW.

shop.eurotransport.de

FERNFAHRER Fanshop:

Top-Artikel aus der FERNFAHRER-Edition –
ideal als Geschenk, auch für sich selbst!

LKW & BUS- MODELLE

Im Shop gibt es Modelle für
große und kleine Fans.
Immer mehr und immer wieder
neu – reinschauen lohnt sich!

Für Abonnenten immer
mit 15% Ersparnis!



FERNFAHRER BASE-CAP

Aus Baumwolle mit gesticktem
Logo. Preis: 12,50 Euro

Für Abonnenten
mit 25%
Ersparnis
nur 10,- Euro.



FERNFAHRER T-SHIRT „EDITION“

Cooler Optik mit exklusivem Aufdruck. Preis: 19,90 Euro
Für Abonnenten mit 25% Ersparnis nur 14,90 Euro.

HEFTE & SONDERHEFTE

Heft verpasst? Nicht gesehen?

**Kein Problem –
einfach bestellen.**

Im Shop gibt es
aktuelle und
ältere Hefte
sowie Sonderhefte.
Als gedrucktes Heft
oder digital als
E-Paper für alle Geräte.



AUSGEWÄHLTE BÜCHER ZUM THEMA

Große Auswahl für
Profis und Liebhaber!



Telefon: +49 (0) 711 72 52 266 · E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de

VON WEGEN PARADIES

Oh, what a night! Den neuen Job hatte sich Stefan* ganz anders vorgestellt.

TEXT | Peter Möller FOTOS | Ralf Grunert, Felix Möller, Peter Möller

Alle haben von diesem wunderbaren Chef geschwärmt. Also hat Stefan* den gar nicht so schlechten Job, den er hatte, aufgegeben, um ins Paradies zu gelangen. Gestern Abend hat er seine erste Tour für den tollen neuen Arbeitgeber gemacht. In den wenigen ersten Stunden haben sich die Ereignisse förmlich überschlagen. Er hofft, dass das Verhalten des Chefs in dieser Nacht einmalig sein wird. Er denkt gerade, dem wird nur eine Laus über die Leber gelaufen sein, als er unter dem Scheibenwischer an seinem Pkw einen Umschlag sieht. Auf dem Brief sieht er den Stempel seiner neuen tollen Firma. Er reißt den Umschlag auf. Ihm verschlägt es den Atem; er hält sich am Auto fest. Für einen Moment hat er den Eindruck, dass er weggetreten ist. Das darf nicht wahr sein. „Sehr geehrter Herr Blückow*, aufgrund der Geschehnisse in dieser Nacht haben Sie sicherlich Verständnis dafür, dass ich das Arbeitsverhältnis fristlos beende.“ Stefan fällt ins Bodenlose. Zurück kann er nicht mehr. Der alte Arbeitgeber war gekränkt, dass er nach mehr als zehn Jahren dort aufgehört hat. Der nimmt ihn nicht mehr. Und der Neue feuert ihn fristlos. Einen neuen Job kann er auch nicht aus dem Nichts vorzaubern. Das Arbeitsamt wird eine Sperrfrist aussprechen. Er hat zwei Kinder zu Hause und obendrein eine behinderte, erwerbsunfähige Frau. Alle drei leben von seinem Gehalt. Stefan muss erst einmal durchatmen. Er setzt sich ins Auto und schlägt den Kopf an das Lenkrad.

Was war passiert? Gestern Abend hat Stefan seine Tour begonnen. Drei neue Kunden galt es anzufahren. Auf der Tour zu den ersten beiden hat alles super geklappt. Die Kunden waren freundlich und gut drauf. Es schien alles zu stimmen, was seine Freunde ihm von diesem Job erzählt haben. Dann die Tour zum Dritten. Ein Kollege hat ihn auf der Autobahn überholt. Der ist etwas weit nach rechts gekommen. Stefan musste ausweichen. Dabei hat er die Leitplanke touchiert. Im Stockdunkeln ist er auf der Autobahn rummarschiert. Er hat geschaut, ob er irgendeinen Schaden angerichtet hat. Am Lkw war nichts zu sehen. An der Leitplanke auch nicht. Trotzdem hat er vorsichtshalber den Notruf angerufen. Wie ein Blöder hat er permanent die 110 in sein Handy gehämmert. Aber da ging keiner dran. Daraufhin hat er



seinen Chef angerufen. Der war einfach nur stinkig. „Kümmere dich nicht um so einen Scheißdreck“, hat er ins Telefon gebrüllt. Als Stefan ihm sagte, dass er keine Unfallflucht begehen will, hat der erwidert: „Recht und Gesetz bei der Arbeit bin ich für dich! Fahr sofort zum nächsten Kunden! Da darfst du dich nicht verspäten. Wir stehen für Pünktlichkeit.“ Außerdem hat noch ins Telefon geschrien: „Kümmere dich um den Kunden. Ich kümmere mich um deinen scheiß Unfall.“ Das hat Stefan für bare Münze genommen. Drei, vier Mal hat er noch die 110 eingetippt, aber irgendwie war da Totalblockade. Bei dem Kunden war die Stimmung zunächst gut. Aber vom Grundstück wollte man ihn nicht fahren lassen. Die Schranke blieb zu. Auf einmal tauchte die Polizei auf und er wurde mit dem Vorwurf der Unfallflucht konfrontiert. Harter Tobak! Völlig unverständlich findet er. Er hat doch versucht, die 110 anzurufen. Stehen bleiben konnte er auf der Autobahn schlichtweg nicht länger. Sein Chef hat ihm Druck gemacht und gesagt, dass er sich um den Unfall kümmert.

Zu Hause machte er erst einmal gute Miene zum bösen Spiel. Von seinen letzten paar Groschen, die er in der Hosentasche hat, kauft

er noch ein paar Brötchen, die er zum Frühstück mitbringt. Die Kinder bringt er in die Schule. Eigentlich ist ihm zum Heulen. Er will seine Familie mit dem ganzen Dreck nicht belasten und schwärmt von dem neuen Arbeitgeber. Da hat alles gestimmt, da hat alles gepasst. Seine Familie soll glauben, dass sie im Paradies angekommen sind.

Einige Tage später sitzt Stefan im Wiesbadener Büro der Autobahnkanzlei. Rechtsanwältin Sofia Karipidou hört konzentriert zu. Bevor sie mit der Staatsanwaltschaft Kontakt aufnimmt, muss sie ein paar Tatsachen abklären. Sie fährt zum Tatort. Sie analysiert den Schaden an den Leitplanken. Ja, da ist was. Das sieht aber auch reichlich nach Altschäden aus. Sie will sich den Lkw anschauen. Der Eintags-Arbeitgeber von Stefan verweigert das. Sofia fragt bei der Autobahnmeisterei nach. Ist die Leitplankenreparatur in Auftrag gegeben oder nicht? Auch hier wird geblockt. Dass sie bezüglich der Registrierung von Notrufversuchen auf Granit stößt, dachte sie sich vorher schon. Was für ein Fall!

Sofia hofft, mit der Staatsanwaltschaft nach dem System der frühen Kommunikation ein Reglement treffen zu können. Eines steht fest: Stefan hätte dem Geschrei seines Chefs nicht folgen dürfen oder wenigstens zur nächsten Polizeistation fahren müssen. Diese Auffassung jedenfalls vertritt der Staatsanwalt. Er redet von einem Schaden, der mindestens 4.000 Euro betrage und den Stefan gesehen haben müsse. Sofia weist darauf hin, dass es Nacht war und Stefan den Schaden nicht erkennen konnte. Außerdem hält sie dagegen, dass es sich um uralte Leitplanken handle. Beim Pkw-Unfall würde die Schadensgrenze auch durch den Wiederbeschaffungswert, das heißt durch den Wert des Altfahrzeuges, bestimmt. Es wäre völlig falsch, die vollständigen Reparaturkosten anzusetzen. Die Altschäden seien bitte zu berücksichtigen. Der Staatsanwalt blockt ab und teilt mit, dass er bereits die vorläufige Entziehung des Führerscheins beantragt habe. Der Antrag läge bereits beim Amtsgericht. Sofia eilt sofort dorthin. Die Richterin ist ihr bekannt. Ziemlich freundlich und immer



bereit, alle Parteien unter einen Deckel zu kriegen. Der vorläufige Einzug des Führerscheins kommt trotzdem. Eine Beschwerde dagegen würde die Angelegenheit nur in die Länge ziehen. Sofia legt sofort Einspruch gegen den gleichzeitig erlassenen Strafbefehl ein. Zwölf Monate soll der Führerschein entzogen werden. Ein Wahnsinn. Das ist so, als würde jemand im Leben von Stefan die Reset-Taste drücken. Sofia fährt ein zweites Mal zur Richterin. Sie bittet um einen schnellen Verhandlungstermin. Der kommt tatsächlich bereits drei Wochen später. Für Stefan, der diese drei Wochen durchhalten muss, furchtbar lang. Gott sei Dank hat er Eltern und Geschwister, die ihn jetzt finanziell über Wasser halten. Seiner behinderten Frau und seinen Kindern hat er die desaströse Situation immer noch nicht geschildert. Er will sie damit nicht belasten. Er verlässt abends das Haus und

kommt morgens wieder – wie immer mit Brötchen.

Sofia ist für die Verhandlung bestens vorbereitet. Fotos von den seinerzeit defekten Leitplanken hat sie mitgebracht. Eine Kostenschätzung, die zeigt, dass der Schaden nach ihrer Berechnung höchstens 500 Euro beträgt, hat sie ebenfalls dabei. Sie trägt vor, dass man durchaus vertreten könne, dass der Unfall im ruhenden Verkehr war. Zwar sei Stefan gefahren. Die Leitplanke selbstredend nicht. Die Richterin hört konzentriert zu. Die Staatsanwaltschaft schüttelt den Kopf. Sofia wirft eine Nebelwolke nach der anderen. Die Richterin ist mittlerweile eingeknickt und macht den Eindruck, als sei sie auf der Seite von Sofia und Stefan. Richterin, Staatsanwalt und Verteidigerin ziehen sich zu einem Sechsaugengespräch zurück. Stefan sitzt alleine auf der Anklagebank. Er wartet darauf, dass Sofia wiederkommt. Am besten mit dem Führerschein in der Hand. Sofias Augen sind zwar voller Kampfgeist, aber Stefan sieht gleich, dieses Gespräch hat noch kein gutes Ergebnis gebracht. Die Richterin erklärt, dass man nicht weit auseinander sei. Die Staatsanwaltschaft wolle aber eine erzieherische Maßnahme und meint, dass ein Führerscheinentzug von ein paar Monaten ganz sinnvoll sei. Als Autobahnanwältin Sofia Karipidou das Wort „erzieherische Maßnahme“ hört, schießt ihr § 153 a I Nr. 6, StPO, durch den Kopf. Was hielten Gericht und Staatsanwaltschaft denn davon, eine psychologisch begleitete erzieherische Maßnahme, die besonders effektiv sein könnte, durchzuführen. Wie wäre es, wenn das Verfahren gegen eine Auflage, nämlich ein Aufbauseminar nach § 153 a I Nr. 6, StPO, eingestellt würde?! Kaum zu glauben – der Staatsanwalt nickt, die Richterin auch. Minuten später verkündet die Richterin den entsprechenden Beschluss und greift in die Akte. Sofia hört Stefan ganz leise neben ihr sagen: „Bitte gib ihn mir, bitte gib ihn mir!“ Und tatsächlich: Die Richterin zieht den Führerschein aus der Klarsichthülle. Stefan darf nach vorne treten und ihn abholen. Der alpträumhafte Ausflug ins Paradies ist Vergangenheit. Jetzt geht Stefan erst einmal ganz schnell auf Jobsuche.



***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**



KLEINE FÄLLE

Überholdilemma

Ignatz* hat auf der Autobahn überholt. Er hat sich dann zwischen zwei Kollegen gesetzt. Vorsichtig hat er probiert, den Abstand wieder aufzubauen. In diesem Moment kam von hinten die Polizei angeschossen. Sie hat ihn rausgezogen und ihm vorgeworfen, er habe den Abstand nicht eingehalten. Ein Verstoß gegen § 4, Abs. 3, StVO – weniger als 50 Meter Abstand – ist der Vorwurf. Das bringt ein Bußgeld und einen Punkt mit sich. Wie aber soll der Fahrer sich verhalten? Autobahnanwalt Peter Möller tritt mit drei Modell-Lkw zum Richtertisch. Er demonstriert, dass nach dem Einscheren am Ende eines Überholvorganges mit gewisser Zwangsläufigkeit für einen kurzen Zeitpunkt ein zu geringer Abstand besteht. Das sei aber nicht zu ändern. Wenn Ignatz so lange überholen würde bis er komplett an der Kolonne vorbei wäre, würde der Überholvorgang zu lange dauern. Dann würde ihm ein Elefantenrennen vorgeworfen werden. Das Gericht akzeptiert den Konflikt von Ignatz als besonderen Tatumstand. Das Bußgeld wird auf 55 Euro reduziert.

AG Brandenburg an der Havel

Az.: 21 OWi 4101 Js-Owi 16601/17 (196/17)

Zwickmühle

Auch Harald* wird ein Abstandsverstoß vorgeworfen. Tatort: Gräfenroda. Vor Harald ein Pkw, hinter Harald ein Pkw. Abbremsen konnte er nicht. Der Pkw hatte sich knapp vor Harald gesetzt und abgebremst. Links raus kann er auch nicht. Da gibt es ein Überholverbot. Harald steckt in der Zwickmühle. Was soll er denn tun? Er kann das Fahrzeug vor ihm ja nicht wegbeamten. Die Richterin akzeptiert die Notsituation und stellt das Verfahren nach § 47, Abs. 2, OWiG sanktionslos ein.

AG Arnstadt

Az.: 613 Js 203027/16 5 OWi

Micki* ist auf der Fahrt von der Spedition ins Wochenende mit seinem Pkw zwei Kilometer von dem Ziel entfernt geblitzt worden: 31 km/h zu schnell. Mist. Genau um einen Kilometer pro Stunde im Regelfahrverbotsbereich. Technisch kann man an der Messung nichts machen. Dass Micki der Fahrer ist, steht ebenfalls fest. Der vernünftige Richter sieht aber ein, dass Micki als Berufskraftfahrer mit einem Fahrverbot unverhältnismäßig belastet werden würde. Die sogenannte Kompensation des Fahrverbotes durch Erhöhung des Bußgeldes wird allerdings

Teures Vergnügen



rechnet sich das für Micki. Immer noch besser, als den Job zu verlieren.

AG Erfurt

Az.: 613 Js 200268/17 64 OWi



Die Standorte der Autobahnkanzlei



§ Ausschließlich für die Autobahnkanzlei tätiger Vertragsanwalt.

*** Standort öffnet demnächst**



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



Die Vorbereitungen in der Autobahnkanzlei für den Truck-Grand-Prix laufen auf Hochtouren. Dieses Jahr werden alle Anwälte mit ihren Rechtsanwalts-Fachangestellten am FERNFAHRER-Stand vertreten sein. Wir freuen uns auf euch und auf das tolle Mega-Event!



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.

FRANKIE*: „ICH BIN ZU SCHNELL GEFahren, DAS STEHT FEST. DIE BUSSGELDHÖHE IST MIR VÖLLIG WURSCHT. MIR GEHT ES NUR UM DEN PUNKT. KÖNNEN SIE BITTE MIT DER BEHÖRDE AUSHANDELN, DASS DAS BUSSGELD ERHÖHT WIRD UND ICH DAFÜR KEINEN PUNKT BEKOMME?“

Möller: „Nee mein Lieber, das geht gar nicht. Ein Freikaufen von Punkten gegen Erhöhung des Bußgeldes sieht das Ordnungswidrigkeitenrecht nicht vor. Genau andersherum wird ein Schuh daraus: Wenn es gelingt, Behörde oder Gericht davon zu überzeugen, dass ein besonderer Fall vorliegt und das Bußgeld unter 60 Euro reduziert wird, dann gibt es keinen Punkt. Aber Punkteverzicht gegen Erhöhung des Bußgeldes ist im Bußgeldrecht ausgeschlossen.“

JULIAN*: „ICH HABE WEGEN EINER TRUNKENHEITSAHRT MEINEN LAP-PEN VERLOREN. MEIN CHEF WILL, DASS ICH TROTZDEM FAHRE. SOLL ICH DAS TUN?“

Möller: „Mach das auf gar keinen Fall! Dein Chef scheint wahn-sinnig zu sein. Ich glaube, er ist sich nicht ganz darüber im Klaren, was er tut. Wenn er von dir tatsächlich erwartet, dass du fährst, dann macht er sich strafbar, weil er dich zu einer Straftat – nämlich Fahren ohne Fahrerlaubnis – anstiftet. Das geht gar nicht!“

GILBERT*: „ICH HABE GEHÖRT, DASS ES IN EINEM BUSSGELDSTREIT VON NACHTEIL WÄRE, WENN IM KFZ-KENNZEICHEN DIE ANFANGSBUCHSTABEN VOM VOR- UND NACHNAMEN DES HALTERS AUFTAUCHEN. IST DAS SO?“

Möller: „Nun ja, auf eine persönliche Zuordnung des Fahrzeuges würde das schon schließen lassen. Den Einwand, dass du nicht gefahren bist, macht das zumindest nicht glaubwürdiger. Eher im Gegenteil. Diesbezüglich hast du es mit einem neutralen Kennzeichen leichter. Aber die Namensbuchstaben im Kennzeichen sind, wenn überhaupt, nur ein ganz geringes Indiz.“

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

DOMETIC

Mobile living made easy.

**LÄNGER
COOL
BLEIBEN.**

STANDKLIMA BIS ZU 12 STUNDEN!



**DOMETIC COOLAIR
RTX 1000 / RTX 2000**

Lkw-Kompressor-Dachklimaanlagen

- Höhere Laufzeit, bis zu 12 Stunden
- Optimierte Kühlleistung bis zu 2000 Watt
- 4 Betriebsmodi (Auto, Eco, Boost und manueller Betrieb)
- Im Eco-Modus Stromverbrauch bei 30 °C Umgebungstemperatur nur 8 A (RTX 1000) bzw. 9,5 A (RTX 2000)
- Niedriger Geräusch- und Vibrationspegel im Betrieb

Bevor Sie auf die nächste Tour gehen, gehen Sie auf **dometic.com**

Der Kältemittelkreislauf enthält das fluorierte Treibhausgas R134a – CO₂-Äquivalent RTX 1000/RTX 2000: 0,5000 t/1,215 t – 350 g/850 g – GWP: 1430 – Hermetisch geschlossener Kreislauf.



OASEN SCHAFFEN

Armin Wersich fährt einen Vierachsskipper mit Ladekran und weiteren Extras für die speziellen Herausforderungen im Gartenbau.

TEXT | Johannes Roller **FOTOS** | Mario Rodrigues, Gary Rogers (1)



LANDSCHAFTSBAU EINST UND JETZT: Auf dem Weg zur Baustelle passiert Armin Wersich mit seinem MAN TGS 35.480 das historische Endersbacher Eisenbahnviadukt.



OB MAUER ODER HECKE

– mit dem bis auf 20,9 Meter ausfahrbaren HMF-Ladekran überwindet Armin jedes Hindernis.



Wer an den Fuhrpark eines Gartenbauers denkt, hat schnell das Bild vom 7,5-Tonner mit Anhänger und Minibagger vor Augen. Doch es geht auch größer: 18 leichte Lkw, zwölf Bagger und sechs Radlader umfasst die Flotte von Thomas Heumann Gartenanlagen in Weinstadt. Zudem hat Heumann vor gut 20 Jahren das benachbarte Fuhrunternehmen Bihler übernommen, um die schweren Lasten im Gartenbau zu transportieren. Für diese Transporte ist Armin Wersich zuständig. Mit reichlich Erfahrung aus Fernverkehr und Abschleppdienst hat er vor vier Jahren bei Bihler angefangen – und will hier bis zur Rente auch nicht mehr weg, wie er strahlend betont. Ob das neben dem merklich guten Betriebsklima auch an seinem neuen Arbeitsgerät liegt?



WENN DER TGS nur in seiner Eigenschaft als Kipper gefragt ist, bleibt der Ladekran auf dem Betriebshof stehen. Heute wird er jedoch benötigt – Armin schließt das Wechselsystem wieder an.



GEMEINSAM MIT DEN KOLLEGEN von Heumann verlädt Armin einen Stapel Schalungen, die sie auf ihrer Baustelle nicht mehr benötigen.

Denn seit November 2016 hat Bihler einen richtigen Hingucker im Fuhrpark: einen MAN TGS 35.480 8x2, Euro 6, mit Hydrodrive an der zweiten Lenkachse, mit liftbarer, gelenkter Nachlaufachse, mit Kippbrücke von Kempf sowie mit einem heckseitig als Wechselsystem angebrachten Ladekran von HMF. Wozu diese sprichwörtlich eierlegende Wollmilchsau? „Wir haben den Ruf, logistisch sehr gut zu sein. Und da unsere Lasten meistens sehr schwer und die Baustellen nicht immer gut zugänglich sind, haben wir uns nach reiflicher Überlegung für dieses Spezialfahrzeug entschieden“, berichtet Thomas Heumann und ergänzt

mit einem Augenzwinkern: „Damit er noch eine Weile nach Stuttgart rein darf, haben wir auch extra auf Euro 6 gewartet.“ In der feinstaubgeplagten Schwabenmetropole hat sich der bullige TGS bereits bewährt, besonders in den Wohngebieten der Halbhöhen- und Höhenlage. Dort gibt es zwar großzügige Gärten, aber auch enge, kurvenreiche Straßen.

CHRISTINE HEUMANN

Geschäftsführerin Bihler GmbH



„UNSERE FAHRER
MÜSSEN SICH **ALS**
DIENTSTLEISTER
SEHEN UND AUF
DER BAUSTELLE
AUCH MAL MIT
ANPACKEN.

„Der Lkw ist schwer im Einsatz“, bestätigt Armin. „Ich fahre damit so gut wie alles: Baummaschinen, Erdaushub, Schnittgut, Lava, Kompost, Substrate, Pflanzen, Baustoffe, Gartenhäuser oder Überdachungen für Fahrradständer und Mülltonnen.“ Neulich seien es sogar vier ausgewachsene Bäume samt Wurzelwerk gewesen: zwei davon auf dem Lkw und zwei auf dem Tieflader. „Ein 100.000-Euro-Transport“, sagt Armin. „Bäume sind wertvoll!“ So etwas leisten sich gut betuchte Häusle- beziehungsweise Gartenbauer. „Die Leute, die sich die großen Gärten anlegen lassen, sind alles Geschäftsleute, die zu Hause ihre Oase bauen, um zur Ruhe zu kommen“, erzählt Bihler-Geschäftsführerin Christine Heumann. Natürlich gehe es beim Gartenbau nicht nur um Villen, sondern genauso um Doppelhaushälften.

Hochsaison ist die Pflanzzeit im Frühjahr und Herbst. Je nachdem, wie die übrigen Gewerke vorankommen, können sich die Baustellen über Monate hinziehen. Wenn sich dann das Zeitfenster für die Gartenbauer öffnet, ist Anpacken angesagt. „Unsere Fahrer sind Dienstleister“, betont Christine Heumann. „Sie müssen sich mit den Vorarbeitern und Bauleitern arrangieren – einfach hinkippen und gehen gibt's nicht.“

Bei Armins heutiger Tour ist statt des Kippers vor allem der Ladekran gefragt: Er soll Pflanzenpaletten zu einer Baustelle in Waiblingen bringen und eine Ladung Schalungen mit retour nehmen. Bevor er die Paletten mit dem Stapler aufladen kann, muss er zuerst den Ladekran andocken, der auf dem Hof auf seinen Stützen und dem Schalengreifer





AUSHÄNGESCHILD: DER FIRMENSITZ von Thomas Heumann Gartenanlagen ist Büro, Werkstatt, Wohnhaus und Mustergarten zugleich.

JOB-CHECK



ARBEITGEBER

Bihler GmbH
Heinkelstr. 36
71384 Weinstadt

EINSTIEGSQUALIFIKATION

C/CE-Führerschein, Ziffer 95, Stapler- und Baugeräteschein wünschenswert, handwerkliche Ausbildung von Vorteil

FUHRPARK

1 MAN TGS 35.480 Kipper,
1 Tandemtiefelader von Müller-Mittelal,
1 Werkstattbus VW T5

FAHRZEUG

MAN TGS 35.480 8x2, Euro 6,
mit Hydrodrive an zweiter Lenkachse,
mit liftbarer, gelenkter Nachlaufachse,
mit Kippbrücke KAB 35-S von Kempf sowie
mit heckseitigem Ladekran-Wechselsystem
HMF 2620-K-RC

ARBEITSBEDINGUNGEN

Geregelte Arbeitszeiten:
Mo. bis Fr., 6.30 bis 16.30 Uhr;
Hochsaison im Frühjahr und im Herbst

BEZAHLUNG

Stundenlohn

POSITIV

 Abwechslungsreiche Aufgaben und Touren – kein Tag ist wie der andere

NEGATIV

 Arbeiten im Freien bei jedem Wind und Wetter

ruht. Das heißt: die Kippbrücke etwas zur Seite kippen, die Luftfederung ablassen, mithilfe der Rückfahrkamera bis an das Wechselsystem zurücksetzen und wieder das Niveau anheben. Jetzt sitzt der Ladekran in seinen zwei Schienen am Fahrzeugheck und Armin kann die Anschlüsse verbinden: Luft- und Hydraulikschnellkupplung, Elektrik etc. Außerdem sichert er den Ladekran mit zwei massiven Bolzen. Nun kann er Kran und Stützen einfahren sowie den Schallengreifer durch einen Kranhaken ersetzen. Der TGS wird durch diesen Anbau gut einen Meter länger. Das ganze Procedere will geübt sein – auch ein Grund, warum Armin der Einzige im Betrieb ist, der das Spezialfahrzeug fährt.

In Waiblingen angekommen, lenkt er den Lkw in ein gepflegtes Wohngebiet. Dort wird eine Villa von ihrem neuen Besitzer von Grund auf saniert, inklusive Garten mit Pool. Die Kollegen Max Rieger und Alex Greiner warten bereits auf Armin und lotsen ihn auf die rückwärtige Seite des Grundstücks. Hier fährt er die Stützen und den Kran aus – und wenig später schwebt die Palette mit der Eibe am längst nicht voll ausgefahrenen Kranarm auf das Gelände. Im Gegenzug folgt ein Stapel Betonschalungen. Der Vorgang wiederholt sich zweimal. Die Kollegen packen noch bei der Ladungssicherung mit an, dann setzt sich Armin wieder in sein Multitalent und steuert die nächste zukünftige Oase an. 

ARMIN WERSICH

Lkw-Fahrer bei Bihler



AUSGEWACHSENE BÄUME SAMT WURZELWERK ZU TRANSPORTIEREN IST SCHON WAS BESONDERES.

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

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



www.transaktuell.de

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

AUEL
Performance Products

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



Das Truck-Styling Komplettprogramm für den neuen Scania NTC

Fordern Sie Prospektmaterial an
oder besuchen Sie uns auf
www.jumbo.de



Jumbo Fischer GmbH & Co. KG
Robert-Bosch-Straße 16
21629 Neu Wulmstorf

Tel: 040 700 170-0
Fax: 040 700 170-10
Mail: verkauf@jumbo-fischer.de
Homepage: www.jumbo.de

 **JUMBO**.de

Ersatzteile/ Zubehör

...über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...

Kompressor-Kühlbox Engel MK-45
 Außenmaße: 847 (ohne Griff) x 588 x 734 mm
 Spannung: 12/24/230 Volt
 Inhalt: 45 Liter
 Material: Stahlblech eloxiert
 Farbe: Rostfrei hellgrün,
 Deckel dunkelgrün
 Gewicht: 24 kg
 Temperaturbereich:
 +5°C bis +18°C
 Isoliervermögen:
 22 Watt
Aktion...€669,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-60
 Außenmaße: 847 (ohne Griff) x 638 x 734 mm
 Spannung: 12/24/230 Volt
 Inhalt: 60 Liter
 Material: Stahlblech eloxiert
 Farbe: Rostfrei hellgrün,
 Deckel dunkelgrün
 Gewicht: 28 kg
 Temperaturbereich:
 +5°C bis +18°C
 Isoliervermögen:
 22 Watt
Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
 Sandstr. 14 - 18, D-45064 Gladbeck
 Tel.: 02043 / 6 99 -27 • Fax: 02043 / 6 99 61

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

Diese Anzeige kostet im
KOMBIMARKT
 verkaufte Auflage: 144.302 (IVW 01/2016)
€ 126,-
 und hat das Format 1-spaltig · 30 mm
 Nähere Informationen erhalten Sie
 von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94
 E-Mail: norbert.blucke@etm.de

Geschäftliche Empfehlungen

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

Externer Verkehrsleiter
 bietet sich in Deutschland an
 Info: 0172 - 4 20 62 26

**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

www.lastauto-omnibus.de

Ärztl. Untersuchung inkl. Augen
 für 57 € inkl. MwSt.
 Direkt an der A 99
 ohne Voranmeldung

Mo-Fr: 8:00-12:00 h
 Mo, Do: 14:00-18:00 h
 Am Brunnen 17, 85551 Kirchheim
 bei München
 Tel. 089/9918800
 od. 089/9033366

www.verkehrsmedizin-dr.hingerle.de



Unser Ziel:
**Sie werden Pate
 und sie hat Wasser.**

Ulrich Wicket:
 „Mädchen brauchen
 Ihre Hilfe!“
 Plan
 gibt Kindern eine Chance

Nähere Infos: www.plan-deutschland.de

Ben's Kabinemöbel Holland

Gildenweg 16 8304 BC Emmeloord Holland

info@benscabinemeubels.nl TEL:(31)527-621221 www.benskabinemoebel.de



Scania R lowline Schrank



Scania R Topline Schrank



Scania R Highline Schrank

On Line
 Bestellen



Schöne, große, mit 24 Volt beleuchtete Spiegel in einem mit Leder-Optik gepolsterten Spiegelhalter.





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



Seine Majestät trägt HS-Schoch

Bullfänger, Scheinwerferbügel, Front- und Side-Bars, Radzierblenden, Auftritte u.v.m. aus von Hand auf Hochglanz poliertem Edelstahl verleihen dem **König der Landstraße** Würde und Ausstrahlung.

Edelstahlzubehör von **HS-Schoch** für DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania und Volvo. **Einfach herrschaftlich.**



 **+49(0)7363/9609-0**



Wir stellen aus.

HS-Schoch GmbH
LKW-Zubehör
Truckstyling
Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

HS Schoch®
LKW-Zubehör/Truckstyling



2005-2016

1. PLATZ

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**

Find us on: [facebook](#)



KOMBIMARKT

FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT für 4 Ausgaben verkaufte Auflage: 144.302 (IVW 01/2016)

€ 588,-

und hat das Format 2-spaltig • 70 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von
Norbert Blucke unter Telefon 07 11/7 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm.de

ETMverlag

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 generalüberholt im Tausch ab Lager bis

2 Jahre
Garantie

MOTOREN AG
FEUER

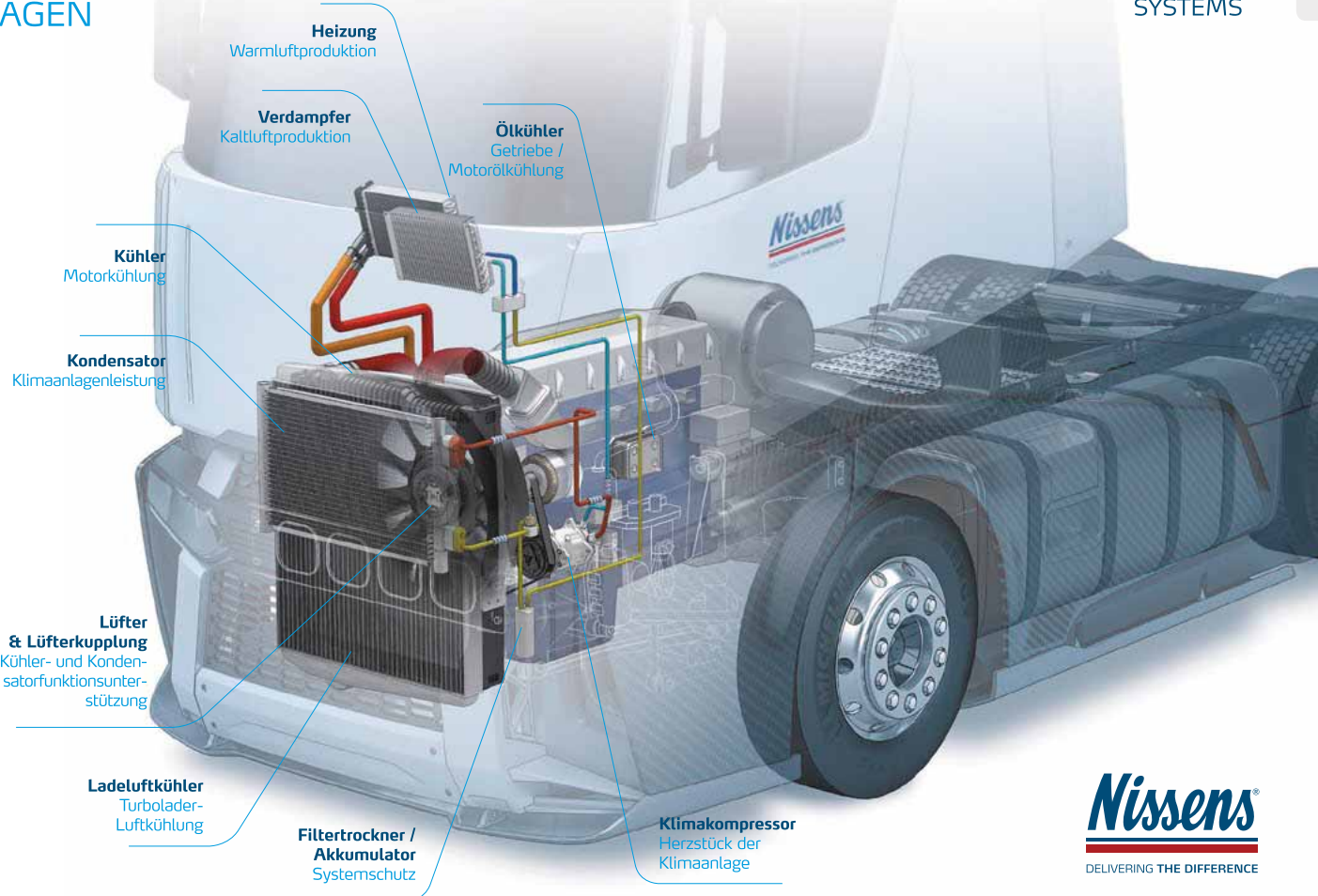
Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de

gleich klicken

www.lastauto-omnibus.de

KOMPONENTEN FÜR MOTORKÜHLUNG UND KLIMAAANLAGEN

**TRUCK
THERMAL
SYSTEMS**



Nissens Deutschland GmbH
Spannstiftstr. 37
58119 Hagen
02334504180
Deutschland@nissens.com

Nissens
DELIVERING THE DIFFERENCE

Beste Autohof-Kette

11

Deutschlands



BESTE AUTOHOF-KETTE
★ seit 2007 ★

Gewählt von  

Unser
Dankeschön
an alle Leser

Coffee Mug

Heiß begehrtes
BIKINI - Design

mit Kaffee gefüllt
statt ~~6.90~~ € nur 3.90 €

Bedingung: Seite raustrennen und in einem 24-Autohof abgeben.
Coffemugs so weit der Vorrat reicht. Einlösbar in allen teilnehmenden 24-Autohöfen. Gültig bis 30.09.2017

A6 Bad Rappenau-Nord A6 Bad Rappenau-Süd A45 Erlensee-Neuberg
A7 Gramschatz A7 Homberg (Efze) A14 Halle-Tornau A7 Lutterberg
A94 Mühlendorf A3 Neumarkt A38 Sangerhausen
A81 Sulz-Vöhringen A93 Wernberg B213/B68 Cloppenburg





A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

THE NEW **XF** PURE EXCELLENCE

EVOLUTIONÄR! Der neue XF

Leidenschaft, Erfahrung und der Wille zur stetigen Verbesserung sind unser Antrieb. Das Ergebnis: Mehr Qualität, mehr Präzision, mehr Leistung, mehr Komfort und ein um bis zu 7 Prozent reduzierter Kraftstoffverbrauch. Damit setzt die neue Generation der DAF-Baureihen neue Standards!

DAF

Geschäftsverbindungen

Wir suchen Sie!



Am Zehnhoff-Söns sucht zur ganzjährigen Befrachtung für die
Terminals in Bonn und Trier zuverlässige

Fahrer / Subunternehmer / Partner

Wir bieten: One-Way-Befrachtungen ab dem Raum
Köln/Bonn, Containerverkehre & Plansattel-Fernverkehre
in die Relationen A/B/CH/D/NL

Ihr Ansprechpartner: Thomas Keppelstraß, Am Zehnhoff-Söns GmbH
Tel.: +49 228 6893 212 | t.keppelstrass@azs-bn.de | www.azs-bn.de

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



Hose

20.10.2008 - 13.12.2016

Als Kurierunternehmer nach Umsatz gesucht und
doch wieder nur tote Hose? Dann testen Sie jetzt
courier.net – die Frachtenbörse für Kurierprofis.
Am besten testen – 3 Monate kostenfrei.

www.courier.net

Wir suchen ab sofort TU mit eigener EU-Lizenz + möglichst ADR
für internationale Kühltransporte im Rundlauf.
(GB/BENELUX/D/E/A/I/F v.v.)

Wir bieten: Korrekte km-Abrechnung und pünktliche Vergütung.

Kühlspeed Int. Speditions GmbH

Tel. (0 54 56) 933 980, Fax (0 54 56) 933 897

FIRMENGRÜNDUNG
mit FULL SERVICE!
INFO: WWW.BPOF.UK
oder 0049 (0) 2407 908511

www.lastauto-omnibus.de

Firma kaufen? WWW.LCI.HR

www.transaktuell.de

**Absicherung
der Durchgriffshaftung**

mit einer US-Corporation

www.us-import-export-consulting.com

Aus- und Weiterbildung

Ausbildungscenter für Verkehr und Sicherheit

**Fahrschule
B. Mülln**

1. EU – Berufskraftfahrer-
weiterbildung
2. beschleunigte Grund-
qualifikation
3. TQ 1-6
4. Firmenpakete –
Top Angebote
5. Fahrervermittlung



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

Vorbereitung auf die Sach- und Fachkundeprüfung (IHK)

- Verkehrsleiter
- Güterkraftverkehrs-
unternehmer
- Omnibusunternehmer
- Weiterbildung nach BKRFG
Module 1-5

In Mörfelden-Walldorf, Dort-
mund, Bochum, Düsseldorf

Termine und Preise:
www.verkehrs-seminare.eu

Kraftverkehrsmeister
Gottfried Helfert
Tel. 0163-92 51 493



www.verkehrsseminare.net

Gewerbliches Institut für berufliche Ausbildung 72401 Haigerloch

Fachkundeseminare 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

www.transaktuell.de

KOMBIMARKT
FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT
verkaufte Auflage: 144.302 (IWW 01/2016)

€ 294,-

und hat das Format
1-spaltig · 70 mm

Nähere Informationen erhalten Sie
von Norbert Blucke
unter Tel. 07 11/7 84 98-94

E-Mail:
norbert.blucke@etm.de

ETMverlag



Immer sicher unterwegs.

Als Spezialist für Transport und Logistik bietet Ihnen die DEKRA Akademie an über 100 Standorten bundesweit ein umfassendes Qualifizierungsprogramm, wie z. B.:

- Grundqualifikation und Weiterbildung gemäß BKrFQG (Lkw/Bus)
- Ladungssicherung nach VDI 2700a
- Gefahrgutschulungen
- Digitaler Fahrtenschreiber – Seminar für Fahrpersonal
- Aufstiegsfortbildung (gepr. Meister für Kraftverkehr oder gepr. Logistikmeister)

Weitere Informationen erhalten Sie unter 0711.7861-3939 oder www.dekra-akademie.de und www.dekra-berufskraftfahrer.eu

Jetzt für Sie kostenlos erhältlich:
Die DEKRA Berufskraftfahrer-App
für Apple und Android.

 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.



Stellenangebote



FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.

Nichts für Palettenschubser

Wenn Ladungen Dich herausfordern sollen.

Komm in unser Team, wenn Du ein gut ausgebildeter Kraftfahrer bist, der Spaß an abwechslungsreichen Ladungen hat 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



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, NL-Oldenzaal und NL-Duiven
- **Seecontainerfahrer**, Standorte: NL-Nijmegen, Den Bosch, Rotterdam
- **Tankcontainerfahrer**, Standort Rotterdam (oder Raum Duisburg), International. Wochentouren, LKW kann mit nach Hause, wenn man günstig wohnt
- **Fahrer Lebensmitteltank**, Standort NL-Oss und NL-Rotterdam
- **Fahrer lose Agrarprodukte**, Standort NL-Venlo u. NL-Breda
- **Planenfahrer Frankreich Benelux, D**, Wochentouren, Standort Eindhoven
- **Fahrer Filialenbelieferung**, Standort NL Raum Roermond, Tagestouren, Touren nach Ruhrgebiet und Belgien. Bewerber sollen Grenznähe Roermond wohnen oder bereit sein, dorthin zu ziehen
- **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




LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt.

Diese Anzeige kostet im **KOMBI-MARKT** verkaufte Auflage: 144.302 (JW 01/2016)

€ 84,-

und hat das Format 1-spaltig · 20 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94

www.transaktuell.de



FAHRERSCHMIEDE

WECHSELN & VERBESSERN!



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

Unbefristet, übertariflicher Stundenlohn, per sofort für den Nahverkehr.

www.fahrrschmiede.de

Hamburg	+49 (0) 40 231 6678-0
Bremen	+49 (0) 421 460 464-0
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

www.fahrrschmiede.de



Es lohnt sich

Kraftfahrer/innen, Klasse CE für WAB/Tandem/Sattel-LKWs

bewerbung@rts-hamburg.de
Tel: +49 (0) 4104 / 6950041



Dr. Luana Lima behandelt Patienten im Flüchtlingslager Dadaab (Kenia), Juli 2011 © Brendan Bannon



WIR HÖREN NICHT AUF ZU HELFEN. HÖREN SIE NICHT AUF ZU SPENDEN.

Leben retten ist unser Dauerauftrag: 365 Tage im Jahr, 24 Stunden täglich, weltweit. Um in Kriegsgebieten oder nach Naturkatastrophen schnell handeln zu können, brauchen wir Ihre Hilfe. Unterstützen Sie uns langfristig. Werden Sie Dauerspender.

www.aerzte-ohne-grenzen.de/dauerspender

DAUSPENDE

ab **5,-**
im Monat

Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00



MEDECINS SANS FRONTIERES
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.
Träger des Friedensnobelpreises

TRUCK TREFF KAUNITZ

10.-13. August 2017



DAS 32. COUNTRY- & TRUCKER-FESTIVAL FÜR DIE GANZE FAMILIE!



FR. 11.08.

**TOM
ASTOR**



BÄÄÄRENSTARK!

**FR.
11.08.**

**WESTERN
UNION**

German Country Power



**FR.
11.08.**

**MICHAEL
HASSEL**



SA. 12.08.

TRUCK STOP



**SA.
12.08.**

**JESSICA LYNN
& BAND**



SA. 12.08.

NIGHTHAWK



SO. 13.08.

MAJOR HEALEY



Do., 10.08. ab 17 Uhr:

Eröffnungsparty im Saloon mit
Live-Musik – **EINTRITT FREI!**

Sa. & So. ab 8 Uhr:

Frühstück für Jedermann in der Halle

FERNFAHRER Promotionshow

An allen Tagen auf dem Außengelände

Über 400 Show-Trucks auf dem Außengelände Großes Rahmenprogramm für Jung & Alt

Täglich Live-Musik & Linedance im Saloon · Trickreit- & Rodeoshow
Westerndorf mit Show- & Kinderprogramm · Bullriding



TICKETS & INFOS BEI TRUCK STORE NIEBEL

Fon: 05207 / 99 12 20 • www.wvniesel.de



ADticket



STARK
Mobile Waschanlage
 NEU: Selbstfahrend mit Wassertank
 Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Altgeräterücknahme
Neue Modelle  **STARK**
 Reinigungssysteme
 Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

0 18 05/11 20 24*

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

*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend



An- und Verkauf, Vermietung

- 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

Was kann man selbst bei Arthrose tun? Wie kann man ein Fortschreiten verhindern? Hierzu gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe in ihren „Arthrose-Infos“ fundierte Antworten. Eine Musterausgabe ist kostenlos erhältlich bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 11 05 51, 60040 Frankfurt (bitte eine 0,70-€-Briefmarke beifügen) oder per service@arthrose.de (mit vollständiger Adresse).

ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.
Am Kölnischen Park 1
10179 Berlin



Zu verkaufen: Diverse MAN
Zubehör F90/ F 200 Lederausstat-
tung, Türwindabweiser, Bullfänger,
Tel. XX XX/X XX XX XX H

FERNFAHRER *trans aktuell* **lastauto omnibus**

Bitte ankreuzen	Gewünschte Zeitschriftenbelegung	Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen:	
		privat je mm €	gewerblich je mm € + MwSt.
☐ Kombination		1,90	4,10
☐ Einzelbuchung		1,90	2,30
☐ Einzelbuchung		1,90	2,30
☐ Einzelbuchung		1,90	2,30

Pro Zeile ca. 35 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

1 Zeile = 3 mm · 2 Zeilen = 6 mm · 3 Zeilen = 8 mm · 4 Zeilen = 10 mm · 5 Zeilen = 12 mm · 6 Zeilen = 15 mm

[illegible]

Bitte veröffentlichen Sie obigen Text ____ mal unter der Rubrik

- | | |
|------------------------------------|-----------------------|
| Verkäufe Lkw, Anhänger, Auflieger | Geschäftsverbindungen |
| Verkäufe Omnibusse | Stellenangebote |
| Verkäufe Spezialfahrzeuge | Stellengesuche |
| Verkäufe Motoren | Fahrschulen |
| Verkäufe Maschinen/ Masch. Anlagen | Immobilien |
| Verkäufe Container | Modellspielzeug |
| Verkäufe Ersatzteile/Zubehör | Grüße |
| Kaufgesuche | Bekanntschafften |
| Ladung und Transport | Verschiedenes |
| Leasing/Lkw-Vermietung | Gesuche |
| Geschäftl. Empfehlungen | |

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

- ☐ **Privatanzeige**
☐ **unter Chiffre** (Chiffre-Gebühr 10,-)
- ☐ **gewerbliche Anzeige**
☐ **mit Foto** (Gebühr 30,-; gewerblich)
 + MwSt.; Format = 1-spaltig

Name/Firma	Vorname
------------	---------

Straße, Nr. _____

PLZ/Ort

Telefon	E-Mail
---------	--------

☐ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung** (Zahlung sofort nach Erhalt)

X Unterschrift/Datum

FER 8/17



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

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER



**Jeden
MONAT
NEU!**

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

NORDISCHES FLAIR

Kopenhagen ist eine nordische Metropole mit Charme – zugleich altmodisch und hochmodern.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby

Die dänische Hauptstadt ist eine von wenigen in Europa, die auf einer Insel liegt: Seeland – die größte Insel Dänemarks und der Ostsee. Sie ist komplett vom Meer umgeben. Noch vor wenigen Jahren gab es nur Fährverbindungen. Durch die Brücken über den Großen Belt und den Öresund ist Kopenhagen inzwischen wesentlich leichter erreichbar geworden. Noch ist unklar, ob und wann es auch eine Brücken-Tunnel-Kombination von Puttgarden nach Rødby geben wird, aber die Vogelfluglinie mit ihren Doppelendfähren funktioniert ohnehin zufriedenstellend.

Die Metropole selbst zählt knapp 600.000 Einwohner, der Großraum etwas über das Doppelte. Große Logistikfirmen nutzen Kopenhagen als einen Knotenpunkt. Von

hier führen Strecken unter anderem weiter Richtung Stockholm und Oslo. Und da die Öresundbrücke auch eine Bahnlinie trägt, ist die dänische Hauptstadt mit dem schwedischen Malmö zu einer Art Wirtschaftsregion zusammengewachsen.

Früher konnte man noch nahe des Zentrums mit dem Lastwagen am Wasser parken, doch Kopenhagen hat sich in den letzten Jahren enorm weiterentwickelt. Heute stehen dort moderne Bürohochhäuser. Und in die Innenstadt darf man, selbst wenn man mit modernster Schadstoffklasse unterwegs ist, ab 3,5 Tonnen nur noch mit einer Vignette, die mindestens 14 Tage zuvor bestellt werden sollte: <http://ecosticker.applusbilsyn.dk/de> (89 DKK plus Porto und Nachnahme).



KOP





DAS ROTE HOLZHAUS im Hafen hinter dem Volvo ist der einzige nennenswerte Truckstop nahe des Zentrums. Die alten Kräne zeugen von den Zeiten vor der Containerisierung des Seegüterverkehrs.

DIE KLEINE MEERJUNGFRAU ist ein Symbol der Stadt und ein Teil der dänischen Märchenwelt.



AGTEN

HEUTZUTAGE KOMMT MAN als Lkw-Fahrer nur noch per Bus oder Bahn in die Stadt, doch für eine längere Pflichtpause lohnt sich die Mühe dann doch. Die Fußgängerzonen und die bunte Welt des Nyhavns sind vergnüglich.

BEEINDRUCKEND SIND DIE SCHWEREN

Lastzüge in Dänemark, mit denen Straßentransporte wirtschaftlicher sind.



Alternativ kann man zu dem rund sechs Kilometer nördlich vom Zentrum entfernten Industriehafen fahren – so ziemlich die einzige Möglichkeit, nahe der Stadt legal und kostenlos zu parken. Der einzige im Internet zu findende Truckstop ist eine charmant-urtümliche Holzbude mit einem kleinen Restaurant, das nur werktäglich von 7 bis 15 Uhr geöffnet hat. Der Mini-Rasthof liegt an der Kreuzung Skudehavnsvej und Sundkrogsgade, am Hafenspier dahinter darf man stehen.

Man kann von dort eine Buslinie ins Zentrum nehmen oder ein Stück laufen, dann kommt man entlang des Wassers an einem für die Stadt äußerst wichtigen Denkmal vorbei: „Lille Havfrue“, die Kleine Meerjungfrau, thront hier seit 1913 auf einem Felsen. Das Märchen rund um die Kleine Meerjungfrau gehört unzertrennlich zur Kultur des Landes. Und so ist die fischschwänzige Schönheit fast ständig von Touristen umlagert.

Kopenhagen steht für das Wort Kaufmannshafen. Als schwerere Lasten auf Langstrecken noch mehr auf Schiffen transportiert wurden, war der Standort am Ostufer Seelands äußerst günstig, um der Stadt Handel und Wohlstand zu beschern. Allerdings machte es sie im Mittelalter auch zum lohnenswer-





ten Ziel von Angriffen und Belagerungen. Zudem gab es mehrere schlimme Großfeuer. Deswegen stammt ein Großteil der historischen Bausubstanz erst aus dem 18. und 19. Jahrhundert.

Eine gute Anlaufstelle ist der Platz Kongens Nytorf. Freunde monarchistischer Staatsführung können in dem Museum im Schloss Rosenborg die dänischen Kronjuwelen und anderes königliches Geschmeide bewundern. Gegenüber liegt der 1673 eröffnete „Nyhavn“, der das Meer über eine 400 Meter lange Kaianlage mit dem Stadtzentrum verbindet.

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts war das der Teil des Hafens, in dem der wesentliche Teil des Handels stattfand, herrlich umgeben von Spelunken und Kneipen, in denen sich Matrosen, Hafenarbeiter und Tagelöhner trafen. Die alte Seefahrtsromantik ist längst der Modernisierung zum Opfer gefallen, doch die Kopenhagener haben aus dem Nyhavn ein prächtiges Vergnügungsviertel gemacht.

Von dort in Richtung Bahnhof, dem anderen Pol des Zentrums, geht es durch die lebendige Fußgängerzone Amagertorv und dann am prächtigen Rathaus vorbei in Richtung Tivoli. Dies ist einer der ältesten Vergnügungsparks der Welt, 1843 auf dem Gelände einer ehemaligen Militärfestung mitten in der Innenstadt eröffnet. Hier gibt es zwei Dutzend Fahrgeschäfte und eines der größten Kettenkarusselle weltweit, dazu einen farbenfrohen Park und Gastrobetriebe aller Art. Auch hier lebt die Stadt vom Gegensatz zwischen Altmodischem und Modernem – gerade werden im Tivoli wieder neue Attraktionen neben

KENNETH

„Wenn möglich, sollte man die Zeiten des Berufsverkehrs und der Staus vermeiden.“

den nostalgischen Vergnügungen erbaut. Die Erlebniswelt des Tivoli ist von Mitte April bis Mitte September geöffnet, dazu an Halloween und in der Weihnachtszeit. Der Eintritt kostet 120 dänische Kronen, umgerechnet rund 16 Euro. Mit einer Art Flatrate für die Fahrgeschäfte ist es rund das Doppelte.

Kenneth Ørnstedt Rasmussen aus Nyborg fährt mit seinem schweren Steinzug häufig nach Kopenhagen hinein, auch zu Baustellen mitten in der Stadt. „Da muss man sich schon vorher auf der Karte schlau machen, wie man da am besten hinkommt. Da kann es ansonsten wirklich eng werden“, erzählt er. „Außerdem gibt es morgens zwischen sieben und neun Uhr stadteinwärts und ab dem Nachmittag stadtauswärts viele Staus im Berufsverkehr“, weiß Kenneth zu berichten. „Ich versuche daher, meine Touren so zu planen, dass ich da nicht hinein gerate.“ Ausgesprochen vorsichtig muss man übrigens auch mit den Radfahrern sein, denn davon gibt es in der dänischen Hauptstadt unglaublich viele. <



PERFEKT ORGANISIERT



Spielberg ist und bleibt das wichtigste Festival für Lastwagen in Österreich. Am Red-Bull-Ring feierten Fernfahrer und Truckracer eine Riesenparty vorm Alpenpanorama.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby

Die „Truck Race Trophy – Das Trucker Festival am Spielberg“, so lautet die korrekte Bezeichnung, ist fast so etwas wie die alpenländische Version des Truck-Grand-Prix am Nürburgring. Hier wie dort gehen die Rennen der schweren Boliden eine glückliche Verbindung ein mit einem

Treffen von Lastwagenfahrern und Freunden, die Spaß daran haben, die Welt des Straßenverkehrs auch mal gebührend zu feiern.

Die früher Österreichring genannte Rennstrecke war vor einigen Jahren ganz schön heruntergekommen, doch dann erweckte sie Dieter Mateschitz, der mit seinen Koffein-

drinks zum vielfachen Milliarden geworden ist, wieder zu neuem Leben. Jetzt heißt sie folgerichtig Red-Bull-Ring. Seit 2013 ist das Festival für die Schwere ein fester Bestandteil des Veranstaltungskalenders.

Nichts überlässt man hier dem Zufall, die Organisation wirkt ziemlich perfekt. Dieses Jahr ein wenig nervig: das Bezahlssystem mit Guthabekarten, für die man zu allem Überfluss auch noch Pfand bezahlen musste. So geriet schon der Kauf einer Wasserflasche an den warmen Maitagen zu einem bürokratischen Akt. Am Nürburgring ist diese Idee schon gescheitert, nur Bares ist wirklich Wahres.

Beeindruckend ist die Vielfalt des Rahmenprogramms rund um die rasenden Zugmaschinen. Die Lkw-Industrie präsentiert ihre neuesten Produkte und nutzt die Möglichkeit, mit ihren Zielgruppen ins Gespräch zu kommen. Volvo war mit dem Iron Knight samt seines Erschaffers Boije Ovebrink anwesend, FERNFAHRER-Lesern wohlvertraut. Auf so einer Rennstrecke darf die total auf Beschleunigung gezüchtete Maschine ihre unglaubliche Dynamik zeigen.

Scania war mit einer Abordnung des Werksmuseums aus dem schwedischen Södertälje ins steirische Murtal angereist. Mit dabei waren zwei prächtige Supermaschinen, ein Hauber Cabrio und ein Lastwagendragster, beides Meisterstücke des Trucktuners Svempas. Der gehört zu den Kultfiguren der nordischen Lkw-Szene, leider hört man, dass es dem Hochbetagten gesundheitlich nicht so gut geht. Schön, dass Scania ihn nicht in Vergessenheit geraten lässt.

Bunt zeigt sich das Rahmenprogramm. Während in einigen Boxen der Rennstrecke das ganze Wochenende geschraubt wurde, gab es daneben welche, die zum Tätowierstudio oder zum Rasierladen umfunktioniert waren. Eine Box war Künstlern reserviert, die das Truckrace-Thema in moderne Formen der Straßenkunst umsetzten.

200 LASTWAGEN



DIE KOLLEGEN von der Almtaler Truckerschmiede treten stilvoll als Gruppe mit ihrem eigens ausgebauten Partyaufleger auf.

IM FAHRERLAGER kann man herrlich Rennsportatmosphäre schnuppern.

DAVID UND GOTTFRIED HAIDECKER transportieren Seecontainer, bei eiligen Einsätzen auch gemeinsam.





EIN GANG DURCH DAS TRUCKERCAMP zeigt tolle Fahrzeuge. Ältere Modelle treffen ihre modernen Brüder, Haubenwagen verschiedener Hersteller stehen einträchtig beieinander.

FÜR MANUEL MATTERS-DORFER ist Zeltweg das Hauptereignis der einheimischen Truckerfest-Saison.



Wie am Nürburgring auch ist für viele das Rennen nur Nebensache, die Teilnahme am Truckercamp aber das Hauptereignis. Auf der Westschleife des Red-Bull-Rings lockt traditionell ein großes Veranstaltungszelt mit einer Gastrolandschaft drum herum, dahinter sind die teilnehmenden Lastwagen in schier endloser Zweierreihe aufgestellt.

Stillecht treten die Freunde der Almtaler Trickerschmiede auf – eines lockeren Zusammenschlusses von Kollegen, die überdurchschnittlich Spaß an schönen Maschinen haben. Ein harter Kern davon, teilweise dem Möbelhändler mömax und dessen feiner Flotte zuzuordnen, hat sich einen einachsigen Partyauflieger gebaut, auf dem die Feierfreude an den Abenden hohe Wellen schlug.

Immer wieder schön sind gemeinsame Projekte von Vater und Sohn. Gottfried und David Haidecker aus Vöcklamarkt hatten hart gearbeitet, um ihren neuen Scania S 580 rechtzeitig fertig hinzustellen, herausgekommen ist ein prächtiges Stück Lastwagen mit edlen Details. Manuel Mattersdorfer aus dem Kärntner St. Veit mit seinem feinen DAF genießt das Wochenende mit seinen Kollegen. Abends wird zu Countrymusik fröhlich gefeiert, doch der absolute Höhepunkt für viele ist der Konvoi am Sonntag, eine schöne Anerkennung für die österreichischen Straßentransporture.

FERNFÄHRER ROADSHOW 2017 POWERED BY

HAHN UND HALM

Schafft der amtierende Europameister Jochen Hahn 2017 die erfolgreiche Titelverteidigung und damit den Rekord für die Geschichtsbücher? In Spielberg läuft es gut für den Altensteiger.

TEXT UND FOTOS | Christine Olma

Eigentlich hat Hahn ja schon gleichgezogen mit dem bis dato erfolgreichsten Fahrer der schweren Sportgeräte. Ebenso wie bei Steve Parrish stehen fünf gewonnene Europameisterschaften in Hahns Erfolgsbilanz. Doch einer der Triumphe ist die im vergangenen Jahr parallel zum Einzeltitel gewonnene Teamwertung (zusammen mit René Reinert). Deutlich mehr Prestige verspricht der Sieg in der Einzelwertung, die Hahn 2011, 2012, 2013 sowie im vergangenen Jahr gewann. Spannend wird die Frage auch vor dem Hintergrund des vollzogenen Markenwechsels. Der Champion erklärte kurz vor dem Ende der letztjährigen Saison, die langjährige Partnerschaft mit MAN zu beenden und künftig einen Iveco-Race-Truck zu pilotieren.

Marke hin oder her: Beim Saisonauftakt war es dann doch wieder Hahn, der die Höhe der Messlatte definierte. Der Schwabe startete nervös und musste seinen neu aufgebauten Iveco in den freien Trainingseinheiten einige Male nachjustieren. Dann lief es rund für ihn. Nach dem Auftaktrennen der FIA European Truck Racing Championship stand er ganz oben auf dem Podest.

Damit hatte die neue Saison so begonnen, wie die alte geendet hatte: Hahn hatte sich die erste Poleposition des neuen Jahres geschnappt und dem Erfolg im Qualifying einen

Start-Ziel-Sieg folgen lassen. Die eigentliche Überraschung kam erst auf den Plätzen: Hahns letztjähriger Konkurrent, der Tscheche Adam Lacko, war offenbar nicht in Bestform auf den Red Bull Ring gekommen. Er beendete das erste Zeittraining lediglich an achter Position. Als hartnäckige Verfolgerin etablierte sich dafür die einzig verbliebene Dame im Starterfeld. Steffi Halm war in ihrem schnellsten Umlauf lediglich 138 Hundertstel langsamer als der Europameister im neu aufgebauten weiß-blauen Iveco – eine famose Leistung und kein Zufall. Halm bestätigte ihre bestechende Form auch im ersten Championshiprace, das sie ebenfalls auf dem Silberrang zu Ende fuhr. Nach 20 Runden auf dem hügeligen Kurzkurs kam die deutsche Rennfahrerin mit üppigen acht Sekunden Vorsprung vor Gerd Körber ins Ziel, der in

diesem Jahr sein 30-jähriges Jubiläum als Truck Racer feiert. Die schnellste Rennrunde räumte Halm ganz nebenbei auch noch ab.

Am Sonntag drehte die kampferprobte Dame den Spieß um und verwies Hahn im Qualifying auf den zweiten Platz. Der Champion versuchte dann im Rennen, die MAN-Pilotin unter Druck zu setzen. Doch Steffi Halm ließ sich nicht beirren und freute sich anschließend verdient über ihren ersten Sieg in einem EM-Rennen mit regulärem Start. Erfolge in Rennen mit Reverse Grid hatte sie ja bereits mehrere vorzuweisen. Das finale Championshiprace entschied dann wieder der amtierende Europameister für sich, vor Adam Lacko, der damit zumindest einen einigermaßen versöhnlichen Abschluss des Wochenendes schaffte. <

FRAU AM STEUER

bedeutet im Truck Race, dass sich die altgedienten Herren warm anziehen müssen. Die französische Meisterin Stephanie Halm mischt in diesem Jahr wieder erfolgreich im Kampf um den Europameistertitel mit.



WIEDERSEHEN IN *GEISELWIND*

Am langen Pfingstwochenende hat sich das beschauliche Geiselwind wieder in den Treffpunkt der deutschen Trucker- und Countryszene verwandelt.

TEXT UND FOTOS | Johannes Roller



AUTOHOF IM PARTY-FIEBER: Im Schatten der Lkw ließ es sich aushalten. Super Stimmung herrschte bei den Fahrern von Fürmetz und Eich. Bernhard Hennes (M. l.) musste erst noch auf Tour. Und vor dem Truck-Wash hinter dem FERNFAHRER-Stand warteten Sarah und Sascha Sälzle (r.). Ein Hingucker war der aufgemotzte Trucks & Parts-Scania.



An Pfingsten brummte, hup-
te und leuchtete es wieder
am Autohof Geiselwind:
Das gleichnamige Tru-
cker- und Countryfestival hatte begonnen.
Bis Pfingstmontag waren einzigartige Show-
trucks, Livemusik, Grillbuden, Händlermeile,
Kinderland, Lkw-Modelle und weitere Attrak-
tionen geboten. Am Samstag gab es sogar
eine echte Trucker-Hochzeit zu bejubeln:
Torsten und Barbara Jehn machten ihren
Traum wahr, auf dem Festival zu heiraten. So
ging es im festlich geschmückten Scania
R730 von Toni Völk Transporte zur Trauung
in der Autohofkirche – und anschließend im
Korso mit kräftigem Hupkonzert zurück ins
Fahrerlager, wo die Party stieg.

Auch wenn das Festival am Freitagabend
eher ruhig startete, trafen nach und nach
doch wieder etliche Stammgäste ein – wie
Robert Mahle aus Gründau, der den Pero-
Liner, einen altgedienten MAN F2000, fährt
oder Sascha und Sarah Sälzle aus Buchloe
mit ihrem Scania, auf dessen Frontablage
echte Kuhhörner thronen. „Wir sind jedes
Jahr hier, das ist mittlerweile wie eine Sucht“,
erzählte Sascha, während er in der langen
Schlange vor der Waschhalle stand. Derweil
musste sich Bernhard Hennes aus Mitten-
dorf, der seinen blauen DAF XF am Autohof
volltankte, noch mal auf Tour verabschieden,
bevor er am Samstag endlich zum Festival
kommen konnte. Alte Geiselwind-Bekannte
waren nicht zuletzt Thorsten Steinbrecher
und Moni Rieck von der Spedition Eich, die
wieder den weiten Weg aus Lüchow im
Wendland auf sich genommen hatten. Oft
war auch gefühlt die ganze Belegschaft vor
Ort – so wie die gut gelaunte Truppe von
Geißler Eiltransporte aus Kleinsteinach.

Der FERNFAHRER war diesmal mit zwei
US-Trucks und Bühnen von American Truck
Promotion am Start, mit Diesel Dieter vom
Theater Andersland und seinem berühmten
Bonbonregen, mit der Countryband Saw-
yer, mit Pascal und Heike Wiesner von Drive
Concept Wiesner, mit der Semperit-Foto-Box
und natürlich mit diversen Aboaktionen. Für
die perfekte Kulisse sorgen außerdem der
Peterbilt 379 von Marco Gemünd und der
FERNFAHRER-Truck der LF Handel & Trans-
port GmbH, die den Zubehör-Shop Trucks
and Parts betreibt. Auch der FERNFAHRER-
Shop war erstmals mit auf Tour: mit Modellen
und den neuen FERNFAHRER-T-Shirts. ➡



STILECHTE TRUCKER-HOCHZEIT mit stattlichem Lkw-Korso am
Samstagnachmittag (o.). Parallel dazu freuten sich Groß
und Klein über Diesel Dieters berühmten Bonbonregen am
FERNFAHRER-Stand.



AUF NACH **W-A-C-K-E-N**

Das Heavy-Metal-Open-Air im schleswig-holsteinischen Wacken ist Kult. Ein ungewöhnlicher Volvo FH im tiefschwarzen Szenelook würdigt das Festival.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby

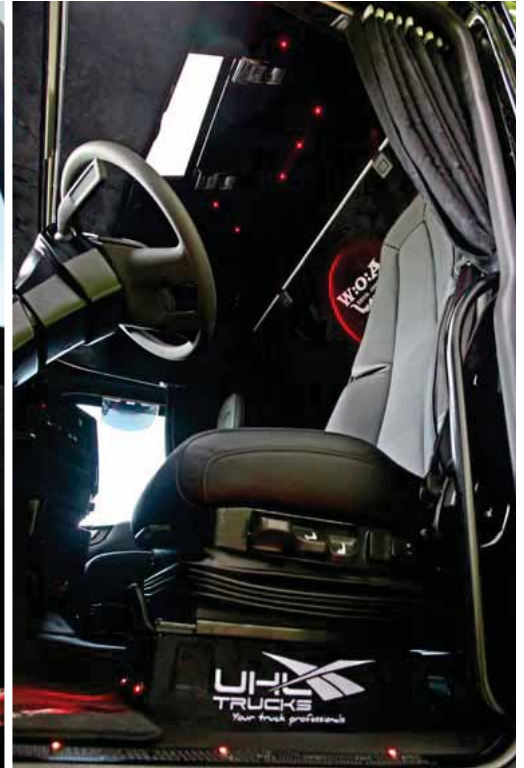




AUCH IM INNERN der Kabine setzt sich die schwarze Gestaltung fort, dafür wurden alle glatten Teile lackiert und reichlich Leder und Alcantara verwendet. Die Bullenschädel gehören zur traditionellen Wacken-Symbolik.

Die meisten Supertrucks sind erst in den Händen ihrer Betreiber vom Serienstandard zu voller Schönheit gereift. Doch es geht auch anders: Volvo- und Renault-Händler Uhl aus Hemmingstedt bedient nicht nur seine klassischen Geschäftsfelder, sondern hat auch eine eigene Abteilung zur Veredelung von Lastwagen innerhalb des Gesamtbetriebs geschaffen, die es inzwischen zu einigem Renommee in der Szene gebracht hat.

Junior Carsten Uhl und sein Mitarbeiter Peter Dau haben daran ihre Freude, sowohl wenn es um die Erfüllung von Kundenwünschen geht als auch dabei, einfach mal ein komplett eigenständig gestaltetes Fahrzeug auf die Räder zu stellen und später dann zu verkaufen. So ist auch das neueste Projekt entstanden. Uhl ist mit den Machern des Wacken Open Air bekannt. Und so wuchs der Gedanke, der glitzerbunten Welt der Supertrucks mal etwas absolut Pechschwarzes gegenüber zu stellen – eben typisch Metal! Der FH bekommt gerade noch einen im Design passenden Planetentrailer, dann wird er eine Weile für die kreativen Ideen des Fahrzeughändlers werben.



Wacken ist ein einzigartiges Phänomen: Was 1990 als kleines Fest mit 800 Leuten begann, ist über die Jahre zu einem der weltweit bedeutsamsten Festivals für Hardrock und Metal geworden. Alljährlich bringen rund 85.000 Gäste den kleinen Ort mit knapp 2.000 Einwohnern in den totalen Ausnahmezustand. Aber das geschieht mit Toleranz und gegenseitigem Respekt.

Bürgermeister Axel Kunkel, der sich extra Zeit genommen hat, um im neuen Wacken-Truck Probe zu sitzen, erzählt: „Als die Freiwillige Feuerwehr erstmals ein Konzert zur Begrüßung der Gäste gab, war vorher der Bammel groß, ob das vom Publikum überhaupt angenommen würde. Der Erfolg aber

TECHNISCHE DATEN

TRUCK: VOLVO FH

ERSTZULASSUNG: 6/2017

LEISTUNG: 500 PS

LAUFLEISTUNG: NOCH UNKLAR

TRAILER: IM BAU

EIGENTÜMER: UHL TRUCKS HEMMINGSTEDT

FAHRER: NOCH UNKLAR

ARTWORK EXTERIEUR: UHL TRUCKS

INNENAUSSTATTUNG: BJ AUTOPOLSTRING, PADBORG

AUFGABENGEBIET: NOCH UNKLAR

**ES HAT UNS
GEREIZT, MAL
EINEN SUPERTRUCK
DER ANDEREN
ART ZU
GESTALTEN.**



PETER DAU
ERBAUER, UHL TRUCKS

BÜRGERMEISTER AXEL KUNKEL freut sich, was für ungewöhnliche Dinge es im Zusammenhang mit dem Wacken Open Air so gibt. Sie sind stolz hier auf ihr Festival.



war umwerfend, und heute gehört deren Auftritt zum festen Programm.“

Aktuell dehnt sich die Veranstaltung über 240 Hektar aus, die mit 40 Kilometer Bauzaun eingefasst werden. Insgesamt sind 2.200 Lastwagentransporte zur Durchführung nötig. Rund 100 Sattelzüge bringen allein die Bühnen-, Ton- und Lichttechnik. Der neueste Fortschritt ist eine Bierpipeline, bei schlechtem Wetter zuverlässiger als mit Lkw. Einmal mehr sind die Tickets (gibt nur drei Tage für 220 Euro inklusive Camping) schon Monate zuvor ausverkauft. Mit nordischer Gelassenheit berichtet der Ortsvorsteher noch

davon, dass es anfänglich Bewohner gab, die mit der Veranstaltung etwas überfordert waren. Doch die Macher des Festivals, die ihre Wurzeln hier haben, tun der Gemeinde auch viel Gutes, und so ist das Ganze mit dem feinen Motto „Lauter als die Hölle“ zum festen Bestandteil des Wackener Kulturlebens geworden.

Selbst der Genossenschaftsturm trägt die Symbole des W.O.A. – so die offizielle Abkürzung. Hier stellt sich der Volvo für Fotoaufnahmen. Wie viel Arbeit in dem Umbau steckt, nämlich mehr als 300 Stunden, sieht man erst auf den zweiten Blick, erst einmal sieht man nur Schwarz. Die Basis ist ein FH 500 als klassische Sattelzugmaschine. Peter Dau und seine Mitarbeiter zerlegten sie gründlich, unzählige Teile des Fahrerhauses und des Rahmens wurden dann mit Lack überzogen.

Zusätzlich bekam die Front ihre eigene Gestaltung, so wurde zum Beispiel die Form des Grillgitters verändert und darin vier Fernscheinwerfer integriert. Mit einer Blechverlängerung unter der vorderen Stoßstange drückt sich das Fahrwerk flacher auf die Straße. Der Bereich über der Windschutzscheibe ist mit einer tiefer gezogenen Sonnenblende, einem Leuchtkasten und Michelin-Männchen ebenfalls individuell gestaltet.

Trotz einer nicht zu leugnenden Düsternis im Innenraum hat auch der seine Behaglichkeit, dank Leder und Alcantara. Rote Dioden sorgen für die passende Lichtstimmung. Im textilen Innenausbau sind traditionell die Dänen meisterlich, Uhl gibt seine Projekte nach Padborg, um sie bei BJ Autopolstring professionell mit feinen Stoffen ausschlagen zu lassen. Jetzt soll der schwarze Volvo auf dem nächsten Wacken Open Air erst mal gebührend gefeiert werden!



DIE WELT IM KLEINFORMAT

MODELLE SIND AUS MUSEEN nicht wegzudenken. Das zeigt der neue Dioramenkatalog des Deutschen Museums in München. **PREIS: 18 EURO**

WIKING

Modelle sind nicht nur etwas für die Sammlervitrine, wie der kürzlich vorgestellte Dioramenkatalog des Deutschen Museums beweist.

TEXT | Johannes Roller

FOTOS | Thomas Küppers, Wiking (7), Deutsches Museum (1)



HOMMAGE IN 1:87

AUS WUPPERTAL-VOHWINKEL gingen die Auflieger und Anhänger von Blumhardt einst in die ganze Welt. Einige davon standen für Wiking-Modelle Pate und wurden nun mitsamt MAN-Zugmaschine in einer aufwendig gestalteten Box zusammengefasst.

PREIS: 40 EURO



EINE GROSSE AUSWAHL an Lkw- und Bus-Modellen gibt es auch im FERNFAHRER-Onlineshop unter www.eurotransport.de/modelle; Abonnenten erhalten 15 % Sonderrabatt. Bestellung per Telefon: 07 11/72 52-266, E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de



[1:50]



BAUBULLE AUS RESIN

MIT DEM MAGIRUS-DEUTZ SATURN 150 AK im Maßstab 1:50 erinnert GMTS Brinkmeier an das beliebte Baufahrzeug aus den 60er- und 70er-Jahren. Drei Farbvarianten des Eckhaubers stehen zur Auswahl: Gelb-Rot, Schwarz-Grau und Blau-Rot. Besonders detailliert gestaltet ist die Frontpartie mit dem charakteristischen Kühlergrill, den Scheinwerfern, den Peilstäben und den Gummiklemmen für die Motorhaube. Das Modell wird in einer Acrylvitrine mit beschriftetem Sockel geliefert. Material: Resin. Die Auflage ist auf jeweils 65 Exemplare limitiert.

PREIS: 115 EURO



[1:87]



WIKING

STARKE TYPEN

VIER STARKE TYPEN finden sich unter den Wiking-Neuheiten beziehungsweise der Modellpflege vom April: der Mercedes-Benz NG mit Rammschutz und Gesteinsmulde, der Magirus-Deutz 235D als Klöckner-Rungensattelzug, der MAN F8-Sattelzug in den Farben der Rheinkraft-Spedition sowie der Scania R420 mit Planenaufleger von Rinnen. Bei Letzterem liegen die Spiegel zum Ankleben bei. Die Plane ist – genauso wie beim Rheinkraft-Auflieger – abnehmbar. Maßstab jeweils 1:87. Material: Kunststoff.

PREISE: 14 EURO (Muldenkipper), 20 EURO (Magirus), 21,49 EURO (MAN Rheinkraft) und 29 EURO (Scania Rinnen)



BRUMMI- BUDE

Der Autohof Georgswerder liegt an der A255 im Süden von Hamburg nahe der Hafencity und besticht durch seine urige Behaglichkeit.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

Er ist ein bisschen in die Jahre gekommen und strahlt den Charme der 80er-Jahre aus. Doch siehe da – das mögen die Fernfahrer. Sonst würde kein solch reger Betrieb im Autohof des gleichnamigen Hamburger Stadtteils Georgswerder herrschen. „Wir sind noch eine richtige Brummi-Bude, hier gehen vor allem Fernfahrer ein und aus“,

sagt Hans-Joachim Graeber. Vor 27 Jahren hat er Haus und Hof aus Überzeugung übernommen: „Ich bin ein rustikaler Typ, ich fühle mich wohl im Lkw-Milieu.“

Bislang sind weitreichende Modernisierungen am Restaurant vorbeigezogen. Die massiven Holzmöbel verdienen das Prädikat gemütlich. Man spürt schon beim Betreten des Raumes, dass hier fortlaufende Fernfahrer-Geschichte geschrieben wird. „Durch die sackgassen-ähnliche Lage nahe der Hafencity sind wir keine anonyme Durchgangsstation. Hierher kommen die Jungs, wenn sie Feierabend machen“, erzählt Graeber.

Damit kein falscher Eindruck entsteht: Neben dem urigen Charakter des Gebäudes setzt Graeber auf zeitlose Werte wie Anstand, Freundlichkeit, Sauberkeit, gutes Essen und faire Preise. Als gelernter Koch zieht er auch selbst immer mal wieder die

Kochschürze an. Obendrein behält er seine Mitarbeiter und die Kundschaft täglich im Auge, er kennt deren Sorgen und Freuden. Klar bedauern es die Fahrer, dass das Restaurant nur an den Werktagen geöffnet hat. Andererseits: Wer am Wochenende hier andockt, kann zu Fuß die nächste S-Bahnstation oder den Busbahnhof erreichen und ist rasch mitten in Hamburg. Das Bistro mit den üblichen Kleinigkeiten zum Essen und Trinken ist natürlich rund um die Uhr geöffnet.

Fragt man die anwesenden Fahrer, sind sie durchweg positiv angetan von der urigen Behaglichkeit und schätzen Annehmlichkeiten wie die Lkw-Waschanlage oder den CB-Funk-Shop von Albrecht Midland auf dem Gelände. Graeber sagt nicht ohne Stolz über seinen Autohof: „Wer hier zum ersten Mal über die Schwelle kommt, wird in den meisten Fällen schon bald Stammgast.“



HANS-JOACHIM GRAEBER (hinten rechts) hat den Autohof seit 27 Jahren im Griff – zuverlässig unterstützt von seinem Team.



GEHÖRT ZU EINEM AUTOHOF, der einen bewusst traditionellen Stil pflegt: ein echter CB-Funk-Shop zum Stöbern.



GUTSCHEIN

AUTOHOF GEORGSWERDER, RESTAURANT
Gültig vom 01.07.2017 bis 04.08.2017

1 x 4,20 Euro



DER KOCH EMPFIEHLT

Es ist gar nicht so einfach, aus unserer großen Auswahl der gutbürgerlichen Küche etwas herauszupicken. Am liebsten würde ich alles empfehlen. Sowohl für den Gaumen, den Magen und fürs Auge eignet sich hervorragend der Grilltopf für 10,95 Euro. Das ist eine abwechslungsreiche Mischung aus Puten-, Schweine- und Rindfleisch, zwei Würstchen, Leberkäse, Speck und Bratkartoffeln. Gemüse wird oftmals nicht so gern gegessen, aber bei einer ebenso gesunden wie deftigen Portion grüner Bohnen bleibt zum Schluss nichts übrig. Klar, das sieht nach viel aus, ist es auch, aber die Fahrer haben häufig den ganzen Tag nichts gegessen und sind dann entsprechend hungrig. Die kommen mir gerade recht!



KOCH **ANDREAS MRONGOWIUS.**



UWE BÖTTJER, 58
AUS BUCHHOLZ

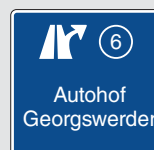
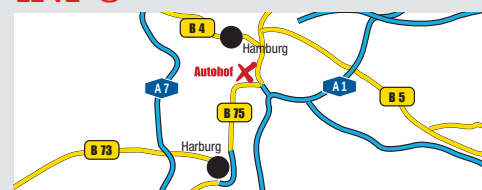
„Ich bin Stammgast und habe hier jedes Mal das Gefühl, nach Hause zu kommen. Das Essen ist sehr lecker und die Preise stimmen. Die Anlage ist zwar nicht der neueste Standard, aber unverwechselbar.“

TOBIAS SCHULZ, 42
AUS KIEL

„Ich stehe gerne hier, es ist sicher und friedlich. Es gibt auch viele Stammgäste, mit denen man zusammensitzen kann. Und die Sanitärräume werden bis spät in die Nacht zuverlässig kontrolliert und geputzt.“



INFO



Georgswerder Bogen 12,
21109 Hamburg,
Tel.: 040-75 400 70
Fax: 040-75 425 88
www.autohofgeorgswerder.de
Mailadresse:
autohofgeorgswerder@arcor.de

Öffnungszeiten	Tankstelle mit Bistro: 24 h, 365 Tage; Restaurant: Mo.–Fr., 6–23 Uhr, Sa./So./Feiertag geschlossen
Lkw-Parkplätze	130, Parkgebühr 9 €. 7 € angerechnet auf Gastronomie
Lkw-Zapfsäulen	3 Hochleistungsäulen, 3 Adblue-Säulen
Dieseld kreditkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien
Restaurant	90 Nichtraucherplätze, 40 Raucherplätze
Terrasse	40 Plätze
Duschen	6 Herren- und 2 Damenduschen, Kosten: 3 €
Wäscheservice	3 € für Waschmaschine, Trockner: 3 €
Pott Kaffee	0,25 Liter 2,30 €
Bier vom Fass	Pils 0,3 Liter 2,10 €
Frühstück, Auswahl	Trucky's Frühstück: 2 Rühr- oder Spiegeleier, 2 Nürnberger Bratwürste, 2 Brötchen, Butter, Marmelade, Käse, Schinken, Joghurt, Saft, Kaffee/Tee satt für 6,90 € von 6–11 Uhr
Essen, Auswahl	Spaghetti Bolognese mit Parmesan für 6,95 €; Gyros mit Krautsalat, Pommes und Tsatsiki für 8,95 €; Wiener Schnitzel mit Bratkartoffeln und Salat für 9,95 €
Freizeit	1 Bildschirm im Nichtraucher-Restaurant, 1 Bildschirm im Raucherraum. 3 Spielautomaten
Eis- und Schneegerüst	nein
DocStop	nein



BEWERTEN

- ★★★★☆ Parkplatz
- ★★★★☆ Qualität des Essens
- ★★★★☆ Freundlichkeit des Personals

Die abgebildeten Bewertungen aus der FERNFAHRER-Autohöfe-App wurden von Nutzern abgegeben und sind nicht repräsentativ.

Stand: 15.06.2017



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!



ROGER BLÄTTLER, Mühlau



MARTIN KAMHUBER, Marktschellenberg



MICHAEL OTTO, Bleckede

OLIVER GRÜTTEMEIER, Detmold



SARAH UND MARKUS MALIGEC, Schlier



HOBBY-FOTOGRAFEN GEEHRT

MIT DEM FOTOWETTBEWERB „Lieblingsstrecke gesucht!“ hatten wir euch gemeinsam mit Knorr-Bremse dazu aufgerufen, Bilder und Videos eurer Lieblingsstrecken in die FERNFAHRER-Reporter-App hochzuladen. Für die schönsten und interessantesten Einsendungen konnten die Teilnehmer dabei hochwertige Preise gewinnen: Neben zehn Oldtimer-Truckmodellen im Maßstab 1 : 50 warteten als zweiter Preis ein iPad Air mit WiFi- & Cellular-Modus sowie als Hauptpreis ein iPhone 7 mit 128 GB Speicher auf die Gewinner. Die gemeinsame Jury von FERNFAHRER und Knorr-Bremse hatte es nicht leicht, sich zu entscheiden. Letztlich machte „Mark Nielsson“, so sein Künstlerna-
me, mit seinem Hafen-Bild das Rennen. Das Foto überzeugte die Jury durch seine außergewöhnliche und kreative Perspektive. Der zweite Preis ging an „Volvo92“. Alle Bilder des Wettbewerbs gibt es unter www.fernfahrer.de/lieblingsstrecken oder in der FERNFAHRER-Reporter-App zu sehen.



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.



M232D16K, via App



SCANIA25, via App



FS1999, via App



FLYING_FOXMAN, via App



MARTIN, via App

FERNFAHRER REPORTER-APP

Ihr könnt uns auch jederzeit direkt mit eurem iPhone oder Android-Smartphone Bilder schicken. Dazu stellt ihr eure Fotos in die entsprechende Rubrik der neuen, kostenlosen FERNFAHRER-Reporter-App ein. Jedes Bild aus der App, das wir im Heft abdrucken, honorieren wir mit zehn Euro! Bei speziellen Aufträgen kann es auch andere Prämien geben. Alle Bilder, die ihr mit der App hochladet, landen automatisch in der FERNFAHRER-Foto-Community.



ZUR IOS-VERSION DER FERNFAHRER-Reporter-App gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über www.fernfahrer.de/repios



ZUR ANDROID-VERSION der FERNFAHRER-Reporter-App gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über www.fernfahrer.de/reband



Die **FERNFAHRER-Reporter-App** wird euch präsentiert von:





Gewinn des Monats

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir eine marineblaue Sporttasche mit aufgesticktem silbernem Scania-Schriftzug. Reflektierende Seiten. Material: Nylon. Größe: 65×30×30 cm. Wert: 46 Euro. Viel Erfolg!



Die Gewinnerin der Geldbörse aus Heft 6/2017:
Hilde Münch

Nahrung aufnehmen	Hasen-lager	ein Treib-stoff			englisch: eins	Hafen-damm	An-regung		südfranzösi-sche Metro-pole
					schweiz. Schau-spielerin (Ursula)				
					lang-samer Tanz im 4/4-Takt		spa-nisch: ja		
Stim-mung		Vorname d. Schau-spielerin Durieux †		Gewitter-erscheinung		2			
Zustand des Ruhig-seins							Vorname der Glas		
				große Echse		westl. Welt-macht (Abk.)			
alkoho-lisches Getränk	modifi-zieren	eine Farbe				Wende-kurve		Arktis-vogel	altes Apo-theker-gewicht
Deck-name		12			Stadtteil von München	ohne zu jammern			ge-wissen-haft
			Vorname der Schy-gulla		Trick-film-held		4	US-Bundes-staat	Tür-siche-rung
oliv-grüner Papagei		Haupt-stadt von Vietnam				hin-fällig	Wäsche-stück		15
US-Film-Schau-spieler † (James)					US-Raum-fähre	rell-giöse Gemein-schaft		kenn-zeichnen-der Name e. Buches	Insel-euro-päerin
isolieren		Gattin des Ere		Theater-haus in London			10	Kose-wort für „Katze“	kleinste vier-stellige Zahl
		6			poetisch: helle Flamme	Vorname des Autors Gorki †			11
				Dreh-punkt	Stadt in Missouri (Saint ...)			Kopf-lüfer	instabil, schwach
weibl. Vor-name	Ausruf der Überra-schung		Pfingst-vogel			engl. Fürwort: es		Impl-flüssig-keit	
		5			flüssiger Brenn-stoff				Unter-wasser-ortungs-gerät
Schutz-heiliger			westin-dische Zitrone				14	serien-mäßig	oben-drein, noch dazu
									7
									schweiz. Abitur
									Nieder-schrift nach Ansage
									13
									bestimmter Artikel (3. Fall)
									Kfz.-Z.: Kulm-bach
									ugs.: sehr gut
									3
									engl. Männer-kurz-name
									Abk.: Batail-lon
									17

GT H
HAMMER DIE
ROZUTAT
TAETIGLF
IBNEHEER
EGLAETTE
RIETUHASSEEG
RDELIKAT TREIBEN
BEENDET SZERATTOE
LADEMSCHARLEHRE
RW WISCHLBIBELGF
TITUSOVERANSSEE
AHNECUVEESINUS
ARMUTLATHENGGM
FALZETREIBEH DATO
UBEEIDENFLANIEREN
ANFANGS SAVANNEGEI
SKSACHT
BEREITSAU
NURAZUM
EIRBIS
REGEENTE
SHEGEIGER
EGARNELE

Wenn ihr das Rätsel richtig ausfüllt, entspricht das Lösungswort mit 17 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:
04.08.2017¹⁾

Lösung vom letzten Heft 1-12: FAHRBERICHTE

¹⁾ Die Teilnahme kann nur persönlich erfolgen. Die Einschaltung eines Beauftragten ist nicht zulässig und führt zum Ausschluss von der Gratisverlosung. Foto: Fotolia

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----

GEWÖHNLICH IST ANDERS!

Wer das Besondere
sucht, holt sich
jetzt das neue
Sonderheft
SUPERTRUCKS!

NEU!
MIT POSTER!

- Einzigartige Trucks.
- Begeisternde Bilder.
- Faszination und Leidenschaft pur.

JETZT AM KIOSK
oder bestellen unter:
www.fernfahrer.de/shop



Coupon gleich ausfüllen
und einsenden an:

FERNFAHRER, FERNFAHRER Kundenservice, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart
Telefon: +49 (0) 711/72 52 266, Fax: +49 (0) 711/72 52 333, E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de

Hiermit bestelle ich Exemplar(e) des
FERNFAHRER Sonderhefts **SUPERTRUCKS 2017**
für je € 4,90 zzgl. € 2 Porto und Versand.

Zahlungsmöglichkeiten:

- ☐ bequem durch einmaligen Bankeinzug (nur im Inland möglich)
☐ auf Rechnung (nur im Inland möglich)
☐ Bezahlung per Kreditkarte (für In- und Ausland)
☐ EuroMaster ☐ VISA ☐ Amex-Card

Kartenummer

gültig bis (MM/JJ)

Kartenprüfnummer (KPN)

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb, Belieferung und Inkasso erfolgen durch ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Str. 47, 70597 Stuttgart; Geschäftsführer Joachim John, Michael Staudenmaier; Sitz und Registergericht Stuttgart HRB 10156.

Anschrift

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Telefon-Nr. oder E-Mail

Bankinstitut

BLZ

Konto-Nr.

Datum

Unterschrift



**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

Der Bruder ist zu Besuch bei seiner Schwester, die vor kurzem bei den Eltern ausgezogen ist. Der Bruder lobt: „Susi, das hast du aber lecker gekocht. Hast du die Dosen ganz allein aufgemacht?“

DIETER BABLOK,

WLADIMIR KLITSCHKO STELLT sein Fahrrad vor dem Supermarkt ab. Daran hängt ein Zettel: „Diebstahl zwecklos!“, Wladimir Klitschko. Als er zurückkommt, ist sein Fahrrad weg. Dafür liegt auf dem Boden ein neuer Zettel: „Verfolgung zwecklos!“, Jan Ullrich.

GEHEN ZWEI ZAHNSTOCHER im Wald spazieren. Plötzlich läuft ein Igel an ihnen vorbei. Da sagt der eine Zahnstocher zum anderen: „Sag mal, wusstest du, dass hier ein Bus fährt?“

EIN KLEINES MÄDCHEN geht in ein Zoogeschäft. „Ich möchte ein Kaninchen“. Daraufhin lächelt der Verkäufer und fragt: „Möchtest du das niedliche schwarze Kaninchen mit den großen, freundlichen Augen, oder eher das kuschelig, flauschig weiche, weiße Kanninchen, das immer Männchen macht?“ Da meint das Mädchen: „Ich denke, das ist meiner Pythons egal!“

ARZT IM KRANKENHAUS zum Patienten: „Ich habe eine gute und eine schlechte Nachricht.“ Patient: „Okay, ich will zuerst die gute Nachricht hören.“ Arzt: „Nach ihnen wird ein Bett frei.“

DURCHSAGE AUF DER TITANIC: „Hiermit nominieren wir alle Passagiere für die Ice Bucket-Challenge!“

SÖHNCHEN ZUM VATER: „Papa, hast du gestern noch im Bett mit Mama Weißwurst gegessen. Vater: „Nö, wieso?“ Sohn: „Auf dem Nachttisch hab ich noch die Haut gefunden.“

UNTERHALTEN SICH VIER LEBENSMITTEL im Einkaufswagen. Brokkoli: Komisch, ich sehe aus wie ein Baum. Pilz: Ich sehe aus wie ein Regenschirm. Walnuss: Wow, ich sehe aus wie ein Gehirn. Banane: Können wir bitte das Thema wechseln.



Diesel Dieter dreht auf!

EIN FERNFAHRER COMIC

Alle mal
herhören:
Nachwuchstalent
gesucht



Donnerwetter:
Big John von Expert
Trans sucht 'nen Fahrer.
Ist ne super Firma –
das wäre doch
was für mich!



Okay DiDi.
Mal sehen, was du
drauf hast.
Morgen früh:
Flott ausparken!

Kein Problem
Big John.
Ich reite
jeden Bock



Ob DiDi das schaffen wird? Wird er Big John's LKW aus der Ecke manövrieren? Wir werden sehen ...

VORSCHAU

9 17



PROFI IM PROFIL

Kevin Junck fährt für DHT. Mit einem Kippsattelzug arbeitet er im Sommer im Ernteeinsatz in Mecklenburg-Vorpommern. Wir haben ihn begleitet.

AUSSERDEM:

Festival-Berichte aus Nürnberg und Interlaken »
Neues aus Brüssel zur Kabotage »
Innovationen bei Scania » Ford Otosan auf dem Sprung nach Europa » wieder ein Fahrer vor Gericht » Lkw-Modelle » Herpa-Sommerfest » und vieles mehr

VERGLEICH

Die Standklimatechnik ist noch immer kein Standard, obwohl sie eigentlich ein Muss ist. Was die Systeme der Hersteller sowie eine Nachrüstlösung können, haben wir im Klimakanal geprüft.

Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.



ANZEIGE

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

34. 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:
Julian Hoffmann

REDAKTION:
Alev Atas (Assistenz), Markus Bauer, Ilona Jüngst, Carsten Nallinger, Johannes Roller, Nur Sahar (Assistenz), Knut Zimmer

REDAKTIONELLE MITARBEIT:
Ralf Becker, Jan Bergrath, Felix Jacoby, Michael Kern, Peter Möller, Christine Olma, Achim Purwin

GRAFIK/PRODUKTION:
Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, Timo Elflein (Lubitz Zeiten Media), Florence Frieser, Monika Haug, Eva Pröb (Lubitz Zeiten Media), Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

TEXT: schlussredaktion.de

FOTOGRAFIE:
Karl-Heinz Augustin, Thomas Küppers, Mario Rodrigues

VERLAG:
EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost

REDAKTIONELLER GESAMTLEITER:
Paul Göttl

ANZEIGENLEITUNG:
Werner Faas, Telefon 07 11/7 84 98-96
werner.faas@etm.de

ANZEIGENVERWALTUNG: Iris Eifrig

ANZEIGEN:
Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 18 vom 1.1.2017

VERTRIEB:
Bernd Steinfeldt (Ltg.), Tel.: 07 11/7 84 98-17
Gerlinde Braun, Sylvia Fischer, Josephine Ohl
E-Mail: vertrieb@etm.de

HERSTELLUNG: Thomas Eisele

DRUCK: Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
34121 Kassel

VERTRIEB EINZELVERKAUF HANDEL:
Partner Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Str. 47,
70597 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 252-216; Fax: 07 11/7 252-310;
E-Mail: dogan@partner-medienservices.de;
www.partner-medienservices.de

VERTRIEB ABONNEMENT:
FERNFAHRER, Aboservice, Zenit Pressevertrieb GmbH,
Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart,
E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de
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 Abpreis. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN 0257-3180



ABONNENTEN-SERVICE/ EINZELHEFT-BESTELLUNG

FERNFAHRER Kundenservice
Zenit Pressevertrieb GmbH,
Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/72 52-266
Fax: +49(0)7 11/72 52-333
E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.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, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart, oder fernfahrer@zenit-presse.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 fernfahrer@zenit-presse.de widerrufen.



FFPACP1708

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb: Bellefleur, Betreuung und Inkasso erfolgen durch ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Str. 47, 70597 Stuttgart. Geschäftsführer: Joachim John, Michael Staudenmaier. Sitz und Registergericht: Stuttgart HRB 10156.

Bestellung unter: FERNFAHRER Aboservice, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart
Telefon +49 (0) 7 11/72 52-266, Fax +49 (0) 7 11/72 52-333, E-Mail fernfahrer@zenit-presse.de

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

- ABONNENTEN HABEN DEN DURCHBLICK!

Sichere Dir jetzt alle Vorteile im günstigen Abo: als Heft, als E-Paper mit Online-Inhalten oder beides zusammen. Plus GRATIS-Extra nach Wunsch!

Gratis zum Jahresabo

**ARAL-Tankgutschein
im Wert von 25 Euro**

Bequem und bargeldlos Markenkraftstoff tanken zu günstigen Preisen mit dem Tankgutschein im handlichen Kreditkarten-Format. Bundesweit einzulösen an allen teilnehmenden ARAL-Stationen.



Mit dem neuen Digitalpaket bekommt ihr jetzt auch zwischen den Heftausgaben aktuelle Infos:

Wichtige Tests und Berichte vorab und dazu exklusiven Service mit persönlicher Expertenberatung auf www.fernfahrer.de bzw. www.eurotransport.de

Außerdem jede Ausgabe als E-Paper.

Lies den neuen **FERNFAHRER** bereits vor Erscheinen am Kiosk – egal wann, egal wo, egal auf welchem Gerät.

Einfach das E-Paper laden und überall mit jedem Endgerät lesen!



Gratis zum Jahresabo

**Amazon.de-
Einkaufsgutschein
im Wert von 25 Euro**

Bei Amazon gibt es (fast) alles. Immer geöffnet, 24 Stunden täglich, an 365 Tagen im Jahr. Garantiert für jeden etwas dabei. Riesige Auswahl aus Millionen Produkten. Günstige Preise und kostenlose Lieferung ab 29 Euro! Bücher versandkostenfrei.



Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

www.fernfahrer.de/abo

Telefon: +49 (0) 711.72 52 266, E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de



25 JAHRE

CharterWay

Mercedes-Benz



Seit 25 Jahren der ideale Partner für alle,
die sich nicht binden wollen.

CharterWay dankt allen Kunden für ihre langjährige Treue. Auf die nächsten 25 Jahre.
Weitere Informationen erhalten Sie unter www.charterway.de

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

