

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

fernfahrer.de
€ 4,20

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



SPEZIAL SCHWEIZ

- Wie Uri
aufräumt
- Deutscher
Fahrer im
Alpenstaat



Seiten 8 + 36



SCHWERTRANSPORT

Lebenstraum erfüllt Seite 48



ABENTEUER Im Oldie über
den Alaska Highway Seite 40



ERSTER TEST ACTROS 1846

KRÄFTIG UND SPARSAM Seite 20

MIT
4,20 €
AUTOHOF-
GUTSCHEIN

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





KONTROLL-AREALE wie das Schwerverkehrszentrum in Uri gibt es in Deutschland nicht. Das liegt auch daran, dass die Geografie und das Verkehrsaufkommen hierzulande die Einrichtung solcher Zentren erschweren. Wie groß der Nutzen für die Verkehrssicherheit sein kann, beweisen die Zahlen der Kantonspolizei Uri.

FOTO | Kantonspolizei Uri

KONTROLLEN

MIT SYSTEM



Kontrollen verbessern die Verkehrssicherheit

THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur



LIEBE LESERINNEN UND LESER,

der schwere Lkw-Unfall im Gotthardtunnel 2001 hat die Schweiz geprägt. Die Schweizer gelten ohnehin als sehr akribisch. Diese Tugend haben sie seither auch konsequent auf die Lkw-Kontrollpraxis übertragen – mit Erfolg. Schwere Lkw-Unfälle in Richtung Gotthard sind inzwischen eine Seltenheit. Vor allem, weil der Verkehr durch die Zwangspause entzerrt wird. Derweil prüfen die Beamten systematisch, ob die Lkw in technisch einwandfreiem Zustand sind. Auch die Fahrer werden kontrolliert. Haben sie die Sozialvorschriften eingehalten, stehen sie unter Alkohol- oder Drogeneinfluss? Einen großen Anteil an der Qualität der Kontrollen haben neben den gut ausgebildeten Beamten der Kantonspolizei die Schwerverkehrszentren wie das in Uri, aktuell das größte seiner Art mit mehr als 50 Mitarbeitern und knapp 500 Lkw-Stellplätzen.

Ebenso akribisch wie sie kontrollieren, führen die Schweizer auch Statistik. Demnach haben die Beamten 2016 allein im Schwerverkehrszentrum Uri 19.290 Lkw kontrolliert. Bei rund 6.000 davon hatten sie Gründe zur Beanstandung. Die meisten davon ließen sich auf den technischen Fahrzeugzustand sowie auf Verstöße gegen die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften zurückführen. Die Schweizer haben auch ganze Arbeit geleistet, wenn es darum geht, dem einigenorts gehypten illegalen Ein-

satz von Adblue-Emulatoren in Lkw nachzugehen. Gezielte Kontrollen haben hier eine Mängelquote von 0,7 Prozent ergeben.

Die Schweizer tun also etwas für die Verkehrssicherheit und auch für den sauberen Teil des Transportgewerbes. Viele von euch werden da rufen: „Genau solche Kontrollen brauchen wir in Deutschland!“ Das ist richtig. Jedoch ist die Geografie von Deutschland eine andere, was die Einrichtung von Kontrollzentren nach Schweizer Vorbild erschwert und am Ende eine deutlich höhere Anzahl erfordert. Geeignete Lkw-Stellflächen sind im dicht besiedelten Transitland Deutschland ohnehin schon Mangelware. Andererseits ließe sich mit solchen Kontrollarealen auch das leidige Parkplatz-Problem angehen.

Hinzukommen müssten – ebenfalls nach Schweizer Vorbild – drakonische Strafen, damit die Abschreckungswirkung vorhanden ist. Klar: Unmöglich wäre es nicht, solche systematischen Kontrollen in Deutschland einzuführen. Wo ein Wille, da ein Weg! Die Kehrseite der Medaille: Einmal nicht richtig aufgepasst, schon ist man selbst mit dabei. Der Verkehrssicherheit würden solche systematischen Kontrollen ohne Zweifel guttun.

Thomas Rosenberger

KONTAKT ZUR REDAKTION:

Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
70519 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/72 84 98-67
Fax: +49(0)7 11/72 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 Onlineforum für eure Anliegen geschaffen. Auf unserer Webseite www.eurotransport.de beziehungsweise www.fernfahrer.de findet ihr Experten, 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 Internet-Auftritts 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



M. PFITZENMAIER
RECHTSANWALT

? „Was hat sich durch die Umstellung des Verkehrszentralregisters in das Fahrignungsregister geändert?“

Matthias Pfitzenmaier: „Statt wie bisher beim Erreichen von 18 Punkten wird die Fahrerlaubnis schon bei acht Punkten entzogen. Im Gegenzug gibt es nicht mehr bis zu sieben Punkte für einen Ver-

stoß, sondern nur noch bis zu drei Punkte, je nach Schwere der Tat.

Es werden außerdem nur noch Taten bepunktet, die unmittelbar die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigen, also beispielsweise nicht mehr der Verstoß gegen ein Sonntags- und Feiertagsfahrverbot. Für diesen Verstoß gibt es seit der Umstellung ‚nur‘ noch eine Geldstrafe.

Des Weiteren können Punkte nicht mehr so lange angesammelt werden, sondern werden nach Ablauf der starren Tilgungsfristen von 2,5 Jahren, 5 Jahren und 10 Jahren getilgt.“

DIESE SEITEN SIND EUER GEWINN!

88 Im Restaurant des Hoyer-Autohofs Hamburg Süd erhaltet ihr einmalig 4,20 Euro Rabatt.

94 Beim Zubehör verlosen wir einen teleskopierbaren Schnee- und Eisschieber vom Räumgerüsterhersteller Hymer-Leichtmetallbau.

95 Beim Rätsel verlosen wir das Modell eines Tankcontainersattelzugs im Maßstab 1:87 von Wiking. Das Modell trägt die Farben der Schweizer Bertschi AG.

**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 Fahrer-
alltag – diesmal eine Studie der Versicherer.

TRÜGERISCHE SICHERHEIT

Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer sucht nach Grün-
den für die zunehmenden Lkw-Unfälle am Stauende. Dass viele
Fahrer ihren Notbremsassistenten vor diesen Unfällen dauerhaft
abgeschaltet haben sollen, ist allerdings schwer zu belegen.

Als Kölner lese ich auch den Kölner Stadt-
Anzeiger. Und so war ich am 27. Oktober
2017 zunächst einigermaßen geschockt, als
ich in der gedruckten Ausgabe auf Seite 1
die Titelseite las: „Lkw-Fahrer nehmen tödliche



Unfälle in Kauf.“
Das Blatt
beruft
sich dabei
auf eine
aktuelle
Studie der
Unfallfor-
schung

der Versicherer (UdV) aus dem Gesamtver-
band der Deutschen Versicherungswirtschaft
e.V. (GdV), die dessen Leiter, Siegfried
Brockmann, am 26. Oktober in Münster vor-
gestellt hat. Ich habe sofort den Autor des
Artikels, Peter Berger, angeschrieben, weil
ich das so nicht stehen lassen will. Darüber

hinaus bin ich in Kontakt mit Siegfried
Brockmann getreten, mit dem ich mich schon
lange zu diesem Thema austausche. Über
die wahren Hintergründe, die aus den Ar-
beitsbedingungen der Fahrer und der Ablen-
kung am Steuer resultieren, und die auch in
der Studie erwähnt werden, sind wir uns wei-
testgehend einig. Die Fahrer sind heute viel-
fach überlastet und müssen ausbaden, was
wirtschaftlicher Druck und politisches Versa-
gen verursachen.

Nur mit dieser in den Medien verbreiteten
krassen Aussage zum Einsatz der Notbrems-
assistenten habe ich ein großes Problem.
Und daher auch mit der UdV-Studie.



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 dem Unfallschwerpunkt
Stauende gefragt. Hier eine kleine Auswahl an
Antworten unserer Leser:



Ralf Schwenk kommentiert: „Früher hat
man einen Führerschein gemacht.
Das Fahren mit allen Tricks, Tipps und
ungeschriebenen Gesetzen hat man
dann von den älteren Kollegen gelernt.
Heute lernen Führerscheinneulinge den
ganzen ‚Öko-Gesetzes-Schwachsinn‘
von irgendwelchen Theorie-Dozenten,
die selber nie hinter dem Steuer geses-
sen haben. Hier werden die Google-
Trucker ausgebildet, die der Meinung
sind, alle Gesetze zu kennen, aber über-
fordert sind, in einer Autobahnbaustelle
80 km/h zu fahren.“



Michael Wald gibt zu bedenken: „Mit
dem sinkenden Lohnniveau der letzten
Jahre hat sich auch das Niveau des
Nachwuchses abgesenkt. Ich habe das
Gefühl, dass viele mit dem Beruf und
der Bedienung eines Lkw schlichtweg
überfordert sind. Nach meiner Erfahrung
im laufenden Betrieb besteht ein direkter
Zusammenhang zwischen Schadens-
häufigkeit und den anderen täglichen
Problemen im Job, wie zum Beispiel
Verspätungen, mangelhafte Ladungssi-
cherung, Lenkzeiten etc. Mit der Technik
kann man viel erreichen –
aber am Ende ist es doch immer der
Mensch, der lenkt und denkt.“



[/fernfahrermagazin](https://www.facebook.com/fernfahrermagazin)

SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR ANMELDUNG



www.eurotransport.de aufrufen



Rechts oben unter ANMELDEN entweder
auf LOGIN klicken, sofern du bereits regist-
riert 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



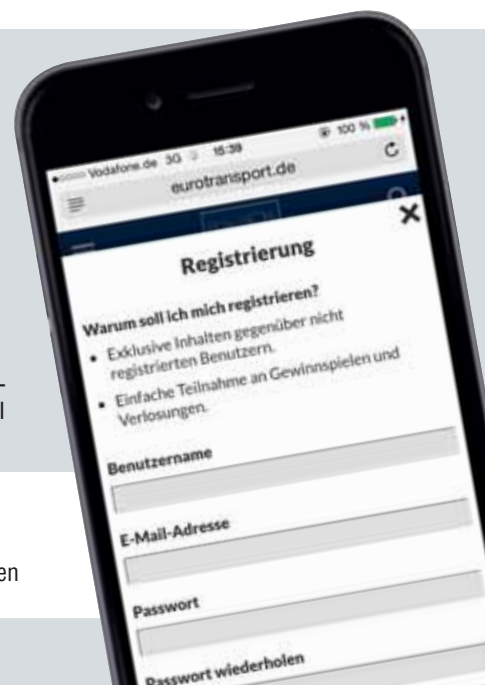
TIPP: Für den Dialog mit den Experten ist
es sinnvoll, Kontaktdaten einzugeben, die
auch nur für diesen Zweck genutzt werden



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



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



INHALT

1 18

- 03 ZUR SACHE**
Kontrollen mit System in der Schweiz.
- 04 FERNFAHRER HILFT**
Jans Blog beschäftigt sich mit den vermehrten Unfällen am Stauende.
- 08 THEMA DES MONATS**
Kontrollen vor dem Gotthardtunnel.
- 10 AKTUELL**
Modellpflege bei MAN. Mit Spannung erwartet: der erste Tesla-Lkw. Termine.
- 16 MEINUNG**
Leserbriefe an die Redaktion.
- 18 RECHT AKTUELL**
Beweispflicht bei Unfällen.
- 20 TEST**
Mercedes Actros 1846 mit großer Streamspace und kleinem Reihensechszylinder OM470.
- 26 REPORTAGE**
MAN hat den Mitarbeitern von Pabst aus Gochsheim ein Fahrertraining der Extraklasse geboten.
- 30 LESERWAHL**
Mit Volvo nach Göteborg.
- 32 GEWINNSPIEL**
Wählt den besten Titel des Jahres und saht einen von rund 100 Preisen ab.
- 36 PROFI IM PROFIL**
Heinz Mahn fährt in der Schweiz.
- 40 ABENTEUER**
Im Oldtimer über den Alaska Highway durch Kanada und die USA.
- 48 REPORTAGE**
Schwertransporteur aus Leidenschaft: Matthias Rieger lebt seinen Traum.
- 54 SERIE TRUCK-JOBS**
Weihnachten kann kommen: Alois Endl liefert die Christbäume.
- 58 AUTOBAHNKANZLEI**
Der Klassiker: ein Abstandsvergehen durch einen knapp vor dem Lkw eingescherten Pkw.
- 62 ADVERTORIAL**
DAF XF im Einsatz bei Wuttke-Trans.
- 80 SUPERTRUCK**
Dänischer Edel-Scania mit allem Drum und Dran.
- 86 MODELLE**
Fuhrparkleiter und Modellbauer: Matthias Hassel fertigt Lkw-Modelle nach Originalvorbildern.
- 88 TRUCKSTOP**
Der Autohof Hoyer Hamburg Süd überzeugt mit Kundennähe.
- 90 FOTOALBUM**
Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.
- 94 ZUBEHÖR**
Schnee- und Eisschieber zu verlosen.
- 95 RÄTSEL**
Wiking-Model zu gewinnen.
- 96 HUMOR**
Sachen zum Lachen.
- 97 COMIC**
Ein neues DiDi-Abenteuer.
- 98 VORSCHAU**
Das erwartet euch in Heft 2/2018.

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



SERIE TRUCK-JOBS

54

Weihnachten steht vor der Tür und die Martin Riedl KG hat die passenden Bäume dazu. Fahrer Alois Endl liefert mit dem Unimog Christbäume aus.



SUPERTRUCK

Dänische Eleganz – ein nagelneuer Scania S730 mit Vollausrüstung und raffinierten Details.



80

PROFI IM PROFIL

Heinz Mahn hatte als Berufskraftfahrer im Fernverkehr gearbeitet. Seit nunmehr drei Jahren fährt er für Dreier in der Schweiz.

36



26

EIN TAG MIT MAN

Gemeinsam stellten Pabst und MAN ein tolles Programm für die Belegschaft auf die Beine – anspruchsvoller On- und Offroad-Parcours inbegriffen.



DIE PERMANENTE KONTROLLE



OBERLEUTNANT STEFAN SIMMEN

SEIT WIR HIER
KONSEQUENT
PRÜFEN, GEHT
DIE ZAHL DER
VERSTÖSSE
WEITER
ZURÜCK.

Seit einem verheerenden Unfall im Gotthard-Tunnel werden Lkw an der A2 konsequent von der Kantonspolizei Uri kontrolliert.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Kantonspolizei Uri (1)

Der 24. Oktober 2001 hat sich tief in das kollektive Gedächtnis der Schweiz eingegraben. Es war nach halb zehn am Morgen, als im Gotthard-Tunnel zwei Lkw kollidierten. Einer davon hatte Autoreifen geladen. Ein Tank barst, Feuer brach aus, elf Menschen starben im Flammeninferno. „Seit diesem Unfall wurde der Straßentunnel sicherheitstechnisch immer weiter verbessert“, erzählt Oberleutnant Stefan Simmen von der Kantonspolizei Uri. Seit 2014 ist er Abteilungsleiter im Schwerverkehrszentrum Uri an der A2 bei Erstfeld.

Nach dieser Katastrophe hat sich das Alpen-Transitland auf die Fahne geschrieben, dass so etwas nie wieder passieren darf. Eine wesentliche Rolle kommt den Schwerverkehrszentren an den wichtigsten Transitachsen zu.

Mit einer Fläche von 70.000 Quadratmetern, einer kostenlosen Stellfläche für 495 Lkw und 52 Vollzeitstellen ist Erstfeld das größte dieser Zentren. Es wurde 2009 eröffnet. Seither dient es auch als Warteraum, falls die Gotthard-Route überlastet oder der Tunnel selbst gesperrt sein sollte. Frei verfügbare sanitäre Anlagen und ein wirklich schickes kleines Restaurant, allerdings mit teuren Schweizer Preisen, stehen hier den Fahrern zur Verfügung.

Jeder Lkw auf der A2 Richtung Gotthard muss hier durchfahren. Durch eine schrittweise Verlagerung auf die Schiene ist der Lkw-Verkehr allein auf der A2 allerdings Jahr für Jahr leicht rückläufig, 2016 waren es 786.333 schwere Fahrzeuge, ein Minus von 1,5 Prozent gegenüber 2015. Allerdings hat sich dafür der Anteil der Nationen verschoben.

ben: Rund 65 Prozent der Lastzüge auf der einstigen Italien-Rennstrecke für die Flotten aus Deutschland, den Niederlanden oder Italien selbst kommen mittlerweile aus Osteuropa. Ein weiterer Beleg dafür, wie sich die Transportleistung auf der Straße in Europa Richtung Osten verlagert.

Schwere Lkw-Unfälle in Richtung Gotthard sind inzwischen eine Seltenheit, der Verkehr wird entzerrt. Das Team um Stefan Simmen ist nun dazu da, dass möglichst kein Lkw mehr in einem verkehrsunsicheren Zustand oder mit übermüdeten Fahrern den Gotthard-Tunnel passiert. Nur in der Gegenrichtung bleibt es bei mobilen Kontrollen der Polizei. Die verfügbaren Zahlen für das Jahr 2016 zeigen, wie wertvoll diese Kontrollen sind: Im gesamten Kanton Uri hat die Polizei 19.290 Schwerverfahrzeuge kontrolliert. Davon waren, das hebt die Polizei ganz besonders hervor, 13.254 Lkw korrekt unterwegs. Bei 6.036 Lkw hat sie aber 10.248 Verstöße festgestellt. „Die meisten davon betreffen die Betriebssicherheit“, sagt Simmen, „sowie die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften.“

Wie wichtig diese ständigen Kontrollen sind, zeigt eine weitere Zahl: Aufgrund gravierender Mängel bei der Betriebssicherheit mussten insgesamt 2.609 Lkw stillgelegt werden. „Bei 88 Lkw haben wir 2016 wegen Nichtbefolgen der Vorschriften zur Ladungssicherheit und zur Lastverteilung eine Umladung angeordnet.“ Darunter war auch ein Lkw aus Osteuropa, dessen erschreckendes Gesamtbild der losen Reifen auf der Ladefläche sofort unschöne Erinnerungen hervorrief.

Eine weitere Kontrollaufgabe bekam das Schwerverkehrszentrum Uri Anfang Februar nach einem umstrittenen TV-Bericht in der Schweizer Wirtschaftssendung „Kassensturz“. Es ging um den angeblichen massenhaften Betrug vor allem der mittel- und osteuropäischen Unternehmer und ihrer Fahrer mit sogenannten Emulatoren. Ein Forscherteam aus Deutschland hatte nach mobilen Messungen der NOx-Werte aus den Abgasen der Lkw gerade auf der Gotthard-Route behauptet, bis zu 25 Prozent der Fahrzeuge hätten auffällig hohe Abgaswerte. Der Grund dafür könne eben auch eine Manipulation mit solchen Emulatoren sein. „Seither haben wir bis Anfang November dieses Jahres 14.200 Lkw auf den Verdacht des Betruges mit Emulatoren gesondert kontrolliert und konnten 103 Fälle von Adblue-Manipulation aufde-



cken“, erläutert Simmen. Das ist allerdings weniger als ein Prozent. Entdeckt wurden dabei ausschließlich ältere Lkw mit Euro-5-Motoren, viele mit defekter Abgasanlage. „Bei Fahrzeugen mit Euro 6 hatten wir trotz intensiver Suche bis dahin noch keinen Erfolg. Wir sind zurzeit mit einer Firma daran, hier ein einfaches Testgerät zur Entdeckung von Adblue-Manipulationen zu entwickeln. Ob daraus etwa Brauchbares entsteht, kann ich aber noch nicht abschätzen.“

DIE KONTROLLE der Arbeits- und Ruhezeiten ist einer der Schwerpunkte. 820 Verstöße stellte die Polizei im Jahr 2016 fest.

DREI STATIONEN dienen auch der Vermessung der Fahrzeuge.

AUFFÄLLIGE LKW werden in einer Halle besonders in Augenschein genommen. Im Jahr 2016 gingen rund 9.000 Verstöße zulasten der Betriebssicherheit.

LADUNGSSICHERUNG ist ein weiterer Schwerpunkt der Kontrollen. Diesem Lkw aus Osteuropa wurde vorerst die Weiterfahrt untersagt. In Brand geratene Reifen auf einem Lkw hatten 2001 beim Unfall im Gotthard-Tunnel Feuer gefangen.

MODELLPFLEGE IN PERFEKTION

Bis ein neuer schwerer MAN vorfährt, werden noch zwei Jahre ins Land gehen. Eine lange Zeit, der MAN mit kleinen Optimierungen begegnet. Auf optische Retuschen und die Einführung des Scania-Getriebes folgen funktionale Verbesserungen.

TEXT | Thomas Rosenberger FOTOS | MAN

Jetzt, zum Modelljahr 2018, stehen bei MAN mal wieder kleine Neuheiten an. Die Modellpflege beginnt im Falle von TGX und TGS in der Kabine. Hier hat MAN die Mittelkonsole neu strukturiert und Platz für eine offene Ablage in Griffweite des Fahrers geschaffen. Ideal fürs Smartphone, da sich hier USB-Steckplätze und weitere Anschlüsse versammeln. An gleicher Stelle lassen sich auch neue Becherhalter arretieren, Federhalter fixieren Gefäße in unterschiedlichen Größen. Die Kühlbox lässt sich nun

in den langen Fahrerhäusern komplett unters Bett schieben. Das Kühlvolumen ist auf 42 Liter gewachsen (TGS: 35 Liter). An der Kabinenrückwand hat das Spannetz ausgedient, nun gibt es hier eine feste Ablage mit unterschiedlich großen Abteilen. An der Ablage hat MAN auch die Bedienelemente für Innenbeleuchtung, Fensterheber und Dach sowie einen LCD-Wecker in einem Modul zusammengefasst. Hier sind zudem zwei

USB-Ladestationen sowie 12- und 24-Volt-Steckdosen integriert. Das neue Bedienelement ist auch für das optionale obere Bett zu haben und findet sich dann an der B-Säule wahlweise links oder rechts. Neu im Schlafabteil ist auch eine Schwanenhalslampe. Für ruhigen Schlaf soll ein Akustikpaket sorgen, das den Innengeräuschpegel laut MAN um 1,5 Dezibel senkt. Mit Blick auf den Armatu-

DER IN BEIGE-BRAUN gehaltene Innenraum des vorausgegangenen Facelifts wurde nun um die Farbvariante Betonrau (offiziell: Urban Concrete) erweitert. Sie soll sich im schmutzigen Terrain bewähren.

FÜR RUHIGEN SCHLAF sorgt das Akustikpaket, das den Innengeräuschpegel um 1,5 Dezibel senken soll.



renträger fällt das Vier-Zoll-Farbdisplay auf, das die altbackene Schwarzweißanzeige ablöst. Hinzu kommt eine neue Hintergrundbeleuchtung für die Zifferblätter, welche die Lesbarkeit verbessern soll.

Das klingt nach Petitesse – allerdings gern genommenen. Interessanter sind da die Neuerungen bei Antrieb und bei Fahrassistenzsystemen. Tatsächlich bewegt sich in diesem Feld bei MAN etwas, wovon bei der Präsentation ein TGX 18.460 XLX zeugte. Der während des vorausgegangenen Facelifts in beige-grau gehaltene Innenraum wirkt freundlich. Neu ist jetzt eine zusätzliche Farbvariante in Betongrau (offiziell: Urban Concrete). Sie soll sich dann bewähren, wenn es auch mal in schmutziges Terrain geht. Mehr Farbe bringt die RIO-Box in die Kabine. Blau blitzt sie neben dem digitalen Tachografen auf, sitzt serienmäßig in allen Euro-6c-Lkw und soll sich bald auch in älteren Modellen mit FMS-Schnittstelle nachrüsten lassen (siehe Seite 12).



Nach dem Motorstart fällt als Erstes auf, dass der Drehschalter fürs automatisierte Getriebe in den Armaturenräger gewandert ist. Er sitzt im Bedienfeld rechts unterhalb des Lenkrads. Der Hebel für die Feststellbremse bleibt aber, wo er war – neben dem Fahrersitz auf der maulwurfshügelartig aufragenden Kunststoffkulisse, die nun etwas schmaler ausfällt. Warum nicht auch dieses Element in die Blickrichtung des Fahrers rücken und den Fußboden davon befreien? Eine schlüssige Antwort konnten oder wollten die Herstellervertreter nicht geben. Schlüssig ist dagegen die Kooperation mit Scania: So kommt seit kurzer Zeit in den 4x2-Straßenmodellen mit D26-Triebwerk das „Konzerngetriebe“ der Schweden zum Einsatz, das bei MAN nach wie vor auf den Namen Tipmatic hört, verbunden mit dem Zusatz 12+2 27 DD. Auch ein Blick auf das Zentraldisplay verrät das neue Getriebe: „14“ steht dort neuerdings im größten Gang, obwohl dieser TGX eigentlich mit zwölf Gängen auskommt. Die „Scania-Tipmatic“ (Basis: Scania GRS 905) verfügt aber über zwei Crawler-Gänge, was MAN mal eben zu 14 Schaltstufen aufaddiert.

In puncto Schaltgeschwindigkeit merkt man während einer Testrunde kaum einen Unterschied zum ZF-Pendant. Der 18.460 ist zudem ein Vertreter der Efficient-Line-3-Spezies. Für ein Plus an Kraftstoffeffizienz sorgen hier eine geregelte Wasserpumpe, die ihre Antriebsleistung im Teillastbereich um 20 Prozent verringert, ein abkoppelbarer Retarder, der ohne Schleppverluste auskommt und eine angepasste Abgasrückführung. Generell haben die D26-Motoren zuletzt in

jeder Leistungsstufe ein Plus von 20 PS und 200 Nm erfahren. Die Antriebskombination macht ihre Sache gut. Etwas mehr Fahrdynamik versprüht im hügeligen Umland von Barcelona freilich die Version mit 500 PS.

In beiden Fällen verrichtet der Efficient Cruise genannte Tempomat seine Arbeit effektiv, erkennt Steigungen und Gefälle zuverlässig, richtet die Fahrstrategie darauf aus und lässt den Lkw an geeigneten Passagen im Eco-Roll-Freilauf sanft gleiten. Wie gut die neue Stop-and-go-Funktion des abstands-geregelten Tempomaten ACC (zunächst nur für TGX mit D26-Motor) ihre Sache macht, ließ sich auf Spaniens freien Autobahnen nicht verifizieren. In der Theorie bremst ACC, das nun über den kompletten Geschwindigkeitsbereich arbeitet, bis zum Stillstand und fährt nach Stopps, die kürzer als zwei Sekunden dauern, selbstständig wieder an, sobald es auch der Vordermann tut. Dauert ein Stopp länger, hält das System den Druck der Betriebsbremse aufrecht. Mit einem Fußtritt aufs Gas oder einem Tastendruck am Multifunktionslenkrad lässt sich der TGX dann wieder in Bewegung setzen.

FAZIT

Der TGX im Modelljahr 2018 ist fast bis zur Perfektion modellgepflegt. Vor allem aber im Kabinendesign trägt er deutlich sichtbare Altersringe, wenn auch an Haptik und Verarbeitung wenig ausgesetzt ist.



ANZEIGE

kannste was,
biste was

**WIR SUCHEN
KRAFTFAHRER.**

GREIWING
| logistics for you®

kannste-was-biste-was.de

f/GREIWING

Pionier E-Force One



Der Schweizer Umrüstspezialist E-Force One stellt seinen ersten schweren Elektro-Lkw vor: Der E44 ist auf Gesamtgewichte von bis zu 44 Tonnen ausgelegt. Bislang hatte sich der Anbieter aus Fehraltdorf bei Zürich vor allem auf die Elektrifizierung von Verteiler-Lkw konzentriert. Für das neue Fahrzeugsegment erwartet E-Force One Reichweiten von 200 bis 300 Kilometer. Kunden können aus vier Batteriegrößen wählen, deren Leistung von 120 bis 310 kWh reicht. Der erste E44 geht beim Schweizer Lebensmittelhändler Pistor ab Anfang 2018 in die Erprobung. Nach einem Jahr wird der Lkw dem Kunden dann überlassen, so E-Force One. Schon im März hat das 550 kW starke Fahrzeug seine Jungfernfahrt absolviert, im Sommer fanden die ersten Testfahrten statt. Die Verantwortlichen der E-Force One AG ziehen eine positive Bilanz dieser Erprobungen. Auch Tests im steilsten Gelände stellten für Batterie und den restlichen Antriebsstrang keine Probleme dar, heißt es.

MAN RIO startet

Seit August 2017 ist die RIO-Box in allen neuen Lkw der Marke MAN serienmäßig montiert – und zum Dezember können Kunden sie nun endlich auch nutzen. In der Basislösung ist unter anderem ein Flottenmonitor enthalten, der alle 15 Minuten den Fahrzeugstandort anzeigt und dazu Daten zum Kilometerstand, der Tankfüllung und dem Fahrer preisgibt. Im sogenannten RIO Marketplace lassen sich zusätzliche Angebote buchen – so werden unter anderem RIO Geo mit einem kürzeren Ortungsintervall und weiteren Funktionen im Flottenmonitor sowie der Nachrichtendienst zwischen Disponent und Fahrer, RIO Connect, verfügbar sein.

RIO Order, ein Tool zur Tourenplanung, RIO Compliant (Fahrerkarten und Massenspeicherdownload aus dem DTCO) und RIO Maintenance zum Überblick der Wartungsdaten runden den Dienst vorerst ab. Da RIO system- und herstellerunabhängig genutzt

werden kann, wird das System seit August in Mischflotten getestet. Die RIO-Plattform wird zunächst in Deutsch und Englisch angeboten, ab Anfang 2018 folgen dann acht weitere europäische Sprachen. Dazu kann die RIO-Box ab dem nächsten Jahr in allen Lkw mit FMS-Schnittstelle nachgerüstet werden.



Neue Erdgas-Lkw von Volvo



Es kommt Bewegung in die LNG-Technik: Der Iveco Stralis NP kann schon heute mit verflüssigtem Erdgas betrieben werden, die VW Konzernlogistik kündigte kürzlich den Einsatz von LNG-Lkw der Marke Scania an – und zum Jahr 2018 bringt auch Volvo Erdgasvarianten von FM und FH. Die LNG-Modelle des schwedischen Herstellers werden mit 420 PS sowie 2.100 Nm und 460 PS sowie 2.300 Nm erhältlich sein und stehen ihren konventionell betriebenen Konzernbrüdern somit in der Leistung in nichts nach. Volvo setzt bei den Erdgas-Varianten seiner Sattelzugmaschinen auf das automatisierte I-Shift-Getriebe und den G13C-Motor – einen Reihensechszylinder mit 13 Liter Hubraum. Zusätzlich zu den Diesel-Einspritzdüsen erhält das Aggregat Düsen zur Einspritzung des Erdgases. Damit arbeitet der Motor – anders als im Falle des Iveco – nach dem Dieselpinzip. Der LNG-Treibstoff lagert bei einem Druck von vier bis zehn bar und einer Temperatur von –140 bis –125 Grad in den Tanks des Lkw. Bevor er zur Zündung gemeinsam mit einer kleinen Menge Diesel in



den Motor eingespritzt wird, wird er erwärmt und so in einen gasförmigen Zustand umgewandelt. Die LNG-Varianten von FM und FH sind mit 115 kg (275 l), 155 kg (375 l) und 205 kg (495 l) fassenden Tanks bestellbar und erreichen so laut Hersteller eine Reichweite von bis zu 1.000 Kilometern.

Neben den LNG-Tanks sind die Lkw auch mit einem kleinen Dieseltank und der entsprechenden Abgasnachbehandlung via SCR und Partikelfilter ausgestattet. Volvo arbeitet laut eigener Aussage derzeit mit Gasversorgern und Kunden am Ausbau der LNG-Infrastruktur in Europa.

DER SCHÖNSTE IM GANZEN LAND

RENAULT
TRUCKS
DELIVER



Schönheit liegt im Auge des Betrachters. In diesem Fall war es das professionelle Auge der internationalen Jury des German Design Award.

In der Kategorie Transportation kürte sie unsere innovative Sonderedition des Renault Trucks T High zum stolzen „**GERMAN DESIGN AWARD WINNER 2018**“. Die Renault Trucks T High Edition überzeugt sowohl von außen mit seinem schwarz-roten Carbon-Design als auch mit der Innenausstattung: Das Fahrerhaus besticht durch das Konzept „Maxispace“ mit geräumigen Staufächern, serienmäßig verbauten Recaro-Sitzen, einer Relaxmatte und einem großen, ausziehbaren Esstisch.

Mehr Informationen zum Renault Trucks T High erfahren Sie unter
www.renault-trucks.de



Tesla Semi, das große Versprechen



Ein E-Lkw mit Startproblemen – das ist der Tesla Semi schon jetzt. Zuerst sollte die Sattelzugmaschine im September erscheinen, dann war von Ende Oktober die Rede. Am Ende wurde es November, bis der Truck endlich das Licht der Welt erblickte.

Beim Semi handelt es sich um einen „Class 8“-Truck mit einem maximalen Zuggesamt-

gewicht von 36 Tonnen. Im Tesla-Cockpit sitzt der Fahrer mittig und ist von zwei Touchscreens umgeben, die mit einem Flottenmanagementsystem verbunden sind. Die in zwei Größen für den Fern- und Verteilerverkehr aufgefahrene Kabine lässt dank riesiger Fenster eine gute Sicht nach vorne und zur Seite zu. Tesla-Chef Elon Musk betonte, dass der Semi ohne Trailer innerhalb von fünf

Sekunden auf 60 Meilen pro Stunde (umgerechnet circa 96 km/h) beschleunigt. Bei einer fünfprozentigen Steigung könne der Lkw ein Tempo von über 100 km/h halten. Als Reichweite nannte Musk 500 Meilen, umgerechnet gut 800 Kilometer – und das voll ausgeladen auf der Autobahn. Innerhalb von 30 Minuten lasse sich die Batterie des Semi mittels „Megacharger“ so weit aufladen, dass der Lkw wieder knapp 650 Kilometer zurücklegen könne. Vier unabhängig arbeitende E-Motoren kommen an den Rädern der hinteren Achsen zum Einsatz, ein Getriebe ist nicht verbaut. Konkrete Leistungsdaten gibt es noch nicht.

Jeder Lkw werde laut Musk einen Autopilot serienmäßig an Bord haben. Der Truck wird im Notfall automatisch bremsen, Fußgänger erkennen, in der Fahrspur bleiben und platooningfähig sein. Bei der Laufleistung spricht Musk von mindestens einer Million Meilen (rund 1.600.000 Kilometern). Wenn man die Total Costs of Ownership (TCO) heranziehe, sei der Elektro-Lkw pro Kilometer gerechnet günstiger als ein Diesel-Lkw.

Den Tesla Semi kann man ab sofort für 5.000 Dollar Anzahlung pro Fahrzeug reservieren. Der Marktstart ist auf das Jahr 2019 datiert.

FAHRVERBOTE DEZEMBER 2017/JANUAR 2018

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	FAHRVERBOTE	ZEITEN
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhängen hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	25./26.12. (Weihnachten), 01.01. (Neujahr)	0–22 UHR
A	Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	25./26.12. (Weihnachten), 01.01. (Neujahr), 06.01. (Heilige Drei Könige)	15–24 UHR 0–22 UHR 22–5 UHR
F	Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	25.12. (Weihnachten), 01.01. (Neujahr)	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	25./26.12. (Weihnachten), 01.01. (Neujahr)	0–24 UHR 22–5 UHR



TERMINE

**RIDING HOME FOR CHRISTMAS-AKTION
VON MERCEDES-BENZ**
05.–07.12.2017
Shell-Autohof Herbolzheim (A5)

NIKOLAUS-STAMMTISCH DER POLIZEI
06.12.2017
Tank- und Rastanlage Oberlausitz-Nord

**RIDING HOME FOR CHRISTMAS-AKTION
VON MERCEDES-BENZ**
12.–14.12.2017
Shell-Autohof Himmelkron (A9)

**TRANS AKTUELL SYMPOSIUM: SAFETY
FIRST – PRÄVENTION IN DER PRAXIS**
13.12.2017
Rüdinger Spedition, Krautheim

FORUM AUTOMOBILLOGISTIK 2018
31.01.–01.02.2018
Kongresshaus Kap Europa, Frankfurt a. M.

WEITERE TERMINE findet ihr unter
etm.de/termine. Dort könnt ihr auch selbst
neue Veranstaltungen eintragen.



ENTDECKEN SIE DIE RPS TRAILER-MIETE

Grenzenlose Flexibilität mieten

- ✓ Containerchassis für 20 bis 45 Fuß Container
- ✓ Wechsel von Anhängern und Aufliegern während der Vertragslaufzeit
- ✓ Rückgabeoptionen während der Vertragslaufzeit
- ✓ Kein Risiko bei der Fahrzeugverwertung nach Laufzeitende

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

ANZEIGE

Stralis NP mit 13-Liter-Motor



Iveco setzt seine Erdgas-Strategie fort: Mit dem Stralis NP 460 stellen die Italiener eine 460 PS starke Erdgas-Variante mit 13-Liter-Motor (Cursor 13 NP) und automatisiertem 12-Gang-Hi-Tronix-Getriebe vor. Zur Wahl sehen Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen als 4x2 oder 6x2, ausgerüstet mit CNG-Tanks für komprimiertes Erdgas, LNG-Tanks für verflüssigtes Erdgas oder auch einer Kombination aus beidem. Im Fall der reinen LNG-Version mit zwei 540-Liter-Tanks liegt die Reichweite des Stralis NP laut Hersteller

bei bis zu 1.600 Kilometern. Der neue Erdgas-Motor reduziert die Partikel im Abgas um 99 Prozent, die Stickoxidwerte liegen um 60 Prozent unter den Euro-6-Grenzwerten. Durch die sogenannte stöchiometrische Verbrennung mit Fremdzündung ist der Stralis NP 460 erheblich leiser als eine mit Diesel betriebene Sattelzugmaschine – dazu

gestaltet sich die Abgasnachbehandlung mit 3-Wege-Katalysator ohne Regenerationsphasen oder den Einsatz von Zusatzstoffen als technisch einfach und erhöht damit den zur Verfügung stehenden Bauraum und die Nutzlast. Die Erdgasinjektoren, das Kraftstoffrail, die Kolben und der wassergekühlte Turbo sind laut Iveco auf höchste Leistungsfähigkeit hin ausgelegt. Gut ein Jahr nach Einführung des 400 PS starken, ebenfalls mit reinem CNG oder LNG betriebenen Stralis NP 400 haben sich laut Iveco schon 100 Kunden für die Erdgas-Technologie entschieden und so einen Auftragsbestand von 1.600 Fahrzeugen geschaffen.



Großbritannien verschärft rWRZ

Seit 1. November 2017 wird nun auch in Großbritannien das Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit (rWRZ) im Lkw sanktioniert. Auf der Website des britischen Fachverbandes RHA (www.rha.uk.net) findet sich ein entsprechender Hinweis mit weiteren Details. Demnach darf die rWRZ weiterhin auf ausgewiesenen Tank- und Rastanlagen verbracht werden, sofern diese gewisse Mindeststandards (Verpflegungsmöglichkeiten, Sanitäreinrichtungen) erfüllen. Genügt der gewählte Parkplatz diesen Anforderungen nicht, soll eine Sanktionierung in Höhe von 300 Pfund erfolgen und die Weiterfahrt untersagt bleiben, bis die rWRZ korrekt – also an einem geeigneten Ort – eingelegt wurde.



E-Lkw für den Verteilerverkehr

Fuso setzt voll auf die E-Mobilität: Nach der Einführung des eCarter gründet der Hersteller mit E-Fuso jetzt eine eigene Elektro-Marke – und kündigte auf der Tokyo Motor Show an, allen Lkw und Bussen in den nächsten Jahren ein separates Elektro-Modell zur Seite stellen zu wollen. Auch das Konzept eines vollelektrischen schweren Trucks feierte in der japanischen Hauptstadt Premiere: Der Vision One kommt auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 23 Tonnen, seine Nutzlast beträgt laut Fuso in etwa elf Tonnen. Die Batteriekapazität von 300 kWh soll für eine Reichweite von bis zu 350 Kilometern gut sein. Als mögliches Einsatzfeld sieht der Hersteller den regionalen Verteilerverkehr. Die Markteinführung eines in Serie produzierten Modells in Japan, Europa und den USA sei innerhalb der nächsten vier Jahre möglich. Die Entwicklung eines wirtschaftlichen, schweren Langstrecken-Lkw mit E-Antrieb werde laut Fuso aber „noch deutlich länger dauern“.





LARS JÜNLING
PER E-MAIL

DRANBLEIBEN

Zum Leserbrief „Ehrenamt vs. Ruhezeit“ in der vergangenen Ausgabe: Ich glaube, mit diesem, beziehungsweise einem ähnlichen Thema, hat sich auch mal der Landesfeuerwehrverband beschäftigt. Da ging es allerdings um die allgemeine Ruhezeit von Arbeitnehmern. Aber was ist mit Übungsabenden und Einsätzen zwischen dem Ende der Arbeitszeit und dem Beginn am nächsten Tag? Muss die Freizeit direkt an den Einsatz angehängt werden? Darf man denn zum Einsatz, wenn die zehnstündige Arbeitszeit überschritten wird? Wobei – dann dürfte man neben seinem Hauptjob auch keinen 450-Euro-Job mehr annehmen, oder? Das ist alles sehr praxisfremd und nicht machbar. Bei einer normalen Kontrolle wird es auch niemand erfahren. Was aber passiert nach einem Unfall mit Todesfolge? Wenn da dann im Leben des Ehrenamtlichen nachgeforscht wird, kommt es wohl ans Licht. Also eine interessante Frage – bleibt dran!



MARTIN KREUDER
PER E-MAIL

FAHRER ALS LAGERHELPER

Ich hatte gestern das „Vergnügen“, im Auftrag eines namhaften Logistikers Druckerzeugnisse zu laden.



An der Lade-
stelle war ein Loch mit Rolltor in der Wand, hinter der ein verummter Mitarbeiter (wegen Staub und Kälte) mit einem kleinen Stapler seine schlechte Laune verbreitete – zu viel Arbeit für zu wenig Personal.



©INFINITY/FOTOLIA

Ich bin seit gut 35 Jahren im Fuhrgewerbe tätig und „freue“ mich immer wieder, wenn ich zur Kostenreduzierung zwangsverpflichtet werde, rund 25 Tonnen mit einem Handhubwagen zu laden. Es ist ein Trauerspiel, das die Logistiker mit den Fahrern veranstalten – vor allem mit traditionell kostenlosen Dienstleistungen.



SASCHA NITZ
PER E-MAIL

MEHR WERT

Gerade komme ich nach Hause und freue mich noch immer diebisch. Der Chef im Eisenwarenladen hat die E-Mail eines Lieferanten ausgedruckt und vergrößert im Verkaufsraum aufgehängt. Darin wird sich für das Verständnis in den vergangenen Wochen bedankt und darauf hingewiesen, dass man sich nunmehr dem Weihnachtsgeschäft widmen möchte. Leider sei „aufgrund des anhaltenden Fahrer- und Fahrzeugmangels bei speditionell beförderten Sendungen weiterhin mit Verzögerungen beim Transport zu rechnen“.

Die Verlader wissen schon lange von diesem Problem. Mehr für die Beförderung ihrer Ware zu bezahlen, dazu sind jedoch die wenigsten bereit. Dass sie aber ihren Kunden gegenüber dieses Problem einräumen müssen, zeugt von einer neuen Qualität.

Schon als ich das erste Mal vom BKrFQG gehört habe, hat sich bei mir Hoffnung breit gemacht: Es sollte also in Zukunft nicht mehr jeder mit Bundeswehrführerschein den Beruf des Kraftfahrers ausüben dürfen. Dass Lohn und Ansehen steigen müssen, war klar – wer leicht auszutauschen ist, wird leider auch dementsprechend behandelt. Der Fahrermangel ist mittlerweile Realität. Speziell die Löhne steigen aber nur langsam.

Ich habe meine Konsequenzen daraus gezogen. Bei meinem Umzug von Südbaden in den Kreis Cuxhaven war mir klar, dass ich mit Einbußen beim Lohn rechnen muss. Das beste Angebot lag nach viel Verhandeln bei 2.300 Euro brutto im Fernverkehr. Ich bin gelernter Speditionskaufmann mit einem Spitzenabschluss, habe den großen ADR-Schein und sowohl Erfahrung im Verteilerverkehr als auch international mit Chemietankzügen. Für diesen Betrag konnte und wollte ich nicht arbeiten. Die Folge ist ein Bürojob mit 39-Stunden-Woche und deutlich über 3.000 Euro Gehalt. Ich war gerne Kraftfahrer, wollte es schon seit meiner Kindheit werden und schaue auch zwei Jahre später noch jedem Lkw wehmütig hinterher. Ich werde meine Fortbildungen weiter machen und sobald die Umstände entsprechend sind, will ich auch wieder fahren.

Was will ich also sagen? Dem Fahrermangel kann man nur mit mehr Gehalt und besseren Arbeitsbedingungen begegnen. Diese Verbesserungen kommen aber viel zu langsam. Daher mein Aufruf an die Kollegen: Euer Job war noch nie so sicher wie heute. Seid Euch bewusst, wie wichtig Ihr für die Firma seid und verhaltet Euch entsprechend! Ziel soll sein, bei allen Beteiligten ein Umdenken anzustoßen. Sowohl beim Staplerfahrer an der Rampe – er dürfte leichter zu ersetzen sein, als ein Kraftfahrer – als auch beim Verlader. Ihm muss es etwas wert sein, dass seine Ware befördert wird. Und nur wenn der Verlader mehr zahlt, kann Euer Lohn steigen.

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.

NEO SERIES

THE NEW TECHNOLOGY



Neo Fuel T+



Neo Allroads T+



Neo Construct D



Neo Urban G



Neo Winter S

- > Deutliche Verbesserung der Gesamtleistung: Dauer, Rollwiderstand, Haftvermögen und Sicherheit.
- > Während der gesamten Lebensdauer des Reifens konstante Leistung und Sicherheit.
- > Verbesserte Runderneuerbarkeit, die dazu beiträgt, die Betriebskosten der Flotte zu senken und die Umweltbelastung zu verringern.
- > Ein komplettes Sortiment für alle möglichen Anwendungen und Wetterverhältnisse: Fernverkehr, Regionalverkehr, On/Offroad, Bus und Wintergebrauch.
- > Die Produkte werden mit einer Patent- und Know-How Lizenz von Pirelli Tyre hergestellt. Die Produkte werden mit einer Patent- und Know-How Lizenz von Pirelli Tyre hergestellt.

Distributed by



DER PKW ALS **AUSREDE**

Oft geben Fahrer nach Unfällen an, ein Auto hätte sie geschnitten. Das müssen sie beweisen. Aufnahmen aus einer Dashcam sind nun bei manchen Gerichten zulässig.

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



**AUS GRÜNDEN
DER BEWEISNOT
RATE ICH MEINEN
MANDANTEN IM
ZWEIFEL ZUM
EINSATZ EINER
DASHCAM.**

**FERNFAHRER
hilft!**

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



IMMER WIEDER spielt sich auf den überlasteten deutschen Autobahnen folgende Situation ab: Der Fahrer eines Lkw fährt entspannt auf der rechten Spur, als plötzlich ein Pkw die Fahrbahn wechselt, weil er noch die Ausfahrt nehmen will. Der Lkw-Fahrer geht voll in die Eisen, der viel zu dicht aufgefahrene Hintermann kann nicht mehr rechtzeitig bremsen und rauscht ihm ins Heck. Es passiert aber auch anders.

ÜBER ZWEI JAHRE NACH EINEM UNFALL auf der A6 bei Mannheim stand dort Anfang Oktober 2017 ein Fahrer vor Gericht, der nahezu ungebremst in einen Pkw gerast war. Der Angeklagte hatte im Prozess behauptet, der Pkw sei plötzlich direkt vor seinem Lkw auf die rechte Spur eingeschert, deswegen habe er nicht rechtzeitig bremsen können. Ein Sachverständiger konnte die Aussage widerlegen. Der Fahrer war mit 90 km/h schlicht zu dicht aufgefahren und hatte zu spät gebremst. Zwei Frauen waren verstorben. Das Gericht verurteilte den Mann zu eineinhalb Jahren Haft auf Bewährung und zur Zahlung von 3.000 Euro an eine soziale Einrichtung.

„WER EINEN SACHVERHALT BEHAUPTET, muss ihn auch beweisen“, stellt Matthias Pfitzenmaier klar. „Bei einem Auffahrunfall wird jedoch aufgrund des normalerweise immer gleichen, sogenannten Kausalablaufs – also zu wenig Abstand und zu hohe Geschwindigkeit – vermutet, dass der Auffahrende Schuld ist. Man nennt dies den Anscheinsbeweis.“



IM ERGEBNIS muss der Auffahrende also nachweisen, dass er den Unfall nicht verschuldet hat, sondern besondere Umstände vorgelegen haben, die vom Nor-

malfall abweichen. „Hierzu gehören etwa das grundlose Bremsen des Vordermanns oder auch ein zu dichtes Einscheren, verbunden mit einem Abbremsvorgang.“

LANDET EIN LKW IM GRABEN, wird ebenfalls gerne der ominöse Pkw herangezogen. Dazu erklärt der Anwalt: „Auch hier gilt: Um den Unfallschaden am eigenen Fahrzeug bei der Haftpflichtversicherung des Schneidenden geltend zu machen, muss der Geschchnittene beweisen, dass er abgedrängt wurde. Er trägt für diesen Vortrag die volle Beweislast.“ Zu einem möglichen Strafverfahren, etwa wegen vorgeworfenen Abkommens von der Fahrbahn aufgrund von Übermüdung, sagt Pfitzenmaier: „Hier kann die Einlassung, abgedrängt worden zu sein, hilfreich sein. Je mehr Anhaltspunkte für ein Abdrängen vorliegen, umso besser.“

GENAU HIER KOMMT DIE DASHCAM INS SPIEL, die immer mehr Lkw-Fahrer an der Frontscheibe montiert haben. „Leider gibt es noch keine einheitliche Linie in der Rechtsprechung, die zudem danach unterscheidet, ob eine Dashcam-Aufnahme im Strafverfahren oder Zivilverfahren verwertet werden soll. Es stehen sich auf der einen Seite das Recht zur informationellen Selbstbestimmung, der Datenschutz und das Urheberrecht sowie auf der anderen Seite das Recht des Betroffenen an der Aufklärung des Sachverhaltes und das jeweils geschädigte Rechtsgut, also zum Beispiel Verletzung von Menschen oder Zerstörung von Sachen, gegenüber.“

RELATIV NEU ist ein Beschluss des OLG Nürnberg vom 10.08.2017 (Az.: 13 U 851/17), der die Verwertung von Aufnahmen einer fest installierten Dashcam zugelassen hat. „Der Fahrer konnte beweisen, dass er geschnitten und ausgebremst wurde und sein Auffahrunfall unverschuldet war.“

AUS GRÜNDEN DER BEWEISNOT rät Pfitzenmaier zur Dashcam. „Es ist besser, einen Schadenshergang nachweisen zu können und notfalls ein in der Regel geringes Bußgeld in Kauf zu nehmen, als ohne Beweismittel dazustehen und den Verlust von Schadensersatzansprüchen oder die Verurteilung in einem Strafverfahren zu riskieren.“

MIT DEM ACTROS AUF ZEITREISE

Vertrauter Name, aber ganz neue Erscheinung: Mit kleinem Reihensechszylinder OM 470 und Streamspace-Haus tritt der Actros 1846 als kräftiger und zugleich genügsamer Geselle auf.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Thomas Küppers

FACTS

10.700 cm³ • Reihensechszylinder •
456 PS • 2.200 Nm • 33,0 l/100 km







- 1 **DIE STREAMSPACE-KABINE** ist in der größten, 2,5 Meter breiten Version fast genauso hoch wie die Bigspace, aber die Stirn ist viel flacher.
- 2 **DIE NEUEN TURBOLADER** entwickelt und fertigt Mercedes selbst.
- 3 **MAXIMAL 456 PS UND 2.200 NM:** der derzeit stärkste OM 470.



Actros 1846, da war doch was? Richtig, ein Blick ins Archiv hilft dem Gedächtnis auf die Sprünge: Es war Ende 2001, vor ziemlich genau 16 Jahren, als schon einmal ein Actros mit dieser Kennung zum FERNFAHRER-Test antrat. Der damalige Vorspann (für Sammler: Heft 3/2002) ist erstaunlich aktuell: „Mercedes hat nachgerüstet. Relativ leichte Sechszylinder mit zirka 460 PS sind gefragt – die Antwort aus Stuttgart heißt ab sofort Actros 1846.“

Im Vergleich zu heute waren die Vorzeichen freilich ganz andere. Ging es doch damals vor allem darum, die recht große Leistungslücke zwischen dem bis dato nur maximal 428 PS starken V6 und dem 476 bis 571 PS starken V8 zu schließen. Mal abgesehen davon, dass die V-Motoren längst Geschichte sind, kann von Leistungslücken wahrlich keine Rede mehr sein. Im Gegenteil: Die aktu-

ellen 8-, 11-, 13- und 16-Liter-Reihenmotoren überschneiden sich jeweils kräftemäßig, was sich auch beim 1846 zeigt: Dessen 10,7 Liter großer Sechszylinder OM 470 rangiert in der stärksten 456-PS-Version zwischen den 449- und 476-PS-Ausführungen des 12,8-Liter-Motors OM 471. Die trumpfen aber zusätzlich mit „Top Torque“-Technik auf, die im größten Gang weitere 200 Nm Drehmoment mobilisiert und damit insbesondere auf schweren Strecken für spürbar mehr Dampf sorgt. Zudem geht es mit den größeren Motoren bei Teil- wie Vollast leiser zu, der OM 470 verschafft sich um einiges deutlicher Gehör. Der handfeste Vorteil des kleinen Motors: rund 150 Kilogramm weniger Gewicht.

456 PS und 2.200 Nm Drehmoment lauteten die Eckdaten des Zwölf-Liter-V6 anno 2001 und exakt dasselbe gilt für den 460er Reihenmotor heute. Die feinen Unterschiede: Ein steilerer Leistungsanstieg mit einer Nenn-

drehzahl von 1.600 statt seinerzeit 1.800 Umdrehungen und ein nahezu konstantes Drehmoment von rund 900 bis 1.500 Umdrehungen. Sprich, der neue Kleine hat deutlich mehr Kraft im mittleren Drehzahlbereich. Und natürlich reden wir heute über Euro 6 statt Euro 3. Mercedes setzt dafür bekanntlich auf die Kombination aus gekühlter Abgasrückführung und SCR-Abgasreinigung, hat die Verhältnisse zuletzt aber mehr in Richtung SCR verschoben. Der Adblue-Bedarf ist also zugunsten des Dieserverbrauchs leicht gestiegen. Dabei scheint den Stuttgartern jetzt eine optimale Mischung geglückt: Mit durchschnittlich 33,0 Liter Diesel und 1,1 Liter Adblue (entspricht 3,3 Prozent vom Diesel) absolviert der 1846 die Teststrecke, das ist in der AGR/SCR-Liga ein neuer Bestwert, den es zu unterbieten gilt.

Auf der Spar-Fahrt trägt der 1846 das hohe Streamspace, eines von elf (!) möglichen



- 1 **DER ARBEITSPLATZ** in der hoch montierten Streamspace liegt gut 1,6 Meter über dem Boden. Die diversen Chromapplikationen sind Teil der Style-Line-Ausstattung.
- 2 **DER ABSTANDSREGLER** ist in fünf Stufen einstellbar, die Balkenanzeige logisch.
- 3 **SCHNÖRKELOSE INSTRUMENTE** und eine einfache Bedienung im Actros Cockpit.

Actros-Häusern. Möglich wird die enorme Vielfalt durch zwei Breiten, fünf Dachformen und drei Montagehöhen mit flachem Boden, 170 oder 320 Millimeter hoher Motorkiste. Wenn es heißt, „Du bekommst einen neuen Actros mit Streamspace“, darf man ruhig genauer nachfragen, denn es gibt gleich vier davon: mit 2,3 oder 2,5 Meter Kabinenbreite und ebenem Boden sowie in der schmalen Ausführung auch mit halbhohem oder hohem Motortunnel. Im Fernverkehr sollte wie beim Testfahrzeug die größte Variante selbstverständlich sein, aber man kann nie wissen.

Sind alle Zweifel beseitigt und es steht das hohe und breite Haus auf dem Hof, gibt es nicht wirklich was zu jammern. Geboten sind gut 1,90 Meter Stehhöhe, kaum weniger als bei der nächstgrößeren Bigspace. Auch bei der Gigaspace sind es nur rund 15 Zentimeter mehr, aber entscheidend ist ohnehin die flachere, stromlinienförmige Dachlinie (der Name „Streamspace“ kommt ja nicht von ungefähr): Das Stauvolumen der vorderen Schränke schrumpft damit auf rund 165 Liter zusammen. Die Gigaspace kommt auf das Doppelte, die Bigspace liegt mit circa 250 Liter ziemlich genau dazwischen.

Ansonsten unterscheiden sich die drei hohen Actros-Häuser nur wenig, was auch auf die lieferbaren Einrichtungsvarianten zutrifft. So ist zum Beispiel jeweils die „Solostar“-Einrichtung zu bekommen, mit Sessel und Tisch an der Rückwand, Klappliege und großem Bett oben. Das Testfahrzeug kommt dagegen mit einer Art „Alleinfahrer-light“-Ausstat-



1 UNTER DER LIEGE ist alles sauber abgeschottet. Der Kühlschrank im Schubfach fasst knapp 40 Liter.

2 DER KLAPPTISCH vorm Beifahrer besteht aus Metall und misst 35 mal 35 Zentimeter.

3 ZUMINDEST SCHEMENHAFT bleibt durch die transparenten seitlichen Sonnenrollos das Bild im Rückspiegel erkennbar. Schwach: Nur die Hauptspiegel lassen sich beim Actros elektrisch verstellen.

4 GEGENÜBER DEN VARIANTEN Big- und Gigaspace hat die Streamspace vor allem mit den viel flacheren vorderen Schränken das Nachsehen.



1.200
U/MIN

liegen mit der 2,611 : 1 übersetzten Achse bei 85 km/h im größten Gang an. Bei den nächstlängeren und -kürzeren Varianten (2,533 und 2,733 : 1) wären es entsprechend 1.165 bzw. 1.255/min. Die Achse sollte zum Einsatzprofil passen.

tung daher, mit schlichtem Beifahrer-Funktionssitz und großem Gepäcknetz statt oberer Liege. Mit dem komfortablen Bett unten lässt es sich damit solo aber prima leben, erst recht mit dem knapp 40 Liter großen Kühlschrank und den geräumigen, auch von innen erreichbaren Außenstauflächen darunter. Zu den weiteren Annehmlichkeiten, sofern es das Budget hergibt, zählen der sehr bequeme Fahrer-Klimasitz mit Massagefunktion und der praktische Multifunktionsschlüssel, mit dem sich zahlreiche Fahrzeugdaten abrufen lassen; beim Testwagen zum Beispiel auch die Werte der Reifendrucküberwachung. Übrigens, da die Frage

nach der Lebensdauer immer wieder auftaucht: Im Schlüssel sitzt ein Akku, der automatisch über das Zündschloss geladen wird.

Das Testfahrzeug wartet außerdem mit dem Interieurkonzept „Style-Line“ auf, das mit knapp 2.700 Euro in der Liste steht. Neben zahlreichen Chromelementen am und im Fahrerhaus umfasst das Paket im Wesentlichen noch das Lederlenkrad, die beliebte





KLARE ANSAGE BEIM UNTEREN BETT: durchgehend 75 Zentimeter Breite und knapp 2,2 Meter Länge.

Ambiente-Nachtbeleuchtung mit dimmbaren blauen Lämpchen, den beleuchteten Mercedes-Stern in der Front und Nebelscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht.

Bei Kurvenverhalten, Spurtreue und Lenkung zeigt sich der Actros 1846 mit luftgefederter Streamspace ausgewogen, nur die Vorderachse teilt trotz Zwei-Blatt-Federung munter Stöße aus und wirkt insgesamt etwas unruhig. Ein Gewinn gegenüber der Einblatt-Feder, die letztlich auch nur 20 Kilogramm spart, ist es aber allemal – ein ausgesprochener Leichtbau ist der Actros Streamspace trotz kleinem Motor und Verzicht auf den Retarder sowieso nicht. Das Kapitel Dauerbremsen bestreitet somit allein die „High Performance“-Motorbremse, dem Wesen nach eine Jake Brake. Sie ist in drei Stufen abrufbar und kommt beim OM 470 auf eine Spitzenleistung von 462 PS bei 2.300 Umdrehungen. Das ist ordentlich, aber in langen Gefällen geht es nicht ohne Beibremssungen ab – und das trotz automatischer Abwärtschaltungen, die bei 70 km/h auf der Landstraße und 90 km/h auf der Autobahn bei jeweils rund 2.030 Umdrehungen im 9. beziehungsweise 10. Gang landen. Die nächstkürzere Achse im Programm (2,733 : 1) würde in diesen Situationen knapp 100 Touren und entsprechend mehr Bremsleistung bringen, die gewählte 2,611 ist hinsichtlich Fahrleistungen und Verbrauch auf überwiegend mittelschwerer Strecke aber wohl insgesamt der bessere Kompromiss.

Dass Mercedes diesmal den optionalen Voith-Sekundär-Wasserretarder (SWR) ein-

gespart hat, liegt sicher nicht an den rund 50 Kilogramm Mehrgewicht, sondern eher an der konsequenten Spritspar-Auslegung unter Testbedingungen. Denn: Auch der permanent mitdrehende Rotor des Retarders kostet etwas Energie und damit Kraftstoff – im Alltagsbetrieb kaum messbar, aber Fakt. Abkoppelbare Retarder, die derartige Schleppverluste vermeiden, liegen daher im Trend. Auch Voith ist darauf angesprungen: Bei der nächsten Generation namens ECO-SWR wird eine Kupplung den Rotor im Leerlauf von der Antriebswelle trennen.

Doch zurück zur Gegenwart. Abgesehen von konstruktiven Maßnahmen am Motor tragen weitere Feinarbeiten zum niedrigen Verbrauch des 1846 bei. Beispiele finden sich in Form bedarfsgerecht gesteuerter Nebenggregate wie Lichtmaschine, Wasserpum-

pe und Lenkhilfepumpe sowie den überarbeiteten Zwölfgang-Powershift-Getrieben, denen Mercedes geringere Reibungsverluste als zuvor bescheinigt. Nicht zuletzt wurden auch die dreidimensionalen Kartendaten für den PPC-Tempomaten auf den neuesten Stand gebracht und der Software ein Update verpasst. Sobald der Geländeverlauf es sinnvoll erscheinen lässt, erweitert oder verringert das PPC-System jetzt die eingestellten Über- und Unterschwinger um bis zu 4 km/h. Ist man etwa wie im Test mit 85 plus/minus 5 km/h unterwegs, rollt die Fuhre dann teilweise mit 94 statt 90 Sachen bergab. Zwar nie länger als 45 Sekunden, um keinen Eintrag zu riskieren, aber zusätzlichen Schwung bringt das schon – wenn auch am Rande der Legalität. Dieser Vorwurf geht aber nicht nur an Mercedes, auch viele Wettbewerber steuern ihre GPS-gestützten Tempomaten mittlerweile in diese Richtung. Optimal ausgenutzt wird der Schwung jedenfalls mit dem sehr fein angesteuerten Ecoroll-Freilauf: Aus- und Einkuppeln spürt man kaum und unter rund zehn Sekunden Dauer geht nichts, es gibt also kein nerviges Hin und Her aus Gasstoß und Rollenlassen, wie das bei anderen Systemen leider schon zu beobachten war.

Bei der Aerodynamik geht die Entwicklung ebenfalls weiter, im Detail an der neu geformten Kante des Bugspoilers zu erkennen. Als weitere Neuheit, im Testwagen noch nicht vorhanden, hat Mercedes überarbeitete Hinterachsdifferentiale in petto, die auch wieder einige Tropfen Sprit sparen sollen. Kurzum: Die Reise zu immer niedrigeren Verbräuchen ist sicher noch nicht zu Ende – mal schauen, was ein möglicher Actros 1846 im Modelljahr 2033 dann so alles auftischt. <



1 IN REICHWEITE DER KOJE, an der Flanke: 24-V-Steckdose und AUX-Anschluss.



2 SCHALTERFELD AM BETT: Leseleuchte, Standheizung/-klima, Radio, Dachluke und Innenbeleuchtung – eingeschränkte, aber andererseits auch einfache Bedienung.



3 WOZU EINBAUSCHRÄNKE? Ein großes Gepäcknetz tut's bei den Schwaben auch.

Technische Daten und Messwerte

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (OM 470 LA), Turbolader mit asymmetrischem Turbinengehäuse und Ladeluftkühlung, einteiliger Zylinderkopf, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, druckverstärktes Common-Rail-Einspritzsystem „X-Pulse“ (bis 2.100 bar)

Bohrung/Hub	125/145 mm
Hubraum	10.677 cm ³
Leistung	335 kW/456 PS bei 1.600/min
Max. Drehmoment	2.200 Nm bei 1.100/min
Motorbremse (High Performance)	340 kW/462 PS bei 2.300/min
Motorgewicht (trocken)	956 kg
Umweltklasse	Euro 6c (AGR/DPF/SCR)

Getriebe

MB G211-12, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 14,93, 4 Rückwärtsgänge, automatisierte Schaltung (Powershift 3)

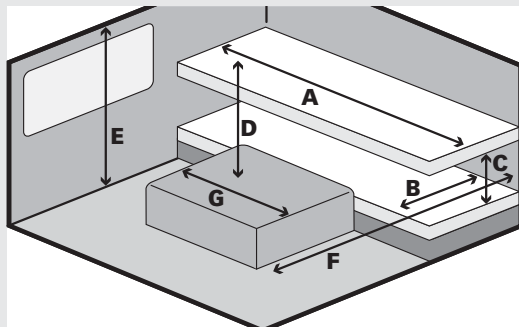
Fahrgestell

Vorn gespreizter U-Profil-Leiterrahmen mit geschraubten Querträgern, Zweiblatt-Parabel-/Vierbalg-Luftfederung, Lenkung: ZF 8098 (variable Übersetzung, 17 bis 20 : 1), 450 mm Lenkraddurchmesser, 4,75 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, 390- plus 430-Liter-Alutanks Diesel, 60-Liter-Tank Adblue; 3,70 m Radstand

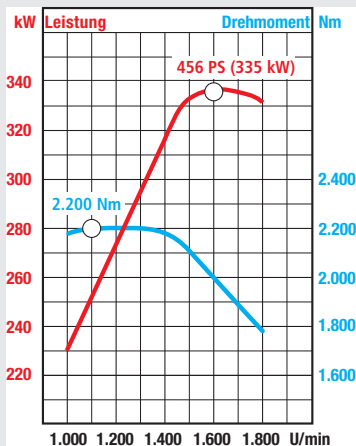
Fahrerhaus

Actros Streamspace, 2,5 m breites Fernverkehrs-Fhs. mit ebenem Boden und Hochdach; eine Liege unten plus Gepäcknetz oben; Vierpunkt-Luftfederung

A Kojenlänge u./o.	2.150/- mm
B Kojenbreite u./o.	750/- mm
C Kojenhöhe u./o.	1.360/- mm
D Innenhöhe Mitte	1.900 mm
E Innenhöhe rechts	1.840 mm
F ab Frontscheibe	2.115 mm
G Breite Motortunnel	-
Einstieg 1./2./3./4. Stufe	345/670/990/1.315 mm
Kabinenbodenhöhe	1.640 mm



Vollastkurven



Hinterachse

Einfach übersetzte Antriebsachse (Mercedes R440-13A/C22.5) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,611 : 1 (= 1.200 U/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Testfahrzeug (inklusive Fahrer, vollen Tanks [820 l Diesel, 60 l Adblue], ohne Reserverad): 7.615 kg
Zul. Achslast vorn/hinten: 7.500/13.000 kg

Preis

Grundpreis nach Herstellerangaben (ohne Sonderausstattungen): 148.780 Euro

Messwerte

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	33,0 l	82,3 km/h
Adblue	1,1 l (3,3 % vom Diesel)	
schwere Strecken	37,6 l	80,6 km/h
leichte Strecken	28,4 l	84,0 km/h
Volllast (5 % Steigung)	94,5 l	61,9 km/h
Teillast (bei 85 km/h)	k. A. (Beh. Baustellen)	

Schaltheufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 25

Innengeräusch

Bei 85 km/h	66,3 dB(A)
maximal (in Steigung)	67,5 dB(A)

Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.200/min
theoretische Steigfähigkeit	2,7 %
maximale rechnerische Geschwindigkeit	113 km/h

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★☆
Ebener Boden und bis zu 1,90 m Stehhöhe, für viele mehr als genug

Ausstattungsöglichkeiten

★★★★☆
Wahlweise zweite Liege, Gepäcknetz oder gleich der „Solostar“

Arbeitsplatz

★★★★☆
Gute Raumaufteilung und Verarbeitung, einfacher Durchstieg

Schaltung/Bedienung

★★★★☆
Zusammenspiel Powershift-Getriebe und GPS-Vorausschau tadellos, sehr exakt einstellbarer Tempomat

Fahrerhausgröße

★★★★☆
Okay, aber relativ hohe Innengeräusche, unruhige Vorderachse

Stauraum/Ablagen

★★★★☆
Stauvolumen durchschnittlich, aber praxiserichte Aufteilung

Liegen

★★★★☆
Gute Komfort-Matratze (Aufpreis), keine Gasfedern an der Liege

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★☆
Vier stete Einstiegsstufen, Frontaufstieg verbesserungsfähig

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★☆
Direkte Lenkung, Wankverhalten der hohen Kabine in Ordnung

Antriebsstrang

★★★★☆
Gelungene Motorcharakteristik, 2,6er-Achse guter Kompromiss

Verbrauch

★★★★☆
In der 460-PS-Klasse mit AGR und SCR ein neuer Bestwert im Test

Bremsen

★★★★☆
Motorbremse für 10,7 l Hubraum gut, aber Retarder doch ratsam

Sicherheit

★★★★☆
Mercedes absolut in der Vorreiterrolle, lückenloses Programm

STARKE PARTNERSCHAFT



Gute Beziehungen wollen gepflegt werden – in der Liebe als auch bei der Arbeit. Pabst und MAN haben diesen Grundsatz zum Anlass genommen, den Fahrern des Transportunternehmens aus Gochsheim einen ganz besonderen Tag zu schenken.

TEXT | Julian Hoffmann **FOTOS** | Julian Hoffmann, MAN



FUHRPARK AUF HOCHGLANZ:
Insgesamt hat MAN 25 nagelneue TGX samt Trailer aufgefahren. Dazu gesellten sich nochmal 20 6x4- und 8x4-Kipper.

Allein diese Dimensionen: Vor dem kleinen Langenaltheimer Offroadpark im beschaulichen Altmühltal glänzen 25 in Reih und Glied aufgefahrene MAN TGX mit der Sonne um die Wette. Ein paar Meter weiter, nur einmal um die Ecke geparkt, warten 20 Kipper auf TGS-Basis auf ihre Besatzung. Eine Schwerlastzugmaschine mit dem 15,2 Liter und 640 PS starken D3876-Reihensechszylinder, ein vierachsiges Großkranfahrzeug, ein Holzzug und die Promotion-Lkw von FC Bayern und TSV 1860 München runden das Bild ab. Keine Frage: Um die langjährige Partnerschaft mit dem Transportunternehmen Pabst zu feiern, kleckert MAN nicht, der Münchner Traditionshersteller klotzt.

Die gut 70 Berufskraftfahrer werden nach ihrer Ankunft und einer kleinen Stärkung gleich zu den Lkw geführt. In zwei Gruppen starten sie auf die Testfahrten. Eine gut 70 Kilometer lange Runde, die mit engen Kurven und knackigen Steigungen versehen ist, gilt es während der Onroad-Sektion zu bewältigen. Im abgesteckten Offroad-Parcours müssen sich die Fernverkehrsfahrer dann im Langenaltheimer Schiefer beweisen. Die Vorfreude ist groß, auch weil plötzlich Jan Plieninger von BFS mit seinem allradgetriebenen Truck-Trial-MAN um die Ecke biegt. Auf seinem Beifahrersitz dürfen die Teilnehmer für Taxifahrten der ganz besonderen Art Platz nehmen.

Holger Mandel, MAN-Vertriebschef für Deutschland, hat es sich nicht nehmen lassen, persönlich vorbeizuschauen – und ist von der guten Stimmung angetan. „Die Fahrer sind ein kostbares Gut – das sieht Pabst so und das sehen wir so. Dieses gemeinsame Event soll die Höchstleistung würdigen, die die Fahrer jeden Tag erbringen“, erklärt er. Hans Pabst, Geschäftsführer von Pabst Transport, nickt zustimmend. „Der Respekt, die Wertschätzung und die Anerkennung des Berufskraftfahrers stehen heute für uns im Mittelpunkt. Der Fahrer ist die wichtigste Person im gesamten Logistikprozess.“ 100 Sattelzugmaschinen hat Pabst in jüngster Vergangenheit bei MAN geordert – und alle sind sie üppig ausgestattet. Er sei selbst im Lkw aufgewachsen, saß schon mit acht Jahren auf dem Beifahrersitz, erzählt Pabst. „Wer am Fahrer oder am Fahrzeug spart, spart an der falschen Stelle.“ Mario Becherer, Fuhrparkleiter des Transportunternehmens,



VOR DER ONROAD-SESSION
gehen die Instrukto-
ren die Strecke noch einmal
mit den Fahrern durch.



DER EINDRUCK TÄUSCHT:
Auf den Altmühltaler Straßen
gilt es, heftige Steigungen und
enge Kurven zu bezwingen.

KNAPPE SACHE:
Vorsichtig tasten die Fahrer
sich durch die Unterführung,
nur wenige Zentimeter trennen
die neuen TGX von der
harten Betondecke.



ANDREAS DRAHT (55)
SEIT 23 JAHREN BEI PABST



Heute war ich das erste Mal mit dem Lkw im Gelände. Die Abfahrten sind purer Nervenkitzel!





FÜR GROSSE JUNGS: Der Offroadpark in Langenthal gleicht einem wahr gewordenen Kindheitstraum.

GELUNGENER ABSCHLUSS: Am Abend gibt's rockige Musik und Fleisch vom Grill.

zeigt sich begeistert: „Was MAN hier auf die Beine gestellt hat, ist etwas ganz Besonderes. Die Wertschätzung für das Unternehmen und seine Fahrer ist wirklich erfahrbar.“

Schon nach der Onroad-Sektion geben die Fahrer Michael Indinger, Franz Zerle und Josef Lechner von MAN ausführlich Feedback. Roland Schuler (55), seit 26 Jahren Fahrer bei Pabst und seit zehn Jahren Mitglied im MAN-Club, erzählt stolz, dass er am Steuer des F90 24.372 angefangen hat. „Mit einem modernen TGX 18.500 ist das nicht vergleichbar. Auf der Testrunde bin ich den Sattelzug mit 28 Litern gefahren. Das Auto ist ausgereift, einfach super.“ Das neue 12+2-Konzern-Getriebe und die große Windschutzscheibe werden ebenfalls gelobt. Nach dem Mittagessen aber wartet erst das wahre Highlight auf die muntere Gruppe: Viele Fahrer waren noch nie mit dem Lkw im Gelände unterwegs, die 6x4- und 8x4-Kipper werden entsprechend zügig geentert. Zunächst erklärt ein Instruktor die korrekte Bedienung und die richtige Fahrweise durch das Gelände, dann wird der Parcours auf eigene Faust bewältigt.




ROLAND SCHULER (55)
SEIT 26 JAHREN BEI PABST



Seit zehn Jahren bin ich im MAN-Club. Mit dem F90 24.372 habe ich angefangen – das ist überhaupt kein Vergleich zum modernen TGX mit 500 PS. Ein super Lkw!

In den Fahrerkabinen machen sich strahlende Gesichter breit. Bei den besonders steilen Hangfahrten wird ungläubig mit dem Kopf geschüttelt. Andreas Draht (55), seit 23 Jahren Fahrer bei Pabst, bringt es auf den Punkt: „Ganz ehrlich: Allein hätte ich mich nicht auf den Offroad-Kurs getraut. Aber die Lkw sind wirklich gutmütig und lassen sich entspannt bedienen.“ Der seit 2013 für Pabst fahrende Slawa Lautenschleger (50) ist nach der Taxifahrt auf dem Beifahrersitz von Jan Plieninger völlig fassungslos. „Ich dachte, ich kann gut fahren. Aber was Jan da anstellt, das ist verrückt. Einfach der Wahnsinn. Eine Erfahrung fürs Leben.“

Während sich die Sonne gen Horizont neigt, sitzen die Fahrer bei einem Feierabendbier in der eigens hergerichteten Festhalle und tauschen sich über ihre Eindrücke aus. Bei rockiger Livemusik dürfen sie ihre Frauen begrüßen und sich am Grill bedienen. Glücklicherweise lassen sie den Abend ausklingen – und sind sich dabei einig: Diesen Tag werden sie so bald nicht vergessen. 

**SLAWA LAUTENSCHLEGER (50)
SEIT 2013 BEI PABST**



Was für eine Fahrt! Jan ist verrückt. Nicht zu glauben, was im Trial-Truck alles fahrbar ist.



TAXIFAHRT DER BESONDEREN ART:
Wer sich traute, durfte auf dem Beifahrersitz von Jan Plieninger (oben links) im Trial-Truck durchs Gelände pflügen.

ANZEIGE



Sparen Sie Zeit und Kosten mit einer europaweiten Mautbox

Als ihr zuverlässiger Partner sind wir bei Aral immer einen Schritt voraus, um Ihnen als Flottenmanager zu helfen, sich auf neue Entwicklungen vorzubereiten und Prozesse zu vereinfachen.

Aral unterstützt Sie bei den Veränderungen im europäischen LKW Mautsystem. Unser neues europaweites Mautangebot auf Basis des European Electronic Toll Service (EETS) ermöglicht eine automatische Abrechnung der Maut länderübergreifend mit einer einzigen On-Board-Unit (OBU).

Als Ihr EETS-Anbieter bietet Aral komfortable Lösungen für den täglichen Flottenbetrieb - und weniger OBUs bedeuten, dass Sie Komplexität reduzieren und täglich Zeit und Geld einsparen können.

Eine Box. Ein Partner. Einheitlich in ganz Europa. Registrieren Sie sich noch heute und erhalten Sie als einer der Ersten die neuesten Informationen zum Aral EETS-Angebot.

Mehr dazu auf www.aral.de/EETS



Alles super.



WIN-WIN-SITUATION

Aus dem ETM Award gehen nicht nur preisgekrönte Nutzfahrzeuge hervor, auch zahlreiche Leser werden zu Preisträgern. Zwei von ihnen, Bernhard Grimme und Daniel Uhl, reisten in die Volvo-Stadt Göteborg.

TEXT | Julian Hoffmann FOTOS | Julian Hoffmann, Daimler (1)

Was muss das für FERNFAHRER-Abonnent Bernhard bloß für ein verrücktes Jahr gewesen sein: Als sich der Lkw-Fan, der selbst nie hinter dem Steuer eines Trucks saß, gerade Prospekte zum Volvo FH durchsah, bekam er den wohl wertvollsten Anruf seines Lebens: Mit seiner Teilnahme am ETM Award 2017 hatte er den Hauptgewinn, einen neuen Mercedes Citan, abgeräumt. „Ich war völlig perplex“, erzählt Bernhard. „Das glaubt einem doch kein Mensch – gerade, als ich mir den FH angeschaut habe. Unglaublich.“ Unglaublich, aber wahr. Und für Bernhard kam es noch besser.

Der Industriekaufmann wurde zur Preisverleihung nach Ludwigsburg geladen, auf die Bühne gebeten und gleich mit dem nächsten Angebot überrascht. Ein FERNFAHRER-Lesergewinner, der noch nie im Lkw saß? Das darf nicht sein. Bernhard wurde zu seiner Lieblingsmarke befragt. „Seit den ersten Folgen der Kult-Serie ‚Auf Achse‘ ist das Volvo.“ So ließen es sich die Schweden nicht nehmen, den Westfalen mit einer Tour nach Göteborg zu überraschen. Doch bevor der das überhaupt verdauen konnte, kam ihm schon Jochen Hahn in die Quere. Der viermalige Europameister sagte Bernhard spontan eine Taxi-Fahrt auf dem Truck Grand Prix am Nürburgring zu. „Das war



KIND IM MANNE: Bernhard Grimme sitzt in Schweden das erste Mal am Steuer eines ausgewachsenen Lkw – und erfüllt sich so einen Kindheitstraum.

VOR DER GÖTEBORG-REISE durfte Bernhard in Hamm den Hauptgewinn des ETM Award 2017 in Empfang nehmen: einen neuen Mercedes Citan Tourer mit 114 PS starkem Benziner und schickem Offroad-Optik-Paket.





EINMALIGES ERLEBNIS:

Daniel Uhl ist mit dem Ziel, den Volvo FH mit 750 PS und 16 Liter Hubraum starkem Sechszylinder zu fahren, nach Göteborg gereist. Mission erfüllt!



eine irre Sache. Ich konnte auf einer fliegenden Runde erleben, was der Iveco-Truck im Renn-Modus kann. Unfassbar.“ Mit Stolz trägt er seither eine Cap des Rennstalls – und hat es sich nicht nehmen lassen, vor Antritt seiner Reise am PC zu „trainieren“. Im Euro-Truck-Simulator fuhr Bernhard zumindest virtuell schon durch Göteborg.

Zweiter im Bund der Gewinner war Daniel Uhl, der die Volvo-Tour auf regulärem Weg gewonnen hatte und mit seinem Vater anreiste. Von ihm hat der lastauto-omnibus-Abonnent wohl sei-

ne Leidenschaft für große Nutzfahrzeuge. Der Vater verdiente erst als Lkw-, dann als Busfahrer sein Geld. Auch im Ruhestand unternimmt er noch Touren mit dem Bus. „Ausgerechnet in Dänemark, keine 40 Kilometer von der Anlegestelle der Göteborg-Fähre entfernt, wurde ich von dem Gewinn überrascht“, erzählt Daniel. Im Volvo-Museum angekommen, nimmt er die historischen Busse unter die Lupe. Die Kameras werden gezückt, zahllose Fotos geschossen.

Doch die wahren Highlights stehen vor der Tür: FL, FE, FM, FMX



DIE FÜHRUNG durch das Volvo-Museum machte bei den Gewinnern Eindruck. Kindheitserinnerungen wurden wach.

ABWECHSLUNGSREICHE TEST-LKW standen zu ausgiebigen Probefahrten bereit. Die PS-starken Euro-Combi waren sehr gefragt.



KÖGEL

Für alle, die wissen was sie wollen ...

Leidenschaft für Nutzfahrzeuge seit 1934

- Ihr Plus – Handhabung ✓**
z.B. Anwenderfreundlichkeit mittels praxisingerechter Lösungen für Ihre Branche u.a. Pharmaprodukte, Pflanzen, ...
- Ihr Plus – Qualität ✓**
z.B. PurFerro quality – Komponenten aus dem hauseigenen Kompetenzzentrum für Sandwichpaneelen
- Ihr Plus – pro Umwelt ✓**
z.B. Umweltfreundlichkeit dank optimierter Aerodynamik und verminderter Geräuschemissionen

Ihr Kögel Cool – PurFerro quality

www.koegel.de

und FH warten auf der Teststrecke auf die Gewinner. Bernhard schnappt sich gleich die großen Trucks – und erfüllt sich damit seinen Kindheitstraum. Die Fahrt mit dem Euro-Combi gefällt ihm am besten: „Der fährt so leicht und entspannt, dass du vergisst, wie lang der Lkw eigentlich ist.“ Schnell schwingt er sich auf den nächsten Fahrersitz – und verabschiedet sich wieder auf die Strecke. Bei der Familie Uhl sieht das nicht anders aus. „Das ist die Chance, den 16-Liter-Motor mit 750 PS zu fahren“, sagt Da-

niel und startet die Hubraumgröße. Vom Fahrverhalten des 25-Meter-Zuges ist er sichtlich begeistert. „Den fahre ich fast lieber als den Sattel.“

Nur schwer können sich die Lkw-Fans am Ende wieder von den neuen Volvo lösen. Die Begeisterung steht ihnen ins Gesicht geschrieben. „Ich bin einfach dankbar – und zwar für alles. Für das ganze unglaubliche Jahr“, sagt Bernhard und verabschiedet sich mit einem glücklichen Lächeln. ◀

Wählt euer **FERNFAHRER**-Titelbild des Jahres und gewinnt Top-Preise!

über 100 PREISE!

Als Dankeschön an alle unsere Leserinnen und Leser verlosen wir gemeinsam mit unseren Partnern mehr als 100 wertvolle, nützliche und interessante Preise. Stimmt ab mit dem Coupon unten auf dieser Seite und dann ab die Post oder faxen. Noch einfacher geht es im Internet unter www.fernfahrer.de/gewinnspiel.



Wähle deinen FERNFAHRER-Titel des Jahres.
Alle Gewinne findest du auf den nächsten Seiten.

Wir wünschen viel Spaß beim Mitmachen und viel Glück!

**FERNFAHRER BONUS-
PREIS !**

20x ein Wertgutschein
von 25 € für den
FERNFAHRER-Shop

Mein FERNFAHRER-Titelbild des Jahres ist die Ausgabe _____/2017. Die Teilnahme kann nur persönlich erfolgen. Die Einschaltung eines Beauftragten ist nicht zulässig und führt zum Ausschluss von der Gratisverlosung. Eine Barauszahlung der Sachgewinne ist nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 05.01.2018

Ich lese FERNFAHRER ab und zu regelmäßig im Abonnement

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

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

KÖGEL

1x ein
Apple iPad
Wi-Fi 32 GB



5x eine rote
Kögel-Tasse



5x ein Herpa-
Modell (1:87) des
Kögel Cool –
PurFerro quality

DAF



3x ein
dreiteiliges
DAF-Reise-
Set, beste-
hend aus je
einer Reise-/
Sporttasche aus widerstandsfähiger
Canvas-Baumwolle mit drei Außenfächern
(Maße 53 x 30 x 25 cm), einer passenden
Accessoires-Tasche (Maße 26x10x15 cm)
sowie einem Rituals-Pflegeset



5x ein original Michelin-Mann. Der Michelin-Mann kehrt
aufs Fahrerhausdach zurück und begleitet Lkw-Fahrer
wieder auf ihren Touren. Das neue Michelin-Männchen ist
rund 40 Zentimeter groß und speziell für die sichere
Installation auf der Fahrerkabine konzipiert. Die Neuauf-
lage bringt alle Voraussetzungen mit, um ein begehrtes
Sammlerstück zu werden – genau wie die Vorgänger



1x ein Grammer-Komfort-
fahrersitz Kingman Klima High
Performance mit aktiver Sitz-
klimatisierung im Wert von über
2.000 Euro. Das Klimasystem
verhindert Schwitzen am
Steuer. An kalten Tagen
sorgt die Sitzheizung für
angenehme Wärme. Die
weitere umfangreiche
Komfortaus-
stattung bietet
dem Fahrer ein
Maximum an
Sitzkomfort und
Ergonomie





4x ein Schmitz Cargobull Rucksack: praktisch mit gepolstertem Rücken, ergonomisch geformten Schultergurten sowie einem Einsteckfach für MP3-Spieler und einer Öffnung für Kopfhörer



4x eine Schmitz Cargobull Kulturtasche mit gepolstertem Hauptfach und drei Reißverschlusseinsteckfächern – geeignet zum Aufstellen und Aufhängen

10x eine Schmitz Cargobull Retro-Brotbox aus Aluminium mit abnehmbarem Deckel



4x eine Schmitz Cargobull Fahrerweste: robuste Sicherheitswendeweste mit Kapuze



1x eine hochwertige Volvo Trucks Armbanduhr mit Volvo-Logo in 3D auf dem Zifferblatt



1x ein Volvo Trucks Multifunktionsrucksack aus der Kollektion „Heritage“

1x ein Volvo FH Performance Edition Lkw-Modell im Maßstab 1:43



1x eine praktische 3-in-1-Reisetasche, die als Tragetasche, Umhängetasche oder als Rucksack verwendet werden kann

1x ein komfortabler Renault Trucks Schlafsack – perfekt für erholsame Nächte im Lkw



1x ein Renault Trucks T 520 High Lkw-Modell im Maßstab 1:24



1x Edelstahlradzubehör für eine Achse aus dem HS-Schoch Truckstyling-Portfolio (www.hs-schoch.de) im Wert von 250 €





1x ein Zusatzfernscheinwerfer LED Light Bar 470 Single Twin – der Doppel-Zusatzfernscheinwerfer für mittigen Anbau am Fahrzeug mit ECE



10x eine Meiller Vintage-Sweatjacke mit Kapuze



5x ein praktisches Meiller Vintage-Cap

10x eine Meiller Kinder-Sweatjacke mit buntem Motivdruck

5x ein hochwertiges Meiller classic Klappmesser mit edlem Holzgriff



Wir transportieren Zukunft

2x ein Buch 110 Jahre Krone – Rückblick auf die Jahre 1906–2016



3x ein Eiskratzer mit ausziehbarem Teleskopstiel inklusive Besen



1x eine Softshelljacke – wasserabweisend und winddicht

1x ein Modell Profi Liner mit Zugmaschine Scania im Format 1:50



1x ein Jahres-Abo „G-man Jerry Cotton“ – 52 Ausgaben spannende Unterhaltung



3x ein original Zippo-F Feuerzeug mit Lasergravur „G-man Jerry Cotton“

5x eine „G-man Jerry Cotton“-Basecap aus reiner Baumwolle



TURMBAU ZU BASEL

Heinz Mahn hatte als Berufskraftfahrer bei drei deutschen Firmen im Fernverkehr gearbeitet. Seit mehr als drei Jahren fährt er nun für Dreier in der Schweiz. Dort hat er auch privat sein Glück gefunden.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Morgenstund' hat Gold im Mund, sagt ein altes Sprichwort. Soll heißen: Zeitiges Aufstehen lohnt sich, weil es sich am Morgen gut arbeiten lässt und Frühaufsteher mehr erreichen. „Stimmt!“, sagt Heinz Mahn und packt seinen Proviant für den Tag in den Scania, der hinter dem Baustofflager der Spedition Dreier am Standort Hunzenschwil steht. 30 Lastzüge verteilen hier vor allem im Auftrag von Knauf, aber auch anderen Kunden, Baustoffe in der ganzen Schweiz. „Zwischen fünf und sechs Uhr in der Frühe fange ich an. Alles ist dann bereits vorbereitet, und ich kann ohne Stress nach der Abfahrtskontrolle losfahren.“

Am Nachmittag ist er gestern von der Tour zurückgekommen. Mit einem kompletten Zug voller Stahlprofile, ebenfalls für Baustellen in der Schweiz, die sofort von Mitarbeitern im Baustofflager von Dreier seitlich an der Rampe entladen wurden. Wenn das zeitlich nicht klappt, übernimmt es die Mannschaft der Nachtverladung. „Das ist bei uns wirklich gut organisiert“, lobt Heinz, der in der Dispo jeden Nachmittag die Papiere abgibt und dort gleich den nächsten Tag bespricht. Es herrscht ein spürbar ruhiger und überaus freundlicher Ton.

„Und dann habe ich gleich im Anschluss meine 21 überlangen Einwegpaletten mit Gipsplatten sofort wieder auf den Motorwagen geladen bekommen“, erzählt Heinz

weiter. Auch hier steht er bei der seitlichen Staplerbeladung nur auf der Rampe, bevor er schließlich die Paletten selber sichert. „Das ist eine sehr enge Baustelle direkt in Basel. Ich kenne sie genau. Da kann ich sowieso nur mit dem Motorwagen abladen. Der Anhänger bleibt heute deswegen zur Abwechslung auf dem Hof stehen. Denn das ist das Schöne an meinem Beruf auf einem Kranzug: Jeder Tag ist anders.“

Von Hunzenschwil geht eine wunderschöne direkte Strecke durch den Jurapark Aargau bis zur Autobahn 3 Richtung Basel. Eine Abkürzung. Es ist immer noch früh am Tag, die Fahrzeit beträgt eine gute Stunde. Nur vor Basel selbst ist so etwas wie Berufsverkehr zu spüren. Alles in allem aber rollt der Verkehr ruhig. „In der Schweiz fahren alle mit sehr großer Disziplin. Der Anteil der Drängler und sonstiger Rücksichtslosen ist deutlich geringer als etwa in Deutschland. Spurwechsel, Reißverschluss, gegenseitige Rücksichtnahme, all das geht hier gut. Das hängt auch mit den horrenden Strafen zusammen. Gerade als Berufskraftfahrer ist man besonders vorsichtig, denn der Führerschein ist schon durch einen kleinen Fehler in Gefahr.“

Seit mehr als drei Jahren arbeitet Heinz jetzt als Fahrer in der Schweiz. Für FERNFAHRER hat er seine Erfahrungen aufgeschrieben – wie es ist, wenn man sich als deutscher Fahrer mit den Schweizer Eigenheiten auseinandersetzen muss. Und natürlich mit dem



Heinz Mahn hat einen schönen Erfahrungsbericht über das Fahrerleben in der Schweiz verfasst. Ihr findet ihn unter diesem Link

**WWW.ETM.DE/
SCHWEIZ**

großen Streitthema, dass nämlich auch deutsche Fahrer als Grenzgänger im Nachbarland gerne für weniger Lohn arbeiten als die heimischen Chauffeure. „Viele Grenzgänger sind froh, wenn sie 75 Prozent eines Schweizer Gehalts bekommen“, sagt Heinz. „Damit allerdings gefährden sie die Jobs der



EIN HOCHHAUS-NEUBAU in Basel ist das heutige Ziel von Heinz Mahn. Mit dem Scania-Hängerzug legt er im Jahr rund 70.000 Kilometer in der Schweiz zurück. Der Rest der Zeit ist Handarbeit.

AUCH IN DEUTSCHLAND hat Heinz lange Jahre als Fahrer von Kranzügen gearbeitet. Nun lebt er in der Schweiz und hat seinen Traumjob gefunden.



Schweizer Kollegen. Diese können nämlich nicht auf 25 Prozent ihres Gehalts verzichten. Dafür ist das Leben hier zu teuer.“

Deswegen ist Heinz in die Schweiz gezogen, er wohnt im Kanton Luzern. Für ihn war es ein Abschied von seinem alten Leben – rein beruflich gesehen mit lediglich drei Fahrerstellen. Mit 21 Jahren hatte er sich den Lkw-Führerschein von der Bundeswehr umschreiben lassen. Für viele Fahrer seinerzeit der klassische Einstieg. Bei der ersten Firma in Wallenhorst fuhr er gut 15 Jahre lang internationale Transporte, dann im Werksfernverkehr fünf Jahre Alu/Stahl für ein Unternehmen aus Dülmen, schließlich noch einmal zwölf Jahre Baustoffe im Fernverkehr für eine Spedition aus Coesfeld. „Viel Arbeit, viel Stress, viel Ärger“, erzählt Heinz. „Ich wollte dort einen Betriebsrat gründen, aber mir wurden dabei nur Steine in den Weg gelegt.“

Über einen Freund hat er in dieser Phase seine heutige Lebensgefährtin kennengelernt. Eine Schweizerin. „Da war mir klar, dass ich mein Leben ändern musste. Zwei Monate lang habe ich Bewerbungen geschrieben, darunter an Dreier in Suhr und an die Emmi AG in Luzern. Als ich eine Zusage von Dreier bekam, habe ich dennoch die Einladung zu einem Vorstellungsgespräch bei Emmi noch angenommen. Die sagten mir, ich könne mich jederzeit melden, wenn der Job dort nicht passt. Das ist jetzt über drei Jahre her.“

Drei Tage fuhr Heinz bei Kollegen mit, dann kam er auf einen Baustoffzug. Seither arbeitet er im Rhythmus des Schweizer Nachtfahrverbots von fünf Uhr morgens bis 22 Uhr. „Ich bin jeden Tag daheim. Und wenn ich früh losfahre, so kann ich doch jeden unserer Kunden in der Schweiz im Rahmen einer Tagestour erreichen.“

Mittlerweile ist er in Basel angekommen, um halb acht hat er einen festen Abladetermin auf der Baustelle eines Hochhausneubaus für die Baseler Fachhochschule. 20 Minuten vor Ankunft hat er den Gipser auf der Baustelle angerufen. „Unser Auftraggeber ist das Unternehmen, das am Rohbau innen die Dämmarbeiten mit den Gipsplatten durchführt.“ Ein Sattelzug steht in der Einfahrt, dazu einige Lieferwagen mit Ersatzteilen. Auf der Baustelle herrscht munteres Stimmengewirr. „Gerade auf den großen Baustellen ist es mitunter etwas chaotisch.“



DIE RÜCKKLADUNG zum Baustofflager von Dreier in Hunzenschwil wird nach der Rückkehr von seiner Tagestour abgeladen.

AN DERSELBEN RAMPE bekommt Heinz Mahn die neue Ladung für den nächsten Tag: 21 Paletten mit Gipsplatten von Knauf für einen Hochhausneubau in Basel. Der Anhänger bleibt diesmal auf dem Hof stehen.



HEINZ MAHN arbeitet schon seit Juni 2014 für die Schweizer Spedition Dreier und ist mit seinem Lkw im ganzen Land unterwegs – heute nach Basel.

Keine fünf Minuten nach der Ankunft hat der Gipser den Lkw von Dreier gesehen und kommt zu Heinz. Hier im grenznahen Basel sei die Kommunikation kein Problem, meint Heinz, weiter im Landesinneren aber schon. „Wenn wir, als Deutsche, uns mit einem Schweizer unterhalten, spricht er Hochdeutsch, für ihn ist es eine Fremdsprache. Er spricht es meist aus Freundlichkeit.“ Eine Falle im Umgang mit den Kunden, warnt Heinz. „Macht man dann als deutscher Fah-

rer auch noch kleine Witze über die lustige Ausdrucksweise, so kann es sein, dass der Schweizer gar nicht darüber lachen kann. Er gibt sich Mühe, für den Ausländer deutlich zu sprechen und sieht das dann ins Lächerliche gezogen. Das legt sich aber, wenn man sich besser kennt.“ Nur eins betont Heinz: Der Umgangston ist immer freundlich.

Heinz und der Gipser kennen sich gut, und so weist dieser ihm sofort einen Stellplatz am

NACH RÜCKKEHR von der Tour des Tages bespricht Heinz mit der Dispo von Dreier am Standort Hunzenschwil die Tour für den nächsten Tag. Natürlich ist sie, wie immer in der Schweiz, perfekt geplant.



Scania G 410 LB

Hersteller: Scania

Motorwagen: Scania G 410 LB (6x2) High-line Euro 6 mit gelenkter Nachlaufachse und allen verfügbaren Fahrsicherheitsassistenten sowie Rückfahrkamera.

Gesamte Länge: 10,8 Meter, davon 7,2 Meter langer Festaufbau mit Plane und Schieberverdeck von Rüfenacht Fahrzeugbau aus Bottenwil (CH) für 17 Europlatten. Dazu Hebebühne von Bär und Ladekran PM 23.5 mit Funkfernsteuerung

Anhänger: sechs Meter langer, zweiachsiger zwillingsbereifter Planenanhänger von Fliegl mit Schieberplane, Edscha-Schieberverdeck und Hecktüren für insgesamt 15 Europaletten

Leergewichte: Motorwagen: 15.530 kg; Anhänger: 4.000 kg

Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40 t
Gesamtlänge Zug: 18,75 m

ÜBER DIE FUNKFERNSTEUERUNG

bedient Heinz auf der Ladefläche des Motorwagens den Ladekran und lädt die Paletten einzeln ab.

Haupteingang des imposanten Gebäudes zu. Dort fährt Heinz zunächst per Funkfernsteuerung die vier Stützbeine für die Kranentladung aus, bevor er erst die Schieberplane komplett und die linke Seitenplane ein wenig öffnet. Eine Sache von ein paar Minuten bei kundigen Handgriffen. Schließlich klettert er auf die Ladefläche und legt die Schlaufen des Lastengurtes um das erste Doppelpaket. Es ist eine filigrane Arbeit, es vorsichtig anzuheben, über den Aufbau zu schwenken und dann nach Anweisung des Gipsers am Boden auf eine Europalette abzulassen. Nach anderthalb Stunden ist der Motorwagen entladen.

In der Nähe lädt Heinz noch einmal Profile zurück ins Lager. Es ist Freitag, Heinz lässt wieder den ganzen Zug für eine Tour am Montag ins Wallis vorladen. Die Arbeitswoche geht etwas früher zu Ende als sonst. Das spielt dem Zeitausgleich für Überstunden in die Hände. „Ich bin bei Dreier sehr zufrieden“, sagt er zum Abschluss. „Der Bruttolohn scheint auf den ersten Blick hoch, aber die Kosten sind es eben auch. Es sind für mich die besseren Arbeitsbedingungen und die spürbare Wertschätzung als Fahrer. Aber reich wirst du hier nicht.“

SOBALD EIN STELLPLATZ auf der Baustelle gefunden ist, kann Heinz mit der Kranentladung der Gipsplatten beginnen.



AUF DEN SPUREN DER PIONIERE



1942 bauten Soldaten einen rund 2.250 Kilometer langen Nachschubweg durch kanadische und amerikanische Wildnis. Heute gehört der Alaska Highway zu den Traumstraßen der Welt. Wir haben ihn mit einem Dodge Weapon Carrier aus der Bauphase erkundet.

TEXT UND FOTOS | Martin Häußermann

In Europa, speziell in Deutschland, hat man sich ja fast schon daran gewöhnt, dass große Bauprojekte Jahrzehnte in Anspruch nehmen können. Da reden wir nicht nur vom Berliner Flughafen oder von der Hamburger Elbphilharmonie. Wir reden auch über Straßenbauprojekte wie beispielsweise die A8 zwischen Stuttgart und München. Acht Jahre hat der Ausbau der Autobahn zwischen Ulm und München gedauert. Bis wann der Alaufstieg fertig ist, weiß kein Mensch.

So viel Zeit hatten die Amerikaner und Kanadier anno 1942 nicht. Es war die heiße Phase des Zweiten Weltkriegs. Und spätestens nach dem Luftangriff der Japaner auf Pearl Harbor im Dezember 1941 wurde den Politikern der beiden nordamerikanischen Staaten schmerzlich bewusst, dass der Norden ihres Kontinents militärisch ziemlich schutzlos war und ein funktionierender Nachschubweg über Land unabdingbar. Das beschleunigte sowohl die bilaterale Beschlussfassung als





DER ALASKA HIGHWAY wurde als Nachschubweg von den Amerikanern gebaut und nach dem Zweiten Weltkrieg von den Kanadiern übernommen. Heute ist er touristische Traumstraße und Versorgungsader für die vielen kleinen Siedlungen im kanadischen Busch. Brücken und Straßen sind auch für 60 Tonnen schwere Road Trains geeignet.

WER MIT OFFENEN AUGEN durch die Gegend fährt, entdeckt am Straßenrand rostige alte Zeitzeugen.





REISETIPPS

ANREISE: Direktflüge Frankfurt/Main (FRA) – Whitehorse (YXY) bietet Condor einmal wöchentlich (am Sonntag) von Ende Mai bis Mitte September an (ab ca. 800 Euro). Davor und danach gibt es nur Umsteigerverbindungen über Vancouver oder Calgary.

REISEZEIT: Das Binnenland Westkanadas und damit auch das Yukon Territory liegt im Bereich eines stabilen Kontinentalklimas. Hier sind sonnige, trockene Sommer sowie extrem kalte Winter die Regel. Das Winterhalbjahr von Ende Oktober bis Ende April.

Zwischen Ende Mai und Anfang Oktober reihen sich Frühling, Sommer und Herbst dicht hintereinander. Diese vier Monate gelten den meisten Besuchern als die ideale Reisezeit.

LANDESTYPISCHES: Das Yukon Territory liegt in der Zeitzone der Pacific Standard Time – hinkt also der Mitteleuropäischen Zeit genau 9 Stunden hinterher. Die geltenden Maße und Gewichte sind metrisch: Das Benzin gibt es literweise, die Entfernungen sind in Kilometer angegeben und die Temperaturen in Grad Celcius. Als problemloses Zahlungsmittel taugt, wie überall in Nordamerika, die Kreditkarte.

WEITERE INFOS:

Yukon Government
 Department of Tourism & Culture
 P.O.Box 2703
 Whitehorse, Yukon Y1A 2C6
 Canada
www.touryukon.com

YUKON-VERTRETUNG IN DEUTSCHLAND:

Holger Bergold
 Bergold Promotions
 Kleine Hochstraße 4
 60313 Frankfurt am Main
 Telefon: 0 69/2 19 36 70
 E-Mail: bergold@t-online.de
www.touryukon.de



LEICHTBAU UND TIEFLADER machen's möglich: Kanadier ziehen mitunter nicht nur mit ihren Habseligkeiten, sondern auch mit dem kompletten Haus um (oben links).

AUF UNSERER TOUR machten wir auch Halt am historischen Flugzeughangar in Watson Lake (oben). Die logistische Unterstützung des Highwaybaus kam damals schließlich auch aus der Luft.

auch die Umsetzung eines Straßenbauprojekts, das schon Jahre zuvor diskutiert, aber nicht verwirklicht worden war. Im Februar 1942 ordnete US-Präsident Roosevelt den Bau an, im März unterzeichneten die USA und Kanada das zugehörige Abkommen und im selben Monat starteten die Bauarbeiten. Innerhalb von nur neun Monaten wurde die knapp 2.250 Kilometer lange Verbindung zwischen Dawson Creek in British Columbia (Kanada) und Delta Junction in Alaska (USA) buchstäblich aus dem Boden gestampft.

Der Hauptteil der Strecke führt durch das Yukon Territory, das selbst für kanadische Verhältnisse extrem dünn besiedelt ist – hier leben mehr Elche als Menschen. Das Territorium ist etwa so groß wie Deutschland, Österreich und die Schweiz zusammen und gibt heute rund 38.000 Menschen eine Heimat. Davon wohnen rund 28.000 im Gebiet der Hauptstadt Whitehorse.

Armin und Verena Feurer sind Wahl-Yukoner. Sie wohnen rund 150 Kilometer von Whitehorse entfernt, aber auch direkt am Highway, in Haines Junction. Dort betreiben die beiden gebürtigen Schweizer ein Motel. Und sie besitzen ein Fahrzeug, das direkt am Bau des Alaska Highway beteiligt war: einen Dodge WC51.

Mit Armin, Verena und ihrem sehr gepflegten Oldtimer geht es nun auf eine Entdeckungstour auf den Spuren der Highway-Pioniere. WC steht in diesem Fall für „Weapon Carrier“, also Waffen- und Munitionstransporter. Waffen und Munition benötigte man beim Straßenbau aber eher weniger, allenfalls um die Bären in Schach zu halten.

Auch heute noch sieht man sie auf dieser Strecke immer wieder: Ende Mai, Anfang Juni tauchen sie vermehrt auf. Da endet die Winterruhe der Grizzlys und Schwarzbären, die sich erst an ihrem Salatbüfett am Straßenrand bedienen, bevor sie auf die Jagd nach Lachsen oder Hirschen gehen. Auch wenn Menschen nicht unbedingt auf ihrer Speisekarte stehen, ist es absolut ratsam, die Bären ausschließlich aus einem geschlossenen Fahrzeug heraus zu beobachten. Schließlich beschleunigt Meister Petz, wenn er sich bedroht fühlt, so schnell wie ein ordentliches Motorrad.

Der offene Dodge ist zur Bärenbeobachtung eher ungeeignet, für eine Flucht ganz und gar. Auch wenn der nahezu perfekt restaurierte WC51 während der ganzen Tour eigentlich immer auf Antrieb anspringt – von Beschleunigung wollen wir hier nicht reden. Gemächlich nimmt der alte Militärtruck Geschwindigkeit auf. Schließlich hat der Sechszylinderbenziner, der umgerechnet rund 60 DIN-PS mobilisiert, ganz schön was zu schleppen. Aber der Dreitonner war ja auch nicht für Beschleunigungsrennen gebaut, sondern als praktischer Helfer in unwegsamem Gelände. Beim Transport von Werkzeugen oder Hilfspersonal war der allradgetriebene und höchst geländegängige





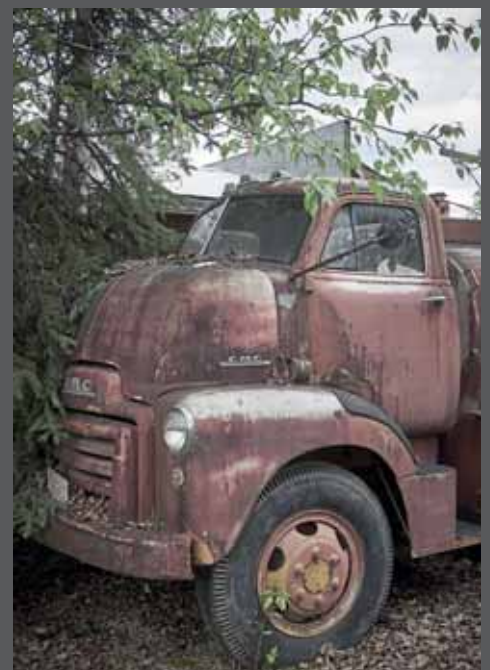
SOMMERFERIEN FÜR DEN STRASSENDIENST:

Demnächst kommt vorne wieder ein Räumerschilde, um den Highway vom Schnee zu befreien (links).

HEIMWEH: DER SCHILDERWALD in Watson Lake wächst ständig (oben). Die Gemeinde pflegt die Touristenattraktion, indem sie immer wieder neue Pfähle aufstellt und den Gästen so die Möglichkeit gibt, sich hier mit Wegweisern zu ihren Heimatorten zu verewigen.

IN FORT NELSON warten interessante Schätze und Relikte auf Technikfans (rechts).

AM ZIEL ANGEKOMMEN: Problemlos schaffte es der Highway-Veteran bis ans Ende des Alaska Highway im US-amerikanischen Delta Junction (ganz rechts).





Mini-Truck mit einer Dreivierteltonne Nutzlast enorm nützlich. Schließlich bewegte sich der Bautrupps meist durch vollkommen unerschlossenes und teilweise nicht einmal kartografiertes Gelände. Geschätzt wird heute, dass rund 16.000 Menschen am Bau des Highways beteiligt waren. Darunter wurden mehr als 10.000 amerikanische Soldaten für die eigentlichen Bauarbeiten dienstverpflichtet. Auch kanadische Zivilisten, ortskundige Trapper und Mitglieder der verschiedenen First-Nation-Stämme trugen dazu bei, einen Weg durch die Wildnis zu finden.

Wie wild und mitunter matschig es hier zugeht, können wir uns auf der Tour mit dem Oldie kaum mehr vorstellen. Inzwischen ist die Straße durchgehend asphaltiert – ein paar Baustellen sind die Ausnahme. Dafür ist er nun buchstäblich gepflastert mit Sehenswürdigkeiten. Dazu gehören nicht nur die bereits erwähnten Bären und Elche, sondern zahlreiche Naturschönheiten, von denen wir den grandiosen türkisfarbenen Muncho Lake herausheben wollen. Und natürlich die spektakulären Wasserfälle bei Tumbler Ridge, das eine Stunde von Dawson Creek, dem Startpunkt oder „Mile Zero“ des Alaska Highway entfernt ist. Dazu laden zahlreiche Museen zu einem Zwischenstopp ein.

Zu unseren persönlichen Highlights zählt das Alaska Highway Museum in Fort Nelson mit seiner eindrucksvollen Sammlung klassischer Fahrzeuge, die komplett restauriert und fahrbereit eng nebeneinander in einer kleinen Halle parken. Draußen fristen Exemplare, die schon bessere Tage gesehen haben, den Dornröschenschlaf, darunter auch

einige nicht mehr fahrbereite Trucks. Die sieht man auch immer wieder am Straßenrand. Was beim Bau des Highway kaputt ging und nicht mehr repariert werden konnte, wurde einfach stehen gelassen. Heute sind die alten Wracks hübsch arrangiert und dienen an vielen Stellen des Alaska Highway als Touristenattraktionen. Fans alter Militärtrucks besuchen beispielsweise die Campingplätze in Whitehorse oder Beaver Creek, nah der Grenze zwischen Kanada und Alaska. Nicht so urig wie diese Privatsammlungen, dafür besser sortiert ist das Museum of Transportation in Whitehorse, das das Transportwesen zu Lande und in der Luft im Yukon historisch bestens aufbereitet.

Weltweit einzigartig ist der Signpost Forest, der Schilderwald in Watson Lake. Das ist zwar kein Museum, wohl aber ein bedeutendes historisches Monument. Zurück geht der Schilderwald auf den amerikanischen Soldaten Carl K. Lindley, der während des Highwaybaus einen Wegweiser reparieren musste. An denselben Pfosten nagelte er dann auch gleich noch ein Schild, das in die Richtung seines Heimatortes in Illinois zeigte, samt der Entfernungangabe. Seinem Vorbild folgten weitere Soldaten und später auch Trucker und Touristen, die mit den Schildern ihre Heimatverbundenheit ausdrückten. Erstaunlich, wie viele deutsche Ortsschilder hier zu sehen sind. Die Gemeinde pflegt die inzwischen etwa ein Hektar große Touristenattraktion, indem sie immer wieder neue Pfähle aufstellt und den Gästen so die Möglichkeit gibt, sich hier zu verewigen. Aus der Not geboren, ist der Alaska Highway heute zu einer der bedeutendsten Traumstraßen der Welt gereift – und für alle Zeit ein Ansporn: Wenn sich Menschen einig sind, können sie Großes schaffen. ◀

**Abonnenten
sparen
bis zu 35%**

DER

FERNAH

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR

**NEU: FERNFAHRER
Strickmütze**



**Warme Mütze -
coole Optik:
Die original
FERNFAHRER-Strickmütze**

- klassische Beanie-Form mit Umschlag
- doppelt gestrickt, warme und weiche Ausführung
- hoher Tragekomfort und Formbeständigkeit
- Universalgröße/Unisex
- mit gesticktem FERNFAHRER-Logo

Preis nur 12,90 €. **Für Abonnenten nur 9,90 €!**

KALENDER 2018

Jetzt bestellen! Alle im Großformat DIN A2 - 59,4 cm x 42,0 cm
Preis jeweils 19,90 €. **Für Abonnenten nur 16,90 €!**



Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

FAHRER

FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

- SHOP

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

shop.eurotransport.de

FERNFAHRER DUSCHHANDTUCH

Das hochwertige Frotteehandtuch im Format 70 x 140 cm mit exklusivem Stick gibt es in grau und rot.

Preis nur 19,90 €.

Für Abonnenten
nur 16,90 €!



SPORTUHR „EDITION“

für Damen
oder Herren.

Robuste Sportuhr mit FERNFAHRER-Logo im Zifferblatt und auf der Edelstahl-Rückseite. Mit angenehmem Silikonarmband, verstärktem Mineralglas und japanischem Laufwerk. Wasserabweisend bis 5 ATM. Lieferung im Geschenk-Karton.

Für Damen/Herren. Preis: 25,00 €.

Für Abonnenten nur 21,25 €!



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.



LKW & BUS-MODELLE

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

Für Abonnenten zum Sonderpreis!



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

LEBENSSTRAUM



ERFÜLLT

Schwertransport ist eine besonders anspruchsvolle Disziplin des Güterverkehrs. Matthias Rieger hat sich dahin zielstrebig hochgearbeitet und liebt seine Arbeit.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby



DAS BESCHLEUNIGEN aus der Raststätte heraus ist heikel, weil der folgende Verkehr nicht mit dem langsamen Hindernis rechnet.



Auch die Branche der Schwerlast- und Spezialtransporte leidet unter zunehmendem Nachwuchsmangel. Sicher haben es die Fahrer heutzutage auch in diesem besonderen Gewerbe nicht einfach. Eine Tour mit dem 38-jährigen Matthias Rieger aber zeigt, dass dieser Job – sofern man ihn mit einer gewissen Freude an der Sache ausübt – noch immer große Reize hat.

Schon als Junge ließ er sich keine Gelegenheit entgehen, den großen Dieselmotoren nahe zu sein. Dadurch hat er viel erlebt.

Als Zwölfjähriger konnte er erstmals seinen großen Bruder auf Tour mit dem Milchtankwagen begleiten. Das war seinerzeit ein vierachsiger Sattelzug mit einem MAN 19.272 als Zugmaschine, und auf geschlossenen Betriebshöfen durfte der kleine Bruder schon mal selbst hinter das Lenkrad. Damit war es ganz um ihn geschehen. Aus der Idee einer Kraftfahrerlehre wurde eine als Landwirt, aber auch hier war er mit schwerem Dieselgerät beschäftigt, und die großen Landmaschinen haben es ihm ebenso wie die Lastwagen angetan. „Hier hab’ ich sehr viel über die Technik und über die Fahrzeugwartung gelernt“, sagt Matthias.

In der damaligen Zeit, als man mit 18 noch einen Siebeneinhalbtonner mit Elftonner-Tandemhänger fahren durfte, lernte Matthias in seinem ersten Fernfahrerjob gleich Länder wie Schweden kennen – obwohl sein Gepäck nicht mal eine Koje zum Schlafen hatte. Bei der Bundeswehr machte er dann den Lkw-Schein und arbeitete mit dem Kat1 als Vierachser mit V8-Motor, ein beeindruckendes Stück Lastwagen. Von wilden Gelände-Trainings bis zu Munitionstransporten hatte Matthias damit sein Vergnügen.

Zurück im zivilen Leben ging er wieder in den Fernverkehr, aber mehr national. Anschließend war er eine Weile bei einer Kipperspedition mit Nah- und Fernverkehr und vielen verschiedenen MAN. Überhaupt taucht die Marke mit dem Burglöwen immer wieder in der Karriere des Kraftfahrers auf. Von 2000 bis 2013 fuhr er dann unzählige Touren für die Spedition Wolf aus Leinefelde. Matthias liebt Lastwagen mit V8-Motor: Erst bekam er hier einen bullenstarken Renault AE mit Mack-Motor anvertraut, dann einen Actros der ersten Generation, Typ 3357, mit einem Palfinger Bordkran. Dieser wuchtige Dreiachser zieht bis heute einen teleskopierbaren Spezialauflieger für den Transport von vormontierten Gleismodulen.

Mit seiner recht einmaligen Kombination war er oft im Weichenwerk in Witten an der Ruhr, wo er sich mit den Schwerlastprofis von Schenker Hagen anfreundete. Schon immer ist Matthias fasziniert von großen Spezialtransporten, er sammelt sämtliche Bücher



ÜBER SEIN ARBEITSGERÄT freut sich Matthias riesig. Die Schwerlastzugmaschine setzt seine persönliche MAN-Tradition fort. Außerdem haben ihn schwere Achtzylinder schon immer sehr fasziniert. Um sich fit zu halten, ist ein Fahrrad an Bord – damit sucht er sich Schwimmbäder in der Nähe.





DAS NÄCHTLICHE ANFAHREN von Park- und Rastplätzen ist oft stressig. Fast immer sind die Schwerlastspuren zugeparkt, teilweise von Vierzigtonnern, die hier nichts zu suchen haben.

MANCHE MARODEN BRÜCKEN dürfen nur langsam in der Mitte befahren werden. Dann bremsen BF3 und Polizei den Verkehr dahinter entsprechend ab.



zum Thema. Wenn er öfter mal im Westen stehen und warten musste, zog es ihn zu seinen neuen Kameraden, die ihn auf Kurztouren mitnahmen und ihm viel zeigten. Dafür revanchierte er sich, indem er bei ihnen möglichst oft mithalf, zum Beispiel beim Zusam-

menbau verschiedener Achsmodule. Und als dort plötzlich eine Stelle frei wurde, bekam Matthias den Job.

Das bedeutet zwar häufige Pendelei und verlangt nicht nur ihm, sondern auch seiner

Ehefrau Michaela und den beiden Kindern mit fünf und zwölf Jahren einiges an zeitlichen Opfern ab. Doch seine Familie steht auf beeindruckende Weise hinter ihm und seinem Traum, sich in dem Bereich der Schwerlast einen Namen als guter Fahrer zu



**FÜR MICH IST ES
EINE FREUDE, MIR
DEN TRAUM DES
SCHWERLAST-
FAHRERS ERFÜLLT
ZU HABEN**



170 TONNEN

beträgt das Gesamtgewicht des knapp 38 Meter langen Schwerlastzugs, der auf nicht weniger als 124 Rädern rollt.

schaffen. Viele Wochenenden verbringt er fern der Heimat, das gehört bei diesem Job unausweichlich dazu.

Rund vier Jahre lenkte Matthias zunächst einen schweren MAN 33.540, hier gingen die Zuggewichte bis knapp über 100 Tonnen. Das zu beherrschen, verlangt mit einem handgeschalteten und fußgekuppelten Antriebsstrang schon einiges Feingefühl. Tour für Tour sammelte Matthias Erfahrung und kam dabei reichlich in ganz Europa rum. Ein weiterer Traum erfüllte sich für ihn im Sommer 2017: Er bekam einen der legendären V8-Vierachser des Typs 41.680 anvertraut. Der trug als 2008er-Modell einige Verschleißspuren, doch Matthias hat daraus mit viel Einsatz wieder ein makelloses Schmuckstück gemacht.

Mit den 170 Tonnen, die auf diesem Transport zusammenkommen, trägt der Fahrer hinter dem Lenkrad eine besondere Verantwortung. „Du nimmst hier Steigungen und

Gefälle wahr, die man mit einem Vierzigtonner gar nicht mehr merkt. Und die Wucht, mit der solche Gewichte dich bergab schieben, darf man niemals unterschätzen“, beschreibt Matthias das Fahrgefühl. Heikel ist auch immer das Losfahren nach einer Pause, wenn der Lastzug quälend langsam beschleunigt und schnelle Lastwagen von hinten angefliegen kommen. Das geht praktisch nur mit blaublitzendem Flankenschutz der begleitenden Polizei.

Sehr speziell ist die Wandlerschaltkupplung, die ein feinfühliges Anfahren und Rangieren ermöglicht und kurzfristig höhere Drehmomenten erlaubt. Als Fahrer wird man extra darauf hingewiesen, dass Fehler bei der Bedienung schnell zu kapitalen Schäden führen. Doch genau das ist es, was Matthias gefällt, so eine anspruchsvolle Kombination sicher zu beherrschen. Dazu kommt bei ihm, dass er sich während der Standzeiten ständig um die Wartung seines Lastzuges kümmert. Für ihn selbstverständlich, dass er



MATTHIAS TRÄGT OFT seinen Arbeitsoverall, denn neben dem Fahren kümmert er sich auch intensiv um die Wartung und Pflege seiner Kombination. Kleine Defekte an Luft- und Hydraulikleitungen oder der Fahrzeugelektrik behebt er möglichst selbst.






DIE DURCHFAHRT DURCH KIEL enthält einige enge Passagen. Hier hilft die hydraulische Lenkung der Lastplattform genauso wie beim Rangieren rückwärts.

DIE POLIZISTEN in dieser Nacht sind von der vernünftigen Sorte, und so kommt die Last pünktlich zum Entladen unter dem Portalkran an.



beim Scheuerle-InterCombi mit 14 Achsen den Luftdruck aller 112 Reifen vorher selbst geprüft hat.

Die Ladung geht diesmal von Krefeld nach Kiel – drei Nächte zu fahren, die Strecke nicht sehr spektakulär. Matthias hat mit Heiko Barthelmes im BF3 einen zuverlässigen Begleiter, der in Kreisverkehren und Kurven die Lastplattform hydraulisch steuert. Das Teil wiegt knapp 100 Tonnen und ist ein Stück neuartiger Kraftwerkstechnik, über dem noch der Schleier der Geheimhaltung liegt.

Matthias ist sehr sportlich und fit, geht nebenbei oft Fahrrad fahren und schwimmen, er trinkt und raucht nicht – so steht er die langen Nächte am Steuer ziemlich gut durch. Und er freut sich am Ziel, dass er auch diese schwergewichtige Tour wieder erfolgreich abschließen konnte. 

MATTHIAS RIEGER **BEWEIST**, DASS DER JOB ALS SCHWERLASTFAHRER **SPASS MACHT**





WEIHNACHTS- BÄUME AUF TOUR

Die Martin Riedel KG versorgt in der Vorweihnachtszeit ganz Südbayern mit Christbäumen. Ohne die firmeneigene Unimog-Flotte und Fahrer mit Forstkenntnissen wäre das nicht zu schaffen.

TEXT UND FOTOS | Frank Hausmann



FRISCH GESCHLAGENE Nordmanntannen warten auf ihren Abtransport zu den Verkaufsstützpunkten für Weihnachtsbäume.

MIT 400 CHRISTBÄUMEN im Gepäck macht sich der 300 PS starke U430 mit Alois Endl am Steuer auf den Weg.



DANK GABELSTAPLER sind die Tannenbäume im Handumdrehen verladen. Anschließend geht es zu den gut 100 Kilometer entfernten Abladestellen.



In der Vorweihnachtszeit zieht Alois Endl täglich mit seinem 300 PS starken Unimog los. Es gilt, frisch geschlagene Nordmantannen in Standard- und Premiumqualität auf verschiedene Verkaufsstützpunkte rund um Passau, Regensburg und Landshut zu schaffen. Die hat die Martin Riedel KG mit Stammsitz in Türkenfeld in ganz Südbayern eingerichtet, um die Früchte ihrer jahrelangen Arbeit selbst an den Mann oder die Frau zu bringen. Rund 100.000 Weihnachtsbäume verkauft das Unternehmen pro Saison in der Region.

Das Unternehmen züchtet an drei Standorten Tannenbäume und vermarktet sie direkt ohne Zwischenhändler und Großabnehmer. Hochsaison herrscht von Allerheiligen bis Heiligabend. In den acht Erntewochen bekommen die sechs festangestellten Mitarbeiter Unterstützung von über 50 Saisonkräften. Zusätzlich ist ausgefeilte Technik nötig. Allein neun Mercedes-Benz Unimog in kompletter Agrarausführung laufen inzwischen im Unternehmen. Der jüngste U430 von Alois Endl verstärkt seit Februar 2016 den Fuhrpark.

Über das gesamte Jahr hinweg helfen die Tausendsassas, die insgesamt 200 Hektar Wald- und Ackerfläche der Baumschule Riedel zu bewirtschaften. Unter anderem müssen die Geräteträger mit tonnenschwerem Grubber am Heck den Waldboden lockern oder per Tieflader die Zehntonnen-Raupe und anderes schweres Gerät für die Baumpflege auf die Felder transportieren.

Ist der Boden entsprechend vorbereitet, kann der Nachwuchs kommen: vierjährige Nordmantannen, die erst im Schatten von Laubbäumen heranwachsen und dann rechtzeitig umzupflanzen sind. „Die jungen Bäume verlangen lockeren Boden. Sonst wachsen sie nicht so flott“, erklärt Max Riedel, Sohn des Firmengründers und derzeitiger Betriebsleiter der Martin Riedel KG.

In den Anfängen des Unternehmens waren Blaufichten und Kiefern stark vertreten. Inzwischen hat sie die Nordmantanne aufgrund ihrer Optik und Langlebigkeit weitgehend verdrängt, obwohl der Baum aus dem Kaukasus sehr pflegeintensiv ist. Seine Wurzeln bohren sich bis zu drei Meter tief in den Boden, was für die Nachnutzung der Fläche schwere Technik erfordert.

Ernten will Max Riedel nur einwandfreie Tannen. Von allen angepflanzten Vierjährigen kann der gelernte Baumschulgärtner nach zehn Jahren etwa die Hälfte schlagen. Die Erntemaschi-

ne, die jeden Baum gleich einnetzt und für das Aufstellen im Christbaumständer anspricht, ist ein Eigenbau. Nach der Ernte folgen Häckseln und Mulchen. Das Kleinholz wird mit der Fräse der aufgelockerten Erde untergemischt und bringt dem Boden viele Nährstoffe, die sich in den Nadeln befinden.

Früher verwendete Riedel für die schweren Einsätze einen 1800er MB-Trac. Aber der U430 schafft das dank Heckzapfwelle mit lastschaltbarem Wellenstummel deutlich schneller und besser. Hier liegt verlustfrei die volle Motorleistung für den mechanischen Antrieb an. Das ist Riedel wichtig, um leistungsmäßig nicht ständig am Limit arbeiten zu müssen. Außerdem minimiere das Verschleiß und Verbrauch. Der neue Unimog konsumiere im Vergleich zum Vorgänger bis zu 15 Liter weniger Diesel bei gleicher Arbeit.

Der samtgrüne Kleinlaster in Euro-6-Ausführung ist mit Alois Endl nahezu „verheiratet“. In der Hochsaison sieht der gelernte Landwirt den flinken Helfer öfter als seine Ehefrau. Zusammen haben sie schon fast 30.000 Kilometer abgespult. Immer am Vorabend, wenn die Verkaufszahlen der Weihnachtsbäume an den einzelnen Stationen bekannt sind, startet um 19.00 Uhr die Beladung von Unimog und Anhänger im Depot am Standort Windorf bei Passau.

Diesmal warten die Verkaufsplätze in Barbing, Pentling und Lappersdorf rund um Regensburg auf Nachschub. Für die über 100 Kilometer entfernten Standorte packt Endl insgesamt vier Paletten mit je 100 Christbäumen zwischen 1,50 und 2,60 Meter Länge

ALOIS ENDL
Kraftfahrer und Landwirt



IN DER HOCHSAISON SEHE ICH MEINEN UNIMOG WIRKLICH ÖFTER ALS MEINE EHEFRAU!





DAS ABLADEN IST HANDARBEIT. Deshalb ist auf doppelten Touren am Tag häufig eine Saisonkraft mit an Bord und hilft kräftig beim Entladen.



AN DEN VERKAUFSSTÜTZPUNKTEN der Martin Riedel KG bekommen die Kunden aus Südbayern ihre Wunschtanne schlank im Netz verpackt.

JOB-CHECK

ARBEITGEBER

Martin Riedel KG Baumschulen – Tannenspezialkulturen; Geltendorfer Str. 15 82299 Türkenfeld

EINSTIEGSQUALIFIKATION

CE-Führerschein, technisches Verständnis für Schlepper, Unimog und Spezialmaschinen sowie für die Land- und Forstwirtschaft

FUHRPARK

13 Mercedes-Benz Lkw, Unimog und Spezialfahrzeuge (MB Trac) in kompletter Agrarausführung

ARBEITSBEDINGUNGEN

Hochwertiges Equipment, flexibler Arbeitsbeginn, Wochenend- und Feiertagsarbeit, Überstunden in Spitzenzeiten, nur Tagestouren, Weiterbildungsmöglichkeiten

BEZAHLUNG

Grundlohn, Zulagen für Überstunden und Wochenendarbeit

+ POSITIV

Viel Arbeit in freier Natur, abwechslungsreiche Tätigkeit, sicherer Arbeitsplatz, moderne Spezialfahrzeuge, kollegiales Verhältnis im Unternehmen, abends immer zu Hause, gute Bezahlung

- NEGATIV

Lange Arbeitstage in Hochsaison, körperliche Arbeit beim Abladen der Weihnachtsbäume, teils aufwendige Ladungssicherung, Arbeiten bei jedem Wetter, wenig Fahrkilometer

auf die Pritsche des Unimog und den Anhänger. Aufgeladen wird in Windeseile mit dem Gabelstapler. Das Abladen am Ziel erfolgt per Muskelkraft. Vor Weihnachten müssen Mensch und Maschine tüchtig schuffen. Nur manchmal hat der gebürtige Vilshofener Hilfe an Bord. Wenn zwei Touren am Tag nötig sind, sitzt eine Saisonkraft auf dem Beifahrersitz, um das Soll zu schaffen. Bevor es jeweils zum nächsten Stützpunkt geht, laden sie noch abgeschnittene Tannenzweige und Baumreste auf, die später in Windorf gehäckselt werden.

„Auch große Entfernungen und Autobahntouren sind mit dem Unimog kein Problem.“

Sein geräuscharmer Sechszylinder-Dieselmotor, 90 km/h Höchstgeschwindigkeit und die komfortable Kabine sorgen für ein entspanntes Fahren und tadelloses Mitschwimmen im Verkehr. Und dank der Zulassung als landwirtschaftliche Zugmaschine braucht der U430 auch keine Autobahnmaut zu bezahlen“, freut sich Alois Endl. Seit gut 20 Jahren gehört der engagierte Forstarbeiter zur Stammebelegschaft und hat noch keinen Tag auf seinem Unimog bereut – obwohl seine Arbeit immer erst kurz vor Heiligabend endet. Schließlich müssten ohne den 51-jährigen Forstprofi zahlreiche Familien in Südbayern ihr Weihnachtsfest ohne Christbaum feiern.



GRELLE PLAKATE AM STRASSENRAND machen auf die Öffnungszeiten an allen Tagen der Woche aufmerksam und verraten die Preise.

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.

**AKTION
Jetzt
sparen! 50%**



Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

www.fernfahrer.de/abo

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



IM ZWEIFEL FÜR TIM

Manchmal reichen auch Andeutungen für die Verteidigung – verbunden mit dem festen Glauben daran, dass der Fahrer die Wahrheit sagt.

TEXT | Peter Möller FOTOS | Autobahnkanzlei



Wir drehen jetzt die dritte Runde durch dieses Gewerbegebiet. Einen silbernen Actros fährt Tim*. Den suchen wir. Wir wollen Tim vor seinem Lastzug treffen und ihn dann mit zu seinem Gerichtstermin nehmen. Gerichte beraumen gerne paketweise Termine gegen Lkw-Fahrer an – Parkplätze für genau die gibt es aber nicht. Amtsgerichte sind in der City und dort einen Lkw-Parkplatz zu finden ist so wahrscheinlich wie der sprichwörtliche Gang des Kamels durchs Nadelöhr. Das Chauffieren von Fernfahrern vom Autohof zum Gericht ist übrigens Standard in der Autobahnkanzlei. Das Tatvideo kann man sich im Kanzleibus zusammen in Ruhe anschauen und ganz ohne Zeitdruck alles noch mal besprechen. Sich so stressfrei

wie möglich auf den Termin einstellen, das ist mir extrem wichtig: keine Panik, nicht auf den letzten Drücker, solide vorbereitet. Schließlich geht es um viel. Jeder Punkt ist letztlich für den Berufskraftfahrer „ein Achtel Berufsverbot“. Nachdem Tim uns seinen Standort per Handy durchgegeben hat, geht alles seinen geplanten Gang. Wir haben noch gut eine Stunde Zeit. Genug, um bei einem Kaffee alles vorwärts und rückwärts durchzugehen.

Das Video ist für die Verteidigung spektakulär unergiebig. Tim wird ein Abstandsverstoß auf der Autobahn vorgeworfen. 23,4 Meter Abstand zu dem vorausfahrenden Pkw bei einer Geschwindigkeit von 81 km/h. Auf dem Beweisfilm sieht man, dass Tim mit gleich-

bleibendem Abstand 200 Meter hinter dem Pkw herfährt. Und hinter Tim – gähnende Leere. Die Richterin wird sagen, er hätte abbremser können. Aber das ist zu leicht gedacht. Der Sachverhalt ist komplizierter, und wie immer lohnt es sich, genau hinzuschauen und dem Mandanten zuzuhören.

Zur Ausgangslage: Tim hatte 25 Tonnen Obstsaftkonzentrat geladen. 300 Meter vor der Messstelle ist eine Rechtskurve. An dem Ende dieser Kurve hat sich der Pkw sehr knapp vor ihn gesetzt, 20 Meter geschätzt. Abstandsklau könnte man das nennen. Abbremsen ging nicht sofort, weil sich der kurvenbedingt in Bewegung geratene Saft erst einmal wieder beruhigen musste. Nachdem das passiert war, sah Tim auf der Mittelspur einen Kollegen, der rechts blinkte und hinter ihm auf die rechte Spur wechseln wollte. Geistesgegenwärtig machte Tim das Richtige: Er bremste nicht ab, weil er Sorge hatte, mit dem hinter ihm einscherenden Lkw zu kollidieren. Das war sehr umsichtig, bringt ihm aber als Dank das Bußgeldverfahren mit dem gefährlichen Punkt ein.

Tims Schilderung klingt plausibel, nur beweisbar ist das kaum. Das abstandsraubende Überholen und Einscheren des Pkw ist auf dem Video nicht zu sehen. Dasselbe gilt für das Blinken des Lkw. Man erkennt höchstens eine Andeutung eines Lichtreflexes. Zudem sieht man auf dem Video nicht, dass der Lkw tatsächlich direkt hinter der Messstelle auf die rechte Spur fährt und 200 Meter später alle Beteiligten den gesetzlich vorgeschriebenen Abstand wieder einhalten.

Ganz schlechte Karten also für die Verteidigung. Aber ich glaube ganz fest, dass Tim die Wahrheit sagt. Die Situation ist außerdem realistisch und, wie ich finde, völlig glaubwürdig. Ein paar Minuten später stehen wir vor dem Gerichtssaal. Tim ist aufgeregt. Ich spüre quasi, dass er Muffensausen hat. Kann ich verstehen. Ich musste vor Kurzem selbst eine Geschwindigkeitsüberschreitung von mir aus der Welt schaffen. Beschuldigt zu sein fühlt sich anders an, als zu verteidigen. Ich gucke Tim ermutigend in die Augen. Er versteht. „Wir schaffen das!“

Im Gerichtssaal findet anscheinend gerade ein Meeting statt. Drei Messbeamte und die Richterin stellen fest, dass zu diversen Terminen falsche Zeugen geladen wurden, auch in diesem Fall. Sie schickt alle raus und beginnt mit der Verhandlung. Ich atme durch. Diese Kleinigkeit ist ein kleiner Punktsieg für die Verteidigung. Zum einen sind nicht alle Zeugen da. Es müsste einen neuen Termin geben und zwei Termine halten Richter in einer Bußgeldsache oft für unverhältnismäßig. Sie wollen im ersten Termin fertigwerden. Dass die Richterin alle rausgeschickt hat, auch die, die nicht als Zeugen in Betracht kommen, ist außerdem positiv. Polizisten und Messbeamte im Saal sind nämlich mental nicht günstig für die Verteidigung. Sie setzen das Gericht unterschwellig unter Druck. Wenn Polizisten als Öffentlichkeit im Saal sitzen, muss man weit mehr kämpfen, um zum Erfolg zu kommen. Aber hier sitzt keiner hinten drin und das ist gut so.

In der Verhandlung kommen wir schnell auf den Punkt. Hat Tim sich vorbildhaft verhalten oder rüpelhaft? Messstellenüberprüfer Ralf Grunert hat mir noch ein super Argument mitgegeben. Bei seiner für jeden von mir bearbeiteten Fall obligatorischen Tatortarbeit fiel ihm ein Radarkontrollenschild auf. Das führt dazu, dass die Pkw-Fahrer

abbremsen und nach rechts ziehen, so wie hier. Das Mistding steht zwar am Ende der Beobachtungsstrecke, also fast direkt unter der Messanlage, aber die Personen, die diese Strecke öfter fahren, kennen die Gegebenheiten. Die scheren schon vorher rechts rein und stehlen den Lkw-Fahrern die freie Luft vor dem Kühlergrill. Das Ganze erinnert an Gräfenroda. Da haben wir einen Film über das Verhalten der Pkw-Fahrer gedreht und können nachweisen, dass das Radarkontrollenschild lediglich dazu führt, dass die Geldmengen aus einer anderen Quelle fließen. Soll heißen: Die Bußgelder landen im selben Sack, aber aus anderen Hosentaschen. Denn die Pkw-Fahrer kriegen aufgrund des Hinweisschildes keine Sanktion. Sie bremsen und setzen sich vor die Lkw, die wegen des Abstands, den sie so schnell nicht wiederaufbauen können, dann die Zeche zahlen. Das ist, auf gut Deutsch gesagt, ziemlich link und hundsgemein.

Nachdem wir vorgetragen haben, wie sich alles ereignet hat, ist die Richterin freundlich und offenbar keinesfalls gegen uns eingestellt, aber skeptisch. Zur Glaubhaftmachung des Verhaltens des Pkw-Fahrers lege ich Fotos der Örtlichkeit mit dem Radarkontrollenschild vor. Die Richterin nickt, will das Video sehen. Jetzt wird's schwierig, da ich selbst nur einen dezenten Hinweis sehe. Das ist ein Schatten ganz am Anfang des Films oben links in der Ecke des Bildschirms. Der kommt vom Pkw, der sich vor den Actros setzt. Die Sicht direkt auf den Pkw ist durch andere Fahrzeuge verdeckt. Die Richterin lässt den Film sicher zehnmal laufen. Sie sieht am Ende, was ich erkläre. Aber was bringt das, sinniert sie laut. Der Lkw konnte doch abbremser und den Abstand sogar nur durch vom Gas gehen wiederaufbauen. Nein, das konnte er eben nicht! Jetzt muss ich die Richterin vom Blinken überzeugen, von der Gefahr des rechts einscherenden Lkw. Wieder läuft der Film. Immer wieder zeige ich auf die Front des Lkw und versuche, klar zu machen, dass der Blinker und nicht der Scheinwerfer kurz aufleuchtet. Ich bitte um eine Unterbrechung. Tim verlässt mit mir den Saal, schaut mich an und meint: „Eine gute Idee war es ja, aber das nehmen wir zurück, oder?“ Um Gottes willen, alles, aber keine Einspruchsrücknahme. Nicht mit mir! Ich habe unterbrechen lassen, um zwei Anträge zu schreiben. Mit dem ersten beantrage ich die Einholung eines bildanalytischen Gutachtens zum Beweis der Tatsache, dass der Lkw geblinkt hat. Die Universität in Berlin kann so etwas. Außerdem beantrage ich Nachermittlungen zum Fahrer des Lkw, der als Zeuge darüber gehört werden soll, ob er dort geblinkt hat und einscheren wollte. Wenn er das Video sieht, kann er vielleicht etwas dazu sagen

Wir betreten wieder den Saal. Ich verlese die Anträge. Die Richterin grinst und meint: „Sie versuchen es auch mit allen Mitteln, Herr Verteidiger.“ Ob der Aufwand im Verhältnis steht? Ja klar, tut er das, und das ist mein Job. Jetzt will sich die Richterin das Video nochmals anschauen. Sie bittet die Gerichtsschreiberin um Hilfe. Die schaut sich das Video zweimal an. „Der blinkt“, sagt sie. Mir fallen Steine vom Herzen. Die Richterin schaut mich an: „Im Zweifel für den Angeklagten.“ Sie bietet eine Einstellung an. Kein Punkt, kein Bußgeld. Tim ist glücklich.



***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

KLEINE FÄLLE

Richterin mit Herz

Ein Tatfoto, das Jupp* zeigt, gibt es nicht. Solche Situationen liebt die Verteidigung. Zumal sich in der Akte ein Nachweis der

Lenkzeiten von Jupp findet, der keinen offiziellen Charakter hat. Zumindest sind Autobahnanwalt Peter Möller Ausdrucke solcher Art aus dem Kontrollgerät bis jetzt noch nicht untergekommen. Er rügt erst die fehlende Beweiskraft dieses inoffiziellen Dokuments. Außerdem zeigen die Schaltpläne nicht zwingend, dass vor der Messstelle nur 60 erlaubt waren. Jupp meint, da seien 80 erlaubt gewesen. Auf jeden Fall beantragt Möller die Beiziehung der Legende, der Erläuterungen zu den Plänen. Ohne die seien die in der Gerichtsakte befindlichen Pläne nichts wert. Schließlich ginge es in dieser Sache um einen Punkt und der sei für jeden Fernfahrer brandgefährlich. Da müsse schon sauber ermittelt werden und alles stimmen. Die Richterin will nicht so viel Aufhebens wegen der knapp über der Eintragungsgrenze liegenden Geschwindigkeitsüberschreitung machen. Sie fragt, ob es um den Punkt geht. Na klar, um was denn sonst? Da könne sie helfen, meint sie, und bietet ein Urteil mit 59 Euro an. Das passt! Was unter 60 Euro ist, ist punktefrei. In der Begründung führt die Richterin aus, dass die eine Voreintragung wirklich nicht dramatisch wäre, wenn man berücksichtige, wie viele Kilometer Fernfahrer wie Jupp zurücklegen würden. Da könne sie die Reduzierung des Bußgeldes vertreten, zumal die Ausermittlung dieses Falles in keinem Verhältnis zum Vorwurf stünde. Danke! Diese Richterin hat das Herz am rechten Fleck.

AG Suhl

Az.: 310 Js 11232/17 1 OWi

Mitgedacht

25 km/h zu schnell soll Max* gefahren sein. Der zeigt sich reumütig. Im Vorbereitungsgespräch mit Rechtsanwalt Möller ist er selber unsicher. Hat er was Verbotenes getan oder

nicht? Durfte er da 60 oder 80 fahren? Er weiß es selber nicht. Autobahnkanzleichef Möller legt diese Unsicherheit, um Verständnis ringend, im Gerichtssaal da. Die Richterin hat zumindest nichts gegen Fernfahrer und hört konzentriert zu. Max dachte, wenn 60 angeordnet sind wegen Straßenschäden, dann darf er, wenn die vorbei sind, wieder 80 fahren. Er dachte, die heben sich selbst auf, wenn man von den Schäden nichts merkt. Möller zitiert Rechtsprechungen zur Verbindung von VZ 274 (Geschwindigkeit) mit einem Gefahrenzeichen (zum Beispiel Bodenwelle). Die Richterin fragt nur etwas miesepeterig: Und woher weiß man, wie lange man ohne Straßenschäden fahren muss, um davon ausgehen zu dürfen, dass es keine mehr gibt? Schwierige Frage. Autobahnanwalt Möller schwenkt um auf die Verteidigungslinie des Verbotsirrtums. Selbst wenn Max die rechtliche Situation falsch eingeschätzt habe, sei seine Auffassung nicht von der Hand zu weisen. Es sei zumindest glaubhaft, dass Max so gedacht habe. Dann habe er aber einem Verbotsirrtum unterlegen, der sich schuld mindernd auswirke. Das Standardbußgeld müsse reduziert werden. 55 Euro schlägt Möller vor. Die Richterin ist überzeugt. Sie nickt und verkündet das punktefreie Urteil.

AG Brandenburg

Az.: 21 OWi 4103 Js OWi 24715/17



Die Standorte der Autobahnkanzlei



§ **Ausschließlich für die Autobahnkanzlei tätiger Vertragsanwalt.**

* **Standort öffnet demnächst**



Fernfahrerhotline:

+49(0) 3643 770 990

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

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI



Das Jahr nähert sich dem Ende. Anlass, zurückzublicken: Wenn der Dezember so bleibt, wie die Vormonate, dann kommen wir bis zum Jahresschluss auf etwa 2.000 Gerichtstermine für Lkw-Fahrer. Die Erfolgsquote kann sich sehen lassen. Trotzdem arbeiten wir jeden Tag daran, noch ein Stückchen besser zu werden. Perfektion mit Herz ist unser Ziel.

©JUNEWIND/FOTOLIA, ©AINOAFOTOLIA, ©REEL/FOTOLIA



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

Jochen*: „Kann es hilfreich sein, seinen Führerschein zu vergessen?“

Möller: „Lieber Jochen, tatsächlich ja. Zwar zieht dies ein Bußgeld in Höhe von 10 Euro nach sich, jedoch kann ein vergessener Führerschein im Rahmen einer spontanen Verkehrskontrolle vor Ort nicht sichergestellt werden. Die Fahrt zum Anwalt am Folgetag wäre also legal.“

Dirk*: „Ich wurde eben beim Telefonieren am Steuer erwischt, droht mir nun ein Fahrverbot?“

Möller: „Lieber Dirk, leider ja! Seit dem 19. Oktober 2017 gilt der neue Bußgeldkatalog. Telefonieren mit Freisprechanlage ist zwar weiterhin erlaubt, jedoch drohen beim Handyverstoß nun bis zu 200 Euro Bußgeld und ein Monat Fahrverbot sowie zwei Punkte für fünf Jahre. Aber keine Sorge, ein kundiger Anwalt kann Dir sicher helfen.“

Sven*: „Ich habe vergessen, meinen Laptop zu schließen, und wurde so während der Fahrt erwischt. Droht mir nun ein Punkt in Flensburg?“

Möller: „Lieber Sven, auch die Nutzung eines Laptops ist nun punktebewehrt und nur in Ausnahmefällen erlaubt. Also ab zum Anwalt Deines Vertrauens, der wird Dir sicher helfen.“

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

ANZEIGE



TOTAL
COMMITTED TO BETTER ENERGY



ENTLASTEN SIE IHRE FRACHTKOSTEN

Durch die Qualität der TOTAL RUBIA Fuel Economy Schmierstoffe optimieren Sie die Wartung Ihrer Fahrzeuge und senken gleichzeitig Ihre Betriebskosten. Also worauf warten Sie noch, um effizient Kraftstoff zu sparen?

www.total-fuel-eco.de



Energizing performance. Every day



Bei Wuttke-Trans im oberfränkischen Burgkunstadt gelten höchste Standards für die Transportprozesse. 16 hoch motivierte Mitarbeiter setzen sie mit Begeisterung um. Klar, dass auch die Lkw-Flotte diesem Anspruch gerecht werden muss.

TEXT | Norbert Böwing FOTOS | Löffler Photography & Film – stlart.de





**WUTTKE-TRANS:
QUALITÄT
SETZT SICH DURCH**



GEORG WUTTKE ist innerhalb der Spedition unter anderem auch für die Disposition zuständig.



SAMSTAGS BEI DEN WUTTKE'S. In der Küche der Spedition treffen sich die Fahrer zum zwanglosen Austausch.

WENN ES MORGENS LOSGEHT, gibt es auf der Straße echt was zu sehen.





”

Natürlich bin ich den neuen DAF XF auch selbst schon gefahren. Mir gefallen besonders die Erhöhung des Drehmomentes und die starke Motorbremse.

**HARALD WUTTKE
53, GESCHÄFTSFÜHRER**

ALS VERANTWÖRLICHER FÜR DIE WERKSTATT

ist Harald Wuttke vom Fach. Er hat schon seine Ausbildung in einem DAF-Betrieb gemacht.

Vorausschauendes Fahren lautet die Zauberformel, die er geradezu inhaliert hat. „Zum Beispiel am Kreisverkehr. Tempomat rechtzeitig rausnehmen und mit eingelegtem Gang einfach rollen lassen.“ Klingt easy. An diesem Samstag sind viele der Wuttke-Fahrer auf dem Firmenhof. Wasch- und Pflage-tag. Nichts Ungewöhnliches. Die Mannschaft ist ein eingespieltes Team. Jeder hilft jedem. Georg Wuttke (57) sitzt im Büro, sein Bruder Harald (53) schraubt in der Werkstatt.

Jüngstes Zugpferd im Stall der Wuttkes ist der aktuelle DAF XF mit 480 PS, 13 Liter Hubraum und Super-Space-Kabine. Fahrer Dominik Gruslinks, seit zwölf Jahren Berufskraftfahrer, ist mächtig stolz auf die neue Zugmaschine, mit der er täglich rund 500 Kilometer unterwegs ist: „Ein absoluter Traum, so leise und so komfortabel, dass ich mich in ihm wie zu Hause fühle“, freut sich der 30-Jährige. Dominik, der schon als Kind mit seinem Vater Dieter „auf große

Tour“ gegangen ist, liebt die elegante Erscheinung des XF und ist vor allem von der Wirtschaftlichkeit begeistert: „Der Durchschnittsverbrauch liegt bei knapp 30 Litern auf 100 Kilometer. Da kommt so schnell keiner mit.“

Wie er das schafft? Klar weiß Dominik, dass die neue XF-Generation extrem sparsam zu fahren ist, aber er hat auch ein spezielles Eco-Training bei Wuttke-Trans besucht und achtet unterwegs auf seine Fahrweise.



GEORG WUTTKE
57, GESCHÄFTSFÜHRER



Wir müssen unsere Kunden täglich durch die Qualität unserer Arbeit überzeugen. Insofern ist DAF für uns die perfekte Besetzung.



SPEDITEUR GEORG WUTTKE ist der Zusammenhalt unter den Fahrern wichtig und das gute Betriebsklima. „Wir sind hier alle Profis“, sagt er.

Aufgabenteilung nennen das die Wuttkes, die den Betrieb in der zweiten Generation führen und beide selbst noch regelmäßig hinter dem Lenkrad sitzen: „Für uns gehört es einfach dazu. Aus Spaß am Fahren.“ Das Unternehmen mit den wie aus dem Ei gepellten Silozügen von Spitzer hat sich auf den Transport von Schüttgütern spezialisiert. Überwiegend innerdeutsch, aber auch im europäischen Ausland. Den ersten ihrer zehn DAF, einen XF 95 mit 380 PS, haben die Wuttkes zur Jahrtausendwende gekauft. Eine Entscheidung, die sie nie bereut haben.



Was ich an meinem neuen DAF so liebe? Er macht meine Arbeit zu etwas wirklich Besonderem. Ich freue mich morgens schon, wenn ich ihn sehe und endlich losfahren kann.

DOMINIK GRUSLINKSI,
30, FAHRER



ZUM FILM:
einfach per Smartphone den Code scannen oder unter eurotransport.de/XFwuttke klicken.

„Im Alltag hat uns immer die extreme Zuverlässigkeit überzeugt“, so Georg Wuttke. „Da geht einfach nichts kaputt. Und wenn, dann sind es nur Kleinigkeiten“, berichtet der gelernte Kraftverkehrsmeister.

Sein Bruder Harald kann das nur bestätigen. Schon als Lehrling hat er an den DAF der 2800er Reihe gearbeitet: „Klar hat sich die Technik geändert. Aber bei aller Hochwertigkeit sind die Lkw vergleichsweise einfach gestrickt. Vor allem ist alles gut zugänglich und gut angeordnet. Beim Reparieren gibt es deshalb nie Probleme.“ Die Entscheidung für den neuen DAF XF war also kein Zufall. „Wir sind einfach sehr, sehr zufrieden. Mit der Marke und mit dem Service. Die Lkw haben uns nie im Stich gelassen. Und genau das ist es, worauf es in unserem Gewerbe ankommt“, argumentiert Georg Wuttke, „da gibt es absolut keinerlei Auffälligkeiten.“

Für Harald bilden die Marke DAF und das Familienunternehmen eine Art strategische Einheit: „Auf uns und jeden unserer Fahrer ist in jeder Beziehung Verlass. Wir sind zuverlässig und flexibel. Und diese Eigenschaften gelten für unsere Lkw eben auch. Termintreue ist für uns deshalb nie ein Problem. Unterm Strich ist das eine Qualität, die

unsere Kunden seit Jahrzehnten begeistert und die unseren Erfolg ausmacht.“ Die Argumente für DAF lassen sich auf wirtschaftlicher Ebene fortsetzen. Georg Wuttke hat es schwarz auf weiß: „Wir werten die Verbräuche regelmäßig aus. Von den Ergebnissen träumen viele.“ Und die neue Generation wird da sicher noch eins draufsetzen.

Entscheidend sind ebenso die geringen Standzeiten und die jederzeitige Verfügbarkeit von Ersatzteilen. „Wenn ein Lkw unterwegs stehen bleibt, geht das nämlich richtig ins Geld“, so Harald Wuttke. Auch ein Grund, weshalb er 24 Stunden am Tag für die Kollegen auf dem Handy erreichbar ist. Abgesehen von den vorgeschriebenen Inspektionen während der dreijährigen Garantiezeit werden nahezu alle Reparaturen selbst durchgeführt. Notfalls auch nachts. In der Firma sorgt Harald, der schon mit zehn Jahren Autos abgeschmiert hat, übrigens auch für den Wuttke-eigenen Look und rüstet die Fahrzeuge mit speziellen Zusatzaggregaten für den Kipper- und Silobetrieb nach.

WOHLFÜHLEN

Flüsterleise und doch kraftvoll nimmt der DAF XF den Stress aus dem Alltag.



Spedition und Spezialist

Teamgeist

Lange Betriebszugehörigkeiten von bis zu 30 Jahren und ein partnerschaftliches Verhältnis zwischen Fahrern und Geschäftsleitung kennzeichnen den Alltag bei der WUTTKE-TRANS Spedition GmbH & Co. KG.

Kunden

Sie kommen aus dem Landhandel, der Futtermittelindustrie, der Lebensmittelbranche oder sind Kunststoffhersteller. Spezialität aber sind die Malz-Transporte, mit denen das Unternehmen für den Zufluss von Rohstoffen in vielen bayerischen und überregionalen Brauereien sorgt.

Destinationen

Ein Großteil der Fahraufträge führt durch Bayern, aber es geht auch regelmäßig nach Österreich und Italien.

Fuhrpark

14 top moderne Planen-, Kipper- und Silozüge, auf die speziellen Kundenwünsche ausgelegt. Die durchschnittliche jährliche Laufleistung pro Lkw beträgt rund 110.000 Kilometer, insgesamt kommt die Wuttke-Flotte auf rund 1,55 Millionen Kilometer im Jahr.

www.wuttke-trans.de

Teamgeist und Wohlfühlcharakter ist für die Wuttkes unverzichtbar. In jeder Beziehung. Auch dazu passt der neue DAF XF: „Er ist unterwegs eine Art Wohnzimmer“, schwärmt Dominik vom großzügigen Platzangebot, „dem garantiert größten Bett seiner Klasse“ und der warmen Farbgebung im Innenraum. Dabei kommt auch die Funktionalität nicht zu kurz: „Alle Knöpfe und Hebel sitzen genau an der richtigen Stelle und die neue Klimautomatik arbeitet klasse. Da kommt erst gar kein Stress auf.“ Dominiks Freundin Janine Schmitt (27), selbst gelernte Berufskraftfahrerin, stimmt zu: „Ein Top-Lkw. Den hätte ich in meiner früheren Firma auch gerne gehabt.“ Wenige Tage vor Weihnachten wird dieser Wunsch für einen weiteren Wuttke-Fahrer in Erfüllung gehen. Dann kommt schon der nächste neue XF auf den Hof. ◀

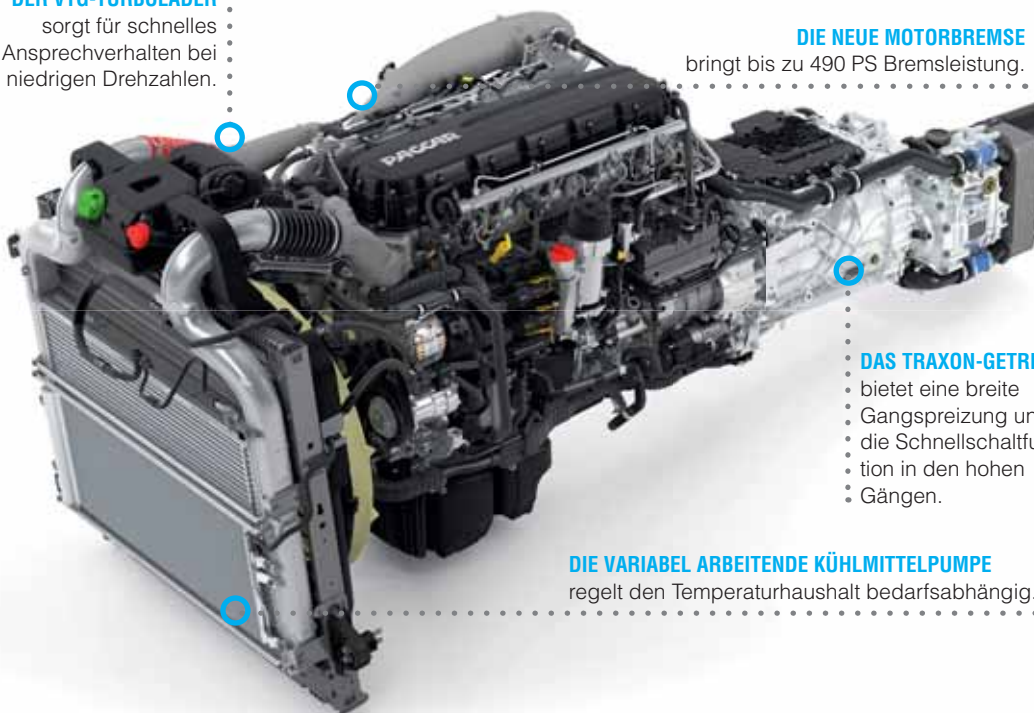
IN DER RUHE LIEGT DIE KRAFT

Souveräner Schub und ungewöhnliche Effizienz – so geht das.

TEXT | Oliver Willms FOTOS | DAF

Mit deutlich verringerten Drehzahlen im Hauptfahrbereich ist man am Steuer des neuen XF wirtschaftlicher und kultivierter unterwegs. Der Weg zum Erfolg: Die besonders lang ausgelegte Gesamtübersetzung und das Niedrigdrehzahlkonzept passen perfekt zum breit gespreizten TraXon-Getriebe und der Drehmomentcharakteristik der neuen Motoren. Der Fahrer erlebt ein neues, sehr ruhiges aber souveränes Fahrgefühl und kann bei Bedarf per Power-Modus noch weitere PS abrufen. Der Unternehmer freut sich über den um durchschnittlich 7 Prozent reduzierten Dieseldurst gegenüber dem Vorgängermodell. Und mancher Fuhrparkleiter raunt einem zu, dass DAF mit dieser Angabe vielleicht sogar zu bescheiden ins Marketing gegangen ist. Durch die engere Spreizung in den höheren Gangstufen reduziert sich zudem die Zahl der Schaltungen. Trotzdem bleibt im Zusammenspiel mit dem satellitengestützten PPC-Tempomaten die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit erhalten, bei signifikanter Verbrauchsreduktion.

DER VTG-TURBOLADER sorgt für schnelles Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen.



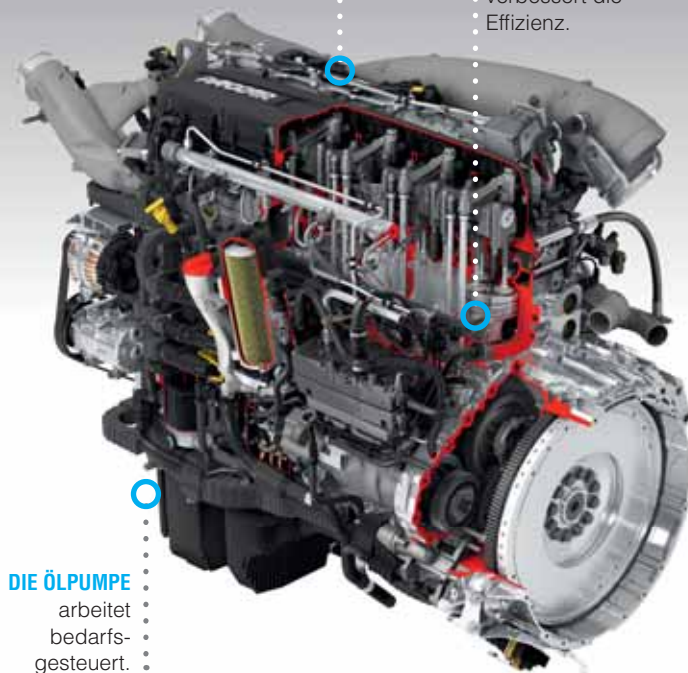
DIE NEUE MOTORBREMSE bringt bis zu 490 PS Bremsleistung.

DAS TRAXON-GETRIEBE bietet eine breite Gangspreizung und die Schnellschaltfunktion in den hohen Gängen.

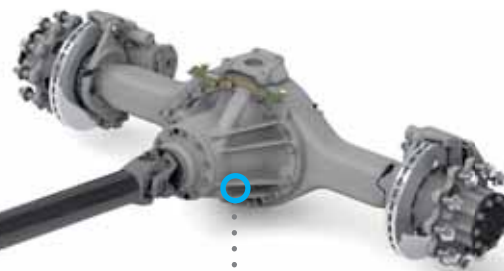
DIE VARIABEL ARBEITENDE KÜHLMITTELPUMPE regelt den Temperaturhaushalt bedarfsabhängig.

DIE NEUEN MX-MOTOREN liefern bis zu 20 PS mehr Nennleistung und deutlich mehr Drehmoment bei geringerer Drehzahl.

NEUE KOLBENRINGE verringern die Reibung, die höhere Verdichtung verbessert die Effizienz.



DIE ÖLPUMPE arbeitet bedarfs-gesteuert.



Für die extra langen Achsübersetzungen fertigt DAF spezielle **REIBUNGSSARME ZAHNRÄDER** im eigenen Haus an.



Der neue XF fährt fantastisch leise und ist hervorragend gedämmt. In dem Lkw hast du ein absolutes Premiumgefühl. **Das ist Qualität, die man sich als Fahrer wünscht.** Du hast überhaupt nicht mehr das Gefühl, auf Arbeit zu sein.

DENNIS WEVERS

Schöner kann
Fahren nicht sein.

DIRK HÄRTEL



FRANZISKA HINTZE

Beim neuen XF ist alles auf den Fahrer abgestimmt. Das Cockpit ist extrem übersichtlich. Und er ist so leise. **Man denkt, man schwebt. Selbst auf Holperstrecken.**

Ein super Fahrer-Arbeitsplatz. Und vor allem **ein Bett, das noch ein richtiges Bett ist** – ich bin 2,05 Meter groß. Abgesehen davon, man merkt überhaupt nicht mehr, dass man mit einem 40-Tonner unterwegs ist. Der DAF XF hat Pkw-Qualitäten.

MARKUS GADEN



Erwartungen
übertroffen!

JENS NAUJOK



Ich bin vorher noch nie DAF gefahren, aber der neue XF ist genial. Man sitzt wie im Wohnzimmer und alles ist so schön leise. **Ich werde meinem Chef sofort sagen, was für ein toller Lkw das ist.** Ich würde ihn sofort kaufen.

TINA THAMM

PROBELAUFLAUF

TEXT | Norbert Böwing

FOTOS | Steffen Löffler

Photography & Film – stlart.de

Echte holländische Gastfreundschaft durfte eine ausgewählte Gruppe von Lkw-Fahrern bei der DAF DRIVER EXPERIENCE in Eindhoven erleben. Intensive Einblicke in die Lkw-Produktion, eine spannende Museumstour, und leckeres Essen krönten die Gastgeber mit Probefahrten der neuesten DAF-Lkw-Generation. Dabei zeigte sich, wie nah der Hersteller an den Wünschen und Vorstellungen der Fahrerinnen und Fahrer ist.



HIER GEHT'S ZUM FILM

per Handy scannen oder auf eurotransport/newXF klicken.

MARKT

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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

Leasing/Lkw-Vermietung

KAUFEN MIETEN LEASEN + Herstellerunabhängig + Markenfabrikate + Deutschlandweit

GTI Miet-Fahrzeug Center *Trailers sind unser Ding!*

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

Tel. 03 94 03/92 10 · Funk 01 71/7 70 44 72 · www.gti-trailer.de · info@gti-trailer.de
Wirtschaftliche Lösungen für: **Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine**

Ersatzteile/Zubehör

Leistungs- & Verbrauchsoptimierung
für LKW, Busse, Traktoren, Transporter und PKW

...mehr Leistung
weniger Verbrauch...

- bis zu 15% mehr Leistung... und 15% weniger Verbrauch
- 5 Jahre Funktionsgarantie auf unsere Softwareoptimierung
- höhere Wirtschaftlichkeit
- für viele Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 2 - Euro 6
- Vor-Ort-Service
- Geld zurück Garantie
- 30 Tage Test

DAS HANDWERK
10 JAHRE GARANTIE 100% TEST

Tel.: 0 72 61/97 33 40 info@lkw-optimierung.de
Mobile: 0 16 0/555 7007 www.lkw-optimierung.de
Maxi-Chiptuning - Inh. C. Kühne - Strombergstr. 12a - 74889 Sinsheim

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA
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



Licht & Glanz gibt Sicherheit!
Scheinwerfer & Leuchten von

JUMBO
seit 1932



Hochwertige Lichtsysteme, wie Dachlampenbügel mit Fernscheinwerfern und Rundumkennleuchten, Stoßstangenschutzrohre mit LED Positionsleuchten

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



TRUCKA
* ON TOUR EQUIPMENT *

BIS ZU 20% SPAREN

LAST-MINUTE UNTERM WEIHNACHTSBAUM

Tolle Weihnachts-Angebote und das komplette Sortiment, jetzt bestellen unter WWW.TRUCKA.DE

Leistungsoptimierung für LKW, PKW und BUSSE

Kompetenz seit über 20 Jahren

MAN	Euro 2 - Euro 6	
DB/MB	Euro 2 - Euro 6	Kraftstoffersparnis von 3 % bis 15%, je nach Fahrzeugtyp
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	



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

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

...über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...

Kompressor-Kühlfbox Engel MK-43
 Aufbaumaße: 240 (ohne Griff) x 190 x 130 mm
 Spannung: 12/24/28 Volt
 Inhalt: 40 Liter
 Material: Hochdruck-Aluminiumblech
 Farben: RAL 9005, RAL 9006
 Gewicht: 10 kg
 Temperaturbereich: -15°C bis +125°C
 Material: ungelötet
 Lieferzustand: mit 20 Liter
Aktion...€669,-

Kompressor-Kühlfbox Engel MK-60
 Aufbaumaße: 300 (ohne Griff) x 240 x 130 mm
 Spannung: 12/24/28 Volt
 Inhalt: 60 Liter
 Material: Hochdruck-Aluminiumblech
 Farben: RAL 9005, RAL 9006
 Gewicht: 15 kg
 Temperaturbereich: -15°C bis +125°C
 Material: ungelötet
 Lieferzustand: mit 20 Liter
Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
 Standort: 14 - 18, D-43904 Gladbeck
 Tel.: 02043 / 6 99-27 • Fax: 02043 / 6 99 81

Freunde alter Menschen e.V.
 les petits frères des Pauvres

www.famev.de

www.lastauto-omnibus.de

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- und Bus-Motoren generell überholt im Tausch ab Lager bis **2 Jahre Garantie**

MOTOREN AG FEUER

Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv



Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.
Rent a MAN

www.bfs.tv

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

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts



Dietz · Tonhäuser
& Partner

Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für
Verkehrsrecht:

Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für Verkehrsrecht

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

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

**§ FAHRVERBOT
ABSTAND
PUNKTE
BÜRGELD**

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

**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.verkehrsmmedizin-dr.hingerle.de



Was tun bei ARTHROSE?

Was kann man selbst bei Arthrose tun? Wo findet man verlässliche Information? Die Deutsche Arthrose-Hilfe gibt in ihren Ratgeberheften „Arthrose-Info“ praktische Ratschläge zu allen Fragen der Arthrose. Eine kostenlose Sonderausgabe kann angefordert werden bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 11 05 51, 60040 Frankfurt/Main (bitte gern eine 0,70-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder über service@arthrose.de (bitte mit vollständiger Adresse).

Ersatzteile/Zubehör

Ben's Kabinemöbel Holland

Gildenweg 16 8304 BC Emmeloord Holland

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



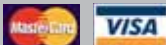
Schränke
passend
für
DAF 106
und 105
Super
Space
Cab



Online bestellen



Kaffee Tisch mit Schublade - passend für DAF 106 und 105





Wanted! Only the Best

Nicht nur für Asphalt-Cowboys: Truckstyling at its Best mit Bullfängern, Scheinwerferbügeln, Front- und Side-Bars, Aufritten, Radzierblenden, u. v. m. aus von Hand auf Hochglanz poliertem Edelstahl.

Edelstahlzubehör von **HS-Schoch** für DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania und Volvo. **Only the Best!**

Tuning und Styling
1. PLATZ
2005-2017



+49(0)7363/9609-0



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

HS Schoch®
LKW-Zubehör/Truckstyling



Mit über 7,4 Mio. transportierten Fahrzeugen und einem Umsatz von 460 Millionen Euro allein im AUTOMOBIL-Geschäftsbereich ist BLG LOGISTICS der führende Automobiltransporteur in Europa. Unsere Autotransport-Aufträge führen wir mit Verantwortung und Flexibilität aus und sichern mit 500 modernen Autotransportern die lückenlose Logistikkette.

Für den Fernverkehr sowie für den Nahverkehr unserer Niederlassungen Bremerhaven, Hamburg, Dodendorf, Duisburg, Neuss und Kelheim suchen wir motivierte **Transportunternehmer/innen** für eine langfristige Partnerschaft als

Subunternehmer Autotransporte

Wir erwarten Offenheit und Transparenz bezüglich Ihrer Geschäftssituation und Ihres Leistungsvermögens. Verlässlichkeit, professionelles Auftreten gegenüber dem Kunden sowie die Bereitstellung von gut ausgebildetem, gepflegtem Fahrpersonal setzen wir voraus. Eine nationale oder eine EU-Transportgenehmigung bringen Sie mit.

Sie verfügen über Fahrzeugtransporter oder möchten sich neue LKW anschaffen? Dann gehen Sie mit uns auf Tour!

BLG AutoTransport GmbH & Co. KG
Frau Angela Bartke · Präsident-Kennedy-Platz 1A · 28203 Bremen
0421/398 61 13 · angela.bartke@blg.de
www.blg-logistics.com/subunternehmer-gesucht

YOURS. GLOBALLY

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

**Absicherung
der Durchgriffshaftung**
mit einer US-Corporation
www.us-import-export-consulting.com

+

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

Firma kaufen? WWW.LCI.HR

H.Ostendorf



Spedition · www.spedition-ostendorf.de

Suchen festfahrende, zuverlässige

Walking-Floor Frachtführer

H. Ostendorf · Vlämische Str.5 · D-49688 Lastrup
Tel.: +49(0) 44 72 / 932 90 20 · Fax: +49(0) 44 72 / 932 73 5
Email: info@holger-ostendorf.com · www.spedition-ostendorf.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

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

KOMBIMARKT
FERNFAHRER
trans aktuell

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
für 4 Ausgaben
verkaufte Auflage: 132.619 (IWW 02/2017)

€ 420,-

und hat das Format 2-spaltig · 50 mm

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



FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.

Nichts für Schiffschaukelbremsen

Wenn Beruf für Dich auch Berufung ist!

Komm in unser Team, wenn Du ein gut ausgebildeter Kraftfahrer bist, der 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 



Kraftfahrer / innen

Wir suchen Schubboden- und Silofahrer/innen im Nah- und Fernverkehr für Touren in Süddeutschland und der Schweiz.

Jetzt bewerben:
Schaub Transport OHG
Carl-Benz-Str. 32 - 36
77972 Mahlberg
0 7822 - 78926 - 0
info@schaub-transporte.de



www.schaub-transporte.de

www.transaktuell.de

www.transaktuell.de



Es lohnt sich!

Transport Service GmbH

Wir brauchen Verstärkung!

Kraftfahrer/innen Kl. CE Nah- o. Fernverkehr f. Sattel & WAB LKW
KFZ Mechaniker/Schlosser für LKW
Speditionskaufleute für die LKW-Disposition

E-Mail: bewerbung@rts-hamburg.de · Telefon 04104 / 6 95 00 41



WECHSELN & VERBESSERN!

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

WIR SUCHEN SIE MIT KLASSE CE/2 (M/W)!
Unbefristet, übertariflicher Stundenlohn, per sofort für den Nahverkehr.

www.fahrschmiede.de www.fahrschmiede.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
- **Kühlwagenfahrer Obst & Gemüse**, Standorte Schifferstadt, Saarbrücken, Nürnberg, Früh- und Spätschicht
- **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 u. NL-Rotterdam
- **Fahrer lose Agrarprodukte**, Standort NL-Venlo u. NL-Breda
- **Planenfahrer Frankreich Benelux, D**, Wochentouren, Standort Nimwegen
- **Fahrer Filialenbelieferung**, Standort NL Raum Roermond, Tagesstouren, 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 - nach holländischem Tarifvertrag!

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





2000+ LKW FAHRER JOBS auf




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

Stellengesuche

Kraftfahrer, 54 Jahre, mit langjähriger Berufserfahrung, sucht Stelle im Linien-Begegnungsverkehr auf Sattelzug, ADR + Module vorhanden, Stellpl. A38 Sachsen-Anhalt.
Tel. 0179/9577186

www.lastauto-omnibus.de



Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER **trans aktuell** **lastauto omnibus**

Norbert Blucke
☎ +49(0)711 7849894 · ✉ norbert.blucke@etm.de

Fahrschule B. Mülln www.fahrschule-muelln.de

AB 18 JAHRE CI/CIE

MEHR ALS NUR EINE FAHRSCHULE!

BERUFSKRAFTFAHRERAUSBILDUNG CE STAPLER
 WEITERBILDUNG LKW LADEKRAN
 LADUNGSSICHERUNG HUBARBEITSBÜHNEN
 MOTORRAD BAUMASCHINENFÜHRER
 AUTO INDIVIDUELLE BERATUNG
 LKW JOBVERMITTLUNG



Holzstr. 6, 72622 Nürtingen, Tel. 0 70 22/3 83 00 • Zweigstellen: Köngen, Leinfelden-Echterdingen

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

KRAFTFAHREN
WIR ZEIGEN LÖSUNGEN

WEITERBILDUNG UND BESCHLEUNIGTE GRUNDQUALIFIKATION

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz/-VO, monatlich fünf Module in einer Woche: 349,00 €
 Samstagskurse, wochentags geteilte Module
 individuelle Firmen- sowie Einzelschulungen nach Absprache, Jährliche Unterweisungen nach BG zu diversen Themen
 Keine Mindestteilnehmerzahl!

Anmeldung und Beratung unter:
 Hutschenreuter Ausbildungen UG mbH
 Verkehrsfachschule
 72589 Westerheim (Büro)
 Rudolf-Diesel-Str. 3, 89150 Laichingen (Schulort)
 Mobil (01 57) 73 50 1960, kraftfahren@t-online.de
www.Hutschenreuterausbildung.de

PERFEKTE SCHULUNGSLEISTUNG, ... VOM PROFI FÜR PROFIS ...

Weiterbildung und Urlaub **Fs**

Kompaktkurs / 5 Module **nur 295,00 €** *einfach gut...*
 in Hessen + NRW oder inhouse bundesweit
www.Fahrerschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

Vorbereitung auf die Sach- und Fachkundeprüfung (IHK)

- Verkehrsleiter
- Güterkraftverkehrsunternehmer
- Omnibusunternehmer
- Weiterbildung nach BkrFQG Module 1-5

In Mörfelden-Walldorf, Dortmund, Bochum, Düsseldorf

Termine und Preise:
www.verkehrsseminare.eu
 Kraftverkehrsmeister
 Gottfried Helfert
 Tel. 0163-92 51 493

KOMBIMARKT
 FERNFAHRER *trans aktuell* *bestenfalls kostenlos*

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT verkaufte Auflage: 132.619 (IWW 02/2017)

€ 210,-
 und hat das Format 1-spaltig · 50 mm

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



World Vision
Zukunft für Kinder!

FÜR DIE, DIE NICHTS HABEN, GEBEN WIR ALLES.

Das ist die **KRAFT** der Gemeinschaft.

Erfahren Sie mehr:
worldvision.de

DAS LEBEN IST BEGRENZT. IHRE HILFE NICHT.

Ein Vermächtnis zugunsten von **ÄRZTE OHNE GRENZEN** schenkt Menschen weltweit neue Hoffnung. Wir informieren Sie gerne. Schicken Sie einfach diese Anzeige an:

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



Immobilien

Vermiete ab 01.01.2018 in 84307 Eggenfelden ca. 8000 qm Lagerhallen, auch Teilflächen, Torhöhe 4,20 m, kurze Verkehrsanbindung an B20, B388 und B588. Tel. 08724/96000

Kaufgesuch

Suche oberirdische, doppelwandige **Stahl tanks** ab 2000 l, Erdtanks ab 20000 l, Brückenkran ab 3 t, Spur ab 12 m. 0171/6725689, fritz_seitz@gmx.de

 **wirkaufenlkw.de**



Beste Zutaten für Ihren Erfolg.

Für eine gelungene Weiterbildung in der Transportlogistik nehmen Sie am besten: einen der größten deutschen Weiterbildungsanbieter mit langjähriger Erfahrung, ausgereifte Konzepte, frischeste Lernmaterialien und ausgesuchte Trainer. Kurz gesagt: Vertrauen Sie der DEKRA Akademie!

Alle Erfolgsrezepte unter:

0711.7861-3939 oder auf www.dekra-akademie.de

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

 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.



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!**





DÄNISCHE ELEGANZ

Die Dänen schätzen gediegenen Fahrzeugbau ohne vordergründig spektakuläre Effekte, aber mit wohlüberlegtem Stil. Ein prächtiges Beispiel ist der S 730 von Hejne Møller Pedersen.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby





MORGENS UM VIER ist Hejne schon unterwegs auf kleinen Landstraßen im Norden Dänemarks.

Hejne Møller Pedersen aus Løgstør ist Transportunternehmer und Selbstfahrer zugleich. Für ihn ist das aber nicht nur Beruf, sondern auch Leidenschaft. Mit 18 Jahren fing der heute 43-jährige Däne mit dem Fahren an. Im Jahr 1999 machte er sich dann mit diesem Beruf selbstständig. Seine bevorzugte Marke ist Scania, seit ihm sein erster V8 vom Typ 164/580, im Jahr 2004 als Hauber gebraucht gekauft, reichlich Vergnügen bereitet hatte.

Sein ganzes Leben hat er hart gearbeitet, ist früher unzählige wilde Touren nach Nordnorwegen gefahren, selbst im tiefsten Winter. Jahrelang setzte er sein Fahrzeug in zwei Schichten ein, wechselweise Tanker und

Kühler. Das hat ihm eine vertrauensvolle Kundschaft verschafft, bei der er überwiegend Direktverlader ist. So hat er sich bei aller dänischen Bescheidenheit, mit der er auftritt, einen besonders feinen Lastwagen redlich verdient.

Das Projekt begann schon kurz nach Präsentation der neuen Scania-Baureihe, Ende 2016, als es noch keine Fahrzeugpreise und zählbaren Zubehörlisten gab. Doch Hejne vertraute dem legendären Scania-Händler Stiholt, der im Ruf steht, sich ganz außerordentlich für seine Kunden einzusetzen. Die Bestellung gestaltete sich denkbar einfach: Das größte Modell, S 730, mit kompletter Vollausstattung, als Dreiachser mit 6x2-Antrieb und zwillingsbereifter Bogie-Achse.

HEJNE MØLLER PEDERSEN
SELBSTFAHRENDER UNTERNEHMER



TECHNISCHE DATEN

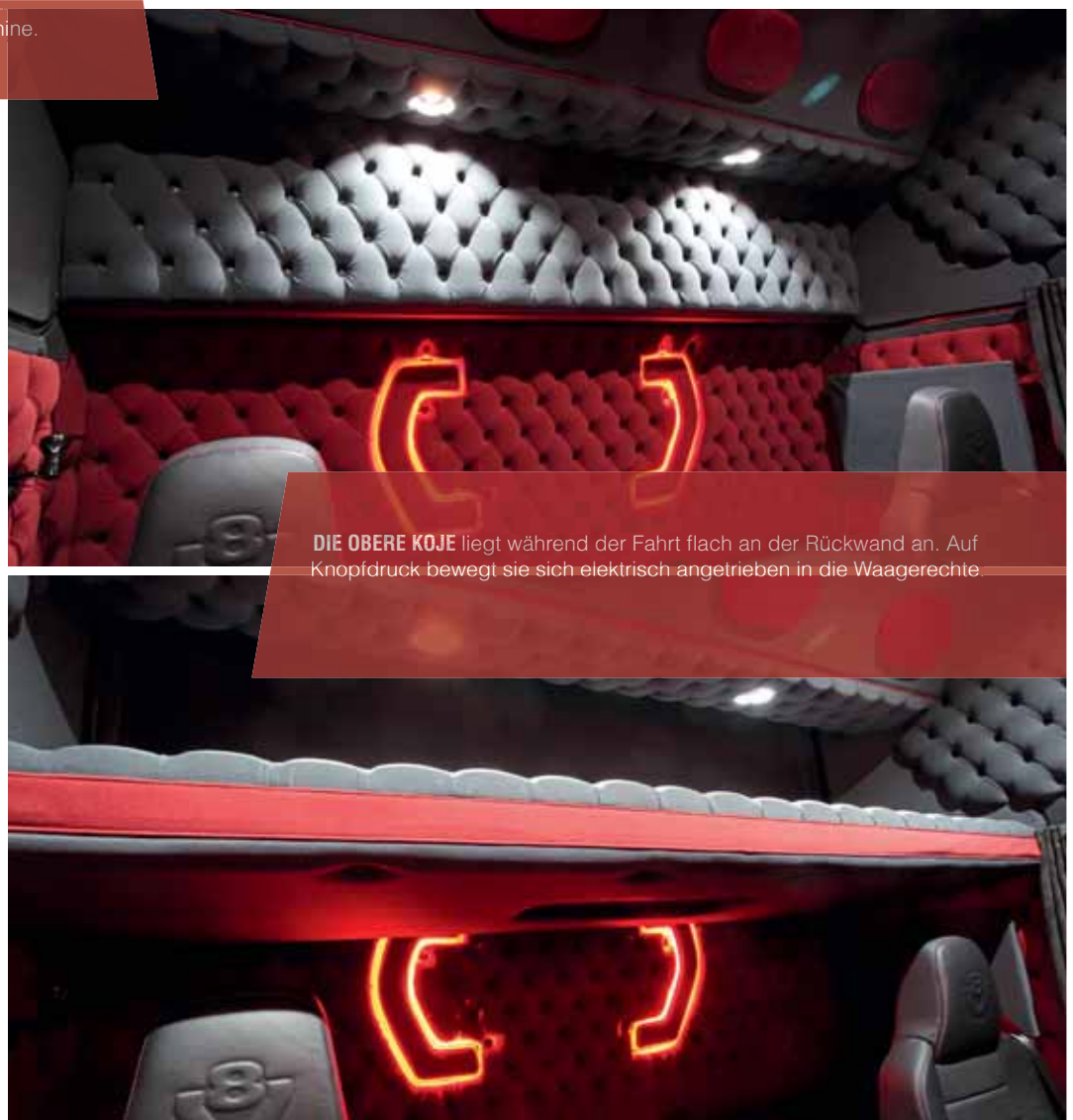
- TRUCK: SCANIA S730 6x2
- ERSTZULASSUNG: 7/2017
- LEISTUNG: 730 PS
- LAUFLEISTUNG: 120.000 BIS 140.000 KM
- TRAILER: EKERI
- EIGENTÜMER: HEJNE MØLLER PEDERSEN
- FAHRER: HEJNE MØLLER PEDERSEN
- ARTWORK/INTERIEUR: KAROSSERIE MH AUTO, LACKIERUNG TOTALLAK
- INNENAUSSTATTUNG: BUURTHOMSEN
- AUFGABENGEBIET: NATIONALER UND INTERNATIONALER FERNVERKEHR

” MIT SO EINEM FEINEN LASTWAGEN ZU ARBEITEN, IST SCHON EIN GANZ BESONDERES VERGNÜGEN



DANK SEITLICHER FALTWAND am Auflieger gehen die Be- und Entladevorgänge ziemlich zügig vonstatten.

EINE ELEGANTE VOLLVERKLEIDUNG kennzeichnet die Zugmaschine.



DIE OBERE KOJE liegt während der Fahrt flach an der Rückwand an. Auf Knopfdruck bewegt sie sich elektrisch angetrieben in die Waagerechte.





DIE DÄNEN tolerieren es, wenn Lastwagen vernünftig und schön beleuchtet sind. Auf einer morgendlichen Tour zeigt der Scania seine strahlenden Raffinessen.



Hejne hatte sich ganz detailliert ein gedankliches Konzept zurechtgelegt. Kurz vor Weihnachten ging das Umbauprojekt los, dessen Reifung letztendlich ein halbes Jahr in Anspruch nahm. Stiholt in Thisted programmierte zunächst die Elektrik für zusätzliche Stromverbraucher, denn in Dänemark geht die Polizei noch maßvoll und vernünftig mit zusätzlicher Beleuchtung um.

Hejne schätzt die Modernität der Next Generation, passend dazu ist das komplette Lichtsystem des Lastzugs mit LED ausgestattet. Dezent verstecken sich Leuchtleisten im Grill und im Dach – wenn die mitbrennen, machen vor der Frontscheibe runde 150.000 Lumen Strahlkraft die Nacht zum Tag.

Nun ging das Fahrzeug zu MH-Auto in Give (www.mh-auto.com), einer Werkstatt, die sich mit vielen Lastwagenumbauten einen guten Namen gemacht hat. Hier wurde das komplette Chassis mit Blech verkleidet, teils mit cleverer Technik. So fährt zum Beispiel rechts auf Knopfdruck elektrisch eine Staubbox aus, in der Kanister mit Betriebsflüssigkeiten untergebracht sind. Das Heck strotzt vor Leuchten, die Rückwand der Kabine ist geglättet und vorne über der Scheibe trägt der Scania eine Sonnenblende, die seiner Front Kontur gibt.

Der nächste Schritt galt dem Inneren der Kabine. Die Werkstatt von Karl Johan Buur in Vrå (www.buurthomsen.dk) ist auf edle Polsterung und raffinierte Veränderungen spezialisiert. Hier werden Träume verwirklicht, vom Ausledern eines Autos bis zum rollstuhlgerechten Umbau eines Kipplasters.

Zusätzlich zu Hejnes Gestaltungskonzept brachte der Innenausatter zwei raffinierte Ideen mit ein: So lassen sich auf Knopfdruck beide Sitze nach vorne fahren, in der gleichen Bewegung zieht sich dabei die untere Matratze in komfortablere Breite. Ebenfalls mit Elektromotoren angetrieben, lässt sich das obere Bett um 90 Grad schwenken. Im Ruhezustand liegt es flach an der Rückwand an. Und natürlich wurde die gesamte Kabine mit feinsten Stoffen dekoriert.

Ein sehr aufwendiger Prozess war die Vorbereitung der Lackierung. Dafür wurden am Dreiaxser alle möglichen Teile abgebaut, um auch in die entlegensten Ecken zu kommen. Totallak aus dem Ort Thisted (www.totallak.dk) hat schon vielen Lastwagen eine

individuelle Gestaltung verpasst. In Dänemark gibt es eine jahrzehntealte Tradition, Nutzfahrzeuge in besonderen Farben zu lackieren. Hejne hat eine farblich gut abgestimmte Kombination aus Rot und Silber gewählt, darauf prangt „SisseLine“, der Name seines Lastwagens. Das ist die Kombination der Namen seiner beiden erwachsenen Töchter, eine schöne Würdigung.

Hinter so einer edel ausgestatteten Zugmaschine würde ein Standardauflieger nur ein spärliches Bild abgeben. Doch auch hier hat Hejne Møller Pedersen seine eigenen Vorstellungen verwirklicht und das Beste bestellt, was es seiner Ansicht nach gibt: Der Thermotrailer kommt vom Fahrzeugbauer Ekeri aus Finnland und kostet nach Auskunft seines neuen Besitzers so viel wie ein mitteleuropäischer Frigo- und ein Tautliner-Auflieger zusammen. Doch dafür verfügt er über eine Technik, die ihn unschlagbar praktisch macht – nämlich links eine seitliche Falte wand. Dadurch wird der Kofferaufbau schnell und leicht zugänglich.

Darauf hat sich Ekeri schon seit Ende der 70er-Jahre spezialisiert. Um trotzdem auch eine Doppelstockbeladung zu ermöglichen, lassen sich sogar seitliche Vertikalstreben als Halterung für die horizontalen Lastträger einsetzen. Und im Boden des Kühlkofferaufbaus sind Halteschienen integriert, die als Zurrpunkte selbst für schwerste Lasten nutzbar sind.

Dazu kommen reichlich Staukisten, eine mitlenkende Hinterachse, eine faltbare Ladebordwand und die maximale Ausstattung mit zusätzlichen LED-Leuchten. Dank nordischer 50 Tonnen Gesamtgewicht bleibt dann immer noch genügend Nutzlast.

Im Sommer war es endlich so weit: Mit größter Freude nahm Hejne hinter dem Lenkrad Platz und genießt seither den zusätzlichen Komfort und den verbesserten Antriebsstrang der Next Generation. Aktuell ist er viel für einen Türenhersteller in Norddänemark unterwegs, für den er die Logistik zwischen den Filialen erledigt.

Saisonal fährt er damit aber auch Blumentransporte von Holland nach Schweden. Und wenn er mal wieder Sehnsucht nach Nordnorwegen bekommt, ist sein prachtvoller Lastzug auch für die anspruchsvollsten Fahrten in tiefstem Winter perfekt konfiguriert. <



MANCHE TRANSPORTE könnte man sicher auch mit einem gewöhnlichen Lastzug erledigen, aber mit einem derartig professionellen Aufbau geht das um einiges besser und mit mehr Freude an der Arbeit.





VON GROSS ZU KLEIN

Matthias Hassel ist Fuhrparkleiter. In seiner Freizeit fertigt er Lkw-Modelle nach Originalvorbildern. Den internationalen Fans zeigt er sie im belgischen Jabbeke am 10. und 11. März 2018.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Matthias Hassel (3)

Letzten Endes musste es so kommen: Schon mit zehn Jahren wurde Matthias Hassel, heute 51, durch seinen Vater an den Lkw-Modellbau herangeführt. Der hatte für seinen Fleisch verarbeitenden Betrieb im Westerwald einen Fuhrpark mit drei Kühllügen. Ein Modellbausatz als Geschenk war die Initialzündung.

Mittlerweile sind es rund 300 Modelle, die Hassel, seit acht Jahren beruflich Fuhrparkleiter bei der Spedition Höhner aus Weyersbusch, mit großer Liebe zum kleinsten Detail nach realen Vorbildern im Keller seines Hauses gebaut hat. Aus der eigenen Flotte mit insgesamt 56 ziehenden Einheiten kommt ein DAF XF 460 Euro 6 mit Super Space Cab der damals aktuellen Baureihe.

Das Modell entstand Ende 2015 in rund 200 Stunden. Warum er sich für den DAF entschieden hat? „Ganz einfach“, meint Hassel, „weil es diesen DAF im Maßstab 1:24 nicht als fertiges Modell gibt. Das war eine echte Herausforderung, die mich gereizt hat.“ So hat Hassel den DAF eben aus zwei Bausätzen zusammengefügt, einem von Italeri und einem von A&N Models, und mit vielen Änderungen schließlich in den blau-weißen Firmenfarben ergänzt. Den DAF gibt es nun also in den Maßstäben 1:1 als Original, 1:24 sowie als klassische Werbemodelle in 1:50 von Tekno und 1:87 von Herpa.

Am 10. und 11. März wird Hassel mit einer Auswahl von zehn seiner schönsten Modelle bereits zum 23. Mal zur internationalen Modellbaumesse ins belgische Jabbeke fahren und dort einer der wenigen deutschen Aussteller sein. Der DAF ist natürlich mit dabei. Rund 1.500 Modellbaufreunde werden erwartet. 50 Pokale hat Hassel dort schon bekommen. „Ich freue mich schon jetzt wieder darauf, mich dort mit vielen Gleichgesinnten zu treffen und mich ausschließlich über Lkw-Modelle auszutauschen.“



SCHWEDISCHER SILOZUG

7-ACHS-SILOZUG VON FORSGÅRDS aus Halo (S) im Maßstab 1:24 auf Basis einer Italeri-Scania-Topline-Sattelzugmaschine. Durch ein verlängertes Fahrgestell mit zusätzlicher Nachlaufachse als Motorwagen gebaut, außerdem statt Topline-Dach ein Highline-Dach aus Spezialzubehör. Anhänger komplett im Eigenbau aus diversen Ersatzteilen, die Silos aus handelsüblichen Kunststoffabflussrohren, beide Siloenddeckel im Holzdruckverfahren.



TAUTLINER VON VÖGEL

KLASSISCHER SATTELZUG VON VÖGEL aus Bludersch (A) im Maßstab 1:24, ebenfalls mit Italeri-Scania als Zugmaschine (4x2). Detailgetreue Nachbildung einzelner Komponenten wie Kühlergrill mit Gittereinsatz, Breitreifen und Adblue-Tank. Auflieger aus dem Italeri-Programm auf Vorbild von Krone umgebaut, mit zusätzlichen Staukästen und geändertem Leuchtenträger samt Unterfahrschutz. Rote Hausfarbe nach Vorarbeiten und Grundieren mit Autolack.



MATTHIAS HASSEL (o. l.) ist seit acht Jahren Fuhrparkleiter bei der Spedition Höhner in Weyerbusch im Westerwald. Mit zehn Jahren hat er sein erstes Modell gefertigt, bis heute sind es mehr als 300 Unikate.

DEN DAF XF der Spedition gibt es nicht nur im Maßstab 1:1, sondern noch in den Maßstäben 1:24 (Hassel), 1:50 (Tekno) und 1:87 (Herpa).

DIE MODELLBAUMESSE in Jabbeke (B) findet am 10. und 11. März nun zum 23. Mal statt.



CHEFSACHE

Der Autohof Hamburg Süd ist der neueste unter den zehn Hoyer-Autohöfen – er liegt an der A 1 im Gewerbegebiet Neu Wulmstorf.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

Typisch Hoyer: Aus einer kleinen Idee entstand ein schlaues Projekt, denn mit dem Truckerbecher wurden gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Zum einen ist der umweltfreundliche Mehrwegbehälter aus Porzellan, womit der Geschmack des brühheißen Kaffees spielend leicht erhalten bleibt. Zum anderen erhitzt sich der praktische Griffiring nicht, so dass jeder Schluck gefahrlos zum Munde geführt werden kann.

Obendrein wird der Becher unabhängig von einem Tankvorgang jederzeit gratis mit Kaffee oder Tee gefüllt. Und das Beste: Diese Spezialtasse ist nicht frei verkäuflich – sie gibt's vom Chef des Fernfahrers persönlich, der den auslaufsicheren Becher für seinen Mitarbeiter erwirbt. Somit handelt es sich um eine echte Chefsache! Wer das geniale Teil noch nicht hat, bekommt einen erklärenden „Chefsache-Flyer“ und kann diesen seinem Boss mit einem Lächeln servieren.

Jens Müller und Henryk Berg sind als Autohof-Leiter von diesem Hoyer-



DAS TEAM um Jens Müller (v.l.) und Henryk Berg (h.m.) kümmert sich um das Wohlergehen seiner Gäste.

Projekt überzeugt und erklären einhellig: „Oftmals sind es gerade die einfachen Sachen, die für große Freude sorgen – auf allen Seiten.“ Dass sie für Fernfahrer ein gutes Gespür haben, beweisen sie immer wieder aufs Neue. Im letzten Jahr beim Truckertreffen war es die Aktion „Bewegen mit Herz“: Da gab es leuchtende Augen bei Heimkindern, die von Lkw-Chauffeuren auf den Autohof gefahren wurden und damit ein unvergessliches und nicht käufliches Erlebnis hatten. Für die kommenden Sommermonate sind an vielen Donnerstagen Grillabende mit Live-musik geplant.



GUTSCHEIN

AUTOHOF HAMBURG SÜD, Restaurant
Gültig vom 02.12.2017 bis 05.01.2018

1 x 4,20 Euro



DER KOCH EMPFIEHLT

„Passend zur Jahreszeit – die Rinderroulade mit Rotkohl und Salzkartoffeln für 11,90 Euro. Wie sagte neulich ein Gast? Das Essen sei zum Niederknien. Na, uns reicht es schon, wenn als Zeichen, dass es lecker war, der Teller leer zurückkommt. Wir wollen uns ja nicht selbst loben, aber wir haben gutes Fleisch, drehen die mit allerlei Gewürzen und Kräutern verfeinerte Roulade und lassen sie zwei Stunden schmoren. So bleibt der Eigengeschmack erhalten. Dazu gibt es eine ebenfalls selbst angesetzte Soße. Als Krönung – ohne Doseneinsatz! – kochen wir den geschnittenen Rotkohl mit Äpfeln: Eine ehrliche und sorgfältige Zubereitung in der Küche kann den Fahrern manchen Ärger auf der Straße vergessen lassen.“



KOCH OLAF PETERSEN

„Saubere sanitäre Anlagen, freundlicher Kontakt, frisch zubereitetes Essen und wechselnde Tagesgerichte für 6,90 Euro sind sowieso unsere beständigen Erfolgsrezepte, an die wir glauben.“ An den Gästen geht dies nicht spurlos vorbei, was das vielköpfige Stammpublikum immer wieder bestätigt.



JOHANN RENNER (45) AUS OSTFRIESLAND

„Ich bin regelmäßig hier, weil es mir gut gefällt. Klar, nach 18 Uhr ist es schwer, einen Parkplatz zu bekommen – wie überall. Ich finde den Service klasse, es ist immer jemand da, den man ansprechen kann.“

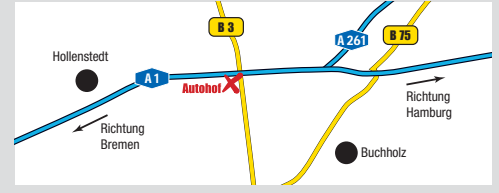


DINKO TALIC (40) AUS ZEVEN

„Heute bin ich nach dem Tanken nur für ein kurzes Vesper hier. Was soll ich sagen: Hoyer steht für freundliches Personal und einwandfreie sanitäre Anlagen.“



INFO



Schlepelberg 2,
21629 Neu Wulmstorf,
Tel.: 04165-221410
Fax: 04165-2214119
www.hoyer-energie.de
Mailadresse: AH-Hamburg-Sued@hoyer-energie.de

Öffnungszeiten	Tankstelle mit Bistro und Restaurant: 24 h – 365 Tage
Lkw-Parkplätze	100, Parkgebühr 5 € pro Tag, bzw. frei bei Verzehr im Restaurant, frei für Hoyer-Kunden, frei bei Tanken über 100 Liter
Lkw-Zapfsäulen	10 Hochleistungssäulen, 8 Adblue-Säulen
Dieseld Kreditkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien, WLAN kostenlos
Restaurant	120 Nichtraucherplätze, 25 Raucherplätze
Terrasse	120 Plätze
Duschen	6 Herren- und Damenduschen, Kosten: 3 €
Wäscheservice	3,50 € für Waschmaschine, Trockner: 3,50 €
Pott Kaffee	0,2 Liter 1,50 €
Bier vom Fass	0,3 Liter 2,50 €
Frühstück, Auswahl	2 halbe belegte Brötchen (Salmi, Schinken, Zwiebelmett, Käse, Ei, Frikadelle) für 3,20 €.
Essen, Auswahl	Sauerfleisch mit Bratkartoffeln, Remouladensauce und Salat für 9,50 €. Hähnchenpfanne mit gebratener Hähnchenbrust, Nudeln, Tomatensauce, frisches Gemüse und Mozzarella für 9,90 €. Hausgemachter Bacon-Cheeseburger mit Beilage nach Wahl für 9,90 €
Freizeit	2 Bildschirme im Restaurant, 3 Spielautomaten
Eis- und Schnee gerüst	nein
DocStop	ja



BEWERTEN

★★★★☆ Parkplatz
 ★★★★★ Qualität des Essens
 ★★★★★ Sauberkeit der Duschen/Toiletten

Die abgebildeten Bewertungen aus der FERNFAHRER-Autohöfe-App wurden von Nutzern abgegeben und sind nicht repräsentativ.
 Stand: 1.11.2017



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!



ROLAND WASCHKA, 65835 Liederbach



SASCHA AHORNER, A-4662 Steyrermühl





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.



FETZER, via App



SCHNEEGE, via App



MR. M, via App



INDIANER62, via App



LIMOKUTSCHER, via App



NORBERT97, via App

FOTOALBUM



SCHROTTI168, via App



FERNFAHRER REPORTER-APP

Ihr könnt uns auch jederzeit direkt mit eurem iPhone oder Android-Smartphone Bilder zuschicken. Dazu stellt ihr eure Fotos in die entsprechende Rubrik der 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/repand



Die FERNFAHRER-Reporter-App wird euch präsentiert von:



BÜHNE FREI

Gewinn-
spiel

KEIN THEATER MEHR UM DACHLAWINEN DANK ENTEISUNGSBÜHNE „ARCTICA“ VON HYMER.

Ein alle Jahre wiederkehrendes Problem in der kalten Jahreszeit sind Eisplatten, die sich über Nacht oben auf den Lkw-Planen bilden und nach dem Losfahren auf den nachfolgenden Verkehr regnen. Abhilfe versprechen

entsprechende Gerüstsysteme auf Auto- und Speditionshöfen. Die Autohöfe, die über eine Enteisungsbühne verfügen, listen wir daher auf eurotransport.de und in unserer kostenlosen FERNFAHRER-Autohöfe-App auf.

Wer sich als Spediteur eine Plattform zulegen möchte, wird zum Beispiel beim Leichtbauspezialisten Hymer aus Wangen im Allgäu fündig. Bis zum 31. Dezember bietet Hymer seine Enteisungsbühne „Arctica“ zum Frühbesteller-Rabatt an, mit zwei teleskopierbaren Schnee- und Eisschiebern als Beigabe. Die mit 5 oder 7 Metern Länge angebotene Basisbühne kann durch Erweiterungselemente von je 2 Metern flexibel verlängert werden. Standhöhe: 3,2 Meter. Bei Verschraubung im Boden kommt sie ohne Ausleger aus. Mehr unter: www.hymer-alu.de



Mit Unterstützung von Hymer-Leichtmetallbau verlosen wir den abgebildeten, teleskopierbaren Schnee- und Eisschieber.

Schreibt uns unter dem Stichwort „Eisschieber“ bis 05.01.2018 an: Redaktion FERNFAHRER, Postfach 810207, 70519 Stuttgart oder an info@fernfahrer.de



Gelber Blitzler



Zum Winterbeginn hat Hella die neue LED-Warnleuchte „K-LED Blizzard“ präsentiert. Ihre Haube aus Polycarbonat schützt sie vor Stößen, Wasser und Staub. Die Leuchte lässt sich flexibel am Fahrzeug montieren: fest, über einen Magneten oder per Rohrstützen.

Saerbecker Baubulle

Nach der zweiachsigen Variante hat GMTS Brinkmeier nun auch den dreiachsigen Magirus 230D AK in seine Golden Oldies Linie 50 (1:50) aufgenommen. Den „Baubullen“ gibt es ab Januar in Resedagrün und Weinrot. Die Spiegel müssen ausnahmsweise selbst montiert werden und liegen zum Anstecken bei. Preis: 115 Euro.



VIELE WEITERE PRODUKTE rund um den Lkw, u. a. Modelle und Bücher, gibt es im FERNFAHRER-Onlineshop unter shop.eurotransport.de. Abonnenten erhalten auf viele Artikel Sonder Rabatte. Bestellung per Telefon: 07 11/72 52 266, per E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de



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

Polizeikontrolle. Der stockbesoffene Fahrer: „Ich habe nur Kamillentee getrunken.“ Darauf der Polizist: „Dann haben Sie aber mindestens drei Komma null Kamille.“

**WALTER HENNIGES
MAGDEBURG**

DER ALTE HAHN hat das Zeitliche gesegnet. Beim neuen ist der Bauer skeptisch. Doch der legt los wie die Feuerwehr: Ob Henne, Ente oder Gans, keine Geflügeldame ist vor ihm sicher. Dann aber taumelt er über den Hof und bleibt stocksteif liegen. Der Bauer geht hin und meint: „Tja, das war dann wohl doch etwas zu viel des Guten.“ Knurrt der Hahn aus dem Schnabelwinkel: „Mann, hau bloß ab. Du versaust mir die Tour mit den Geiern!“

EIN SCHWABE MÖCHTE im Pfandhaus seinen Mercedes für 100 Euro versetzen. Dem Pfandleiher kommt die Sache seltsam vor, aber er lässt den Schwaben sein Auto in die Lagerhalle fahren. Einen Monat später löst der Schwabe sein Pfand wieder aus. „Das macht dann 100 Euro plus fünf Euro Zinsen. Aber verraten Sie mir bitte zuerst, was der Sinn der ganzen Aktion war.“ „Ich war im Urlaub und wo sonst kann ich für fünf Euro einen ganzen Monat lang parken?“

DER EHEMANN IST vor Sorge grün im Gesicht. Fragt ihn ein Freund: „Was ist denn los mit dir?“ Der Mann antwortet ängstlich: „Ich mache mir Sorgen um meine Frau.“ Nun ist der Freund auch beunruhigt und fragt: „Was hat sie denn?“ Der Ehemann: „Mein Auto.“

WAS BEDEUTET die Bezeichnung „601“ auf einem Trabbi? 600 haben ihn bestellt und nur einer hat ihn bekommen.

WARUM BENUTZEN BEAMTE keine Taschentücher? Weil auf der Packung „Tempo“ steht.

WER VIEL ARBEITET, macht viele Fehler. Wer nicht arbeitet, macht keine Fehler. Wer keine Fehler macht, der wird befördert.

DER HANDWERKER an der Himmelspforte: „Was soll ich hier? Ich bin doch erst 47!“ Petrus: „Nix für ungut, aber nach deinen berechneten Stunden bis du schon 94.“

GESCHENKTIPP:

Die Box für Lkw-Fans:

Buch „Nutzfahrzeuge in Ost und West“ mit interessanten Lkw von der Nachkriegszeit bis zur Wende. Dazu Lkw-Pasta mit italienischer Kräuter-
mischung.

Preis: 15,90 €;
Für Abonnenten
nur 11,90 €.



FERNFAHRER - SHOP

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

FERNFAHRER COFFEE TO GO-BECHER

Ideal für unterwegs, passt in jeden Getränkehalter im Fahrzeug. Das Besondere: Die transparente, doppelwandige Ausführung isoliert nicht nur, hier können Sie auch eigene Bilder nach Lust und Laune einstecken.

Preis: 7,50 €; Für Abonnenten nur 6,50 €.



GROSSE BÜCHER-AUSWAHL FÜR PROFIS UND TRUCK-FANS!

NEU: DMAX LASTWAGEN DEUTSCHLANDS

Dieser großformatige Prachtband aus der DMAX-Edition mit über 600 Fotos präsentiert das Beste aus über einem Jahrhundert deutschem Lastwagenbau. Geordnet nach den wichtigsten Herstellern, fahren hier die Old- und Youngtimer bereits untergegangener Marken ebenso vor wie die aktuellen Modelle der heute noch aktiven Truckhersteller. 224 Seiten, Format 30,5 x 23 cm. Preis nur 14,95 €.



NEU: Roman: Die Spur der Laster

von FERNFAHRER-Redakteur Jan Bergrath. Wenn Literatur auf Wirklichkeit trifft: Am Dienstag bist du tot! Peter Müllenbach ist der skrupellose Geschäftsführer eines renommierten internationalen Transportunternehmens im Logistikzentrum Köln-Eifeltor. Er beutet seine osteuropäischen Lkw-Fahrer nach Strich und Faden aus, er hat Parkplatzsex mit einer Arbeitsrichterin, und er ist für den Unfalltod eines Menschen auf der A4 bei Frechen mitverantwortlich. Nur einer weiß, dass Müllenbach bald sterben wird – ein Krimiautor. Preis: 9,90 €.



shop.eurotransport.de

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



VORSCHAU

2 18



PROFIS IM PROFIL

Mutter und Tochter im selben Beruf: Alexandra und Yasmin Salatt arbeiten beide als Berufskraftfahrerinnen bei zwei Speditionen in Osnabrück.

AUSSERDEM:

Abenteuertour nach Marokko » Der Azubi-Truck von Elkawe in Hamburg » Recht aktuell: Old-School-Lenkräder und mehr » Supertruck DAF XF 530 im Einsatz als Schrottransporter » neue Lkw-Modelle » wieder ein Fahrer vor Gericht » und vieles mehr

SPEDITION

Tolle Lkw und eine gute Mischung aus Jung und Alt sind das Erfolgsrezept von Kirn im baden-württembergischen Egenhausen.



Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

ANZEIGE



35. 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
GESCHÄFTSFÜHRENDE REDAKTEUR:
 Johannes Roller
RESSORTLEITER TEST & TECHNIK:
 Julian Hoffmann
REDAKTION:
 Alev Atas (Assistenz), Markus Bauer, Christoph Ostheimer (Volontär), Nur Sahar (Assistenz), Knut Zimmer
REDAKTIONELLE MITARBEIT:
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Frank Hausmann, Martin Häußermann, Felix Jacoby, Peter Möller, Achim Purwin
GRAFIK/PRODUKTION:
 Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, Timo Eilflein (Lubitz Zeiten Media), Florence Frieser, Monika Haug, Eva Pröbß (Lubitz Zeiten Media), Stephanie Tarateta, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
TEXT: schlussredaktion.de
FOTOGRAFIE:
 Karl-Heinz Augustin, Thomas Küppers, Jacek Bilski
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 11/78498-17
 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 11/7252-216; Fax: 07 11/7252-310;
 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 Abopreis. Studenten er-
 halten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung
 einen Nachlass von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk.
 ISSN 0257-3180

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.

FFPACP1801

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



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

33. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX



Frühbucher-Aktion
bis 31.12.2017
"Gold kaufen – Silber zahlen"



TRUCK-ROCK
OPEN-AIR-FESTIVAL

NÜRBURGRING
29. JUNI – 01. JULI 2018

[truckgrandprix](#)

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE





GLEICHE LEISTUNG. GERINGERE EMISSIONEN.

Die neuen gasbetriebenen Lkw von Volvo Trucks bieten dieselbe Leistung, dasselbe Drehmoment und dieselben Fahreigenschaften wie dieselbetriebene Modelle von Volvo – und das bei geringeren Treibstoffkosten. Gleichzeitig liegt der CO₂-Ausstoß der neuen Lkw um 20% unter dem eines Dieselfahrzeugs.* Die Modelle Volvo FH LNG und Volvo FM LNG sind mit 420 PS (2.100 Nm) oder 460 PS (2.300 Nm) für den schweren Regional- und Fernverkehr erhältlich.

*Dieser Wert bezieht sich auf die Emissionen während des Fahrzeugbetriebs („Tank to Wheel“).

www.volvotrucks.de/lng

VOLVO TRUCKS LNG

Volvo Trucks. Driving Progress

