

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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



GIPFEL-STÜRMER 8x8-Arocs bringt Traktion satt Seite 38



LEIDENSCHAFT Sven fährt Lkw aus Tradition Seite 30

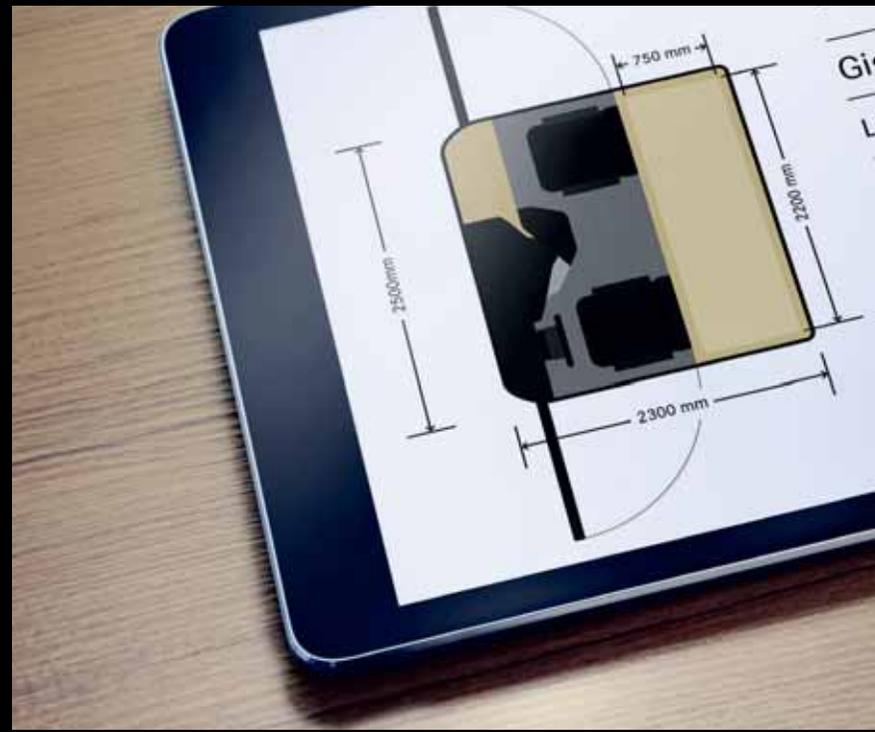


SUPER-GREIF Spiel mir das Lied vom Tod Seite 68

MIT
4,20 €
AUTOHOF-
GUTSCHEIN



9 KOLLEGEN TESTEN
SCANIA S650
DER NEUE V8 MIT 650 PS – EIN ECHTER FAHRER-LKW



2 Zimmer, Lenkrad, Panoramablick.

Auf der Straße zu Hause: der Actros. Damit Fahrer ausgeruht und konzentriert ans Ziel kommen, bietet das optionale GigaSpace Fahrerhaus mit bis zu 2,13 Metern Stehhöhe viele Annehmlichkeiten – auch nach Feierabend. Dank auf Wunsch erhältlicher Standklimaanlage und komfortabler 7-Zonen-Kaltschaummatratze¹⁾ sind auch Nächte auf Achse besonders erholsam. Mehr Informationen unter www.mercedes-benz.com/actros

¹⁾ Komfortbett unten Serie in L-Fahrerhäusern.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust





DER VORGESETZTE UND DESSEN ANERKENNUNG für die Fahrer – das macht den Unterschied. Dabei ist die Erfolgsformel von Fuhrparkleiter Rudolf Schumacher (l.), mit der er das Betriebsklima bei Hoyer wieder deutlich verbessert hat, so einfach wie überzeugend.

FOTO | Jan Bergrath

DER MENSCH MACHT DEN UNTERSCHIED



Die **Erfolgsformel** gegen **Fahrermangel** ist **kein Hexenwerk**.

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

das Beispiel Hoyer in dieser Ausgabe zeigt es: Ein Vorgesetzter und dessen Wertschätzung für die Mitarbeiter können im Wettbewerb um gut ausgebildete Berufskraftfahrer einen deutlichen Unterschied machen. Der neue Fuhrparkchef hat bei dem Chemielogistiker bloß an wenigen Stellschrauben gedreht, aber damit anscheinend einiges zum Positiven gewendet.

Die Stimmung zu wenden, ist demnach kein Hexenwerk. Erstens: ein festes Fahrzeug. Zweitens: ein qualitativ guter Lkw. Und drittens: ein ordentlicher Verdienst. Dann klappt es auch mit dem Personal. Auf diese leicht verständliche Formel führt der neue Mann bei Hoyer seinen Erfolg zurück. Und das entspricht weitgehend auch dem, was ihr in den sozialen Medien schreibt. Allein der Verdienst wird dort in der Regel an erster Stelle genannt. Alle drei genannten Bestandteile der Erfolgsformel lassen sich unter dem Begriff Wertschätzung zusammenfassen. Wer das beherzigt, muss sich auch künftig wenig Gedanken um den Fahrermangel machen.

Ein weiterer Beleg für diese Erfolgsformel ist Sven Acker, unser Profi im Profil in dieser Ausgabe, der Lkw-Fahrer in dritter Genera-



THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

tion ist. Er erfährt ebenso eine besondere Wertschätzung durch seinen Arbeitgeber. Und auch hier steht es schwarz auf weiß geschrieben: Ein attraktiver, fester Lkw und ein ordentlicher Lohn sorgen dafür, dass Sven seinem Unternehmen seit der Ausbildung treu ist. Auch das Beispiel Heide-Logistik, aus dessen Fuhrpark der Supertruck dieser Ausgabe stammt, bestätigt die Erfolgsformel.

Traurig, dass es trotzdem noch immer nicht alle verstanden haben und wir weiterhin über einen Mindestlohn für qualifizierte Fachkräfte sprechen müssen – und darüber, wie sich dieser aushebeln lässt, wovon einmal mehr die Rubrik „Thema des Monats“ zeugt.

KONTAKT ZUR REDAKTION:

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

ABONNENTEN-SERVICE UND EINZELHEFTBESTELLUNG:

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

FERNFAHRER

FÜR UNSERE
ABONNENTEN

hilft!



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

FERNFAHRER STEHT EUCH MIT RAT UND TAT ZUR SEITE

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

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

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

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

Ein weiterer Vorteil unseres 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

? „Ich hatte einen Schlaganfall. Der Arzt sagte mir gleich zu Beginn der Reha, dass es mit Lkw-Fahren wohl vorbei ist. Jetzt ist die Frage: Was muss ich alles tun, um wieder fahren zu können?“

Matthias Pfitzenmaier: „Nach der Fahrerlaubnisverordnung dürfen Sie nach einem Schlaganfall grundsätzlich keine

Fahrzeuge der folgenden Klassen mehr führen: Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF. Diese Bewertung gilt für den Regelfall. Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen sind möglich. Für Sie gibt es zwei Möglichkeiten, hier in Kürze dargestellt:

- 1.) Sie teilen der Behörde Ihre Einschränkungen mit und bitten um Überprüfung der Fahreignung.
- 2.) Die andere Möglichkeit besteht in der ‚privaten‘ Überprüfung der Eignung.

Wenn Sie Ihre Erkrankung gar nicht mitteilen und es passiert beispielsweise ein Unfall bei einem weiteren Schlaganfall am Steuer, machen Sie sich unter Umständen strafbar!“

DIESE SEITEN SIND EUER GEWINN!

13 Im Aktuell verlosen wir den neuen Typenkompass MAN des Motorbuch Verlags. 128 Seiten, ca. 140 Abbildungen, Wert: 12 Euro.

80 Im Restaurant des Total-Autohofs Krefeld erhaltet ihr einmalig 4,20 Euro Rabatt auf Speis und Trank.

87 Beim Rätsel verlosen wir das Modell eines Fahrmischers vom Typ MAN TGS im Maßstab 1 : 87. Hersteller: Wiking. Wert: 36 Euro.



JANS BLOG

Persönliche Eindrücke, Neuigkeiten und Hintergründe zum Straßengüterverkehr findet ihr auch unter www.fernfahrer.de/jan. Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath über die Herausforderungen im Fahreralltag – diesmal Narrenfreiheit für gewisse Verkehrssünder.

VERKEHRSDELIKTE

IN EIGENER SACHE

VERKEHRSDELIKTE: NICHT ZU FASSEN

Zu geringer Abstand ist eine der Hauptursachen für schwere Lkw-Unfälle am Stauende. Doch gemäß einer europäischen Richtlinie laufen entsprechende Bußgeldbescheide gegen Lkw-Fahrer aus den mittel- und osteuropäischen Ländern ins Leere.

Immer wieder erreichen mich Klagen besonnener deutscher Lkw-Fahrer, dass sie von den Kollegen aus Osteuropa ständig im Überholverbot mit überhöhter Geschwindigkeit



überholt und im Sicherheitsabstand geschnitten werden würden. Die Polizei sei nie zu sehen – und falls doch, würde der Einfachheit halber lieber der deutsche Fahrer kontrolliert.

Das sind natürlich sehr pauschale Vorwürfe, aber ein Polizeibeamter der Autobahnpolizei Sachsen-Anhalt ließ mich dann doch aufhorchen, als er sagte: „Wenn wir die Videoaufzeichnungen der Abstandskontrollen am

Folgetag auswerten, löschen wir alle Aufnahmen mit Lkw aus Osteuropa.“ Das wollte ich zunächst nicht glauben, aber es ist wohl wahr. Doch nicht nur das, wie mir das Innenministerium von Sachsen-Anhalt auf meine Anfrage geschrieben hat: „Entsprechend der Richtlinie 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte erfolgt ein Halterdatenaustausch nur bei in der Richtlinie aufgeführten Verstößen.“ Und in dieser Liste fehlt ausgerechnet der Verstoß gegen den Sicherheitsabstand, obwohl er zu den Hauptursachen für schwere Lkw-Unfälle am Stauende gehört. Das ist für mich nicht zu fassen.



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-Community zu ihren Erfahrungen mit Abstandssündern befragt. Hier eine kleine Auswahl an Kommentaren unserer Leser:



Sylvio Neumeyer kommentiert: „Das ist eine Sauerei! Der deutsche Fahrer muss im Ausland sofort bar zahlen – und wenn er kein Geld hat, dann bleibt er stehen, bis er das Geld aufgetrieben hat.“



Martin Heinecker schreibt: „Daher fahren die ja auch, als wäre der Teufel hinter ihnen her oder als ob sie im Krieg wären! Kaum Abstand hinter einem: beängstigend. Einscheren vor einem in den eigenen Sicherheitsabstand: noch schlimmer – 4 bis 8 Meter! Das geht überhaupt nicht, wird aber nicht geahndet, selbst wenn die Polizei das live beobachtet! Dann bekommst du als Deutscher noch ein Paket aus Bad Flensburg.“



Günter Meyer konstatiert: „Beim deutschen Fahrer kann man das Geld eintreiben. Es wird der Weg des geringsten Widerstands gegangen.“



Shideezhi Gisela schreibt: „Soweit mir bekannt ist, gibt es mit Österreich und der Schweiz ein Abkommen, was Bußgelder betrifft. Wie es mit den westlichen und östlichen Ländern aussieht, ist mir unbekannt.“



[/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 registriert bist, oder auf REGISTRIEREN, falls du noch keinen Zugang hast



Nach der Registrierung unbedingt die ABONUMMER im Profil eintragen. Wo diese Nummer steht, findest du auf www.eurotransport.de/anmeldung



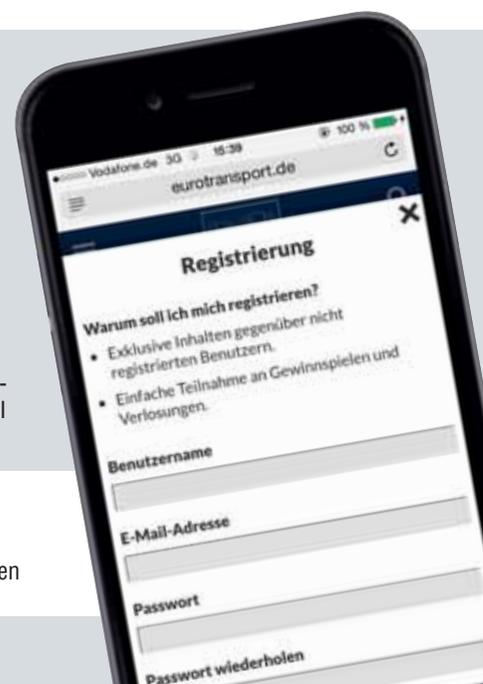
TIPP: Für den Dialog mit den Experten ist es sinnvoll, Kontaktdaten einzugeben, die auch nur für diesen Zweck genutzt werden



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



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



INHALT

5 18

- 03 ZUR SACHE**
Wertschätzung zu zeigen, ist kein Hexenwerk.
- 04 FERNFAHRER HILFT**
Jans Blog: Warum bei osteuropäischen Lkw-Fahrern auf Bußgelder für Abstandsverstöße verzichtet wird.
- 08 BILD DES MONATS**
Schneeräumen mit einem 730 PS starken Achtzylinder.
- 10 THEMA DES MONATS**
Politiker, Gewerkschafter und Lkw-Fahrer diskutieren über das EU-Mobilitätspaket. Kein Kompromiss in Sicht.
- 12 AKTUELL**
Scania testet Platooning, Tire Cologne und Truck-Grand-Prix 2018, neue Lkw, Fahrerwechsel beim Truck-Race.
- 18 NACHRUF**
Zum Tod von Frank Zeitzen.
- 19 MEINUNG**
Leserbriefe an die Redaktion.
- 20 RECHT AKTUELL**
Überholter Fahrer muss sofort den Mindestabstand wiederherstellen.
- 22 FAHRER TESTEN**
Scania S650 Highline im Test.
- 30 PROFI IM PROFIL**
Sven Acker fährt seit sieben Jahren Touren nach Norditalien.
- 34 VORSTELLUNG**
Neue Arocs-Baufahrzeuge.
- 38 FAHRBERICHT**
Mercedes-Benz Arocs 4151 8x8 AK.
- 42 TEST UND TECHNIK**
Der eActros geht in den Feldversuch.
- 48 SERIE TRUCK-JOBS**
Manuel Dieterich fährt einen Scania R520 V8 mit Spezialaufbau zum Transport von Aufstellsilos.
- 52 REPORT**
Wie das Betriebsklima bei den Hoyer-Fahrern nachhaltig verbessert wurde.
- 54 AUTOBAHNKANZLEI**
In der Engstelle zu schnell – oder erst nach der Engstelle?
- 68 SUPERTRUCK**
Der Heide-Scania mit dem Adlerblick.
- 74 FESTIVAL**
Das Mega-Trucks-Festival im niederländischen 's-Hertogenbosch.
- 76 MODELLE**
Neues von der Spielwarenmesse 2018 in Nürnberg – Teil 2.
- 80 TRUCKSTOP**
Total-Autohof Krefeld an der A44 mit Sicherheitsparkplatz.
- 82 FOTOALBUM**
Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.
- 86 COMIC**
Ein neues DiDi-Abenteuer.
- 87 RÄTSEL**
Wiking-Modell zu gewinnen.
- 88 HUMOR**
Sachen zum Lachen.
- 90 VORSCHAU**
Das erwartet euch in Heft 6/2018.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

PROFITIEREN VOM FERNFAHRER-ABO PLUS: HEFT + E-PAPER + ONLINE

Das Info-Servicepaket für Abonnenten:

- 12 Hefte mit 10 % Preisvorteil plus Sonderheft gratis
- E-Paper inklusive – jede Ausgabe digital für alle Geräte
- Exklusiver Zugang unter anderem mit aktuellen Lkw-Tests auf www.fernfahrer.de bzw. www.eurotransport.de. Experten beantworten eure Fragen zu Recht, Verkehr und Sicherheit – kostenlos!



Jetzt alle Abo-Vorteile sichern
+
Wunschprämie wählen!
www.fernfahrer.de/abo

VORSTELLUNG

Eine Schippe mehr: Mercedes-Benz präsentiert jetzt neue Details und Varianten seines Bauprofis Arocs.

34



TEST UND TECHNIK

Daimler stellt den voll-elektrischen eActros vor.

42



REPORT

Das international tätige Transportunternehmen Hoyer aus Hamburg verfügt über 35.000 Tankcontainer. Die Aus- und Weiterbildung der Fahrer sowie deren Wertschätzung spielen für die Firma eine wichtige Rolle.

52



48

SERIE TRUCK-JOBS

Manuel Dieterich hat seinen Traumjob gefunden – er fährt einen Siloaufsteller.



WUNSCH-V8





TEXT UND FOTOS | Julian Hoffmann

Norwegen, 50 Kilometer südlich des Nordkaps. Jørn-Håvard Olsen sitzt entspannt in seiner neuesten Errungenschaft, einem schneeweißen Scania S 730. Noch keine drei Monate ist sein 6x4-Schneeräumer im Einsatz, die Sonne hat das Prachtstück dabei noch nie gesehen. Oberhalb des Polarkreises wandert sie im Winter gar nicht erst über den Horizont. Jørn-Håvard aber stört das wenig. In seinem V8 hört er über die in Dänemark nachgerüstete Soundanlage AC/DC, Highway to Hell. Von Repvåg bis zum Nordkaptunnel hält er die E69 so gut es geht passierbar, kämpft gegen den kräftigen Wind an, der den Schnee immer wieder auf die Straße peitscht. Zufrieden ist er trotzdem. „Wenn alles glattgeht, mache ich das bis zur Rente“, sagt der stolze Unternehmer. Im Schnitt fährt er sein Revier einmal in der Stunde ab, 550 Kilometer kommen so in einer Zwölf-Stunden-Schicht zusammen. Ob ihm das Freude bereitet? Und wie! Den 730 PS starken Achtzylinder habe er sich schließlich nicht zugelegt, weil er ihn braucht, sondern weil er ihn wollte.





STREIT UM DIE SYSTEME

Sozialdumping oder Protektionismus? Zwei Tage lang diskutierten EU-Politiker, Gewerkschafter und Lkw-Fahrer über das in Brüssel verhandelte EU-Mobilitätspaket. Ein Kompromiss ist nicht in Sicht.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Der Container ist leer. Ein glücklicher Zufall für Ovidiu Matai (rechts im Bild oben), einen Lkw-Fahrer aus Timisoara in Rumänien. Zusammen mit einem Kollegen hat er so genug Platz, für die kommende Woche vorzukochen. Seit dem frühen Samstag steht er auf dem SVG-Autohof Eifeltor bei Köln, unbehelligt wieder einmal vom BAG. „Ich weiß, dass wir nicht hier stehen dürfen, wenn wir unsere regelmäßige wöchentliche Ruhezeit machen, aber ich weiß auch nicht, wo ich hinfahren soll, um mir ein Hotel zu nehmen. Es gibt nicht genug.“

Matai geht es nicht schlecht, wie er sagt. Er arbeitet sechs Wochen am Stück, allerdings ausschließlich in Westeuropa, dann holt ihn sein Chef mit einem Bus für zwei Wochen Urlaub nach Hause zu seiner Familie. Sein

Lohn basiert auf dem in Osteuropa beliebten Spesenmodell. Mit dem rumänischen Grundlohn von derzeit etwas über 400 Euro und den Nettospesen für jeden Tag auf Tour kommt er auf rund 1.800 Euro netto. „Für mich ist das sehr viel Geld.“ Er hat sich schon einmal bei einer deutschen Firma beworben, er spricht Englisch. „Alles in allem hätte ich dort auch 1.800 bis 2.000 Euro netto im Monat bekommen. Das lohnt sich bei den hohen Kosten für mich aber nicht. Ich würde mir lieber wünschen, spätestens nach drei Wochen Tour wieder daheim zu sein.“

Seit geraumer Zeit geht ein Riss durch Europa. Vor allem in den Augen der westeuropäischen Fahrer, Gewerkschafter und Politiker sind Fahrer wie Matai, oder besser ihre Arbeitgeber, Schuld an dem, was im Westen als Sozialdumping bezeichnet wird. Bei einer



INTERNATIONALE GEWERKSCHAFTEN belegen in ihren Studien das Problem der Marktverschiebung und die Folgen für alle Fahrer.

zweitägigen Tagung in Berlin haben Gewerkschaften aus West- und Osteuropa zunächst ihre Projekte vorgestellt und belegt, dass das größte Problem dabei vor allem die westeuropäischen Expeditionen sind, die gerade in Südosteuropa mit den dort zum Teil immer noch korrupten Strukturen entweder tatsächlich Niederlassungen gründen oder nur über reine Briefkastenfirmen am lukrativen Frachtmittelmarkt in Westeuropa teilnehmen.

So liegen allein die Arbeitgeberkosten für einen deutschen Fahrer im Jahresmittel rund



JIRÍ GABRHEL (M.), ein Lkw-Fahrer aus Tschechien, hat die Deutsche Post auf Zahlung des deutschen Mindestlohns verklagt und sich außergerichtlich geeinigt.

BURKHART TAGGART UND MICHAEL WAHL (o.r.) fordern „gleichen Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“.

HOCHKARÄTIG BESETZTE DISKUSSIONEN mit Vertretern der Transportbranche, der EU-Politik und der Gewerkschaften brachten in Berlin noch nicht den goldenen Kompromiss.

24.000 Euro über denen von Matais Chef. Furore machte daher der aktuelle Fall des Lkw-Fahrers Jirí Gabrhel, der im Auftrag der Deutschen Post für die tschechische Niederlassung eines österreichischen Frachtführers Touren von einem Briefzentrum in Frankfurt/Main nach Salzburg abwickelte und mit Unterstützung des DGB-Projekts „Faire Mobilität“ die Differenz vom tschechischen zum deutschen Mindestlohn forderte. Bekommen hat er im Rahmen einer außergerichtlichen Einigung 8.300 Euro. Seinen Job hat er zwar verloren, aber Michael Wahl vom DGB hofft nun, dass weitere Fahrer gegen die gängige Praxis des Spesenmodells klagen.

Die Fronten zwischen Ost und West sind angesichts des in Brüssel verhandelten EU-Mobilitätspakets vollkommen verhärtet, was auch aus meinem Blog „Verhärtete Fronten“ auf www.eurotransport.de im Detail hervorgeht. Anlass für diesen Blog war eine hochkarätig besetzte Konferenz in der Berliner Friedrich-Ebert-Stiftung Anfang März.

Drei entscheidende Punkte stehen zur Debatte: Die Fahrer sollen künftig in einem „lex specialis“ weiterhin unter die Entsenderichtlinie fallen, wenn dafür die Zahl der Kabotage-Transporte uneingeschränkt für fünf Tage pro Woche möglich ist – bei gleichzeitiger Pflicht, den Mindestlohn des Landes zu zahlen. Und das vom EuGH im Dezember 2017 klagestellte, eigentlich seit 2006 bestehende Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen, soll aufgeweicht werden, indem vor allem die Fahrer aus Osteuropa die Möglichkeit bekommen, spätestens nach drei Wochen wieder zu Hause zu sein – also ganz im Sinne von Matai.

Der eigentlich sinnvolle und durch den drohenden Fahrerangel in ganz Europa auch dringend nötige Kompromiss, der zumindest das wochenlange „Nomadentum“ vieler Fahrer beenden könnte, verhärtet aber nun selbst in den Fraktionen des Europäischen Parlaments die Fronten, wie der deutsche Abgeordnete Ismail Ertug (SPD) berichtete.

Massiven Vorwürfen des Protektionismus und Sorgen vor Arbeitsplatzverlusten in der zum Teil auch durch die Kabotage boomenden osteuropäischen Transportbranche, die im internationalen Güterverkehr die Marktdominanz erreicht hat, stehen die Forderungen von westeuropäischen Fahrern und ihren gewerkschaftlichen Vertretern gegenüber, die das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ durchsetzen wollen – aus Sorge, dass die Frachtraten am Boden bleiben und ihre Löhne nicht steigen. Was sich derzeit am Markt durch den Laderaum-mangel nicht durchgehend bestätigt.

Ab Mai sollen rund 500 Änderungsvorschläge des Parlaments nun auch im Rat der Verkehrsminister verhandelt werden, die in Berlin durch Frederik Rasmussen vertretene Kommission hofft auf eine Verabschiedung des Pakets im Frühjahr 2019 – vor den Neuwahlen des Parlaments. Sonst, so befürchten alle Seiten, bleibt vorerst alles beim Alten, ein Zustand, den niemand wirklich will. <

TECHNOLOGIE- OFFENSIVE

Mit einem weiteren Fahrerassistenzsystem, das ab sofort in jedem Neufahrzeug verbaut wird, und dem Startschuss für zwei Platooning-Pilotprojekte hat Scania den Frühling 2018 eingeläutet.

TEXT | Johannes Roller, Julian Hoffmann FOTOS | Scania

Kürzlich ist MAN in einen Platooning-Feldversuch gestartet, nun zieht Scania nach: In Kooperation mit den Transportunternehmen Acotral aus Spanien und Ahola aus Finnland testen die Schweden ab sofort Lkw-Platoons. Im Rahmen eines Pilotversuchs verkehren in Spanien auf den Strecken Ribarroja–Getafe und Valladolid–Getafe zwei Lkw-Konvois mit je drei Scania R 450 – und legen dabei jeweils 350 beziehungsweise 200 Kilometer zurück. Bis Ende April sollen eigens dafür aus-

gebildete Fahrer die im Verbund fahrenden Lastwagen bewegen, danach wird der Einsatz zusätzlicher Platoons auf weiteren Routen überdacht.

Auch mit dem finnischen Transporteur Ahola arbeitet Scania in Sachen Platooning zu-

sammen: Die beiden Partner möchten laut eigener Aussage teilautonome Lkw-Züge einführen und neue Verkehrstechnologien entwickeln. Ahola hat die Absicht, Platooning-Formationen mit drei oder mehr Lkw zu erproben. Obwohl nur der Fahrer im ersten Lkw den Verbund steuert und die nachfol-

EIN ASSISTENZSYSTEM WACHT ab sofort in jedem neuen Scania über die Aufmerksamkeit des Fahrers (Bild rechts, Balken mit gelb-grüner Skala).



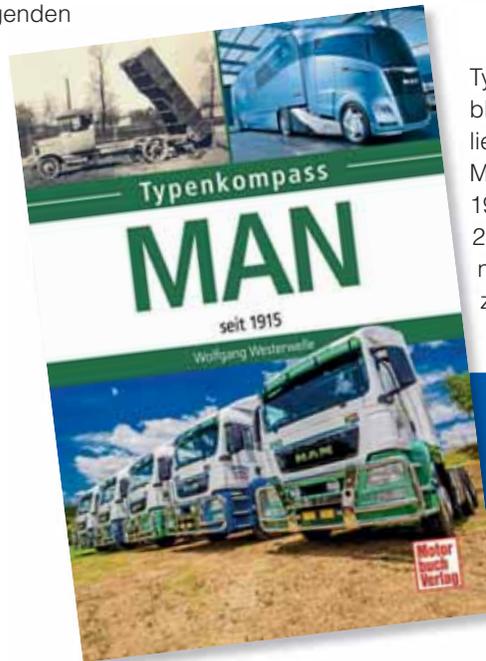
genden Sattelzüge autonom folgen, werden während der Tests alle Lkw mit Fahrern besetzt bleiben. „Für uns ist es wichtig, die Arbeitssituation unserer Fahrer mithilfe neuer Technologien zu verbessern“, beteuert Hans Ahola, Chef von Ahola Transport.

Damit auch konventionelle Lkw-Einzelgänger sicher unterwegs sind, ergänzt Scania die bisherigen Assistenzsysteme um einen Aufmerksamkeitsassistenten, der ab sofort serienmäßig in allen Neufahrzeugen verbaut wird. Laut Scania wertet die neue Software während der ersten 15 Minuten den Fahrstil des Fahrers ab Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h aus. Um festzustellen, ob sich der Fahrer ungewöhnlich verhält, werden anschließend die Lenkradbewegungen analysiert – besonders interessant sind hier Momente, in denen auf eine kurze Inaktivität am Lenkrad eine schnelle, ruckartige Lenkradkorrektur folgt. Die Daten der Fahrstilanalyse werden mit Informationen der Kamera des Spurhalteassistenten abgeglichen. Die Spurhaltefähigkeit des Fahrers nämlich ist ein wichtiger Faktor zur Beurteilung seines Aufmerksamkeitsgrades – eine verminderte Spurhaltefähigkeit ist ein Anzeichen für abnehmende Aufmerksamkeit, sei es durch Müdigkeit oder Ablenkung. Des Weiteren berücksichtigt das Assistenzsystem ein physiologisches Modell der menschlichen Schläfrigkeit in Relation zur Tageszeit und zur letzten Schlafdauer des Fahrers. Die benötigten Informationen hierfür liefert der Fahrtenschreiber. Das System wurde besonders für Stunden sensibilisiert, in denen das Müdigkeitsrisiko hoch ist, zum Beispiel zwischen drei und fünf Uhr am Morgen.

Der am Ende aus diesem umfangreichen Prozedere hervorgehende Wert nennt sich laut Scania „kombinierter Aufmerksamkeitsgrad“ und wird dem Fahrer mittels einer farbigen Skala in der Instrumententafel angezeigt. Auch akustische Warnmeldungen sind möglich. Die Balken auf der Skala sind so lange grün, bis der Wert eine Grenze unterschreitet, ab der ein Risiko besteht – dann wird die Anzeige gelb. Die Warnung erfolgt in zwei Stufen: zuerst eine Meldung an den Fahrer, dass er offensichtlich abgelenkt sei, dann der Vorschlag, eine Pause einzulegen. Denn die hilft nach wie vor am besten gegen die Müdigkeit.

Neuer Typenkompass

MAN ist neben Daimler nach wie vor der bedeutendste deutsche Lastwagenbauer. Grund genug für den Historiker Wolfgang Westerwelle, alle Lkw-Modelle aus mehr als 100 Jahren MAN-Geschichte im vorliegenden



Gewinnspiel

Typenkompass vorzustellen und einen Überblick zur Marken- und Modellgeschichte zu liefern. Er gliedert den Typenkompass in die Modelle von 1915 bis 1945, von 1946 bis 1999 und das Trucknology-Zeitalter ab 2000. Ergänzt wird der Band mit Informationen über die Zusammenarbeit mit dem französischen Hersteller Saviem sowie die Kooperation mit VW.

MIT UNTERSTÜTZUNG des Motorbuch Verlags verlosen wir einen Typenkompass MAN.

SCHREIBT UNS unter dem Stichwort „Typenkompass MAN“ bis 04.05.2018 an: Redaktion FERNFAHRER, Postfach 81 0207, 70519 Stuttgart, oder an info@fernfahrer.de

Premiere für die Tire Cologne

Vom 29. Mai bis 1. Juni 2018 findet in Köln zum ersten Mal die Reifenmesse „The Tire Cologne“ statt. Stetig steigender Kostendruck zwingt Flottenverantwortliche von Lkw-, Omnibus-, Transporter- und Pkw-Fuhrparks zu immer größerer Optimierung. Immerhin trägt der Reifen heute wesentlich zur Minimierung der Betriebskosten und Standzeiten bei – von den stetig wachsenden Sicherheitsstandards ganz zu schweigen. Besonders hinsichtlich Kraftstoffkosten sind die Möglichkeiten oft noch nicht ausgeschöpft, das Beratungspotenzial wird nicht zu unterschätzen sein.

Insgesamt rechnet die „The Tire Cologne“ bei ihrer Premiere nach eigenen Angaben mit rund 500 Ausstellern aus 40 Ländern. Diesen steht eine Ausstellungsfläche von rund 11.000 Quadratmetern zur Verfügung. Die Aussteller unterteilen sich dabei in drei Produktgruppen: Reifen und Räder, Werkstatt und Service sowie Runderneuerung



und Recycling. Darüber hinaus erwartet die Besucher ein ausgefeiltes Messeprogramm. Als Partner mit an Bord: der ETM Verlag, zu dem der FERNFAHRER gehört, mitsamt einem eigenen Eventbereich (Halle 7) und der „Tire Fleet Lounge“. Damit bietet der ETM Verlag erstmalig ein spezielles Flotten-Forum – mit Fachvorträgen, Podiumsdiskussionen und Networking-Gelegenheiten für Hersteller, Fuhrpark- und Werkstattbetreiber. Weitere Infos zur Messe, zur Tire Fleet Lounge sowie das E-Paper zum Tire Fleet Magazin findet ihr unter: www.etm.de/thetirecologne.

Gute Bekannte auf der Bühne

Motorsport, Show und Musik – nirgendwo gibt es das so hautnah wie bei dem Internationalen ADAC Truck-Grand-Prix am Nürburgring (vom 29. Juni bis 1. Juli 2018). In diesem Jahr feiern in der Müllenbachschleife zwei altbekannte Musiker und Freunde des Truck-Grand-Prix Jubiläum: In dem Rahmen ihres 45-jährigen Bühnenjubiläums kehrt die Band „Truck Stop“ wieder an den Ring zurück. Das Programm am Freitag ergänzen außerdem die Country-Formation Nighthawk und die Rebel Tell Band, die für das Verbinden von Schlager und Rock 'n' Roll steht.



Cover-Rock vom Feinsten bietet die Lewinsky Coverband im Roadhouse.

Noch zehn Jahre länger als Truck Stop steht Tom Astor mittlerweile auf der Bühne. Seit 1986 ist er fester Bestandteil des Truck-Grand-Prix – so auch in diesem Jahr, am Samstagabend. Mit seinem neuen Album „Gegen den Strom“ ist der Country-Veteran erfolgreicher als je zuvor. Komplettiert wird der Samstagabend von Albatross Rodeo, Ann Doka und der 28-jährigen US-Amerikanerin Jessica Lynn, die im vergangenen Jahr ihr erfolgreiches Europa-Debüt gab und dabei in der Country-Szene einen bleibenden Eindruck hinterließ. Im Roadhouse werden die Truck Drivin' Men vor und nach dem Feuerwerk für beste Stimmung sorgen.

Das Tagesticket für den Truck-Grand-Prix ist ab 15 Euro erhältlich, das Wochenendticket gibt es ab 43 Euro. Weitere Infos bekommt ihr unter 02 61/1 30 33 00 (werktags 8–18 Uhr und samstags 9–13 Uhr), auf der Webseite www.truck-grand-prix.de oder via Facebook: www.facebook.com/truckgrandprix.



TERMINE

FERNFAHRERSTAMMTISCH
(jeden 1. Mi. im Monat)
Shell-Autohof Kirchberg (A6)

FERNFAHRERSTAMMTISCH DER POLIZEI
10.04.2018, 19.00 Uhr,
Truckstop Düren
11.04.2018, 19.00 Uhr,
Agip-Autohof Pritzwalk
11.04.2018, 19.00 Uhr,
Autohof Wilnsdorf
11.04.2018, 18.00 Uhr,
Avus-Motel, Messe Berlin

TAG DER LOGISTIK
19.04.2018
Deutschlandweit

RÜSSEL TRUCK SHOW
20.–22.04.2018
Autohof Lohfeldener Rüssel

CEMAT 2018 – INTRALOGISTIK
23.04.–27.04.2018
Messe Hannover

TRUCKER- & COUNTRY FESTIVAL GEISELWIND
18.05.–21.05.2018
Autohof Geiselwind

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

FAHRVERBOTE APRIL/MAI 2018

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	FAHRVERBOTE	ZEITEN
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhänger hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	1. Mai (Tag der Arbeit), 10. Mai (Christi Himmelf.), 21. Mai (Pfingstmo.), 31. Mai (Fronleichnam – nicht alle Bundesländer)	0–22 UHR
A	Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	1. Mai, 10. Mai, 21. Mai, 31. Mai	15–24 UHR 0–22 UHR 22–5 UHR
F	Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	1. Mai, 8. Mai (Kriegsende 1945), 10. Mai, 21. Mai	22–24 UHR 0–22 UHR
CH	Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot über 3,5 t, Sattel-Kfz über 5 t, Anhänger über 3,5 t zul. Gesamtgewicht	10. Mai, 21. Mai	0–24 UHR 22–5 UHR

Neue Runderneuerte

Reifenhersteller Goodyear bietet erstmals runderneuerte Trailer-Reifen in High-Load-Ausführung (bis zu zehn Tonnen Achslast) an. Die heißrunderneuerten Pneus in der Standardgröße 385/65 R 22.5 sind in Deutschland, Österreich und der Schweiz erhältlich. Der „TreadMax Kmax T HL“ ist das runderneuerte Pendant des laufeistungsoptimierten Trailer-Reifens „Kmax T“, der „TreadMax Fuelmax T HL“ die Runderneuerung des gleichnamigen Spritspar-Reifens. Mit dem „TreadMax SP246“ in High-Load-Ausführung steht zudem das runderneuerte Pendant zur 2016 eingeführten Dunlop-Serie zur Verfügung.





Wie man es auch dreht und wendet: Wir machen immer das beste Angebot.

Mercedes-Benz CharterWay. Mieten ohne böse Überraschungen:
keine versteckten Kosten oder komplizierte Klauseln. Bei uns erwartet Sie
Transparenz, Qualität und reibungsloser Service. Mehr Informationen
unter www.charterway.de

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





Geburtstags-Laster

Zum 90-jährigen Firmenjubiläum präsentiert DAF eine auf 250 Exemplare limitierte Sonderedition des XF. Die 4x2-Sondermodelle sind mit der Super Space Cab versehen und werden vom 530 PS starken Paccar MX-13 befeuert. Das Sondermodell ist in drei auffälligen Metallic-Lackierungen zu haben. Handgefertigte Versionen des historischen Markenemblems glänzen auf den Seiten und dem Heck der Kabine, eine individuelle Nummer kennzeichnet jeden Geburtstags-XF. LED-Scheinwerfer, Dachspoiler mit Seitenfendern, Alcoa-Alufelgen und Lufthörner auf dem Kabinendach machen den „XF Anniversary“ äußerlich zum Schmuckstück. Auch innen lässt sich DAF nicht lumpen: Luftgefederte Ledersitze, Leder-Armlehnen und Leder-Türverkleidungen, eine Standklimaanlage und das Truck-Phone verwöhnen den Fahrer, dazu gibt es ein Geschenkpaket.

Stolzer Löwe

Mit dem TGX Lion Pro 18.500 legt MAN eine attraktive Sonderedition des Flaggschiffs auf: Äußerlich fällt die Zugmaschine dank zahlreicher Chrom-Applikationen, der hellen Xenon-Scheinwerfer und des MAN-Löwen in Karbonoptik ins Auge. Im Innenraum erwarten den Fahrer ein klimatisierter Sitz in Leder-Alcantara-Kombi, das Media-Paket „Professional“ mit Navi- und Soundsystem und eine versenkbare Kühl-/Ablagebox. In der Nacht sorgt der TGX Lion Pro mit einer Sieben-Zonen-Matratze samt Lattenrost und der leistungsstarken Standheizung für einen erholsamen Schlaf. Sämtliche verfügbare Assistenzsysteme sind Serie, optional lässt sich der Münchner Traum-Truck dazu mit drei Sonderausstattungs Paketen aufrüsten: „Real Style“ (Edelstahlbügel, Trittstufen, Alufelgen und vier Zusatzscheinwerfer), „Comfort“ (drehbarer Beifahrersitz) und „Premium Comfort“ (Mikrowelle, Kaffeemaschine, TV).



Neuer Gebrauchter

Für den Baustelleneinsatz setzt Renault Trucks nun auch auf einen modifizierten Gebrauchten, den T X-Road 460: In der „Used Trucks Factory“ im französischen Bourg-en-Bresse werden die handelsüblichen T-Modelle speziell für den Baustelleneinsatz umgerüstet. Mittels verstärkter Karosserieteile wie Stahlstoßstangen, robusterer Trittstufen, Steinschlagschutzgitter für die Scheinwerfer und einer 315/80-Bereifung samt Mischprofil werden die Gebrauchten auf ihr neues Arbeitsumfeld vorbereitet. Auch das automatisierte Optidriver-Getriebe erfährt mit dem Offroad-Modus und einer manuellen Beschleunigung eine sinnvolle Erweiterung. Insgesamt kommt der X-Road am Ende auf einen um 60 Millimeter erhöhten Bodenabstand. Grundsätzlich ist der neue Baustellen-Lkw dabei mit einem Elf-Liter-Dieselmotor mit 460 PS ausgestattet.

Neues Personal im BMVI

Andreas Scheuer ist neuer Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Mit Scheuer sitzt jetzt einer auf dem Chefsessel im BMVI, der in der Transport- und Logistikszene kein Unbekannter ist. Anders als seine Vorgänger, die seinerzeit verkehrspolitisch unbeleckt ins Amt kamen, kann der Niederbayer aus Passau schon bei Amtsantritt die Worte Transport und Infrastruktur inhaltsgetreu buchstabieren. Schließlich war Scheuer im BMVI bereits mehrere Jahre tätig: als parlamentarischer Staatssekretär sowie als Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik. Schon damals, 2009 bis 2013, lautete sein Leitsatz „Mobilität ermöglichen, statt zu behindern“. Der Bundesverkehrswegeplan ist ihm genauso vertraut wie der „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“.

Der niedersächsische CDU-Politiker Enak Ferlemann bleibt auch unter Scheuer als parlamentarischer Staatssekretär (PStS) im Amt. Er

gilt als erfahren, zuverlässig und loyal. Als neuer PStS im Bundesverkehrsministerium unterstützt künftig Steffen Bilger (CDU) aus Ludwigsburg den Minister. Er war bisher bereits Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages, hat sich aber auch als Vorsitzender des Parlamentskreises Elektromobilität einen Namen gemacht. Beide, Ferlemann und Bilger, erhalten in der Bundesregierung „naheliegender Weise“, so heißt es, zusätzliche Verantwortung: einer als Logistikkoordinator, der andere als Beauftragter für den Schienenverkehr.

Außerdem hat Scheuer Gerhard Schulz zum beamteten Staatssekretär im BMVI ernannt. Schulz war bisher Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten. Er folgt auf Michael Odenwald, der Aufsichtsratschef der Deutschen Bahn werden soll. Nachfolger des beamteten Staatssekretärs Rainer Bomba wird angeblich Guido Beermann, bisher Abteilungsleiter im Gesundheitsministerium.

VON COCKPIT ZU COCKPIT WECHSELZEIT

Die Starterliste der Truck-Race-Saison 2018 unterscheidet sich deutlich vom Vorjahr. Das liegt aber nicht nur am brandneuen Rennteam „Don't Touch Racing“ aus Berlin.

TEXT | Markus Bauer FOTO | Team Schwabentruck

Der Truck-Race-Zirkus tritt langsam, aber sicher in seine heiße Phase ein. Noch lange bevor im April die ersten offiziellen Testfahrten im tschechischen Most beginnen, tut sich bei den einzelnen Teams auf personeller Seite einiges.

Als größter Paukenschlag im März breitet sich die Nachricht vom Wechsel der ehemaligen französischen Truck-Race-Meisterin Steffi Halm in den sozialen Medien aus. Sie hängt das MAN-Lenkrad bei Reinert Racing an den Nagel und wechselt zu Team Schwabentruck. Technisch muss sich die Baden-Württembergerin vielleicht aber gar nicht so sehr umstellen. Wie ihr bisheriges Sportgerät kommt auch der neue Iveco aus der Rennwagenschmiede von Mehrfachmeister und Truck-Race-Urgestein Jochen Hahn.

Zunächst hat das Ulmer Team Halm für zwei Jahre verpflichtet. Ebenfalls mindestens für die kommenden zwei Jahre wird sie für den FERNFAHRER als Markenbotschafterin auftreten. Und noch eine erfreuliche Neuigkeit gibt es beim Team Schwabentruck: Gerd Körber, der ja eigentlich in Rente gehen wollte, wird beim Saisonauftakt in Misano den zweiten Race Truck des Teams fahren. Neues von alten Hasen gibt es auch in Utting am Ammersee. Im Team Truck Sport Bernau um den Altmeister und Dakar-Fahrer Lutz Bernau gibt es Zuwachs.

Neben Antonio Albacete (drei Meistertitel) wird 2018 der Spanier Luis Recuenco den zweiten Renntruck steuern. Recuenco bringt



STEFFI HALM WECHSELT die Seiten. Ab der Saison 2018 fährt die Racerin für Team Schwabentruck und präsentiert den FERNFAHRER.

viele Jahre Erfahrung aus dem Tourenwagen- und Rallyesport mit. Neben den Altgedienten wird 2018 auch ein ganz neues Team angreifen. Sven Walter, bisher vor allem als Sponsor im Truck-Rennsport bekannt, tritt mit einem eigenen Team namens „Don't Touch Racing“ an. Mit dabei als Gründungsmitglieder sind Joe Hermann, Michael Reddo, Michael Paul

TERMINE



ETRC-RENNTERMIN 2018

26./27. Mai	MISANO/Italien
16./17. Juni	HUNGARO-RING/ Ungarn
29. Juni–1. Juli	NÜRBURGRING/ Deutschland
14./15. Juli	SLOVAKIA-RING/ Slowakei
1./2. September	MOST/ Tschechien
15./16. September	ZOLDER/ Belgien
29./30. September	LE MANS/ Frankreich
6./7. Oktober	JARAMA/ Spanien



– und Andre Kursim als Fahrer. Kursim tauscht seinen Race-Mercedes gegen einen Iveco-Renntruck. Wie die anderen Iveco-Renner im Feld, stammt auch der Truck von Don't Touch Racing aus der Rennwerkstatt von Jochen Hahn. Kursims freien Platz beim tankpool24-Team neben Norbert Kiss übernimmt der Newcomer Steffen Faas.

SPONSOREN





Im Gedenken an Frank Zeitzen

Am 26. Februar 2018 ist Frank Zeitzen nach schwerer Krankheit im Alter von 64 Jahren verstorben. Seit 1984 war der in Kaiserslautern lebende Frank Zeitzen, der während des Maschinenbau-Studiums sein Auskommen als Lkw-Fahrer im Fernverkehr verdiente, Teil der Redaktion von lastauto omnibus, die schon vor dem FERNFAHRER zur Motor Presse Stuttgart gehörte. Schnell profilierte er sich nach dem Studium in der Redaktion als Lkw-Tester und -Experte.

Zum Jahreswechsel 1991/92 machte sich Frank Zeitzen selbstständig und belieferte seither als freier Journalist die Zeitschriften des damals neu gegründeten ETM Verlags regelmäßig mit Beiträgen aus den Bereichen Test und Technik.



Längst hatte er sich aufgrund seiner Expertise und seiner ebenso akribisch wie fair und sachkundig durchgeführten Tests einen hervorragenden Ruf erworben.

Mit Frank Zeitzen verliert der Nutzfahrzeug-Journalismus einen seiner profiliertesten Experten. Auf sein Betreiben hin ist beispielsweise der europaweit renommierte 1000-Punkte-Test entstanden. Nicht zuletzt dienten die Tests von Frank Zeitzen der Transportbranche und der Fahrzeugindustrie bis hin zu Vertretern der europäischen Politik und des europäischen Verbandswesens gleichermaßen als verlässlicher Maßstab beispielsweise für die Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs. Frank Zeitzen bildete im Laufe der Zeit auch Ralf Becker aus, der die Tests und Fahrertests für den FERNFAHRER übernahm.

Mit Frank Zeitzen verlieren der ETM Verlag und die Nutzfahrzeugbranche aber noch mehr als nur einen Lkw-Experten. Weit über den Verlag hinaus wurde er als wunderbarer Kollege geschätzt, der vollkommen frei von Allüren jederzeit mit Rat und Tat zur Seite stand. Das gilt insbesondere auch für sein Verhalten jüngerer Kollegen gegenüber. Wenn die Redaktion einen neuen Lkw-Redakteur ausbildete, dann stand fest, dass dieser Kollege unbedingt bei einem oder – besser – gleich mehreren Lkw-Tests von Frank Zeitzen dabei sein musste. Insbesondere seine besonnene, zugleich offene Art und sein unaufdringliches Wesen trugen neben seinem großen Lkw-Know-how dazu bei, dass er so beliebt und geschätzt war.

*Thomas Rosenberger
im Namen der Redaktion und des ETM Verlages*



LEON ORILO
PER E-MAIL

TRUCK-JOB VERGÖLST

Im Bericht hat sich ein Fehler eingeschlichen: Unser Fahrer heißt Sven Bregel, nicht Sven Bregel.

Antwort der Redaktion: Lieber Herr Oriolo, dafür bitten wir Sie und natürlich besonders Herrn Bregel um Entschuldigung!



U. BEHRENDTH
PER E-MAIL

ABENTEUER MAROKKO

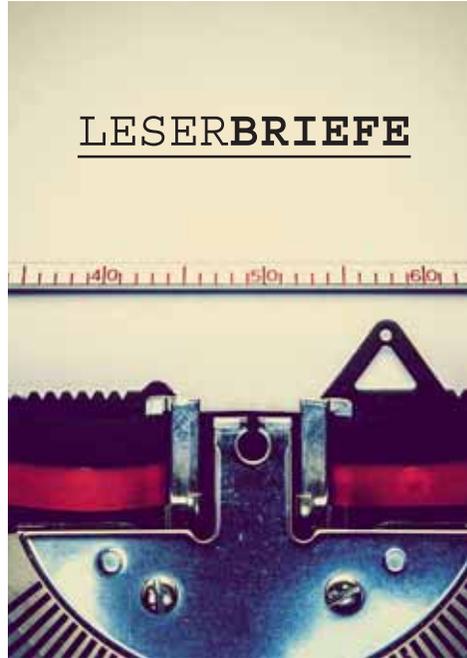
Super Bericht in FERNFAHRER 2/2018, „Im Galopp nach Agadir“, weiter so! Tolle Berichte, tolle Mitarbeiter, tolle Redaktion.



KLAUS TEUHLER
PER E-MAIL

MAUTERFASSUNG

Wir als Transportunternehmen haben kürzlich Post von Toll Collect bekommen, worin uns unter anderem mitgeteilt wurde, dass die Mauterfassung von dezentral auf zentral umgestellt wird. Was auch immer das bedeuten soll, wird leider nicht beschrieben. Nur, dass aufgrund dieser Tatsache für mich und alle anderen Mautzahler die für uns relevanten Daten einfach aus der OBU-Anzeige verschwinden. Es sind lediglich Daten zu sehen, die sowieso schon immer zu sehen sind – wie die Zahl der Achsen, ob ich mich in Deutschland oder Österreich befinde und das Fahrzeuggewicht. Das alles weiß jeder Fahrer selber. Die für uns wichtigen Daten, wie mautpflichtiger Abschnitt, die genaue Bezeichnung des Abschnitts und vor allem die Kosten des jeweiligen Abschnitts und somit die Mautkosten des einzelnen Tages beziehungsweise Monats, fehlen. Wenn dann am Anfang des nächsten Monats die Abrechnung des Vormonats von Toll Collect kommt, muss ich diese einfach so hinnehmen und darauf vertrauen, dass sie fehlerfrei ist. Vor einigen Jahren habe ich tatsächlich unberechtigte Mautabbuchungen bemerkt und konnte mein Geld zurückfordern. Wie kann ich künftig am Tag



der Abrechnung noch nachvollziehen, wo und ob ich am Anfang des Vormonats eine mautpflichtige Strecke befahren habe oder nicht? Bisher genügte ein prüfender Blick aufs Display und ich wusste Bescheid. Auf Autobahnen und mehrspurigen Bundesstraßen war das aufgrund der baulichen Gegebenheiten für jeden nachvollziehbar. Damit ist nun leider Schluss. Natürlich habe ich bei Toll Collect angerufen, um zu erfragen, was das soll. Dort wurde ich unsanft darauf hingewiesen, dass das jetzt eben so sei und ich das hinzunehmen hätte. Im Übrigen könne ich mir doch einen anderen Mautbetreiber suchen, wenn mir das nicht passen sollte. Keinerlei Erklärungsversuche, weshalb das jetzt so gehandhabt werden soll.

Antwort der Redaktion: Richtig, bislang waren die Berechnungsdaten wie Gebühren und Kartenmaterial in der OBU abgelegt. Das ist nun laut Toll Collect nicht mehr der Fall, weil durch die Ausweitung der Maut auch Bundesstraßen gebührenpflichtig sind. Das Bundesstraßennetz ändere sich aber häufiger als das Autobahnnetz, weswegen die aktuellen Daten auf einem Zentralrechner abgelegt seien. Daher muss die OBU nun die Fahrdaten des Lkw an diesen Rechner versenden. Dort wird die Maut berechnet, aber die Daten nicht mehr an die OBU zurückgeschickt (siehe auch FERNFAHRER-Katalog 2018, S. 114 ff.).



MARKUS LESSNER
PER E-MAIL

SPESENTABELLE

Nachdem ich die Ausgabe 3/2018 gelesen habe, speziell die von euch veröffentlichte Spesentabelle, muss ich euch fragen, ob ihr diese als Formular irgendwo herhabt, ohne den Inhalt genau zu prüfen, oder ob ihr schlecht recherchiert habt, was unsere Tätigkeit als Kraftfahrer betrifft? Meine Kritik richtet sich gegen die Spalte „erste Tätigkeitsstätte“. Habt ihr die Definition dazu mal genau gelesen? Eher nicht! Ansonsten wäre euch aufgefallen, dass wir als Kraftfahrer per Definition keine „erste Tätigkeitsstätte“ haben, da wir weder zwei Arbeitstage pro Woche noch ein Drittel der vereinbarten Arbeitszeit dort verbringen! Wäre das so, wären wir Hausmeister oder Ähnliches. Diese Feststellung ist aber wichtig, da wir, die eine Einsatzwechseltätigkeit ausüben, dadurch nicht nur die einfache Fahrt zur Fahrzeugübernahme steuerlich geltend machen können, sondern die tatsächlich gefahrenen Kilometer (heißt also die Hin- und Rückfahrt)! Was sagt ihr dazu?

Antwort der Redaktion: Danke für Ihre E-Mail! Sie haben recht mit dem, was Sie über die erste Tätigkeitsstätte schreiben. Und genau so haben wir den Begriff im Rahmen der zur Spesentabelle gehörigen Geschichte auf S. 36 und 37 auch beschrieben. Der Beruf des Lkw-Fahrers ist in vielerlei Hinsicht schwer zu fassen, was ja selbst den deutschen und den europäischen Gesetzgeber vor viele Probleme stellt – auch bei der Berechnung der Spesen. Die Tabelle ist unser eigenes Werk, das wir schon seit vielen Jahren veröffentlichen. Wir können den von Ihnen kritisierten Begriff nächstes Jahr ein wenig präzisieren und somit vermutlich Missverständnissen vorbeugen.

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.

WER ZU SPÄT BREMST

Bei einer Abstandsmessung wurde ein Fahrer überholt. Trotzdem musste er ein Bußgeld zahlen, denn er hätte den Mindestabstand sofort wiederherstellen müssen.

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



WENN EIN LKW-FAHRER ÜBERHOLT WIRD, MUSS ER **SOFORT BREMSEN**, UM DEN MINDEST-ABSTAND **WIEDERHERZUSTELLEN**

FERNFAHRER
hilft!

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



FÜR LKW-FAHRER brachte das Jahr 2017 einen traurigen Negativrekord in der Unfallstatistik. Im Vergleich zum Vorjahr gab es einen Anstieg der Getöteten um 24,2 Prozent. Laut Polizei ist zu geringer Abstand neben Ablenkung am Steuer eine Hauptursache. Der Mindestabstand zum Vordermann beträgt 50 Meter, leicht auszurechnen an den Mittelstreifen, sie sind sechs Meter lang, der Zwischenraum beträgt zwölf Meter. Nach einem Urteil des Oberlandesgerichts Oldenburg muss der Fahrer die Abstände zwar nicht kennen, aber als Ausrede bei einem Abstandsverstoß zählt es in der Regel nicht.

EIN ABSTANDSVERSTOSS zieht ein Bußgeld von mindestens 80 Euro (Gefahrgut: 120 Euro) und einen Punkt in Flensburg nach sich. Aufgrund der vielen Unfälle am Stauende gab es Ende Januar etwa in Nordrhein-Westfalen Sonderkontrollen, bei denen allein an den ersten fünf Tagen 1.300 Abstandsverstöße gemessen wurden. Die Fahrer kommen dabei je zur Hälfte aus Deutschland und dem Ausland. Allerdings werden offenbar nicht alle ermittelten Verstöße gleich geahndet (siehe dazu auch S. 5).

GEMESSEN WERDEN DIE ABSTÄNDE an festen Messpunkten auf den Autobahnen. Die erforderliche Beobachtungsstrecke beträgt laut einer Entscheidung des Oberlandesgerichts (OLG) Hamm mindestens 140 Meter oder umgerechnet drei Sekunden. Die meisten Gerichte gehen davon aus, dass 250 Meter ausreichend sind. Dies ist erforderlich,

damit der Tatbestand „nicht nur vorübergehend“ erfüllt ist. Gemessen wird meist von einer Brücke mit dem System VKS 3.0, das im Wesentlichen so funktioniert:

MIT DEM VKS-3.0-SYSTEM (oder auch VKS-3.2-System) können aus einer Videoaufzeichnung Geschwindigkeiten von Fahrzeugen und deren Abstände zum vorausfahrenden Fahrzeug bestimmt werden. Mit der Tatvideoaufzeichnung wird die Abstands- und Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Die Fahrervideoaufzeichnung dient der Fahreridentifizierung und Kennzeichenerfassung.

AMTLICHE MESSUNGEN dürfen gemäß der innerstaatlichen Bauartzulassung vom 11.12.2001, 3. Neufassung der Anlage Stand 04.12.2014, nur durch entsprechend geschultes Bedienungspersonal durchgeführt werden. Es darf nur geschultes Personal – hier geschult durch den Hersteller oder Aus- und Fortbildungsstellen der Polizei – die Messungen vornehmen. Diese Schulungen sind schriftlich zu bestätigen. Ein Abstandsverstoß kann aber auch über Nachfahren, Fotos oder Zeugenaussagen belegt werden. Diese Verfahren sind jedoch unsicherer und weniger häufig.

„AUSSCHLAGGEBEND IST, was man auf dem Video sieht“, sagt Fachanwalt Matthias Pfitzenmaier. „Ich kenne keinen Polizeibeamten, der im Fall einer Abstandsmessung als Zeuge vor Gericht nach meist mehr als sechs Monaten eine konkrete Erinnerung an den Messvorgang hatte, insbesondere nicht an ein Vorgeschehen.“ Kann also ein Fahrer eindeutig erkennbar während des Überholvorgangs eines anderen Lkw kurzfristig den Mindestabstand nicht einhalten, so werden diese Aufnahmen in der Regel nicht weiter verfolgt.

EINE GARANTIE oder ein Freibrief ist das nicht – und das knappe Überholen längst ein Dauerzustand. So wurde ein überholter Lkw-Fahrer, der danach nur einen Abstand von 27 Metern einhielt, vom Amtsgericht Pfaffenhofen verurteilt, weil er nicht gebremst hat, um den Mindestabstand wiederherzustellen. „Das entspricht in der Tat der Auffassung der Rechtsprechung“, erklärt Pfitzenmaier. „In der Regel muss der Fahrer sofort bremsen. Wenn er das über eine Strecke von mehr als 140 Meter oder länger als drei Sekunden unterlässt, wird ihm bereits eine ‚nicht nur vorübergehende Abstandsunterschreitung‘ zur Last gelegt.“



DIE NEUE MACHT

SCR-only-V8 und S Highline-Fahrerhaus: So stellt sich Scania die neue Referenz in der Spitzenklasse über 600 PS vor. Wie sich das anfühlt? Ein Fahrertest mit dem neuen S 650 liefert erste Antworten.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Karl-Heinz Augustin

Das Testteam



KENNETH STUBBLEFIELD
AUS MICHELAU



ERWIN SIMMET
AUS SCHEINFELD



DIRK BRUDER
AUS WINDECK



JÜRGEN PILZ
AUS BAD HERSFELD



ALEXANDER WIESNER
AUS BRUCHMÜHLBACH-MIESAU



MARKUS BEWERNICK
AUS ST. INGBERT



ANDREAS VOGEL
AUS OBERSTADT



RICHARD V. D. BESSELAAR
AUS NL-SCHIJNDEL



THOMAS NITZ
AUS DÜREN







KENNETH STUBBLEFIELD AUS MICHELAU

Der Iveco Stralis 480 des 52-Jährigen ist rund ein Jahr alt. Einen höheren Adblue-Verbrauch als bei AGR-Motoren ist er also gewohnt, entsprechend hat er gegen den neuen SCR-only-V8 keine Einwände – wenn es denn Diesel spart. Er macht es sich im S 650 bequem: „Mir sind an einem Auto die Spiegel sehr wichtig. Die sind hier schon mal gut, man hat ein gutes Blickfeld. Mir gefällt vor allem der Weitwinkelspiegel oben. Dazu kommt eine direkte Lenkung – du kannst fast auf den Millimeter rangieren. Auch die Bremsen sind sehr feinfühlig und die Sitzposition mit dem tiefen Armaturenräger ist angenehm, man hat gute Sicht nah vors Auto.“ Die Alleinfahrerausstattung

mit zusätzlichen Schränken und die Konsole vorne mit Becherhaltern und mehreren USB-Anschlüssen sind auch nach seinem Geschmack. Weiter geht es auf steiler und kurviger Landstraße: „Der nimmt schön das Gas an und geht ohne Ruckeln los, die Ladung und die Schaltungen merkt man gar nicht. Dabei ist es super ruhig. Aber die Laufruhe hat Scania ja schon immer gehabt. Der ist auch sehr gut gefedert und die Kabine wankt kaum in den Kurven.“ Bergab rundet der fein abstufbare Retarder das Bild ab. Im Fazit werden drei Punkte besonders betont: „Die direkte Lenkung, die ruckelfreie Schaltung und wie sauber der V8 das Gas annimmt.“

Seit fast 50 Jahren ist das V8-Symbol so eng mit Scania verknüpft wie der Greif im Firmenwappen. Die Technik hinter den acht Zylindern in V-Form hat sich freilich stetig geändert. Der aktuelle Stand der Dinge: 16,4 Liter Hubraum, 520, 580, 650 oder 730 PS und 2.700 bis 3.500 Newtonmeter Drehmoment. Mit einiger Berechtigung könnte man aber auch von zwei Baureihen sprechen. Denn in den unteren drei Leistungsstufen zählt der Scania V8 seit Mitte 2017 zur SCR-only-Fraktion. Heißt: Keine Abgasrückführung (AGR) und auch kein variabler VGT-Turbolader mehr, die Euro-6-Grenzwerte werden allein mit Adblue



DER VÖLLIG FLACHE KABINENBODEN im S Highline (links) gewährleistet durchgehend fast 2,10 Meter Stehhöhe.

IM R HIGHLINE (rechts) schränkt der 16 Zentimeter hohe Motortunnel die Bewegungsfreiheit entsprechend ein. Abgesehen von der Montagehöhe sind die Fahrerhäuser aber identisch, inklusive der Staufächer vorn und hinten.



ERWIN SIMMET AUS SCHEINFELD

Was Leistung und Kabinengröße angeht, kann sich der 59-Jährige mit seinem Actros 1854 Gigaspace nicht beschweren. Er merkt zwar an, dass man sich beim hoch montierten S in die hintersten Ecken der großen Außenstaufächer ziemlich strecken muss, trotzdem würde er den Scania mit vier Stufen und ebenem Boden nehmen. „Das ist dann auch schöner mit dem drehbaren Beifahrersitz.“ Überhaupt findet er die Einrichtung gelungen („eine Liege unten und Schränke oben sind optimal“) und den Fahrkomfort mit kleinen Abstrichen ebenfalls: „Spiegel und Übersicht passen, außerdem lässt sich das Lenkrad sehr steil stellen und angenehm packen.“

Auch der Retarder hält mit der vollen Ladung einwandfrei. Ich finde aber die Tempomatsteuerung mit den zwei Wippen sehr gewöhnungsbedürftig, man hat insgesamt ziemlich viele Schalter und die Anzeigen in den Armaturen sind etwas klein, vor allem die digitale Geschwindigkeitsanzeige – ich bin ja nun nicht mehr der Jüngste.“ Vorn hätte er lieber Rollos statt der beiden Sonnenblenden, damit hat es sich aber im Wesentlichen. Der Achtzylinder beeindruckt ihn mit sattem Anzug und Stehvermögen am Berg („ist schon ein Gedicht“). Fast mehr noch die Laufkultur: „Das ist schön ruhig und angenehm, trotzdem hat man den V8-Sound – das passt.“

DIRK BRUDER AUS WINDECK

Der 48-Jährige fährt momentan einen Scania R 450 Highline als Dreiachs-Abrollkipper, demnächst einen R 500. „Mit dem Containerzug ist mir der R lieber, ich steige am Tag ja oft ein und aus. Ich bekomme aber auch die Ausstattung mit einem Bett und Schränken oben. Ich bin die ganze Woche draußen, da bin ich froh um den zusätzlichen Stauraum.“ Unabhängig vom V8 sieht er beim Neuen etliche Vorteile: „Die Spiegelverstellung, die Außenstauflächen, die Schubladen unterm Bett und auch die vorne in der Armatur sind jetzt besser. Die Bedienung ist ziemlich gleich geblieben, was ich gut finde: Sie haben Raum geschaffen, aber nicht zu viel ver-

ändert.“ Das Design kommt ihm ebenfalls entgegen („sieht jetzt wieder wuchtiger aus, bei dem hier macht sich außerdem das viele Rot und Schwarz gut“), der 650 PS starke V8 tut sein Übriges: „Von den 40 Tonnen merkst du nicht viel. Der zieht sehr gut durch und schaltet schnell, ohne Tempo zu verlieren. Dabei bleibt es von den Innengeräuschen her angenehm, aber trotzdem mit kernigem Klang, das muss man echt sagen.“ Handling und Federung auf der holprigen Landstraße runden den positiven Eindruck ab: „Mit dem Hängerzug ist das zwar schwer zu vergleichen, aber ich bin lang genug Sattel gefahren – und da fühlt sich das hier ziemlich gut an.“



„IN DEN GENUSS, SO EIN FAHRZEUG ZU FAHREN, KOMME ICH NIE WIEDER“ (JÜRGEN PILZ)

JÜRGEN PILZ AUS BAD HERSFELD

Mit Opticruise ist der 49-Jährige vertraut: Sein TGX 18.500 XXL hat schon das Scania-Getriebe. „Die Schaltvorgänge sind sehr gut, im MAN ist es aber lauter. Das fällt mir hier direkt auf, dass der so schön leise ist. Auch die Übersicht ist gut, ohne so eine Riesenscheibe wie bei mir. Der flache Boden ist top, es wirkt alles aufgeräumt und du hast in den vielen Staufächern Platz ohne Ende. Das ist schon gut gemacht, auch mit der integrierten Standklimaanlage, die keinen Stauraum kostet.“ Auf sein Bett mit Lattenrost lässt er im MAN nichts kommen, wobei die verbreiterbare Liege im Scania ebenfalls gut abschneidet („lässt sich wirklich weit nach vorn ziehen“). Die Oberflächen der Armaturen scheinen ihm ziemlich staubanfällig und die Zahl der Schalter ein paar zu viel, im Gesamtpaket sieht er den S 650 aber als puren Luxus: „Wie der auf der Landstraße den Berg hochzieht, ist schon klasse. Über 60 km/h, mit 40 Tonnen ausgeladen, und will immer noch mehr ... Da musst du dich echt im Zaum halten. Der V8-Sound ist auch geil, das macht schon Spaß.“ Abgesehen von Schwertransporten sieht er den 650er im normalen Fernverkehr aber klar unterfordert, wobei



er zudem realistisch meint: „So ein Lkw, voll ausgestattet, kostet halt auch einen Haufen Geld. Den muss der Chef erst mal kaufen.“

erreicht und ein technisch einfacherer Turbolader mit fester Geometrie tut's auch.

So gesehen trägt der neue 650er quasi die Krone der stärksten serienmäßigen SCR-only-Motoren. Denn auch die Konkurrenz jenseits der 600er-Marke – ob 625 PS im Actros, 640 PS im TGX oder 750 PS im FH16 – arbeitet durch die Bank mit Abgasrückführung. Aber gut, Namen und Titel sind Schall und Rauch. Entscheidend ist: Was hat der 650er tatsächlich in die Waagschale zu werfen? Dieser Frage gehen neun Kollegen im Fahrertest auf den Grund, am Steuer eines auf volle 40 Tonnen ausgeladenen S 650.

Vor dem Start zum Rundkurs, mit Stadt-, Überland- und Autobahnanteil gemischt, steht zuerst der Fahrerhaus-Check auf dem Plan. Resultat: Raumaufteilung, Stauvolumen, Materialien und Verarbeitung kommen durch die Bank ausgesprochen gut an. Sonderlob gibt es unter anderem für den drehbaren Beifahrersitz, Form und Griffigkeit des Lederlenkrads, den geräumigen 40-Liter-Kühlschrank, die integrierte Standklimaanlage, das Radio/Navi mit großem Sieben-Zoll-Bildschirm, die vielen USB- und sonstigen Anschlüsse sowie den soliden Klapp Tisch vorm Beifahrer. Auch die ausziehbare Liege kommt gut an, trotz des damit verbundenen Stühlerückens. Wobei manch einer, dem das Grundmaß der Taschenfederkernmatratze





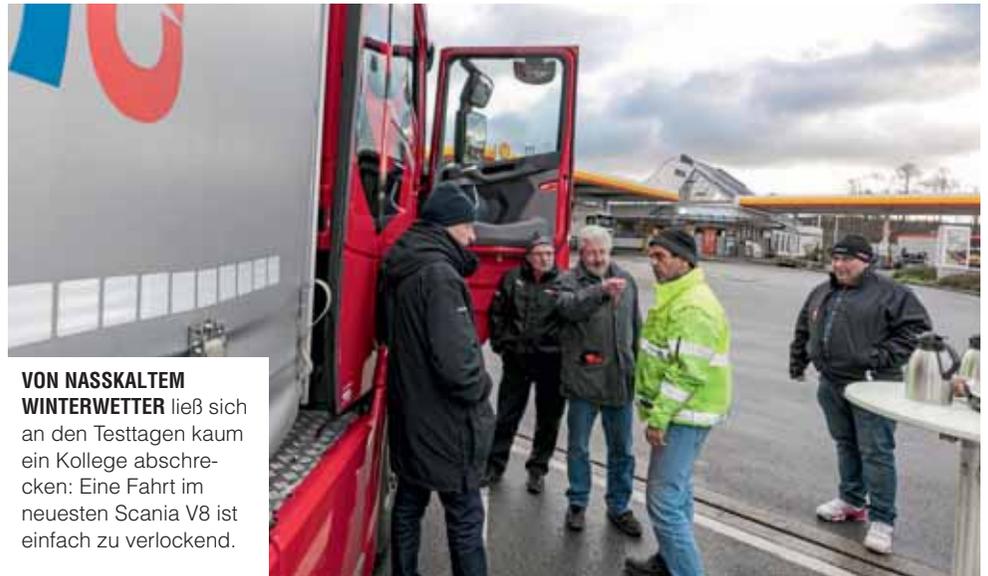
ALEXANDER WIESNER AUS BRUCHMÜHLBACH-MIESAU

„So muss ein Lkw klingen!“, meint der 30-jährige Actros-Fahrer vom Start weg, „wobei der auch sehr weich und schön aufs Gas anspricht.“ Ein paar Minuten später legt er auf der Landstraße nach: „Der Sound vom Scania V8, da müssen wir gar nicht drüber reden... hier unter Last am Berg, das ist Musik in den Ohren. Man hat auch kaum Schaltpausen, die Gänge kommen gut rein. Vom Fahrerischen her ist das wirklich sehr gut.“ Dem S 650 bescheinigt er zudem eine sauber abgestimmte Federung, einen starken Retarder („sollte generell jeder Lkw über zwölf Tonnen haben“), gut angeordnete Schalter („übersichtlich und relativ leicht verständlich“),

einen bequemen Sitz und einen riesigen Lenkrad-Verstellbereich („da ist Scania ja sowieso mit das Beste“). Mit Sitzposition und Spiegeln sowie der Ausstattung mit ausziehbarer Liege und zusätzlichen Schränken kann er sich ebenfalls sofort anfreunden. „Bei der Wahl R oder S würde ich definitiv das größere Haus mit dem flachen Boden nehmen. Man hat insgesamt viel Platz und auch der Kühlschrank unter der Liege ist ausreichend.“ Er fährt mit seinem 410 PS starken, schon etwas älteren MP3 für Coca-Cola, da macht sein spontanes Angebot durchaus Sinn: „Wenn wir noch einen Stapler dran machen, kann ich grade tauschen. Rot isser ja.“

schon reicht (61 Zentimeter Breite hinter den Sitzen, 77 in der Mitte), sich die nötigen Handgriffe sowieso eher sparen würde.

Einige wie etwa MAN-Fahrer Andreas Vogel vermissen eine große offene Ablage oben auf der Armatur, unterm Strich überwiegt aber die gute Sicht nah vors Fahrerhaus, die mit der tief gezogenen Brüstung verbunden ist. Instrumente und Bedienelemente kommen ebenfalls gut an, wobei die verschiedenen Schalter von „sehr übersichtlich“ bis „ein paar zu viel“ etwas gemischt beurteilt werden. Iveco-Fahrer Kenneth Stubblefield regt noch ein griffgünstiges, gekühltes Flaschenfach an. Das ist zwar nicht in Sicht, aber immerhin hat Scania vorn in der Armatur einen tiefen (ungekühlten) Schacht für normale



VON NASSKALTEM WINTERWETTER ließ sich an den Testtagen kaum ein Kollege abschrecken: Eine Fahrt im neuesten Scania V8 ist einfach zu verlockend.



MARKUS BEWERNICK AUS ST. INGBERT

Der 54-Jährige, mit einem Actros 2541 im Verteilerverkehr unterwegs, macht sich vor der Probefahrt erst mal an den Vergleich von R und S. Fazit: Er würde den S nehmen, zumal er den Einstieg trotz zusätzlicher Stufe gar nicht mal unbequemer findet. „Beim R sind die Tritte ja auch weiter auseinander. Außerdem sind beim S die Außenstauflächen super. Wobei die ganzen Stauräume innen wie außen gut gemacht sind. Echt Wahnsinn, vom Volumen her.“ Gegenüber seinem älteren, ziemlich einfach ausgestatteten Mercedes begeistern ihn spontan vor allem der Retarder („muss man kaum beibremsten und es bleibt auch noch leise damit“),

die aktuellen Assistenzsysteme („besonders das Abstandsradar ist genial“) und natürlich der 650-PS-V8: „Wahnsinn, wie schnell der voll beladen beschleunigt. Den Berg läuft der hoch – besser als meiner auf der Geraden. Und der Sound vom V8 ist fantastisch.“ Die SCR-only-Technik entlockt ihm nur ein Schulterzucken („Adblue ist ja auch nicht so teuer“), das Fahren macht so richtig Laune: „Die Schaltung macht das mit der Leistung ganz souverän, da muss man selbst nicht eingreifen. Lenkung und Federung sind super, die genaue digitale Geschwindigkeitsanzeige gefällt mir und das Lederlenkrad ist herrlich. Es macht echt Spaß, das Auto zu fahren.“

ANDREAS VOGEL AUS OBERSTADT

Der Volumenkipper des 53-Jährigen läuft im Fernverkehr, Zugmaschine ist ein 480er TGX. „Ich fahre meistens voll ausgeladen und habe auch einen Retarder. Im Frühjahr bekomme ich einen der neuen MAN mit Scania-Getriebe – bin ich schon gefahren und muss sagen, das geht butterweich.“ Im Scania S bestätigt sich sein positiver Eindruck vom Opticruise, die Leistung lässt sich aber kaum vergleichen: „Klar ist der Anzug gut. Aber 650 PS, das sind ja fast 200 mehr als bei mir. Aber kann ich mal das Fenster aufmachen? Oh ja, das hört sich schon geil an...“ Getriebe, Leistung und V8-Sound stimmen also, bleiben der übrige Fahrkomfort und die Kabine:

„Sitzposition, Spiegel und Rundumblick passen, die Instrumente sind übersichtlich und der liegt vom Handling her sehr gut auf der Straße. Die ganzen Sicherheitssysteme sind auch gut, hätten schon viel früher Pflicht sein müssen, genauso wie endlich eine Standklimaanlage.“ Letztere findet er als voll integrierte Lösung im Scania ebenso klasse wie die Schubladen mit großem 40-Liter-Kühlschrank unter der Liege und generell den ebenen Boden im S. „So ein Auto macht schon Spaß. Aber im Fernverkehr kommt's wohl drauf an, wo man fährt. Ob das in Deutschland mit den vielen Überholverbieten auch wirtschaftlich was bringt, ist die Frage.“



DIE AUSSENSTAU-FÄCHER kommen beim „Durchblick“ erst so richtig zur Geltung.

AM LÜFTUNGSGITTER ist die Standklimaanlage zu erkennen.

FÜR DAS INFOCENTER im Doppel-DIN-Format gibt's viel Sonderlob.



„WER MIT HOHEN GEWICHTEN ÜBER BERGE FÄHRT, IST MIT SO EINEM V8 GUT DRAN“ (THOMAS NITZ)



RICHARD VAN DEN BESSELAAR AUS NL-SCHIJNDEL

Mit 16-Gang-Handschtaltung ist der 460er XF Super Spacecab des 37-Jährigen heute eine Ausnahmeerscheinung. „Man hat auch im DAF viel Platz, aber weniger Stauraum. Ich fahre allein, habe aber zwei Betten – ich würde lieber den Schrank nehmen. Im Scania ist auch der drehbare Beifahrersitz gut, erst recht, wenn man einen Fernseher über der Tür hat.“ Im Cockpit kommt er schnell klar. „Das ist Scania: Ich steige ein, stelle Sitz und Lenkrad ein und es passt. Die Sicht nach vorn und zur Seite ist sehr gut. Die Türbrüstung ist niedriger als im DAF, die Dicke vom Lenkrad genau richtig und man kann alle Instrumente klar erkennen.

Alles gut gemacht.“ Sonderlob gibt es für das Radio/Navi mit Touchscreen und den Klappstisch, dann geht es ans Fahren: „Ob jetzt mit AGR oder ohne, viel wichtiger ist: Der alte V8-Sound ist zurück! Der Anzug ist klasse, die Lenkung sehr direkt und die Schaltungen schnell und weich. Ich kenne noch das Opticruise mit Kupplungspedal, aber die Zweipedal-Version ist auch super. Wenn man hier so locker fährt, glaubt man nicht, dass der beladen ist. Da merkt man auch das luftgefederte Fahrerhaus.“ Er dreht seine Runde am Abend, es wird schon dunkel: „Hier ist anscheinend alles mit LED, auch die Scheinwerfer. Eine feine Sache, das spart auch viel Strom.“



THOMAS NITZ AUS DÜREN

Der Job des 48-Jährigen passt zum Thema SCR only wie die Faust aufs Auge: Er beliefert Tankstellen mit Adblue. Im Tankzug fährt er einen Actros 1848 Streamspace, Retarder inklusive. „Ich brems fast nur noch damit, es gibt nix Besseres. Der hier im Scania spricht ebenfalls gut an und lässt sich fein dosieren.“ Auch er ist spontan vom V8-Sound angetan, von Kraft und Fahrverhalten sowieso: „Der geht mit 1.000 Umdrehungen locker den Berg hoch, und wenn man aufs Gas geht, kommt auch noch was. Die blattgefederte Vorderachse beim Scania schluckt die Stöße besser als bei mir, die Schaltungen sind schön sanft und die Übersicht ist auch super. Man

sieht an den Spiegeln gut vorbei und die A-Säulen sind relativ schmal, da muss man sich an Kreuzungen nicht auf dem Sitz verrenken, um was zu sehen.“ Gefallen findet er im Detail außerdem am Radio/Navig im Doppel-DIN-Format, der kompakten Schaltereinheit in der Türbrüstung, der zusätzlichen Schrankwand sowie insgesamt an Materialien und Verarbeitung. Zum Thema SCR only meint er abschließend: „Den Actros fahre ich im Schnitt mit 0,75 Liter Adblue. Beim V8 ist der Verbrauch zwar bestimmt um einiges höher, andererseits gibt es sowieso keine Alternative mehr. Gerade Scania hatte ja sogar noch Euro 5 ohne Adblue, aber die Zeiten sind vorbei.“

Pullen eingebaut. Bleibt als letzter leiser Kritikpunkt: Die meisten hätten vorne lieber Sonnenrollos statt der beiden Klappblenden. Beim Vergleich mit einem R Highline, beim Test direkt nebeneinander geparkt, ziehen wiederum fast alle die hohe S-Kabine vor. Genau genommen mit einer Ausnahme: Dirk Bruder, der bei seinem Containerzug am Tag oft ein- und aussteigen muss, tendiert eindeutig zum R. Ganz klar also, wo das tiefer montierte Fahrerhaus in der Praxis seine Vorzüge hat.

Auf der Piste gibt's auffallend viel Lob für die sehr gute Übersicht, gepaart mit den schlanken Spiegelgehäusen, den schmalen A-Säulen und den tief gezogenen Türbrüstungen. Für Lenkung und Fahrkomfort verteilen die Tester ebenfalls Bestnoten. Im Detail ragen auch das Opticruise-Getriebe und der Retarder heraus, der angesichts von bescheidenen 404 PS Motorbremsleistung eine Selbstverständlichkeit sein sollte. Nicht nur in diesem Punkt entspricht der von Scania-

Händler Motoren Baader zur Verfügung gestellte S 650 einem typischen „Kundenauto“: Zum V8 gehört einfach ein gehobenes Ausstattungsniveau, unter anderem mit Premiumfahrersitz, Standklimaanlage und nicht zuletzt der Vier-Punkt-Luftfederung für das Fahrerhaus. Das Fahrgestell entspricht dagegen mit Zweiblatt-Parabelfedern vorne und Zweibalg-Luftfederung hinten dem Serienstandard, bleibt im Urteil der Tester aber ebenfalls ohne Fehl und Tadel. Mit



IM GEGENZUG für den höheren Adblue-Bedarf verspricht Scania bei den SCR-only-V8 Verbrauchseinsparungen beim Diesel von sieben bis zehn Prozent. Beim Testwagen fasst der Adblue-Tank gleich mal 105 Liter.

EIN HOHER EINSTIEG über vier Stufen hinweg ist charakteristisch für die neuen Scania S-Fahrerhäuser. Die gibt es zwar auch mit Flachdach, Fernverkehrsstandard sollte aber der S Highline mit Hochdach sein.



EINE V8-GENERATION, aber zwei verschiedene Bauweisen: Bei den SCR-only-Varianten bis 650 PS kommt ein neuer FGT-Turbolader mit fester Geometrie zum Einsatz.

DER UNTERSCHIED zum 730-PS-V8, der (noch) mit Abgasrückführung (AGR) arbeitet, ist am weiter oben sitzenden, variablen VGT-Lader gut zu erkennen.



einem S 730 Highline im Hinterkopf, der vor rund einem Jahr zum Fahrertest antrat und dabei mit Vollluftfederung glänzte, steht das nur scheinbar im Widerspruch: Mehr als auf die reine Grundsatzfrage „eher weich“ oder „eher hart“ kommt es eben auf eine gelungene GesamtAbstimmung an.

Das Beste zum Schluss: der V8 an sich. Der 650-PS-Bolide begeistert die Tester durchweg mit mächtigem Anzug, Stehvermögen am Berg und hoher Laufkultur – einerseits sehr leise, aber mit kernigem Grollen unter Last. Beim nüchternen Blick auf den wirtschaftlichen Einsatz gehen die Meinungen schon eher auseinander, wobei man den Punkt „Freude an der Arbeit“, den einige ins Feld führen, wahrlich nicht unterschätzen sollte. Bleibt die SCR-only-Frage: In Zukunft etwas häufiger Adblue tanken, dafür weniger Diesel verbrauchen? Die meisten sehen das ziemlich gelassen. Was zählt, bringt Richard van den Besselaar auf den Punkt: „Ob jetzt mit AGR oder ohne, viel wichtiger ist: Der alte V8-Sound ist zurück!“



BUCHSTÄBLICH GERN GESEHEN: Die LED-Komplettbeleuchtung umfasst Abblend-, Fern- und Tagfahrlicht sowie Blinker.

Technische Daten Scania S 650

Motor

Wassergekühlter V8 (Scania DC16 118) mit Twin-Scroll-Turbolader (feste Geometrie) und Ladeluftkühlung, Einzelzylinderköpfe, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Hochdruckeinspritzung (XPI); Abgasreinigung: SCR, Oxi-Kat, DPF

Bohrung/Hub	130/154 mm
Hubraum	16.400 cm ³
Leistung	478 kW/650 PS bei 1.900/min
Max. Drehmoment	3.300 Nm bei 950 bis 1.350/min
Motorbremsleistung	297 kW/404 PS bei 2.400/min
Motorgewicht (trocken)	ca. 1.340 kg
Umweltklasse	Euro 6

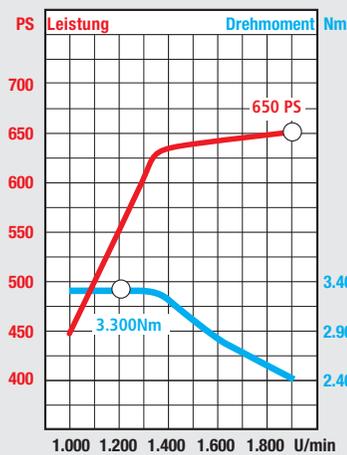
Getriebe

GRSO 925 R, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 12+2 Gänge, Übersetzung 0,8 bis 13,28, automatisierte Schaltung (Zweipedal-Opticruise) mit den Fahrmodi Standard/Economy/Power; Scania-Retarder R4100D mit Freilauffunktion

Hinterachse

Einfach übersetzte Hypoidachse (R 780) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,92 : 1 (= 1.073/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5); technisches Zuggewicht max. 55 t

Vollastkurven



Fahrerhaus

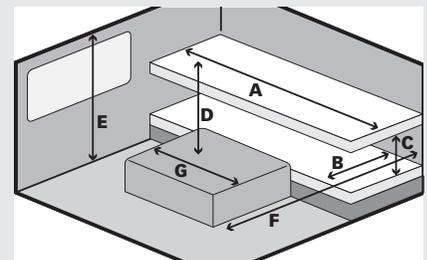
Scania CS20H, Fernverkehrsfhs. mit Hochdach und ebenem Boden, eine Liege (um 20 cm ausziehbar), Stauomodul Rückwand, Ganzstahlkonstruktion, alle Bleche feuerverzinkt, Vier-Punkt-Luftfederung

Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen, Federung: Zweiblatt-Parabel/Zweibalg-Luft, elektronisch geregelte Scheibenbremsen, Radstand 3.750 mm, Bereifung: 385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5, 1.000+500-l-Tank Diesel, 105-l-Tank Adblue, 15.868 mm Wendekreis

Abmessungen Fahrerhaus

S-Fhs:	hoch montiert, flacher Boden
A	Kojenlänge u./o. 2.175/- mm
B	Kojenbreite u./o. 610-770/- mm
C	Kojenhöhe u./o. 1.475/- mm
D	Innenhöhe Mitte 2.090 mm
E	Innenhöhe rechts 2.090 mm
F	ab Frontscheibe 2.080 mm
G	Breite Motortunnel -
Einstieg Höhe	320/635/950/
1./2./3./4. Stufe	1.250 mm
Kabinenbodenhöhe	1.570 mm





VIVA ITALIA!

Bei Buck Transporte aus Trochtelfingen hat Sven Acker bereits die dreijährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer absolviert, und seit sieben Jahren fährt er regelmäßig Touren nach Norditalien.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Sven Acker (1)



Das Überholverbot auf der italienischen A22 beginnt am Brennerpass und endet erst bei Modena. „Das sind genau 314 Kilometer“, sagt Sven. „Früher konntest du wenigstens zwischen 22 und 6 Uhr noch überholen. Aber seit verganginem Sommer gilt das Überholverbot nun für volle 24 Stunden. Und das ist ziemlich nervig.“

Sven sitzt am Steuer seines zwei Jahre jungen MAN TGX, und er hat zu einer Gruppe

mit fünf Lkw aufgeschlossen. Das Tempo gibt ein Sattelzug aus Litauen vor, der schwankt zwischen 75 und 85 Stundenkilometern. Sven nimmt es gelassen, er hat den Abstandsregeltempomaten auf etwas mehr als 50 Meter eingestellt. „Das muss ich jetzt bis zur Abfahrt Affi durchhalten. Denn wenn dich die Polizei beim Überholen erwischt, dann kostet es nicht nur ein hohes Bußgeld, sondern beim ersten Mal gibt es drei Monate Fahrverbot, beim zweiten Mal sogar sechs. Dieses Risiko will niemand eingehen.“

Zweimal die Woche fährt Sven die Tour nach Norditalien, wieder hat er Malz geladen und ein festes Zeitfenster bei einer Brauerei im Raum Bergamo. Sein Chef hatte gebeten, die Namen der Kunden nicht zu nennen. Nun nimmt Sven bei Affi die Abkürzung zur A70 und später die A4, er reiht sich schnell in den Verkehr ein. Mindestabstände scheint hier niemand zu kennen.

Es dominieren italienische Lkw im nationalen Verkehr und unzählige Sattelzüge aus



SVEN ACKER hat den Fahrerberuf drei Jahre lang gelernt, seit sieben Jahren kennt er sich in Norditalien bestens aus. Aus dem Raum Bergamo bringt er oft Steine zurück zu Kunden nach Deutschland.

DER ZWEI JAHRE JUNGE MAN TGX XXL ist Svens zweites festes Auto. Mittlerweile ist er Fan der Lkw aus München geworden und hat sich die schönsten Lastwagen in der Historie seines Arbeitgebers von Airbrusher Wolfgang Zeh auf die Seitenverkleidung lackieren lassen.

SVEN HAT VIEL GELD in die Außen- und Innengestaltung des MAN gesteckt. Dazu gehört auch eine kleine Vitrine unter dem Fahrersitz mit zwei Modellen. Im Herbst kommt Svens Zug im Maßstab 1:50 von WSI heraus. Die Buck-Fans freuen sich schon.



achtung, bei vielen Fahrern inzwischen eine aussterbende Fähigkeit zu sein.

Bei der Brauerei meldet er sich beim Pförtner an, er ist etwas früher als geplant, muss allerdings noch warten, bis ein Kollege von Buck und ein Franzose vor ihm entladen werden. „In der Regel klappt das hier mit den Zeitfenstern gut. Und wenn du am Montag schon vor der Welle der anderen Lkw hier bist, kannst du meist auch früher entladen.“

Es gibt eine einzige Abladestelle in der Brauerei. Nachdem seine Nummer aufgerufen wurde, fährt Sven vom Parkplatz direkt dorthin und setzt den Zug rückwärts bis genau in die markierte Halteposition. Er schließt wie vorgeschrieben das Erdungskabel an, wartet, bis ein Mitarbeiter eine Probe genommen und die Entladung freigegeben hat, dann zieht er die Klappe des innenliegenden Auslauftrichters nach oben – und der erste Teil der Ladung rieselt über den Boden ins

Osteuropa. Sie kennzeichnen in Norditalien ebenfalls den Wandel im internationalen Transport. „Deutsche Kollegen treffe ich kaum noch“, beklagt Sven. „Das hat sich seit all den Jahren, in denen ich nun im Lkw nach Italien unterwegs bin, ziemlich verändert.“

Im Grunde kam für Sven gar kein anderer Beruf infrage. Sein Großvater war Lkw-Fahrer bei der Spedition Barth in Burladingen und sein Vater hat 24 Jahre lang bei Buck Transporte gearbeitet. „Ich habe jede Chance genutzt, um mit meinem Vater in den Ferien vor allem nach Norditalien zu fahren, und mich dann im Jahr 2009 entschlossen, bei Buck meine dreijährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer zu beginnen.“

Die Flotte von Buck besteht heute aus 45 Lkw, zwei Drittel davon MAN, ein Drittel Mercedes-Benz. Schwerpunkt sind Touren in Süddeutschland, nach Elsaß-Lothringen,

nach Rhein-Ruhr und eben über die „Rennstrecke“ nach Norditalien. Allein mehrere Ladungen mit Malz aus Süddeutschland gehen täglich über den Brenner oder den Gotthard. Der Schubbodenaufleger von Knapen, den Sven nach vielen Jahren auf einem Kipperzug nun fährt, erweist sich dabei als sehr variabel, um Schüttgüter und auch Palettenware mitzunehmen. „Beispielsweise hat mein Auflieger eine drei Meter breite Seitentür. Damit kann ich Schnittholz laden. Und im Sommer, wenn in Italien Werkferien sind, bin ich beim Ernteeinsatz in unserer Region direkt am Feld mit dabei.“

Bei praktisch jeder seiner Handbewegungen spürt man, dass Sven das Handwerk von der Pike auf gelernt hat. Überdies besitzt er die Fähigkeit, sich Orte, an denen er schon einmal war, zu merken. So ist er nicht auf Gedeih und Verderb auf das Navi angewiesen. Das scheint, so meine Beob-





AM STEUER DES MAN gleitet Sven entspannt über die italienischen Autobahnen.

DAS DAUERHAFT ÜBERHOLVERBOT auf der A22 fordert Geduld und Gelassenheit.



EINE BRAUEREI im Raum Bergamo hat Malz bestellt, der Ablauf vor Ort ist unkompliziert.

ÜBER DEN HECKAUSLAUF drückt der Schubboden das Malz in den Vorratsspeicher.



Vorratssilo. Etwa 40 Minuten braucht Sven für die Entladung, per Fernbedienung steuert er den Schubboden, der das Malz zum Heck schiebt und aus dem Auflieger drückt.

Auskehren, Papiere holen – das war's bereits mit der Entladung. „Ich habe anfänglich etwas gebraucht, um mich vom Kipper auf die Mehrarbeit beim Schubboden umzustellen, aber jetzt möchte ich ihn nicht mehr missen“, sagt Sven. Reinigen muss er den Laderaum heute nicht, denn als Rückladung sind Steine vorgesehen, bei zwei Ladestellen eines Exporteurs ebenfalls im Raum Bergamo und im Auftrag eines süddeutschen Baumarkts. „Viele Leerkilometer fallen bei uns auf den Touren in Norditalien selten an.“

Die erste Ladestelle liegt unmittelbar an der Autobahn. Kaum ist Sven angekommen, wird er bereits von einem Vorarbeiter in Empfang genommen, der ihm auf dem riesigen Gelände zwischen den meterhohen Stapeln an Paletten einen Platz zuweist und einen Gabelstaplerfahrer beauftragt, den Lkw mit einer Teilpartie zu beladen. Dazu öffnet Sven seinen Palettenkasten und holt sich gut zwei Dutzend schmaler Bretter in der Länge der Aufliegerbreite ans Heck. Der Staplerfahrer kennt den Vorgang. Jeweils zwei flache Paletten mit Ziersteinen setzt er auf die Bretter, wieder von Sven per Fernbedienung gesteuert zieht der Schubboden die Paletten im Doppelpack ins Innere des Aufliegers. Noch vor der Mittagspause ist er fertig.

Tagsüber ist Sven voll konzentriert, gewissenhaft und im Rahmen seiner Lenk- und Arbeitszeiten arbeitet er seine Aufträge ab, um dann am Abend in Ruhe irgendwo essen zu gehen. „Von den Zeiten ist bei uns alles sauber und gut geplant“, lobt er die Disposition, „aber als Fahrer muss ich unterwegs schon mitdenken, wie ich mir die Lenkzeiten über die gesamte Woche einteile.“ Eine knappe halbe Stunde ist es bis zur zweiten Ladestelle, dort gibt es zur Komplettierung kleine Ziersteine in Big-Bags. Sven steuert den Schubboden so, dass das Gewicht der Ladung am Ende ideal verteilt ist. Dann sichert er die Bags nach hinten mit zwei Stangen ab. „Ladungssicherung ist bei diesem Zug nicht schwer.“

Bis zum Zollhof bei Como würde er mit seiner Lenkzeit gerade noch kommen, aber dort mag er nicht so gerne stehen, weil das Essen zu teuer ist, und so übernimmt der Reporter für ihn das Steuer. Ziel: Gotthard-Nord. Dort gibt es gutes Essen mit Fahrerrabatt. Zum ersten Mal kann Sven die Schönheit der Gotthard-Route vom Beifahrersitz aus genießen. Die Transitverzollung bei Chiasso am Montagabend geht relativ zügig, Sven kommt ins Erzählen. „Ich bin nicht nur mit meiner Stelle und den Touren zufrieden, ich verdiene bei Buck auch gutes Geld. Und ich bin jedes Wochenende wieder zu Hause.“

Dort verbringt er viel Zeit mit seinem liebsten Hobby – seinem Lkw. Fast zehntausend Euro hat er mittlerweile in den MAN gesteckt, um daraus mit edlem Zubehör innen und außen einen hochattraktiven Lkw zu gestalten, drei Generationen von MAN hat Wolfgang Zeh auf die Seitenverkleidung lackiert. Mit dem Fahrzeug ist Sven in der „Szene“ natürlich bekannt – und lässt sich dort auch sehr gerne blicken. „2017 war ich bei neun Truckfestivals, 2018 geht es in Geiselwind bereits wieder los.“ Nur dass er in diesem Jahr keinen Platz beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring bekommen hat, findet er schade.

Auch fotografisch betätigt sich Sven mit Freude. Und so fotografiert er nicht nur seinen Lkw etwa beim Laden einer Teilpartie Wein im spätsommerlichen Südtirol, sondern gerne auch die ganze Flotte für den Jahreskalender seines Arbeitgebers. Er betreut zudem die Facebookseite von Buck Transporte – wo die Ankündigung, dass er als „Profi im Profil“ in diesem Heft erscheinen wird, freudig aufgenommen wurde. Für seine Freunde und Kollegen hat Sven noch eine gute Nachricht: „Spätestens im Herbst wird mein Sattelzug als Modell im Maßstab 1:50 von WSI auf den Markt kommen.“



MAN TGX XXL 18.440

Zugmaschine: MAN TGX XXL 18.440 (Euro 6) mit 12-Gang-Automatikgetriebe von ZF, Retarder, EBA 2, Achslastwaage, Nebenabtrieb

Auflieger: dreiachsiger, luftgefederter Schubbodenaufleger von Knapen (NL) mit 88 m³ bei 3,95 m Innenhöhe, Auslauftrichter, Dachplane mit Schnellverschluss, Anti Ice Lift und 3 m breiter Schiebetür rechts

Leergewichte: Zugmaschine: 7.600 kg

Auflieger: 7.800 kg

Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40 t

Gesamtlänge Zug: 16,5 m

DIE RÜCKLADUNG AUS STEINEN auf Paletten und in Big-Bags von zwei Kunden im Raum Bergamo sichert Sven am Schluss.

AM GRENZÜBERGANG CHIASSO herrscht der übliche Stau für die Transitverzollung.

VOR DEM SCHWEIZER NACHTFAHRVERBOT ab 22 Uhr findet sich mit einsetzendem Schneetreiben auf der überfüllten Raststätte Gotthard-Nord noch ein allerletzter Parkplatz.



VOLLES PRO

Vielköpfig war die Armada der Mercedes Arocs schon immer, doch gab es im Detail auch die eine oder andere Lücke. Jetzt hat Mercedes die Reihen fester denn je geschlossen.

TEXT | Michael Kern FOTOS | Michael Kern, Daimler

Baggerzahnoptik im Grill, mit „Arocs“ gar auf einen eigenen Namen getauft: So trat die Baufraktion mit dem Stern auf der Brust bei ihrer Premiere im Jahr 2013 selbstbewusster und eigenständiger denn je an.

Natürlich stammten die neuen Baufahrzeuge aber zu einem guten Teil aus dem gleichen Baukasten wie der zwei Jahre zuvor gebrachte neue Actros. Reihensechszylinder, wie heute bei Mercedes üblich, fallen aber nun einmal etwas höher aus als die vordem verwendeten V-Maschinen. Was sich in der Praxis dann gerade auf dem Bau nicht immer als arg praktisch erwies.

So staunten erst – und stöhnten dann – nicht nur altgediente Fahrer über den hohen Einstieg, der eben gar nicht nach jedermanns Geschmack war. Der machte vom Betonmischer über die Kipper bis hin zu den Sattelzugmaschinen das Ein- und Aussteigen zu einer etwas mühsamen Sache. Auch 170 Millimeter Höhe beim Motortunnel konnten die stolze Einstiegshöhe kaum unter 1,70 Meter drücken. Und von einem 320 Millimeter hohen Motortunnel war zwar hier und da die Rede. In der Praxis aber machte der sich rar. Trat bei Exoten wie einem Vierachs-Allradkipper zwar in Erscheinung, war aber für gängige Modelle wie Vierachskipper oder Betonmischer mit M-Fahrerhaus lange Zeit einfach nicht zu haben.

Doppelten Ärger handelte sich damit ein, wer mit alten Siloladestellen von nur 3,40 Meter Höhe zu tun hatte. Denn Hand in Hand mit dem relativ hohen Einstieg ging zudem eine Gesamthöhe, die gern auch mal über diesem Maß lag. Die Folge: Das Fahrerhausdach passte nicht mehr drunter durch.

Abhilfe ist jetzt geschaffen. Passenderweise ebenfalls auf doppelte Art. So gibt es den 320 Millimeter hohen Motortunnel nun für den Arocs auf breiter Front. Genauer gesagt: Immer dann, wenn es der kleinere, elf Liter große Reihensechszylinder namens OM 470 ist, der die treibende Kraft liefert. Für den 13 Liter großen OM 471 gilt das allerdings nicht. Der ist wohl zu sperrig.



GRAMMI

Um 200 Millimeter, sagt Mercedes, rücke der Fahrerhausboden – verglichen mit den 170-Millimeter-Motortunnel-Varianten – mit solch einem 320er-Motortunnel in die Tiefe. Und wem das nach oben hin immer noch nicht genug ist, der kann darüber hinaus zu den neuen, „Low Roof“ genannten Varianten der Classicspace-Kabine greifen, deren Dach um weitere 100 Millimeter abgesenkt ist. Das nimmt auch dem übelsten Silo noch seinen Schrecken.

Eine Kippershow im BIC zu Wörth, diesen neuen ebenso wie den bewährten Varianten des Arocs gewidmet, ist genau der rechte Ort, das Maßband zu zücken. Und siehe da: Statt der vordem rund 1,70 Meter Einstiegshöhe schrumpft die Distanz zwischen Fahrzeugboden und Mutter Erde mit 320er-Motortunnel auf nur noch rund 1,55 Meter.



NEUER ACTROS-KIESBOMBER: Erste Stufe wahlweise fest oder pendelnd ausgelegt.

AN DIE FRISCHE LUFT GESETZT: Das Verlegen dieses Behälters machte den Weg auf breiter Front frei für den 320 Millimeter hohen Motortunnel im Kipper.

320 STATT 170 MILLIMETER beim Motortunnel kann die Einstiegshöhe um 200 Millimeter senken.





GEWINNT GEGENÜBER DEM AROCS-PENDANT RUND 150 KILO NUTZLAST: Auf Kiesbomber getrimmte Actros-Sattelzugmaschine mit modifizierter Vorderachse für sechs Zentimeter mehr Bodenfreiheit.



Die andere Hand, bewaffnet mit Laser-Entfernungsmesser und kurz an der Dachkante angesetzt, führt als Resultat vor Augen: Ungefähr 3,20 Meter Gesamthöhe sind der Wert, auf dem da jetzt der Scheitel bei Bereifung 315/80 R 22,5 liegt. Zum Vergleich: Zuvor reckte solch ein Arocs mit besagtem 170er-Motortunnel und dem normalhohen Classicspace-Gehäuse das Haupt schon mal auf rund 3,5 Meter.

Warum dieser Fortschritt bis zum Modelljahr 2017 auf sich warten ließ, ist eine Geschichte für sich. Sie handelt von einem Ausgleichsbehälter für Kühlfüssigkeit, der in den Katakomben unterm Blech offenkundig so renitent war wie ein allseits bekanntes gallisches Dorf zur Römerzeit. Jahrelang also blockierte dieses Mini-Fässchen das Tieferlegen des Fahrerhauses, bis das störrische Teil nun doch an die frische Luft gesetzt werden konnte.

Seine Umsiedlung aus dem Keller unterm Kabinengehäuse in den Rückraum hinterm Fahrerhaus ist es, was den Weg für jene neue Kabinen-Aufsetzhöhe frei machte, die

den Einstieg entschärft und die gesamte Statatur des Arocs silofreundlicher gestaltet. Übrigens: Solch ein 320-Millimeter-Motortunnel, sagt Mercedes, stünde mittlerweile auch für die mit hydraulischem Vorderradantrieb ausgestatteten HAD-Varianten (Hydraulic Auxiliary Drive) des Arocs mit L-Kabine parat.

Was das M-Fahrerhaus angeht, so gibt es HAD jetzt auch in Verbindung mit einer

Schüttgutabdeckung. Der hydraulische Vorderradantrieb selbst ist nun genauso für Sattelzugmaschinen mit dem kurzen Radstand von 3.300 Millimeter zu haben – und auch für GGVS-Fahrzeuge erhältlich.

Insgesamt profitiert mittlerweile auch der Arocs gehörig von vielen der technischen Kniffe, mit denen Mercedes den Triebstrang des Actros auf mehr Sparsamkeit denn je getrimmt hat. Außen vor bleiben da naturgemäß zwar Finessen wie die neu gestaltete Bugspoilerlippe des Actros oder die extralange Hinterachsübersetzung. Mit von der Partie sind aber all die anderen Neuerungen im Triebstrang, die von der Reduktion der Abgasrückführungsrate zugunsten von mehr SCR-Anteil bei der Abgasnachbehandlung über höheren Einspritzdruck und asymmetrische Einspritzung bis hin zu reibungsoptimierten Getrieben reichen.

Besonders willkommen beim Baufahrzeug ist der mit all dem verbundene Zuwachs an Kraft bei den Maschinen, für die jetzt pauschal gilt: Bis hinab auf 750 Umdrehungen liegt immer ein Drehmoment von mindestens 2.000 Newtonmeter an. Und auch im mittleren und oberen Drehzahlbereich hat Mercedes die Leistung verdichtet. Lautet die Nenn-drehzahl dieser Tage doch 1.600 und nicht mehr 1.800/min, bei der die Maschinen ihr Maximum an Leistung erreichen. Und stellen die Motoren ihre Nennleistung schon ab 1.450 Touren nahezu vollständig parat.

Wer den Arocs mit Hypoid-Hinterachse ordert, die gegenüber den klassischen Außenplanetenachsen Sprit spart und rund 75 Kilo Nutzlastgewinn bringt, bekommt allerdings eine weitere Finesse nicht, die es beim Actros gibt: Für den Arocs sind diese nämlich

DER AROCS HAD gilt neuerdings als echter Allradler und kann deshalb auf den bisher für ihn vorgeschriebenen Unterfahrschutz an der Front verzichten.



nicht mit jener neuen, variablen Ölversorgung erhältlich, die für bedarfsgerecht justierten Pegel des Schmierstoffes steht. Grund dafür: die Sorge um artgerechte Kühlung.

Bauspezifisches Feintuning gibt es beim Arocs dafür an den verschiedensten Stellen. Da die Behörden den HAD-Lkw seit Kurzem trotz der Zu- und Abschaltbarkeit des hydraulischen Vorderachsantriebs als vollwertigen Allradler betrachten, gilt er nun als richtiges Geländefahrzeug und kann auf den vorderen Frontunterfahrschutz verzichten. Zu haben ist für den Arocs optional jetzt auch eine Reifendruck-Kontrollanlage mit neuem Anzeigekonzept, das den Solldruck präzise in Abhängigkeit von der Außentemperatur ausweist. Für Arocs-Sattelzugmaschinen kommt ab April 2018 zudem ein neues Kipp-hydraulikpaket, das je nach Zweck ein- oder zweikreisig ausgelegt ist. Und es muss ab sofort nicht mehr ein Hartgesottener vom Schlage der Grounder sein, um in den Genuss der elektrisch unterstützten Lenkung Servotwin zu kommen. Ein jeder Arocs-Vierachser, sofern zur 8x4-Fraktion gehörig, bekommt sie auf Wunsch mit auf den Weg.

Überhaupt reichen sich der Bautiger Arocs und der Salonlöwe Actros immer stärker die

Hand. So bietet Mercedes die zwei- und dreiachsigen Arocs mit Straßenzulassung jetzt mit dem neuen Active Brake Assist 4 (inklusive Fußgängererkennung) als Option an. Auch gibt es für die M- und L-Kabinen die Klimavariante „Climate Pack“, bestehend aus Klimaautomatik, einem Wärmepaket und der elektrischen Standklimaanlage. Geht es um den Arocs mit den Fahrerhausvarianten Stream- und Bigspace, so reicht die Varianz beim Innenraum ab sofort bis hin zum Solostar-Konzept. Generell besteht für den Arocs mittlerweile auch die Wahl zwischen den Ausstattungslinien Home-Line und Style-Line. Für die Kamine gilt: War vordem ein hochgezogener Auspuff nur für die kürzeren Varianten der Arocs-Kabine zu haben, so lassen sich nun auch die langen L-Kabinen mit himmelwärts gerecktem Schlot ordern.

Im Gegenzug setzt der Actros seinen Fuß ein wenig auf die Jagdgründe der Baufraktion. Hat Mercedes jetzt doch – und zwar als typischen Kiesbomber mit Fokus Straße – eine spezielle zweiachsige Actros-Sattelzugmaschine entwickelt. Die speziell konstruierte Vorderachse soll sechs Zentimeter mehr Bodenfreiheit als beim gängigen Straßenroller bieten. Den Nutzlastvorteil gegenüber einem Arocs-Pendant beziffert Mercedes auf

SLT light

Er heißt zwar „Semi-SLT“, ist aber alles andere als eine halbe Sache. Gerade auf dem Bau braucht es ja, etwa für den Transport von schweren Baumaschinen, nicht immer die volle Kapazität von maximal 250 Tonnen Zuggesamtgewicht, auf die der SLT als echte Schwerlastzugmaschine ausgelegt ist. Ohne Kühlturm und auf Wunsch auch ohne die Turboretarderkupplung lässt sich dieser neue Semi-SLT ordern, der in der Regel auf 120 Tonnen Gesamtzuggewicht ausgelegt ist, aber mit gewissen Einschränkungen auch bis 155 Tonnen taugt. Grundsätzlich stahlgefedert, basiert der Arocs-Semi-SLT auf dem Grounder-Chassis und ist mit den Fahrerhäusern Bigspace (2,5 Meter Breite) oder Streamspace (2,3 Meter Breite) lieferbar.



genau 150 Kilogramm. Auf Wunsch liefert das Werk die erste Stufe des Einstiegs pendelnd. Als treibende Kraft fungieren die Diesel OM 470 und OM 471. Eine Kabine mit ebenem Boden ist für diesen baumodifizierten Actros zwar nicht zu haben, sehr wohl aber sowohl ein 170er-Motortunnel als auch wahlweise die 320er-Version für eine besonders niedrige Gesamthöhe und einen komfortablen Einstieg zugleich. <



TRIEBSTRANG OPTIMIERT:

Sowohl OM 470 als auch OM 471 treten nun mit mehr Kraft im Drehzahlkeller an.

DRUCK GEMACHT: Maximal 2.700 statt wie vorher 2.100 bar sind es, die den Diesel in die Brennkammer jagen.

KURVE GEKRIEGT:

Die elektrisch unterstützte Lenkung Servotwin gibt es nun nicht mehr nur für den vierfüßigen Grounder, sondern für alle Vierachser vom Stamme der Arocesen.





DAS TIER

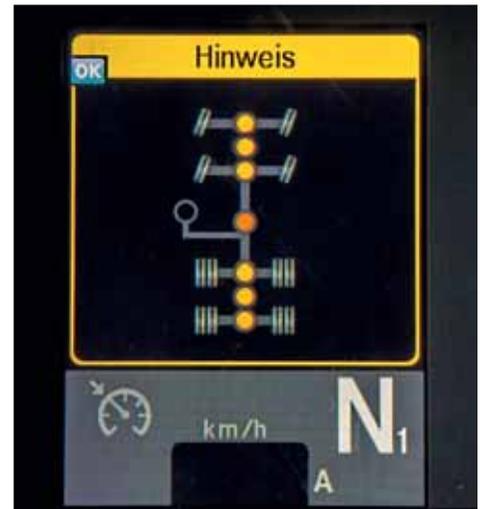
Er ist die Geländegängigkeit in Person: Der allradgetriebene Vierachser Arocs 4151 AK 8x8 blickt rauhestem Geläuf furchtlos entgegen. Und hält mit der Turboretarderkupplung einen Trumpf in der Hand, der auf Steilstücken immer sticht.

TEXT | Michael Kern FOTOS | Michael Kern, Daimler



IMMER FESTE DRUFF: Für Steilstücke des Kalibers Himmelfahrt braucht man viel Zugkraft und auch ein wenig Gottvertrauen.

DER DREHSCALTER FÜR DIE SPERREN
– dreistufig ausgeführt – sitzt neben den Becherhaltern in der Mittelkonsole.



Gas“, lautet der vielleicht wichtigste von ihnen. Oder vielleicht doch? Ist ja schließlich ein Versuchsgelände, wo man's schon mal drauf ankommen lassen kann. Also zaghaft das Gaspedal um eine Spur gelupft, dessen Weg dann noch mal um eine homöopathische Dosis reduziert und fast unmerklich wird aus der Vorwärtsbewegung Stillstand.

Den Saft noch weiter reduziert, der durch Achtlochdüsen in die Brennkammern schießt, beginnt der Vierachser schließlich, sachte – ganz sachte – rückwärts zu rollen. Im Display aber keinerlei Meldung, dass es

Da im Mercedes-Versuchsgelände im badischen Ötigheim. Nichts für schwache Nerven, dieses furchterregende Steilstück vor dem 8x8. Wie eine Wand baut sich der Hang formatfüllend vor der Frontscheibe auf. 30 Grad Steigung – das klingt nicht nach viel. Entspricht aber mal eben 60 Prozent. Und ist damit hinter dem Steuer eines Lkw schon eher etwas für Leute, die keine Höhen-

angst kennen und frei von Schwindel sind. Aber genau solch ein Steilstück ist es eben, das dem Mercedes Arocs 4151 in 8x8-Ausführung die Zähne jetzt entgegenbleckt.

Knapp schrappert der Stoßfänger dort über den Grund, wo die Ebene schon in gnadenlose Steigung übergeht. Längs- und Quersperre spannen die Muskeln der Traktionsmaschine 4151 AK aufs rechte Maß für diese kleine Himmelfahrt, mit der ihr Triebstrang leichter fertig wird als der Pilot.

Denn kaum hat der Vierachser den Steilhang in voller Länge geentert, ist's um die übliche Orientierung geschehen: nichts mehr zu sehen von der Umgebung, wie sie das Auge sonst so kennt. Stattdessen gibt's einen freien Wipfelblick auf die Baumkronen des Ötigheimer Versuchsgeländes von Daimler, auf dem dieser 8x8 seine Kletterkünste kurz mal unter Beweis stellt.

Wie ein Käfer auf dem Rücken – so fühlt sich der Fahrer für einen Augenblick, bevor die Reflexe greifen. „Nun aber bloß nicht vom



EINE GEWISSE GELENKIGKEIT ist beim Erklimmen des Einstiegs durchaus von Vorteil.



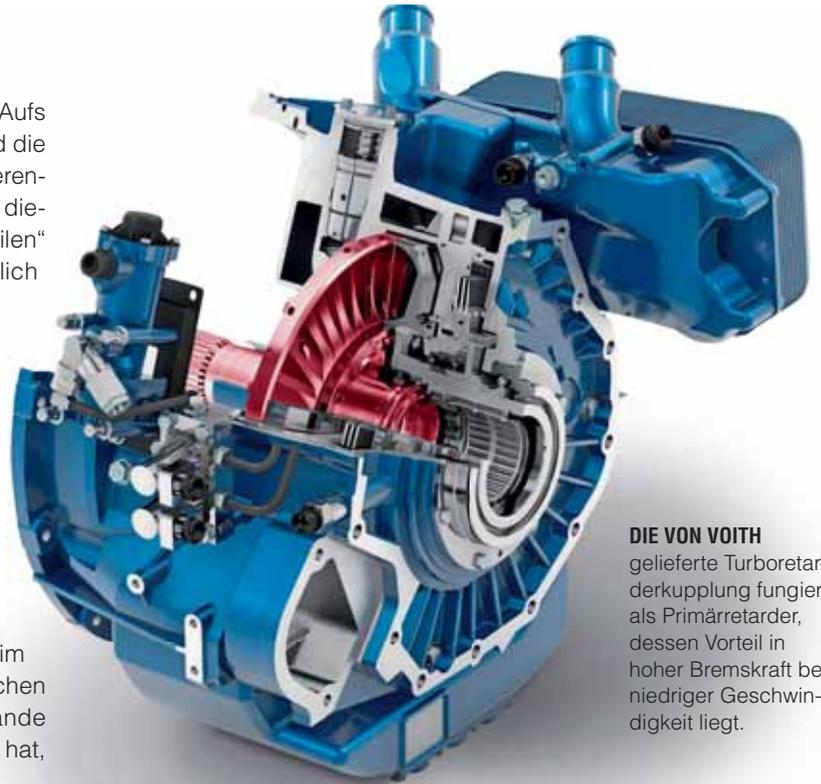


der Kupplung zu heiß würde. Selbst dann nicht, als der Gasfuß, zunehmend Gefallen an der traumhaft feinen Dosierbarkeit dieser Zeitlupen-Rückwärtsfahrt findend, den Vierachser ausgiebig Stop-and-go im Krebsgang vollführen lässt.

Und noch immer riecht es nicht nach verbrannter Reibscheibe. Verantwortlich dafür zeichnet die Turboretarderkupplung, die solche Manöver in schönster Verschleißfreiheit möglich macht.

Angenehmer Nebeneffekt: Auf sonst unumgängliche – und die Luftkessel mitunter im Nu leeren – Beibremssen kann bei diesem, im Fachjargon „Abseilen“ genannten Manöver gänzlich verzichtet werden.

An Bremskraft im Allgemeinen herrscht bei der Retarderfunktion dieses von Voith gelieferten, kleinen technischen Wunderwerks kein Mangel. Auf gut 470 Brems-PS beläuft sich das Verzögerungsvermögen dieser Kombination aus Rotor und Stator, die im Gegensatz zum sonst üblichen Sekundärretarder im Gelände den unschätzbaren Vorteil hat,



DIE VON VOITH gelieferte Turboretarderkupplung fungiert als Primärretarder, dessen Vorteil in hoher Bremskraft bei niedriger Geschwindigkeit liegt.

Mercedes Arocs 4151 AK 8x8

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor (OM 471 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, zwei oben liegende Nockenwellen, elektronisch gesteuerte Common-Rail-Einspritzung, maximaler Einspritzdruck 2.700 bar; Euro 6 per SCR, AGR und DPF

Bohrung/Hub	132/156 mm
Hubraum	12.809 cm ³
Leistung	510 PS (375 kW) bei 1.600/min
Max. Drehmoment	2.500 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung

Turbo-Retarder-Kupplung; Getriebe: Mercedes G 330–12 (Viergang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe), 16 Gänge, Spreizung 15,10 (11,63–0,77), Verteilergetriebe: VG 2800-3W, permanenter Allradantrieb, Übersetzung Straßengang 1,04, Übersetzung Geländegang 1,45

Fahrgestell

Achsen: 7,5-Tonnen-Vorderachsen mit Längs- und Quersperre, 13,4-Tonnen-Außenplaneten-Hinterachsen mit Längs- und Quersperre, Hinterachsübersetzung 4,143 zu 1 = 114,0 km/h im Straßengang, 76,6 km/h im Geländegang. Fahrwerk: Dreiblatt-Parabelfederung vorn, Dreiblatt-Parabelfederung hinten, Trommelbremsen rundum, Bereifung 315/80 R 22,5 rundum

Abmessungen und Gewichte

Radstand	4.850 mm
Leergewicht Chassis	12.600 kg
Zul. Gesamtgewicht	32.000 (technisch 41.000) kg
Wendekreis	22,8 Meter

Fahrerhaus

Außenbreite	2.500 mm
Höhe gesamt	3.667 mm
Einstieg	675/405/385/380 mm
Höhe Boden	1.845 mm
Höhe Motortunnel	320 mm
Innenvolumen Kabine	5,05 m ³

als sogenannter Primärretarder in Aktion zu treten. Da ist es im Gegensatz zum Sekundärretarder (wie im Fernverkehr üblich) die Drehzahl des Motors und nicht die Rotationsgeschwindigkeit der Kardanwelle, die über die Bremskraft entscheidet.

Ohnehin addiert sich zu jenen 470 Brems-PS der Turboretarderkupplung noch einmal die knackige Motorbremsleistung von rund 560 PS im Maximum, auf die es die verstärkte Motorbremse des OM 471 bringt. Bergab halten also weitaus ge-

waltigere Kräfte die Fuhre im Zaum, als für den Vortrieb vorhanden sind. In Zahlen: exakt 1.030 Brems-PS im Maximum. Das kann als unschätzbare Pfund gelten, wenn das Gefälle halsbrecherischer Art ist. Doch lässt unser Arocs 4151 sich auch in puncto Zugkraft nicht lumpen, obwohl er nicht nur bei der Tragkraft der Achsen gar nicht allzu tief in die Trickkiste aller Spezifikationsmöglichkeiten greift, um maximale Geländegängigkeit und Ladefähigkeit herzustellen. Schon mit der milden Hinterachsübersetzung von

**DIE ROBUSTE
NATUR GEHT
ZWAR INS GE-
WICHT. DOCH
SCHERT DAS
EINEN WIE
DEN 4151 AK
NICHT.**





DREIBLATT-PARABELFEDERN VORN sind schon einmal gut für zweimal 7,5 Tonnen Vorderachslast.

DIE EBENFALLS DREILAGIGEN PARABELFEDERN HINTEN nehmen's mit den rund 27 Tonnen Achslast auf, für die das Doppelachsaggregat im Heck konzipiert ist.



i = 4,1 herrscht kein Mangel an Zugkraft, vor allem, wenn der mit 1,45 übersetzte Geländegang mit unter die Arme greift. Da reicht der erste Gang bei 1.800 Touren dann gerade noch bis zur Endgeschwindigkeit von 5,3 Kilometer pro Stunde und die Zugkraft der Fuhre schwillt auf mehr als 29 Tonnen an: Theorie-

tisch ist das selbst mit 41 Tonnen Gesamtgewicht allemal gut für mehr als 100 Prozent Steigung. In der Praxis werden da allerdings zumeist weder der Grip der Reifen noch die Nerven des Fahrers mitspielen.

Zugkraft-Reserven hat er also genug, unser Arocs 4151 AK.

Die kräftige Statur hat aber ihren Preis. Rund 2,5 Tonnen bringt das Chassis mehr auf die Waage als das Fahrwerk eines mit geschickter Hand abgespeckten 8x4, der unter zehn Tonnen zu haben ist. Doch schert sich ein Bär wie unser 8x8 nun mal wenig um ein paar Pfunde hin oder her. In seiner Welt geht's um Reser-

ven, nicht um schlanke Linie. Durchkommen steht eben ganz oben, wobei das Motto lautet: „Der Zweck heiligt die Mittel“. Und dann, so zeigt sich schnell, sind auch 60 Prozent Steigung am Ende nur halb so wild. Zumindest dann, wenn ein echtes Tier wie der Arocs 4151 AK seine Krallen ausfährt. <

100 %

STEIGFÄHIGKEIT

erreicht der Allrad-Arocs 4151 mit seinen vier angetriebenen Achsen theoretisch allemal. Engere Grenzen setzen in der Praxis allerdings der Grip der Reifen und vielleicht auch die Nervenstärke des Fahrers.



ANZEIGE

IMMER WISSEN,
WO IHRE LKW SIND.

Mit WEBFLEET können Sie gegenüber dem Management, Ihren Kunden oder dem Finanzamt Einsatzzeiten, gefahrene Kilometer und die Standorte Ihrer Fahrzeuge nachweisen. Laden Sie unseren Lösungskatalog kostenlos unter telematics.tomtom.com/katalog herunter und profitieren Sie von unserer ausgezeichneten Flottenmanagement-Plattform.

telematics.tomtom.com





VOLLELEKTRISCH IN DIE STADT

Zwei rein elektrisch angetriebene „eActros“ bilden die Vorhut der neuen Innovationsflotte von Mercedes-Benz. Sie wird zehn schwere Verteiler-Lkw mit Schmitz-Aufbauten umfassen und bei namhaften Transportunternehmen in den Feldversuch gehen.

TEXT | Johannes Roller FOTOS | Daimler

Man nehme den bewährten Actros, genauer gesagt: dessen guten Namen sowie Fahrgestell und Kabine vom Verteilerbruder Antos, und setze an Stelle des konventionellen Antriebsstrangs zwei Elektromotoren mit je 125 kW und 485 Nm, integriert in eine Antriebsachse, die daraus je 11.000 Nm Drehmoment macht, sowie elf Pakete mit Lithium-Ionen-Batterien à 240 kWh: fertig ist, vereinfacht dargestellt, das Konzept des eActros.

Vorge stellt haben ihn Daimler Trucks-Vorstand Martin Daum und Mercedes Lkw-Chef

Stefan Buchner Mitte Februar im Rahmen ihres Jahrespressegesprächs. Mindestens 500 Millionen Euro, „eher sogar mehr“, will Daimler laut Daum in den Jahren 2018 und 2019 in die Lkw-Entwicklungsarbeit stecken. Hier sind drei Technologiebereiche definiert: Vernetzung, Automatisierung und Elektrifizierung. „Bei den Batterieantrieben wird oft darüber geredet und es werden frühe Prototypen auf die Bühne geschoben“, teilte Daum einen kleinen Seitenhieb gegen den Wettbewerb aus. Daimler sei hier schon einen Schritt weiter: mit dem Fuso eCanter, der bereits in mehreren Ländern im Einsatz ist, und nun mit dem eActros in der höheren

Gewichtsklasse. „Den eActros, die Kombination aus unserem Flaggschiff Actros und dem Trendthema E-Mobilität, haben wir wie ein Start-up aufgezogen“, erläuterte Buchner. Die dadurch erreichte Flexibilität habe, gepaart mit dem Rückgriff auf diverse Komponenten aus dem globalen Lkw- und Busbaukasten, die schnelle Umsetzung des Projekts ermöglicht.

Seinen Anfang hatte das Zukunftsprojekt im Juni 2016 mit der Präsentation eines dreiachsigen Technologieträgers im Tarnmantel genommen. Über den Urban-E-Truck, einen der Hingucker auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016, führte der Weg nun zum eActros, der mit dem geplanten Feldversuch zur Serienreife gelangen soll. Fördermittel gab es hierfür auch von zwei Bundesministerien, bei denen sich Buchner ausdrücklich bedankte.

Die Innovationsflotte soll in den nächsten Monaten bei namhaften Transportunternehmen wie Dachser, der Nagel Group, Camion Transport, Edeka, Migros, Ludwig Meyer und Rigterink ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen. Die Straßenzulassung sei be-



FÜR DEN FAHRER ändert sich vor allem die Anzeige: Geschwindigkeit, Stromverbrauch, Ladezustand.

reits erfolgt. Die Testfahrer verteilen allesamt Waren im Stadtverkehr, die Palette reicht von Lebensmitteln bis zu Baustoffen. Aufgrund der verschiedenen Anforderungen werden die Fahrzeuge unterschiedliche Aufbauten tragen: Kühlkoffer, Trockenkoffer, Silo und Pritsche/Plane/Ladebordwand.

Zweimal zwölf Monate bei jeweils zehn Kunden sollen die E-Verteiler im Einsatz sein. „Wir bieten das Rundum-sorglos-Paket mit Fahrgestell, Aufbaupartner und Ladegeräten“, erläuterte Buchner. „Die Partner wiederum sind bereit, beispielsweise ihre Touren bei Bedarf anzupassen.“ Intensive Kundenbefragungen und Fahrzeugdatenerhebungen – die auch den Kunden selbst sowie Schmitz Cargobull als Aufbaupartner zugutekommen – ebnen dann den Weg zur Serienreife.

Diese peilt Buchner bis 2021 an, als Gesamtlösung aus Fahrzeug, Aufbau und Ladeinfra-

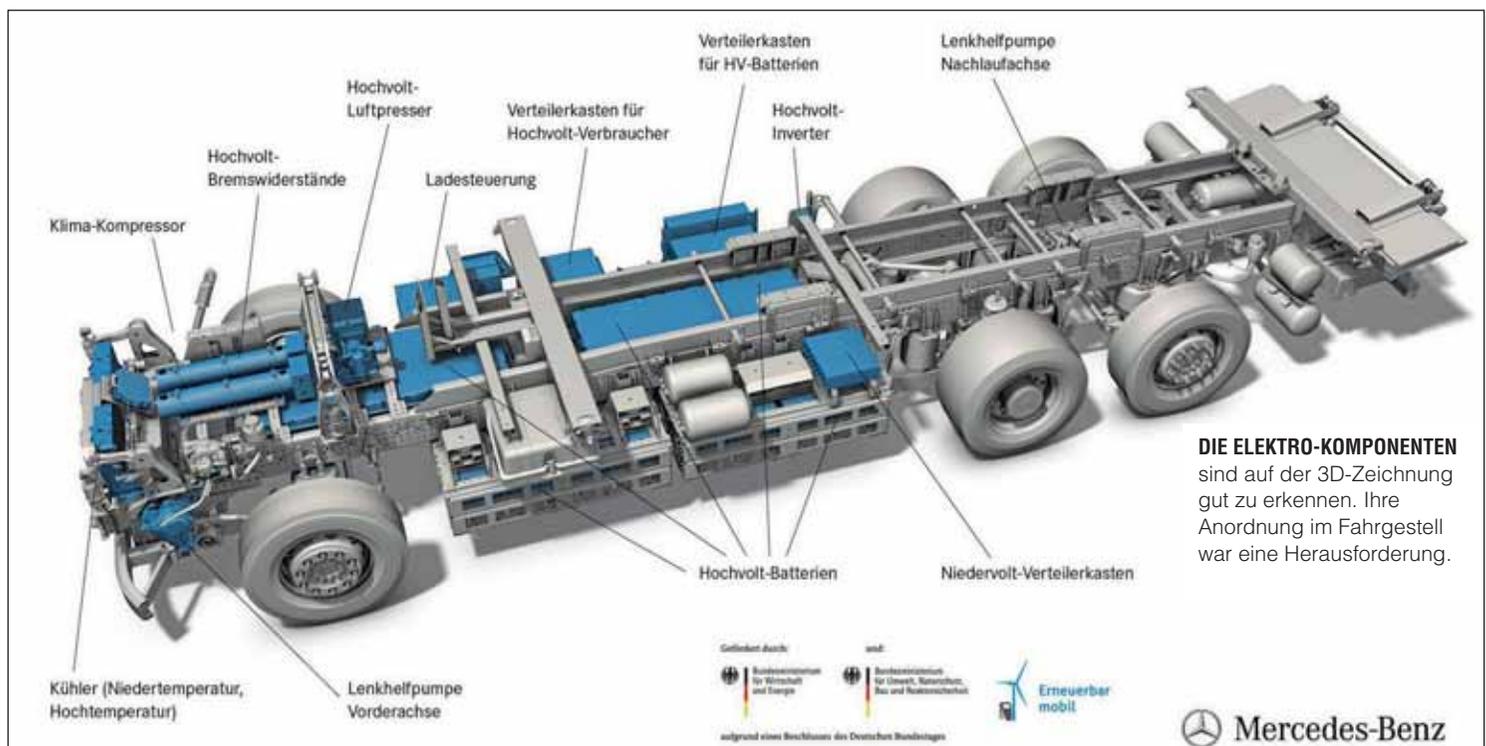
struktur, basierend auf den Erfahrungen aus dem Testbetrieb. Bis dahin soll sich der Betrieb eines schweren E-Lkw für den Kunden auch lohnen – hier geben sich Daum und Buchner derzeit keinen Illusionen hin. Das gesamte Umfeld müsse sich verändern. „Man kann nicht saubere Logistik wollen, aber keinen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen.“ Noch stehen Hürden wie höherer Anschaffungspreis, niedrigere Nutzlast und ungeklärte Fragen nach Restwert und Lebensdauer von E-Lkw und vor allem deren Batterien im Raum.

Angesichts dessen erweist es sich als Vorteil, auf serienreife oder seriennahe Komponenten aus dem Lkw- und Busbaukasten zurückgreifen zu können, wie sie in den Prototypen des eActros 6x2 (26 t) und eActros 4x2 (18 t) stecken. Rahmen und Classic-Space-M-Fahrerhaus stammen vom konventionellen Pendant, dem Mercedes-Benz Antos. Dem

Fahrer bieten sich im Großen und Ganzen die gewohnten Funktionen und Bedienelemente: Pedale, Multifunktionslenkrad, Lenkstockschalter und Assistenzsysteme inklusive ABA 4. Nur der vorausschauende Tempomat ist zunächst nicht vorgesehen. Eine vorausschauende Fahrweise sei hingegen besonders gefragt, betont Enrico Wohlfarth, der technische Projektleiter des „Start-ups“ eActros. „Der Verbrauch und die Rückgewinnung von Energie spielen hier eine große Rolle, ob beim Beschleunigen, Bremsen oder Segeln (Eco-Roll).“ Die Dauerbremse dient je nach Bremsintensität der Rückgewinnung von elektrischer Energie. Die Schulung der Testfahrer wird also garantiert auch eine Art Eco-Training beinhalten.

Die Instrumentenanzeige weist ein paar Änderungen auf, an die man sich aber schnell gewöhnt: links Geschwindigkeit, rechts Stromverbrauch inklusive Energierückgewinnung und dann noch die kleinere Anzeige rechts unten, die Auskunft über den Ladezustand gibt. Dieser kann auch im Menü abgefragt werden.

Der 170-mm-Motortunnel wird eigentlich nicht mehr gebraucht und könnte einem ebenen Boden weichen. Gleichwohl war es eine Herausforderung, die Architektur für den elektrischen Antrieb in dem Chassis



unterzubringen. „Wir mussten die Komponenten neu anordnen – und es ist ganz schön eng geworden“, berichtet Martin Zeilinger, Head of Advanced Engineering bei Daimler Trucks. Ladesteckdose, Steuerung, Verteiler etc. sind auf der rechten Seite des Fahrgestells untergebracht, das Niedervoltsystem mit den beiden herkömmlichen Fahrzeugbatterien auf der linken Seite. Wo sonst der Motor sitzt, haben Kühlsystem und Bremswiderstände Platz gefunden.

Die Antriebsachse basiert auf der ZF AVE 130, die sich als Niederflur-Portalachse in Hybrid- und Brennstoffzellen-Omnibussen von Mercedes-Benz bewährt hat und für den eActros überarbeitet wurde. Der Achskörper ist komplett neu konzipiert und liegt jetzt deutlich höher, was die Bodenfreiheit auf mehr als 200 mm vergrößert. Der Antrieb erfolgt über zwei Elektromotoren nahe den Radnaben der Hinterachse. Diese Dreiphasen-Asynchronmotoren sind flüssigkeitsgekühlt und arbeiten mit einer Nennspannung von 400 Volt. Ihre Leistung beläuft sich laut Daimler auf jeweils 125 kW (insgesamt also 250 kW/340 PS), das maximale Drehmoment auf jeweils 485 Nm. Durch Zwei-stufenübersetzung werden daraus jeweils 11.000 Nm. Dies sei der Fahrleistung eines Diesel-Lkw ebenbürtig, betonen die Verantwortlichen. Die maximal zulässige Achslast liegt bei den üblichen 11,5 Tonnen.

Die Energie für die – abhängig von Umgebungstemperatur, Fahrstil und Nebenantrieb – bis zu 200 Kilometer Reichweite kommt aus Lithium-Ionen-Batterien mit 240 kWh. Sie haben sich bereits bei EvoBus bewährt und sind in insgesamt elf Paketen verbaut: Drei befinden sich im Bereich des Rahmens, die anderen acht quer unterhalb. Jedes Paket wiegt etwa 200 kg. Rein gewichtsmäßig sei der eActros 6x2 (Leergewicht: 12 t) gegenüber dem vergleichbaren Motorwagen mit



NOCH IST DIE SZENE gestellt, im Laufe des Jahres 2018 wird der eActros aber echte Kunden beliefern.

konventionellem Antrieb also 2,5 Tonnen schwerer, räumt Projektleiter Wohlfarth ein. Aber da beim E-Fahrzeug eine Tonne mehr zulässiges Gesamtgewicht erlaubt sei, fielen letztlich nur 1,5 Tonnen Verlust sprichwörtlich ins Gewicht. Damit könnten die Testkunden gut leben, da es bei ihrer Fracht eher um Volumen gehe.

Zur Sicherheit sind die Batteriepakete durch Stahlgehäuse geschützt. Im Fall eines Aufpralls geben die Halterungen nach, verformen sich und leiten so die Energie an den Batterien vorbei, ohne sie zu beschädigen. Die Hochvolt-Batterien speisen nicht bloß den Antrieb, sondern das komplette Fahrzeug mit Energie: das Kühlsystem, den Druckluftkompressor der Bremsanlage, die Pumpe für die Servolenkung, den Kompressor der Fahrerhaus-Klimaanlage und, sofern vorhanden, auch den Kühlaufbau. Dass dort kein Dieselmotor brummen soll, liegt auf der Hand. Um möglichst wenig Einbußen bei der Reichweite in Kauf nehmen zu müssen, ist

hier der Hersteller gefragt, besonders sparsame Elektrokühler beizusteuern.

Die leeren Fahrzeugbatterien lassen sich laut Daimler mit mobilen Ladegeräten von 20 bis 80 kW innerhalb von drei bis elf Stunden vollständig aufladen. Bei einer stationären Ladensäule mit 150 kW soll es nur zwei Stunden dauern. Ladestandard ist das Combined Charging System CCS. Das Niedervolt-Bordnetz mit zwei herkömmlichen 12-Volt-Batterien wird mithilfe eines DC/DC-Wandlers aus den Hochvolt-Batterien geladen. So können bei Ausfall oder Abschalten des Hochvolt-Netzes alle relevanten Fahrzeugfunktionen aufrechterhalten werden. Das Hochvolt-Netz wiederum lässt sich nur starten, wenn die beiden 12-Volt-Batterien geladen sind.

Doch jetzt zu der spannenden Frage: Wie fährt sich der eActros? Dies lässt sich vorerst nur aus der Beifahrersicht beantworten, da auf dem Testgelände in Stuttgart-Untertürkheim ausschließlich Werksfahrer ans Steuer dürfen. Aber ja, es hat etwas, wenn ein ausgewachsener Lastwagen stufen- und nahezu geräuschlos beschleunigt und das – sofern dem Fahrer nicht gerade nach Stromsparen zumute ist – so brachial, dass einem der Stift von der Ablage entgegen fliegt. Auf der Strecke dreht der eActros anschließend aber genauso unaufgeregt und zuverlässig seine Runden wie sein konventioneller Bruder. Ob der eActros die Spediteure im harten Arbeitsalltag genauso zu elektrisieren vermag wie die Pressevertreter, wird sich dann im Laufe des Jahres zeigen. <



GELADEN WIRD per Standard-system CCS mit Combo-2-Stecker (Bild links). **DIE ADAPTIERTE ZF-ACHSE:** An den Radnaben sitzt jeweils ein 125-kW-Elektromotor mitsamt Übersetzung.





„Intelligent angepackt:
So wird aus Ihrem Alltag
echter Mehrwert.“

Dr. Frank Albers, Leiter Vertrieb Deutschland & Österreich

Unser Profi Liner ist ein Mitarbeiter, wie er im Buche steht: belastbar, flexibel, zuverlässig und vor allem extrem rentabel. Dieses wahre Multitalent der Transportbranche überzeugt durch seine wirtschaftliche und unverwüsthliche Basisausstattung, die bis ins kleinste Detail mit hochwertigen Serienbauteilen ausgestattet ist. Es ermöglicht das Be- und Entladen in Höchstgeschwindigkeit und kann, dank individueller Ausstattungsmöglichkeiten, perfekt auf Ihre Anforderungen zugeschnitten werden. So holen Sie Tag für Tag mehr Effizienz aus jeder Minute und jedem Kilometer.



Code scannen,
mehr rausholen.

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft

**Abonnenten
sparen
bis zu 35%**

DER

FERNFAHRE

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR

NEU im Shop:



FERNFAHRER REISE- & SPORTTASCHE

Ideal für Job und Freizeit: Mit abtrennbarer Waschtasche, integriertem Wäschebeutel und Fach für Nasswäsche.

Sonderpreis bis 30.4.2018:
nur 16,90 € statt regulär 19,90 €.

**Für Abonnenten zum
Vorzugspreis für nur 14,90 €!**

NEUE LKW-MODELLE ZUM SONDERPREIS:



MERCEDES-BENZ AROCS 8X4 HALFPIPE BUB ABBRUCH

Hochwertiges Zinkdruckguss-Modell im Maßstab: 1:50 von NZG. Vorderachsen sind lenkbar, Mulde kippbar. Sonderpreis nur 75,- € (statt regulär 98,- €); **Für Abonnenten nur 65,- €!**



SCANIA SONDERMODELL „RÜSSEL TRUCK SHOW 2018“ VON TEKNO

Zur Rüssel Truck Show am 21+22. April 2018 erscheint ein limitiertes Sondermodell von Tekno im Maßstab 1:50

Jetzt schnell sichern! Sonderpreis bis 30.4.2018 nur 89,- € (statt regulär 99,- €); **Für Abonnenten nur 75,- €!**

Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

FAHRER

FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

-SHOP

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

shop.eurotransport.de



Michelin-Mann groß

DER KLASSIKER NEU AUFGELEGT:

Michelin-Mann

Ja, es gibt sie wieder – die bekannten Michelin-Männer. Als Glückbringer für die Kabine oder als große Figur fürs Führerhausdach. Die große Figur ist rund 40 Zentimeter groß und speziell für die sichere Installation auf der Fahrerkabine konzipiert. Jedes Exemplar kommt mit einem Hologramm mit fortlaufender Seriennummer und einem Echtheitszertifikat.



Michelin-Mann klein

Preis Michelin-Mann groß: 89,-€; **Für Abonnenten nur 75,- €!**

Preis Michelin-Mann klein: 29,- €; **Für Abonnenten nur 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-Modell zum Sonderpreis:

MAN MIT KIPPAUFLIEGER "FELBERMAYR" - EMEK 1:25

Hochwertiges und detailliertes Kunststoffmodell im Großmaßstab 1:25 vom finnischen Hersteller EMEK. Maße: 50x10x15cm

Sonderpreis nur 35,- € (statt regulär 58,- €);

Für Abonnenten nur 29,75 €!



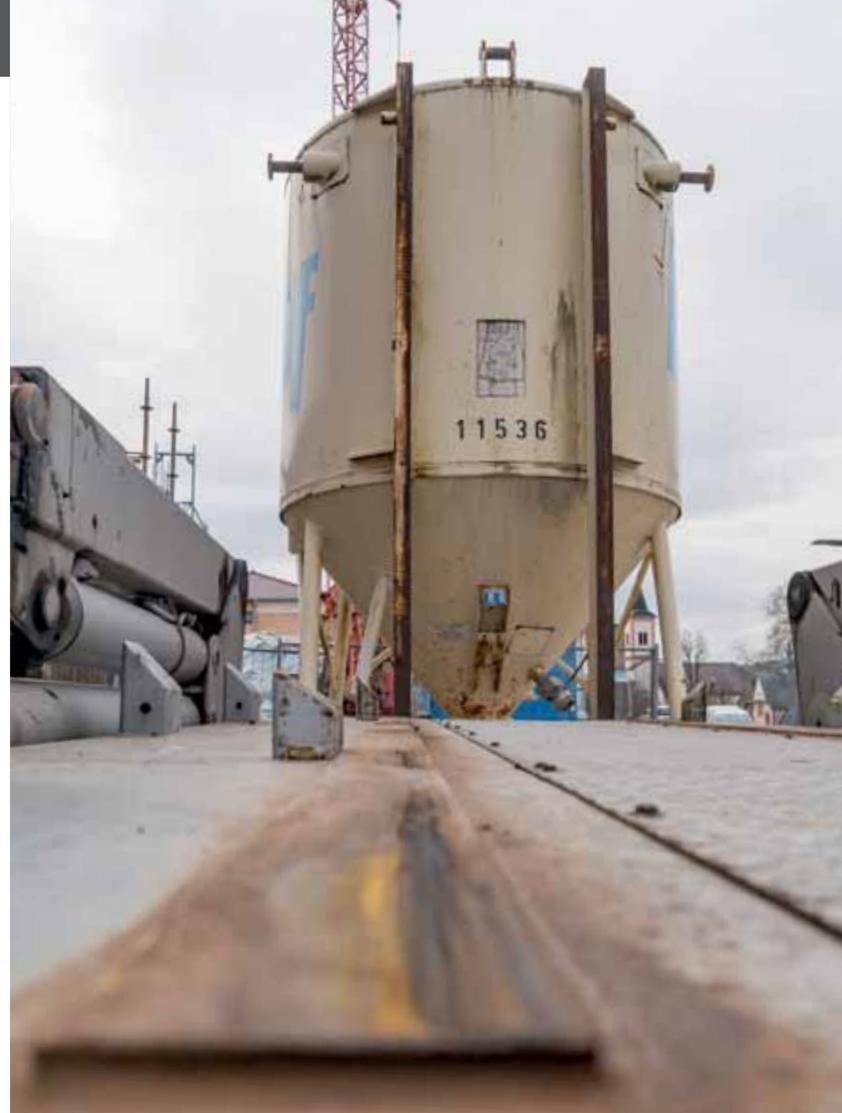
Telefon: +49 (0) 711 72 52 266 - E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de



IMMER ORDENTLICH AUFGESTELLT

Nach einigen stressigen Jahren im Fernverkehr hat Manuel Dieterich seinen persönlichen Traumjob mit Lkw gefunden – er fährt einen Siloaufsteller.

TEXT | Sandra Moser FOTOS | Thomas Küppers



DER AUFBAU UND DAS SILO

verfügen über schmierfreie Gleitschienen (o. r.), gepackt wird die Ladung einfach mit der Hebehydraulik an den sogenannten „Ohren“ (r.).

DAS SMARTPHONE ist Manuels Büro, die Touren und Details dazu kommen über die App des Kunden Knauf. Dokumentiert werden die Aufträge mit Fotos (u.).





GREIFEN, SCHIEBEN, HEBEN, ABSETZEN – die Fernsteuerung hat Manuel so oft in der Hand wie das Lenkrad (l.).

ETWAS ECHE HANDARBEIT gehört auch dazu, denn wenn der Untergrund nicht eben ist, muss Manuel die Stellflächen des Silos unterbauen (r.).



Erstmal langsam die Straße entlangfahren, links und rechts Ausschau halten und die genaue Adresse suchen – für Manuel Dieterich nichts Ungewöhnliches, oft steht in seinen Auftragspapieren keine Hausnummer. „Viele Häuser und Baustellen haben schlicht noch keine. Bisher war das Ziel aber immer irgendwann zu finden“, erklärt er grinsend. Der 37-Jährige fährt einen Scania R520 V8 mit einem Gergen-Z4-Spezialaufbau für den Transport von Aufstellsilos. Für seinen Arbeitgeber, Silotransporte Weiss aus Kraichtal-Neuenbürg in der Nähe von Karlsruhe, ist er im ganzen süddeutschen Raum unterwegs und liefert für den Baustoffhersteller Knauf dessen Silos aus.

Gerade liegt eines in 22-Kubik-Ausführung huckepack auf dem Dreiaxser. Darin befinden sich etwa acht Tonnen Estrich. Die Silos sind bei Abholung vorgeladen, sprich befüllt. „Wenn ich es mit einem Gummihammer abklopfe, höre ich die Füllhöhe und kann etwa überschlagen, was es wiegt“, beschreibt Manuel seine Prüfmethode. Bei Knauf gibt es zu allen Materialien Handblätter, die Auskunft über das spezifische Gewicht geben. „Übergewicht“ ist allerdings kein Thema, denn es wird ab Werk genau auf die Zulässigkeit der Ladung geachtet. „Reinpassen würde natürlich viel mehr, aber ich darf mit dem Motorwagen ja nur 26 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf die Waage bringen. Das Ding selbst wiegt knapp drei Tonnen. Deshalb stelle ich es nur hin und nachher kommt ein Silozug und bläst es ganz voll.“

Hinstellen – leichter gesagt als getan, denn der für das über sieben Meter hohe Silo vorgesehene Platz ist nicht eben. In das neu gebaute Häuschen fallen soll das Metalltrum aber selbstverständlich auch nicht. Manuel geht einmal um das Haus und schaut sich nach Unterleghölzern um. Da er nichts findet, müssen die Baudielen am Hauseingang dran

glauben. „Ja, manche Abladestellen sind top vorbereitet, da komm’ ich an und bin in vier Minuten fertig. Anderswo ist’s dann wieder kniffliger, weil der Boden uneben oder nicht verdichtet ist. Dann muss ich einen besseren Platz suchen oder, wie hier, unterlegen. Wenn es gar nicht geht, melde ich das der Dispo, dokumentiere es mit Fotos und nehme das Silo wieder mit. Kommt auch mal vor.“

Sicherheit ist das oberste Gebot. Per Fernsteuerung fährt Manuel zuerst die massigen Stützfüße aus dem Heck

des Scania. Sie verhindern, dass der Motorwagen Männchen macht, wenn sich die Last beim Aufstellen ganz auf die hinteren Achsen verlagert. Dann schiebt der obere, leichtere, Hydraulikarm das Silo waagrecht etwas nach hinten und nun beginnt der schwere Hauptarm, es langsam in die Höhe zu stemmen. Manuel dirigiert die Hebel auf der Steuerung mit Fingerspitzengefühl. Etwas ranziehen, noch ein bisschen in die Höhe, wieder ranziehen – langsam ruckelt er das Silo zurecht, bis es steht, beziehungsweise stehen könnte, wäre der Boden gerade. Jetzt kommen so viele Dielen zum Einsatz, bis der Bodenkontakt passt. Absetzen, die Griffklauen entriegeln, Hebearme wieder einfahren. Fertig. Letzter Arbeitsgang für Manuel ist die Dokumentation: „Ich knipse Fotos von der Gesamtsituation, etwaigen Schäden, die schon vorhanden waren, und so weiter. Leider muss man sich da heutzutage immer absichern. Vor allem, weil oft niemand sonst zugegen ist.“ Stimmt, Bauarbeiter, Gipser oder Estrichleger sind noch nicht in Sicht. Ein Foto und die Bestätigung des erledigten Auftrags schickt er über die firmeneigene App des Kunden an dessen Dispo.

Leer steuert er wieder Richtung Industriegebiet, wo er vorher seinen Anhänger abgestellt hat. Auf dem wartet die zweite Fuhre des Tages darauf, umgeladen zu werden. „Aufladen und aufstellen kann ich nur mit dem Motorwagen“, erklärt Manuel. „Es gibt zwar auch Hänger mit dem Stellsystem, aber in der Regel ist es bei meinen Baustellen so eng, dass man eh nur solo gut hinkommt.“ Zum Umladen bugsiert er den Scania rückwärts ans Heck des Anhängers, fährt den Hebemechanismus nach hinten in die Länge

MANUEL DIETERICH

Siloaufsteller-Fahrer



KEIN STRESS, EIN GUTES KLIMA IM BETRIEB UND EIN FEINER LKW – WAS WILL ICH MEHR?!





UMLADEN GEHT GANZ EASY (l.). Zusatzhaken, die Manuel einhängen kann, greifen kleinere Silos (r.), und die Klopfrage verrät den Füllstand (g.r.).



JOB-CHECK

ARBEITGEBER

Silotransporte Weiss
Im See 2
76703 Kraichtal-Neuenbürg

EINSTIEGSQUALIFIKATION

C/CE Führerschein, Ziffer 95, Berufserfahrung von Vorteil

FUHRPARK

5 Siloaufsteller-Züge; dreiachsige Motorwagen von Scania und Drehschemelhänger

ARBEITSBEDINGUNGEN

Tourenplanung durch Dispo des Kunden, dadurch unterschiedlicher Arbeitsbeginn; Tages- oder Wochentouren möglich; Betriebsferien über Weihnachten/Neujahr; Kilometerleistung pro Jahr etwa 100.000 km



BEZAHLUNG

K. A.

+ POSITIV

Relativ entspanntes Arbeiten; Ladungssicherung entfällt; kein besonderer Zeitdruck, da pro Tour ja nur zwei Silos gestellt und wieder zwei abgeholt werden können

- NEGATIV

Sicherheitsrisiko; Fahrer muss sehr gewissenhaft arbeiten beim Abstellen; bei jeder Witterung draußen; Baustellenschmutz



MATTHIAS WEISS

Inhaber Silotransporte Weiss

DIE FAHRZEUGE SIND TEUER, DA BRAUCHE ICH GUTE FAHRER – DIE SIND MIR DANN ABER AUCH WAS WERT.

und zieht das Silo vom Hänger auf den Motorwagen. Weitere Sicherung erübrigt sich, dicke Riegel in den Greifern der Hydraulikarme arretieren die Ladung. Links und rechts neben den Gleitschienen hindern festgeschweißte Stahlzapfen sie am Verrutschen.

An der nächsten Abladestelle muss Manuel den Scania rückwärts zwischen Kran, Baumaterial, Handwerkerwägelchen und Dixi-Klo hindurchfädeln, aber das gehört für ihn zu den obligatorischen Herausforderungen. „So was macht mir nichts aus, denn ich per-

sönlich liebe einfach das Lkw-Fahren als solches.“ Deshalb ist er auch meistens von Montag bis Freitag unterwegs und schläft im Truck, während seine Kollegen mit Familie abends zu Hause sind. Seinen Führerschein hat er übrigens 2001 bei der Bundeswehr gemacht. Über Verteiler, Kranwagen und Fernverkehr kam er vor einem Jahr bei seinem Chef Matthias Weiss an. Der besitzt eine Flotte mit fünf Silostellern und fährt auch selbst: „Wir sind ein kleiner, persönlicher Laden und fahren mit unserer Spezialisierung ganz gut. Was man mitbringen muss, ist Interesse an der Sache und der Wille, was zu schaffen. Den Rest kann man lernen.“ ■

DIE DREIACHSER KOSTEN durch den Spezialaufbau rund 200.000 Euro. Doch die rechnen sich, denn Wettbewerber gibt es nicht so viele in dieser Nische.





TOM ASTOR

TRUCKER



COUNTRY

FESTIVAL

TOM ASTOR

NICKI & BAND • HIGH SOUTH ROAD CHICKS • AMARILLO

JUST COUNTRY LITE • THE CONTINENTALS

DANIEL T. COATES • KINGS COTTON

THE FABULOUS TEXADILLOS

FAMILIENPROGRAMM EINTRITT FREI

ZAUBER & COMEDY SHOW

MODELLTRUCK WELT

INDIANER DORF • KINDERLAND

**700 SHOW
TRUCKS**



**ROAD
CHICKS**



**FAMILIEN-
PROGRAMM**

18.-21. MAI '18

GEISELWIND



FAHRER IM FOKUS



Unter Fuhrparkleiter Rudolf Schumacher hat sich die Wertschätzung für die Tankzugfahrer bei Hoyer deutlich verbessert. Auch Thomas Krüsken trägt mit seiner innerbetrieblichen Weiterbildung dazu bei.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Auf die Frage, welche drei Punkte für Lkw-Fahrer, die sich bei Hoyer bewerben, an erster Stelle stehen, zögert Rudolf Schumacher nicht lange: „Erst kommt die Frage nach einem festen Fahrzeug, dann sofort nach der Marke und schließlich nach dem Verdienst.“

Schumacher ist in dem weltweit arbeitenden Logistikunternehmen mit ihrem Hauptsitz in

Hamburg der Fleet Manager der Geschäftseinheit Chemilog: also der Fuhrparkleiter. Im Januar 2013 kam Schumacher, der vorher bei der Niederlassung von De Rijke in Willich beschäftigt war, zu Hoyer. Seit Ende November 2014 ist er in Dormagen, wo gleichfalls die zentrale Lkw-Disposition sitzt, für das gesamte Flottenmanagement der 140 eigenen Lkw und ihrer 175 Fahrer verantwortlich. Insgesamt sind in hier Dormagen 450 Mitarbeiter beschäftigt.

Die Aktivitäten sind genau aufgeteilt: Für die intermodale globale Logistik verfügt Hoyer über 35.000 Tankcontainer und 588 Chassis. Die Geschäftseinheit Chemilog selbst nutzt 149 Auflieger für den reinen Straßentransport, der sich zu 90 Prozent in Deutschland, Benelux und Frankreich abspielt. Neben den 300 zusätzlichen Fahrzeugen von Unternehmen setzt Chemilog also insgesamt 140 eigene Zugmaschinen ein – je zur Hälfte ältere Iveco Stralis und jüngere Volvo FH. Einen für die allgemeine Fahrerzufriedenheit enorm wichtigen Schritt hat Schumacher 2017 unternommen, als er die FH mit 500 PS, großem Fahrerhaus, Standklimaanlage und allen heute vorgeschriebenen Fahrerassistenzsystemen bestellt hat.

In ständiger Abstimmung mit dem unternehmenseigenen Qualitätsmanagement durch Sebastian Brehm (Zentrale) und Thomas Bleichert (Dormagen) hat es Schumacher in den vergangenen beiden Jahren geschafft, eine damals spürbare Unzufriedenheit der Fahrer wieder ins Positive zu drehen. Zu 90 Prozent haben die Fahrer nun feste Fahrzeuge, das bisherige Lohnsystem wurde geändert und basiert auf 208 Arbeitsstunden plus bezahlte Bereitschaftszeit plus Prämien. Auch die Integration der polnischen Fahrer, die im System „drei Wochen fahren, eine Woche frei“ arbeiten, und denen Hoyer einfache, aber saubere Monteurswohnungen für die Wochenenden zur Verfügung stellt, funktioniert. Vor allem aber bekommen alle Fahrer wieder eines zu spüren: Wertschätzung.

Das liegt auch am akuten Mangel an qualifizierten Fahrern. Immer mehr Online-Jobbörsen heizen die Fluktuation an und so bleibt den Transportfirmen auf Dauer nichts anderes übrig, als die eigenen guten Fahrer dauerhaft an sich zu binden. Dazu gehört vor allem eine vernünftige innerbetriebliche Weiterbildung, die es vermeidet, dass sich Fahrer auf eigene Kosten bei externen Schulungen teils gefährliches Halbwissen aneignen.

Für diesen Bereich ist bei Hoyer seit 2016 Thomas Krüsken zuständig, langjähriger Tankzugfahrer seit 1994, den eine schwere Nierenerkrankung zwang, sich eine Alternative zu suchen. Als gelernter Kraftverkehrsmeister begann er 2008, auch mithilfe seines damaligen Mentors Peter Wirth von „Green Duck“, eine zweite Laufbahn im Bereich Fahrerschulungen. Dank einer erfolgreichen Nierentransplantation darf er seit 2013 wieder Lkw fahren und ist bei Hoyer der Masterdriver. „Ich mache bei uns in Dormagen und den anderen Standorten alle Fahrerschulungen und Weiterbildungen“, sagt Krüsken, der sich mit Freude noch ab und zu selber ans Steuer setzt. „Mit seinem Wissen und seiner guten Laune ist er bei uns eine echte Bereicherung“, lobt Schumacher.

Auf Dauer, davon ist Schumacher überzeugt, haben nur die Transportunternehmen mit gut ausgebildeten und motivierten Fahrern eine Chance, sich am hart umkämpften Frachtmarkt durchzusetzen. Eine Steigerung der Frachtraten und der Löhne sei auf Dauer unausweichlich. „Jetzt muss nur der Beruf des Fahrers selbst wieder mehr Anerkennung finden“, sagt Schumacher. „Ich denke, dass wir durch unser Konzept dazu beitragen.“ <



SURJAN FERENC, 48

ES HAT SICH HIER FÜR UNS FAHRER SEHR VIELES VERBESSERT, SONST WÄRE ICH WOHL SCHON LÄNGST WIEDER GEGANGEN.



CARSTEN PÖRSCHKE, 56

MIT DER FUHRPARKLEITUNG KANN ICH IMMER VERNÜNFTIG REDEN. DAZU SIND WIR FINANZIELL GUT ABGESICHERT.



THOMAS KRÜSKEN (r.) kam 2016 zu Hoyer und qualifiziert im Rahmen der betrieblichen Weiterbildung auch Umschüler wie Daniel Schulte für den sicheren Tanktransport.

ENGE KISTE

Für Sven* scheint es in diesem Fall echt eng zu werden. Doch die Prüfung der Messstelle liefert ein rettendes Argument für die Gerichtsverhandlung.

TEXT | Peter Möller FOTOS | Autobahnkanzlei, Björn Wylezich - Fotolia (1)

Ralf Grunert ist Messstellenüberprüfer in der Autobahnkanzlei. Die Messstellenüberprüfung ist ein elementarer Baustein der Arbeit unserer Kanzlei. Wir glauben daran, dass die allermeisten Ordnungswidrigkeiten nicht aus Spaß am Regelbruch oder aus Freude am schnellen Fahren begangen werden. Im Gegenteil: Fast jeder Fall ist individuell, ein Unikat sozusagen, und hat seinen nachvollziehbaren Grund. Er ist das Ergebnis des Zusammenspiels verschiedener individueller Umstände. Dabei spielt die Tatörtlichkeit eine große Rolle. Oft ist es sogar der Tatort, der das Vergehen ein Stück weit provoziert. In vielen Fällen zeigt uns die Tatortanalyse aber auch, dass gar keine Ordnungswidrigkeit begangen wurde oder oft genug nur mit einem Unrechtsgehalt, der jenseits dessen ist, was man jemandem vorwerfen kann. Um die Argumente dieser Kategorien im Gerichtssaal präsentieren zu können, arbeitet Ralf Grunert mit mir seit sieben Jahren Hand in Hand. Eine Vielzahl von Prozessen haben wir durch seine brillante Zuarbeit erfolgreich abgeschlossen.

Aber der hier vorliegende Fall hat es in sich: Sven* soll innerorts, bei Tempo 30, satte 48 km/h gefahren sein. Die Richter sind bei innerörtlichen Verstößen mit Lkw meist besonders empfindlich. Meine Sekretärin hat mir daher als Vorbereitung auf den Termin den Namen des Richters bereits auf der Akte vermerkt. Das ist wichtig. Gib zehn Richtern eine Bußgeldsache und du bekommst mindestens fünf verschiedene Entscheidungen. Das Urteil oder der Inhalt des Beschlusses hängen stark von der Richterpersönlichkeit ab. Deswegen muss ich immer rechtzeitig vor der Verhandlung wissen, welcher Richter verhandelt, um mich darauf mental und argumentativ einzustellen.

Eines steht fest: Am Messverfahren lässt sich bei dem Richter hier nichts rütteln. Das ist übrigens grundverschieden. Während ein Teil der Richter in unserem Land beim Messverfahren „Foto mit Lasermessung“ großzügige Rabatte gibt, halten andere – und das ist die

Mehrheit – das Messverfahren für korrekt und reagieren ablehnend, wenn man versucht, diesbezüglich zu argumentieren.

Aber Ralf Grunert hat noch etwas anderes auf Lager: Er war am Tatort und hat dort eine interessante Entdeckung gemacht. Das Tempo-30-Schild ist gekoppelt mit dem Gefahrenzeichen Fahrbahnverengung. Das heißt: Dort, wo sich die Fahrbahn wieder ausweitet und die Verengung beendet ist, darf der Fahrer innerorts wieder 50 km/h fahren. Ralf hat den Messort analysiert. Er hat herausgefunden, dass der Lkw von Sven auf jeden Fall nach der Fahrbahnverengung gemessen wurde. Das hat Ralf clever untermauert. In der Gegenrichtung findet sich nämlich auch ein Fahrbahnverengungsschild und da, wo die Verengung in der einen Richtung beginnt, hört sie logischerweise in der anderen auf.

Svens Geschwindigkeit wurde aber vor dem Fahrbahnverengungsschild auf der Gegenfahrbahn gemessen. Die Straße hat Ralf auch in der Breite vermessen. Alles ist mit Fotos dokumentiert. Prima, tolle Zuarbeit! Damit lässt sich arbeiten. Sven wollte eigentlich mit zum Termin. Er ist selbstfahrender Unternehmer. Den Verhandlungstag hatte er sich freigeschaufelt. Am Morgen vor der Verhandlung hat er mich angerufen und mir mitgeteilt, dass sein einziger angestellter Fahrer krank geworden sei und er selbst einspringen müsse. Er hat Sorge, dass er den Prozess verliert, nur weil er nicht dabei ist. Ich kann ihn beruhigen. Wenn ich einräume, was Sven schon mit der Anhörung zugegeben hat, nämlich, dass er selbst gefahren ist, dann wird der Richter auf seine Anwesenheit verzichten können.

Ich mache den Schriftsatz schnell fertig und noch bevor ich zum Gericht fahre, ruft mich der Richter an und erklärt mir, dass auf Sven in der Verhandlung verzichtet wird. Der Richter nutzt die Gelegenheit, um mich vorab auszuquetschen. Ich blocke ab. Ich weiß, dass die Polizeibeamten vorher mit dem Richter gerne auf dem Flur klönen.



Da wird schon mal auf kurzem Dienstweg mit den Beamten über das Argument der Verteidigung gesprochen. Das will ich vermeiden. Ich will den Überraschungseffekt nicht aus der Hand geben.

Zwei Stunden später beginnt die Verhandlung mit einer Wiederholung. Etwas genervt wirkt er schon, der Richter. Was der Einspruch hier soll, will er wissen und schlägt dabei einen etwas ruppigen Ton an. „Der Gerechtigkeit auf die Sprünge helfen“, erkläre ich. Es sei doch auch im Interesse des Gerichts, fehlerhafte Bußgeldbescheide durch richtige, gerechte Entscheidungen zu ersetzen. Der Richter grummelt ein „Na, dann mal los!“, und ich fange an: „Die Verengung war beendet.“ Ich lege Karte und Fotos vor. Richtig hellhörig wird der Richter, als er das Fahrbahnverengungsschild der Gegenrichtung sieht. Wow, er zeigt eine menschliche Regung! Er freut sich sogar ein wenig, als er sinniert, dass das einleuchten würde. Er ruft sofort den Beamten rein. Der bestätigt alles, was ich erkläre und vorgelegt habe. Nur in einem Punkt, da werden wir uns nicht einig mit dem Messbeamten. Der erklärt nämlich, das Verengungsschild der Gegenrichtung sei ihm egal. Er müsse da messen, wo er es für wichtig halte. Und nach seinem Empfinden sei es am Messort immer noch zu eng gewesen. Der Richter belehrt ihn, dass er sich doch nicht über die Entscheidungen der Verkehrsbehörde hinwegsetzen könne.

Er schickt den Beamten raus. Die Stimmung hat sich gedreht. Der Messbeamte ist nun der Grund für schlechte Laune beim Richter, nicht mehr Sven und sein Verteidiger. Der Richter hebt die Stimme und es kommt etwas, was bei ihm Seltenheitswert hat. Er stellt das Verfahren ein. Ich packe meine Sachen zusammen und gehe zum Auto. Da wartet Ralf schon und freut sich über das Ergebnis seiner Arbeit. Und Sven? Na, der geht generell nicht ans Telefon, wenn er fährt, weil ihn das ablenkt. Der ruft mich am Abend an und fasst sich kurz. „Hut ab, Hut ab!“, ruft er. Danke, Sven, immer wieder gerne.



***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

DA LÄUFT WAS FALSCH

Gestern flatterte mir wieder eines dieser Schreiben vom Amtsgericht auf den Tisch, die in letzter Zeit Mode werden: Das Gericht rät dem Betroffenen, noch vor dem Gerichtstermin den Einspruch zurückzunehmen, weil die Angelegenheit nach erstem Ansehen keine Aussicht auf Erfolg habe. Aus Kostengründen wird die Rücknahme angeraten. Mit der Strafprozessordnung hat das kaum noch etwas zu tun. Die Hauptverhandlung ist das Herzstück des Verfahrens! So ist es gesetzlich vorgesehen und ohne diese weiß der Richter eigentlich noch gar nichts. Warum dann dieses Schreiben? Ganz einfach: Viele Bürger haben sowieso wenig Lust auf das Verfahren, oft sogar ein bisschen Angst davor, da kommt so ein befreiendes Schreiben gerade recht. Der Einspruch wird zurückgenommen und das, obwohl man sie in vielen Fällen erfolgreich verteidigen könnte. Was ist der Grund für diese merkwürdige Bearbeitungsart durch die Gerichte? Ich glaube, das ist banal: Ich vermute, sie sind überlastet. Blitzer sprießen wie Pilze aus dem Boden und die Anzahl derer, die sich vor Gericht wehren, wird zwangsläufig größer. Die Gerichte haben aber oft, so scheint es, gar nicht das Personal, um diese Flut zu bearbeiten, und ein Fall mit einer Einspruchsrücknahme ist da sehr bequem. Kein Urteil, kaum Arbeit. Mit rechtsstaatlicher Verfahrensweise hat das allerdings nichts zu tun.



Manche Erlebnisse als Anwalt sind einfach zum Haareraufen.



KLEINE FÄLLE

Total daneben

Tina* war vor dem Gerichtstermin total aufgeregt. Eigentlich gab es dafür keinen Grund. Selbst wenn der Arbeitgeber sie nämlich versehentlich als Fahrer angegeben hatte, stand aufgrund des Fotos sofort fest, dass Tina nicht gefahren sein konnte. Auf dem Foto war eine mindestens 20 Jahre ältere Fahrerin zu sehen. Ihr Gesicht war breiter, die Haare kurz. Tina hat ein schmales Gesicht, ist deutlich jünger und hat schulterlange, blonde Haare. Nachdem der Richter das Foto mit Tina verglichen hatte, konnte er nur noch mit dem Kopf schütteln. Für Autobahnanwalt Peter Möller gab es da nicht viel zu tun. Er beantragte Freispruch, hilfsweise Einstellung. Der Richter stellte das Verfahren ein. Nach fünf Minuten war die Gerichtsverhandlung beendet.

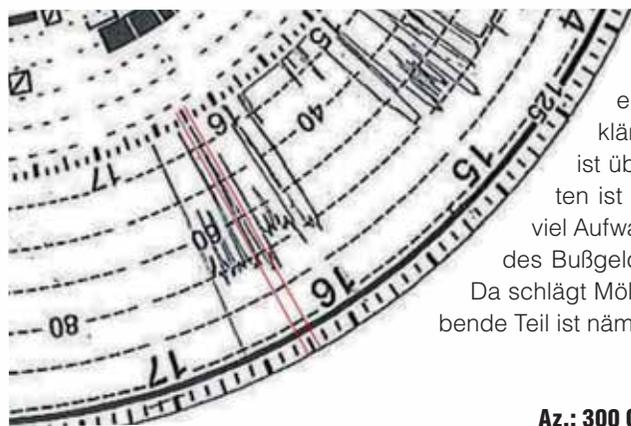
AG Sömmerda

Az.: 632 Js 201798/17 1 OWI

Sache mit Haken

Die Akte ist völlig diffus. Auf den ersten Blick zumindest. Vorgeworfen wird Tommy* eine Geschwindigkeitsüberschreitung außerorts um 21

km/h, und zwar um 16.40 Uhr. Dieser Bußgeldbescheid wurde dann 14 Tage später zurückgenommen und aus 16.40 Uhr wurde 16.15 Uhr. Die Polizei hatte den Tatzeitpunkt mit dem Anhaltezeitpunkt verwechselt. Das kann passieren. Der Fehler wurde noch vor Ablauf der dreimonatigen Verjährungsfrist korrigiert. Kein Drama. Misstrauen erweckt jedoch, dass mit dem neuen Bescheid auch gleich ein paar Delikte draufgelegt werden: Ein paar Lämpchen zu viel und ein paar Bagatellverstöße gegen das Fahrpersonalrecht. Das stand vorher alles nicht drin. Auch kein Drama. Aber schmeckt un schön. Die Geschwindigkeitsüberschreitung wird via Fahrtenschreiberblatt festgestellt. Auch kein Drama. Etwas retro eben, aber es gibt sie noch, die guten alten Tachoscheiben. Nur genau hingucken muss man eben, schon wenn man was zur Anzeige bringt, und das hat hier irgendwie in der ganzen Akte nicht so richtig geklappt. Um 16.15 Uhr, nämlich genau da, findet sich ein Haken auf dem Fahrtenschreiberblatt und der zeigt nach unten. Da wo die Spitze von 81 km/h zuzüglich abgezogenem Toleranzwert von 6 km/h, also 87 km/h, erreicht sein sollte, finden sich höchstens 50 km/h. Zieht man die Toleranz ab, dann bleiben 44 km/h. „Der Tatvorwurf hat einen Haken“, führt Rechtsanwalt Peter Möller süffisant vor Gericht aus und legt eine Extremvergrößerung des Ausschnittes aus dem Fahrtenschreiberblatt vor. Er schlägt vor,



das Verfahren einzustellen – oder die Geschwindigkeit um 16.15 Uhr durch einen Sachverständigen klären zu lassen. Der Richter ist überzeugt und das Gutachten ist für ihn unverhältnismäßig viel Aufwand. Er regt an, diesen Teil des Bußgeldbescheides einzustellen. Da schlägt Möller gerne ein. Der verbleibende Teil ist nämlich punktefrei.

AG Magdeburg

Az.: 300 Owi 743Js35549/17 (909/17)



Die Standorte der Autobahnkanzlei



Autobahnkanzlei

Fernfahrerhotline:
+49(0) 3643 770 990

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

§ Ausschließlich für die Autobahnkanzlei tätiger Vertragsanwalt.

*** Standort öffnet demnächst**

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI



Das Medieninteresse an unserer auf die Belange von Lkw-Fahrern spezialisierten Kanzlei ist ungebrochen. In der letzten Woche klopfte Kabel 1 bei uns an. Der TV-Sender dreht gerade ein Stimmungsbild über Berufe rechts und links der Autobahn. Da sollte auch der Autobahnanwalt nicht fehlen. In der Autobahnkanzlei Wilnsdorf, die über der Lkw-Waschanlage, wurde dann gedreht. Zugegeben, die Dreharbeiten haben wieder richtig Spaß gemacht.



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.

Claudio*: „Ich habe einen Anhörungsbogen erhalten. Soll ich da reinschreiben, wieso der Abstand zu klein war?“

Möller: „Nein, besser nicht. Dabei können sich Fehler einschleichen, die das ganze Verfahren kaputt machen. Lass das lieber! Nur die persönlichen Daten eintragen und um Himmels willen keine Aussage dazu, ob du der Fahrer warst oder ob du die Tat zugibst. Das wäre ein fataler Fehler.“

Margit*: „Mein Chef hat mir einen Zeugenfragebogen gegeben, den ich ausfüllen soll. Ich sei ja schließlich auch gefahren. Aber soll ich den Bogen wirklich ausfüllen?“

Möller: „Ich rate hiervon, liebe Margit, regelmäßig ab. Der Zeuge ist der Fahrzeughalter und nicht der Fahrer. Der Zeuge muss antworten. Außerdem ist es etwas viel verlangt, wenn man von dir erwartet, dass du dich selbst ans Messer lieferst. Nee, ich täte es nicht an deiner Stelle, aber da spielt natürlich das Verhältnis zum Chef eine Rolle. Pauschal lässt sich die Frage schwer beantworten.“

Rolf*: „Ich habe eine Vorladung zum Gerichtstermin bekommen. Muss ich da unbedingt hin? Ich habe noch keinen Punkt und will dann lieber den Einspruch zurücknehmen. Ist das der richtige Weg?“

Möller: „Ich glaube nein, obwohl das schwer ist, einen Ratsschlag zu geben, ohne den konkreten Fall zu kennen. Erlaube mir bitte zwei Hinweise, die du bei deiner Entscheidung berücksichtigen solltest: Es gibt durchaus die Möglichkeit, sich von der Pflicht, am Gerichtstermin teilzunehmen, befreien zu lassen. Berate das sorgfältig mit deinem Anwalt. Manche Richter nutzen jede Gelegenheit, den Zeigefinger gegenüber dem Fahrer ermahnen zu heben, und das drückt sich dann auch im Bußgeld aus. Wenn du nicht dabei bist, kann das also sogar günstiger sein. Das muss aber im Einzelfall entschieden werden. Wenn du null Punkte hast, dann solltest du diesen Stand schützen wie deinen Augapfel. Nur weil du 1.000 Euro auf dem Konto hast, musst du ja nicht gleich 500 aus dem Fenster werfen. Dein 0-Punkte-Status ist überaus wertvoll und wird von vielen Richtern honoriert. Bitte geh damit nicht leichtfertig um!“

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

ANZEIGE

DOMETIC



LÄNGER COOL BLEIBEN!

Standklima bis zu 12 Stunden!

**DOMETIC COOLAIR
RTX 1000 / RTX 2000**

Standklimaanlagen für Lkw

- Super Laufzeit, bis zu 12 Stunden
- Enorme Kälteleistung, bis zu 2000 Watt
- Unter härtesten Bedingungen erfolgreich im australischen Outback getestet
- 4 Betriebsmodi: Auto, Eco, Boost und manueller Betrieb
- Herausragende Effizienz
- Geräusch- und vibrationsarmer Lauf

VOR DER NÄCHSTEN TOUR BESUCHEN SIE:
dometic.de



Der Kühlkreislauf enthält das fluorierte Treibhausgas R134a – CO₂-Äquivalent
RTX1000/RTX2000: 0,5000 t/1,215 t - 350 g/850 g – GWP:1430 – Hermetisch geschlossene Einrichtung.

Mobile living made easy.

INTERNATIONAL
TRUCKER FESTIVAL  **COUNTRY**
INTERLAKEN



DAS GROSSE JUBILÄUM

22.-24. JUNI 2018

TRUCKS ★ MOTORBIKES ★ COUNTRY MUSIC & SHOWS ★ LINE DANCE ★ WESTERNDORF

★ **ALPENROCK PARTY NIGHT**

AMERICAN COUNTRY NIGHT ★

CH **TRAUFFER**

CARLENE CARTER USA

D **REBEL TELL BAND**

BELLAMY BROTHERS USA

CH **VOLXROX**

MUSTANG SALLY USA

+ ÜBER WEITERE 40 MUSIK- UND SHOW-ACTS



www.trucker-festival.ch ★ www.starticket.ch

MARKT

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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

Ersatzteile/Zubehör

www.lkw-aluraeder.de



autorisierter
Großhandel

Ihr Großhandels-
Partner für
ALCOA Räder
und Zubehör

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

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



LED-Trucklight

- * LKW LED-Logos
- * 3D Firmenlogos
- * Leuchtkästen

Wir fertigen hochwertige
CNC gefräste Buchstaben
mit Marken LED's Montagefertig
Garantie

Kai Becker
E-Mail: kai.becker.ledtrucklight@googlemail.com
Tel.: 0152/53795746



www.lastauto-omnibus.de

Ben's Kabinemöbel Holland

Emmeloord Holland

www.benskabinemoebel.de

Wir machen Schränke nach Ihren Wünschen zu sehr günstigen Preisen und in guter Qualität.



Schränke
passend für
Scania
S und R
Next
Generation
Highline

ab
€ 640,-
exkl. MwSt

Online bestellen



Mitteltisch passend für
Scania
R und S Next Generation

Online bestellen

auch mit
Beleuchtung erhältlich



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv



Erlaubt ist, was gefällt.
Rent a MAN

www.bfs.tv

Ersatzteile/Zubehör

Dein Truck. Dein Styling.
Warum mit weniger zufrieden geben?



www.jumbo.de



Jumbo Fischer GmbH & Co. KG
Werner-von-Siemens-Straße 4-6
21629 Neu Wulmstorf

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

**Leistungsoptimierung
für LKW, PKW und BUSSE**
Kompetenz seit über 20 Jahren

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

**Kraftstoffersparnis
von 3 % bis 15%, je
nach Fahrzeugtyp**



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



Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT für 4 Ausgaben
verkaufte Auflage inkl. ePaper: 132.919 (IWW 03/2017)

€ 215,-

und hat das Format 2-spaltig · 25 mm

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

E-Mail: norbert.blucke@etm.de

Leasing/Lkw-Vermietung

**Ersatzteile/
Zubehör**

...über 5.000 Teile!!!
Cool forever ...
Kompressor-Kühlbox Engel MK-43
Aufbauhöhe: 8 667 (plus 400) x 6 300 x 1 200 mm
Inhalt: 80 Liter
Merkmale: Stabstichschlüssel
Farbe: Rostlos
Material: Aluminium
Gewicht: 22 kg
Temperaturbereich: -15°C bis +15°C
Nachfüllbar
Lieferumfang: 1x Kühlbox
Aktion...€649,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-49
Aufbauhöhe: 8 667 (plus 400) x 6 300 x 1 200 mm
Inhalt: 80 Liter
Merkmale: Stabstichschlüssel
Farbe: Rostlos
Material: Aluminium
Gewicht: 22 kg
Temperaturbereich: -15°C bis +15°C
Nachfüllbar
Lieferumfang: 1x Kühlbox
Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
Sandstr. 14-18, D-43964 Gladbeck
Tel.: 02043 / 5 99-27 • Fax: 02043 / 5 99 81

**2000+
LKW FAHRER
JOBS auf**

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

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

**Geschäftliche
Empfehlungen**

**§ FAHRVERBOT
ABSTAND
PUNKTE
BUßGELD**

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

**Führerscheinprobleme?
MPU
Sperrfristverkürzung?
0 57 41/23 56 11
0157/336 410 066**

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

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

**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


MEDECINS SANS FRONTIERES
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.

**Bußgeldbescheide
Fahrverbote
Unfallregulierung
Verkehrsstrafrecht**

Nur zum Spezialisten! Lassen Sie sich in
einer immer komplexer werdenden Materie
kompetent beraten. Rechtsanwalt Pfitzen-
maier verfügt als Fachanwalt für Verkehrs-
recht über eine mehr als 10-jährige Berufs-
erfahrung und betreut Sie persönlich, mit
der Zeit, die Sie von Ihrem Anwalt erwarten
können. Erstauskunft kostenlos, telefoni-
sche 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

Ich bin Truckler!
Und was sind Deine
Superkräfte?



**Wahre Helden setzen auf
LKW-Zubehör von HS-Schoch!**

Bullfänger, Scheinwerferbügel, Front- und
Sidebars, Auftritte, Radzierblenden uvm.
aus von Hand auf Hochglanz poliertem
Edelstahl.

Für DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz,
Renault, Scania und Volvo.

HS-Schoch wählen 
bei ETM-Leserwahl Best Brand 2018

HS Schoch®

Tel. 07363 9609-0
www.hs-schoch.de

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

Motoren

Die Motorenklinik

- Spezialist für alle Mercedes- und MAN-Motoren
- Ständig 150 Motoren ab Lager
- Zylinderköpfe und Einspritzpumpen im Tausch
- Reparatur und Instandsetzung von Zylinderköpfen und Einspritzpumpen
- Turbolader im Tausch
- Flächendeckendes Servicenetz

Notruf
02206-95860

Gesicherte Qualität nach RAL GZ 797
Wir sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008

Alle PKW, LKW+Bus Motoren generell überholt im Tausch ab Lager bis

2 Jahre
Garantie

MOTOREN AG
FEUER

Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de

DIESEL-NONN

Servicepartner der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
Servicepartner Volvo und Renault Trucks

Unser spezieller Service für Sie:
Motoreninstandsetzung, Zylinderschleiferei, Getriebeinstandsetzung für ZF, Mercedes und Volvo/Renault Getriebe, Injektoren, Common Rail HD Pumpen, Einspritzpumpeninstandsetzung alle Fabrikate, Instandsetzung AGR-Module und Lieferung ab Lager

Tel. 0 56 22/9 89 80 oder 0 56 31/5 01 80
www.diesel-nonn.de, www.teile-nonn.de

KOMBIMARKT
FERNFAHRER
trans aktuell

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** für 4 Ausgaben verkaufte Auflage inkl. ePaper: 132.919 (IWW 03/2017)

€ 430,-

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

Kaufgesuche



wirkaufenlkw.de

Geschäftsverbindungen

Firma kaufen? WWW.LCI.HR

Wir suchen ab sofort engagierte Subunternehmer für Schüttguttransporte

Subunternehmer mit Kippsattelaufleger oder Walkingfloor für eine langjährige, dauerhafte, erfolgreiche Zusammenarbeit im Baustellenverkehr (Bayernweit) oder im internationalen Fernverkehr gesucht.

GMP-Zertifizierung oder eine Abfalltransportgenehmigung nach §53 oder §54 von Vorteil.

Wenn Sie Interesse daran haben, Teil von etwas Großem zu werden, freuen wir uns sehr auf Ihre Rückmeldungen, am besten vorab per Email unter miriam.reiter@vilstalspedition.de oder info@vilstalspedition.de

VTS Vilstalspedition GmbH

Östlicher Stadtgraben 8, 94469 Deggendorf,
Telefon 0991 / 991 3700

Wir suchen ab sofort



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

Ab sofort! Erhöhte Frachtraten!

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



Hose

20.10.2008 - 13.01.2018

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

Absicherung der Durchgriffshaftung

mit einer US-Corporation
www.us-import-export-consulting.com

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

Im alten Testament steht: Liebe Deinen Nächsten!



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

In meinem auch. Mit einer Testamentsspende unterstützen Sie unser Engagement gegen Einsamkeit im Alter und schenken alten einsamen Menschen wieder Zuversicht und Lebensfreude.

Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft, IBAN DE72 1002 0500 0003 1436 01

Freunde alter Menschen e.V., Anne Bieberstein, Tel.: 030/ 21 75 57 90

E-Mail: abieberstein@famev.de, www.famev.de

Stellenangebote

RTS
Transport Service GmbH

Es lohnt sich!

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



Bis 31.07.2018 anmelden und 100 € Preisnachlass sichern!

Deutschlands Logistikbranche wächst und sucht gut ausgebildete Fachkräfte! Starten Sie jetzt durch – mit der berufsbegleitenden Aufstiegsfortbildung der DEKRA Akademie zum/zur

Fachwirt/-in für Logistiksysteme (IHK)

Termin: 11.08.18 – 09.04.2019

Gerne informieren wir Sie ausführlich zu Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten. Rufen Sie uns an unter: 0711.7861-3652 oder senden Sie eine E-Mail an virtuelle.akademie@dekra.com

Weitere Infos finden Sie auch auf www.dekra-akademie.de



Stellenangebote

HF WORKS
LEISTUNGSPERSONEN



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, Früh- und Spätschicht
- **Kühlwagenfahrer Obst & Gemüse, Touren NL - Deutschland**, Standort Kerpen
- **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 Lebensmittel**, Standort NL-Oss u. NL-Rotterdam
- **Fahrer lose Agrarprodukte**, Standort NL-Venlo u. NL-Breda
- **Fahrer Filialenbelieferung**, Standort NL Raum Roermond, Tagestouren, Touren nach Ruhrgebiet und Belgien. Bewerber sollen Grenznähe Roermond wohnen oder bereit sein, dorthin zu ziehen
- **Benötigter Führerschein:**
CE (Schwere Lastzüge über 3,5 t + Anhänger)

Guter Verdienst - 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



Zum baldigen Eintritt suchen wir in allen Bundesländern

mehrere KraftfahrerInnen, Führerscheinklasse CE

Wir bieten Dauerarbeitsplätze für den Fernverkehr auf Pkw-Transportern. Aufgrund verschiedener Arbeitszeitmodelle sind auch ausgeprägte Freizeitphasen möglich.

Auf das Arbeitsverhältnis finden die Tarifverträge des saarländischen Verkehrsgewerbes Anwendung mit regelmäßigen Lohnsteigerungen und derzeit folgender Vergütung:

- Grundvergütung von mtl. 2.667,00 €
- Erhöhung um 4 % nach 5 Beschäftigungsjahren
- Erhöhung um weitere 4 % nach 9 Beschäftigungsjahren
- Zulagen von 25 % für Mehrarbeit

Zudem werden gemäß Tarifvertrag 26 bis 29 Urlaubstage je Beschäftigungsdauer pro Jahr gewährt und Urlaubsgeld sowie Spesen gezahlt.

Übertariflich zahlen wir zudem Restladelohn (bis 400,00 € möglich) und eine Qualitätsprämie, und bieten nach wenigen Beschäftigungsjahren auch eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung an.

Erfahrung in der Führung von Pkw-Transportern ist von Vorteil, aber nicht unbedingt erforderlich, da eine ausführliche Einarbeitung erfolgt.

Wenn Sie Interesse an einer Tätigkeit bei uns haben, senden Sie bitte Ihre Bewerbung an:

Saar-Auto-Service Mosolf GmbH
Herr Sutter
Carl-Zeiss-Str. 27
66740 Saarlouis

Bei Fragen können Sie sich selbstverständlich auch telefonisch wenden an Herrn Sutter, Tel. +49 (0) 6831 - 896 223, oder an Herrn Elflein, Tel. +49 (0) 6831 - 896 225

FAHRERSCHMIEDE WECHSELN & VERBESSERN!



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

Unbefristet, übertariflicher Stundenlohn, per sofort für den Nahverkehr.

www.fahrerschmiede.de

Hamburg +49 (0) 40 231 6678-0

Bremen +49 (0) 421 460 464-0

Hannover +49 (0) 511 228 479-7

Essen +49 (0) 201 813 954-0

Köln +49 (0) 221 280 701-0

Frankfurt +49 (0) 69 2197 867-0

Stuttgart +49 (0) 711 365 468-0

www.fahrerschmiede.de



Die Johann Dettendorfer Spedition ist ein modernes, mittelständisches Speditionsunternehmen mit Hauptsitz in Nußdorf am Inn. Wir möchten unseren eigenen Fuhrpark erweitern und suchen für unsere Niederlassung in 07333 Könitz/Unterwellenborn einen

Kraftfahrer (m/w)

für Stahl- und Schrottransporte / Telesattel

Wir bieten:

- LKWs neuester Generation mit modernster Technik
- leistungsgerechte Bezahlung
- einen modernen und sicheren Arbeitsplatz in einem innovativen Unternehmen mit Zukunft

Bitte senden Sie Ihre aussagekräftigen und vollständigen Bewerbungsunterlagen an:

Johann Dettendorfer Spedition Ferntras GmbH & Co. KG

Haus 98, D-83131 Nußdorf am Inn
www.dettendorfer.de

Herr Johannes Dettendorfer
E-Mail: hdettendorfer@dettendorfer.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



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

2000+ LKW FAHRER JOBS auf

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

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** verkaufte Auflage inkl. ePaper: 132.919 (MW 03/2017)

€ 86,-
und hat das Format 1-spaltig · 20 mm
Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94

Aus- und Weiterbildung

Vorbereitung auf die Sach- und Fachkundeprüfung (IHK)

- Verkehrsleiter
- Güterkraftverkehrsunternehmer
- Omnibusunternehmer
- Weiterbildung nach BKR/FGG Module 1-5

In Mörfelden-Walldorf, Dortmund, Bochum, Düsseldorf

Termine und Preise:

www.verkehre-seminare.eu

Kraftverkehrsmeister
Gottfried Helfert
Tel. 0163-92 51 493

Aus- und Weiterbildung

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

Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit

Fahrschule B. Müllin

1. EU - Berufskraftfahrerweiterbildung
2. beschleunigte Grundqualifikation
3. TQ 1 und 3
4. Firmenpakete - Top Angebote
5. Fahrervermittlung



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

LKW / Bus Weiterbildung **FS**
 Kompaktkurs / 5 Module **nur 295,00 €** *einfach gut...*
 günstige Unterkunft - inhouse bundesweit
www.Fahrerschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in
FERNFAHRER **trans aktuell** **lastauto omnibus**
THE JOURNAL FOR TRANSPORT, LOGISTICS AND MANAGEMENT
 Norbert Blucke
 +49(0)711 7 84 98 94 • norbert.blucke@etm.de

Veranstaltungen

AMERICAN TRUCK PROMOTION

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

- Vermietung von Showtrucks für Messen & Events weltweit
- Import & Verkauf von US-Trucks, Trailern und Zubehör
- Ersatzteilservice (24h - Service möglich)
- Spezialfahrzeug- und Trailerbau
- Chrome-Shop & Truck-Tuning
- Sonderlackierung & Airbrush
- We speak english!

WWW.US-TRUCK.COM

Gewerbering 28 03099 Krieschow/Cottbus Tel.: +49 35604 649964 Fax.: +49 35604 649965

Autohöfe

Autohof Freienbrink

Tanken - Essen - Trinken - Parken
 A 10 Berliner Ring - Ausfahrt 07 Freienbrink
 Partner des **DMV** und **Tankpool24**

Tagesessen nur 5,95 €
 LKW Parken nur 3,50 €
 Große Truckerdusche
 VEDA Mitglied **VEDA**

Im Aufbau 100 LKW Parkplätze!
 Im Aufbau Sicherheitsparkplatz!

LKW Parkplätze
 preiswert & gutes Essen






Verschiedenes

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

bley OVERALLS
 MIT SICHERHEIT PRAKTISCH

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

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.



0 18 05/11 20 24*

DOC STOP

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

*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

www.lastauto-omnibus.de

Verschiedenes

STARK
Mobile Waschanlage
 NEU: Selbstfahrend mit Wassertank

Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Altgeräterücknahme

Neue Modelle **STARK**
 Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

2000+
LKW FAHRER
JOBS auf



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

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

An- und Verkauf, Vermietung

HAAS

- Gitterboxen
- Europaletten
- CP-Paletten
- H1-Paletten
- Einwegpaletten

Tel.: 0561 / 5 68 19
 Fax: 0561 / 57 12 06
 Mobil: 0172 / 560 41 24
www.paletten-haas.de
 e-Mail: info@paletten-haas.de

Sandershäuser Str. 20-24 / **Kassel**
 Abfahrt Kassel-Nord, Ost (A7) oder Kassel-Waldau (A49)
 Zielführung über Tel.: 0561 / 579 95 27 möglich / Nähe Shell-Autohof

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** für 4 Ausgaben verkaufte Auflage inkl. ePaper: 132.919 (IWW 03/2017)

€ 215,-

und hat das Format 2-spaltig · 25 mm

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

Veranstaltungen

A happy Day of Life

5

Kraftfahrer Initiative

Bewegen mit Herz e.V.

SAVE THE DATE

16. JUNI 2018

AUTOHOF WÖRNITZ, BAYERN

SIMONE OBERSTEIN Unsere Schatzkammer

MICHAEL HIRTE Unsere Schatzkammer

Unsere Partner:

Fernfahrer-Stammtische der Polizei

ZUFALL logistics group | **LIQUI MOLY** | **Beelonia** | **SAWYER** | **CM LOGISTIK GRUPPE** | **MOTION PRINT** WERBUNG DIE KENNZEICHNET | **COMTRADE** | **SVG** | **FERNFahrER**

Babich Transporte | **SPASS LOGISTICS** | **BGL** | **FEHRENKÖTTER** | **marotech** | **TR** | **KRAVAG** | **SCHMITZ CARGOBULL** | **GALERIA KAUFHOF**






Mit **FERNFAHRER** günstiger zum **Trucker- & Country Festival** **in Geiselwind**

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Feier mit!
FERNFAHRER-Leser erhalten
 10 % Preisnachlass auf die Tickets!

Drive your Dream

TOUR 2018



4 Tage Top Programm für die ganze Familie mit Tom Astor, Nicki & Band, High South, Daniel T. Coates, Road Chicks uvm. Am Sonntag: Comedy & Zaubershow (Eintritt frei).

Weitere Infos unter www.truckerfestival-geiselwind.de

Gutschein für vergünstigten Eintritt

FERNFAHRER-Leser erhalten im Vorverkauf 10 % Rabatt auf die Eintrittskarten. Einfach Coupon ausfüllen, ausschneiden und senden an: **Autohof Strohofer GmbH, Scheinfelder Straße 15-23, 96160 Geiselwind**

Oder bestellen Sie bequem telefonisch unter **09556-18134** oder per email an info@autohof-strohofer.de

SEPA/Überweisung: Bitte den Betrag zzgl. 5,- € (Porto Einschreiben pro Bestellung) auf das Konto 350 699 bei der Raiffeisenbank Wiesentheid BLZ 790 690 01 überweisen. IBAN: DE 03 7906 9001 0000 3506 99 SWIFT: GENODEF1WED

___ Ticket(s) für Freitag, 18.05.2018	Preis für FERNFAHRER -Leser: 11,00 € (regulär 12,50 €)
___ Ticket(s) für Samstag, 19.05.2018	Preis für FERNFAHRER -Leser: 17,00 € (regulär 19,00 €)
___ Ticket(s) für Sonntag, 20.05.2018	Preis für FERNFAHRER -Leser: 21,50 € (regulär 24,00 €)
___ Wochenend-Ticket(s)	Preis für FERNFAHRER -Leser: 40,00 € (regulär 45,00 €)

Bestellungen müssen bis 30. April 2018 in Geiselwind eingehen!

Nur für
FERNFAHRER-Leser!

Besucht
 den
FERNFAHRER
 am Stand.
 Es lohnt sich!



IMPOSANTER ADLERBLICK

Der neue Scania von Heide-Logistik zeigt dem Gegenverkehr eine markante Front mit dem Abbild eines Greifvogels.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby





SCANIA

SCANIA





AUF DEN GROSSEN FLÄCHEN des Sattelzugs erwacht die Westernromantik zu neuem Leben.

Nicht mehr ganz so markig tönend wie die Vorgänger, aber noch immer unverkennbar mit dem satten Klang eines Scania-V8-Motors, kommt das neueste Modell im Fuhrpark von Heide-Logistik um die Ecke. Fahrer Frank Peters lächelt zufrieden aus dem Fenster, für ihn und seinen Arbeitgeber Mario Bruns hat sich mit diesem charakteristischen Lastzug ein gemeinsamer Traum erfüllt. Mit seinem strengen Adlerblick saugt der S520 die Langstrecken stilvoll auf.

Wie verträgt sich das strikt geometrische Design der neuen Scania-Generation mit einem kunstvollen Airbrushgemälde? Sehr gut, wie der neue S520 von Heide-Logistik

aus Kirchlinteln demonstriert. Das Hauptmotiv der Gesamtlackierung ist der Wilde Westen, aus dem die heutigen USA erwachsen sind und dem sie gerade wieder nach-eifern. Da trifft es sich gut, dass das nord-amerikanische Wappentier der Seeadler ist. Auch Scania nutzt einen markanten Greif als Firmensymbol. Das gab der Gestaltung der Zugmaschine schon mal die Richtung vor.

Roland Just hat es raffiniert geschafft, das Antlitz des Raubvogels vorne auf das Blech des Frontlenkers zu zaubern. Aber auch der Übergang zu den seitlichen Bildern, wo sich der Greifvogel mit geöffneten Krallen dem Boden nähert, ist ihm hervorragend gelungen. Dahinter breiten sich Panoramen aus, die wie aus einem Wildwestfilm wirken.

TECHNISCHE DATEN „THE LEGEND“

TRUCK: SCANIA S 520

ERSTZULASSUNG: DEZEMBER 2017

LEISTUNG: 520 PS

LAUFLEISTUNG: 140.000 KM

TRAILER: SCHMITZ CARGOBULL

EIGENTÜMER: HEIDE-LOGISTIK

FAHRER: FRANK PETERS

ARTWORK: ROLAND JUST

INTERIEUR: AT POLSTERUNG

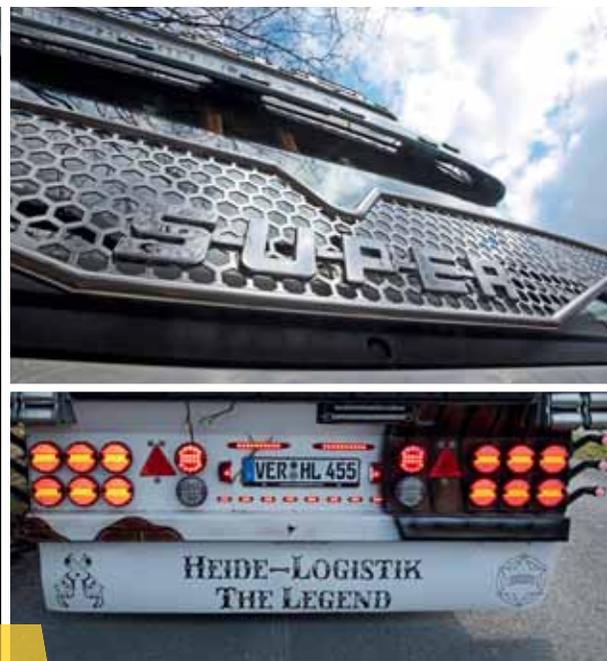
EDELSTAHLZUBEHÖR: MARLEN

AUFGABENGEBIET: NATIONALE UND INTERNATIONALE THERMOTRANSPORTE

FRANK PETERS
LKW-FAHRER



” ICH HABE SCHON VIELE LKW VERSCHÖNERT, ABER **DIESER SATTELZUG** IST FÜR MICH **DIE KRÖNUNG!**



DER SIEGESZUG DES LED-LIGHTS ist kaum aufzuhalten. Sowohl das Fahrlicht als auch die komplette Beleuchtung des Aufliegers funktionieren mit der modernen Technik.

DAS SCHEIBENGITTER verleiht der Scania-Front den typischen Truckstyling-Charakter.

Da wird geschossen, gejagt und überfallen; finstere Gesellen blicken aus einer Ansammlung von Holzhäusern.

Der Künstler hat keine eigene Werkstatt und arbeitet öfter mit Fahrzeuglackierbetrieben zusammen. In diesem Fall hat Auto Lack Profi aus Visselhövede sowohl die Vorbereitungen zum Farbauftrag übernommen als auch hinterher die Versiegelung mit mehreren Schichten Klarlack erledigt. Insgesamt haben alleine diese Arbeiten etwa sechs Wochen in Anspruch genommen. Relativ

schnell ging dagegen die Verschönerung des Fahrerhausinnenraums bei Leder Andy in Pritzwalk vorstatten.

Ein nicht zu unterschätzendes Thema bei der Verwirklichung eines Supertrucks sind die Kosten so eines rollenden Kunstwerks. In diesem Fall haben sich mehrere Beteiligte zusammengetan, um das Projekt zu ermöglichen. Zunächst einmal hat die Spedition dafür tief in die Tasche gegriffen. Aber auch die anderen Beteiligten nutzen diesen Sattelzug als Werbeträger, im Gegenzug tauchen

sie an einigen Stellen auf den Lackbildern auf. So wurde die Ausstattung mit feinen Anbauteilen vom Trucktuner Marlen übernommen, und der Scania-Werkstattbetrieb in Bremen leistete die recht aufwendigen Montage- und Elektrikarbeiten.



DER WILDE GREIF, einst gestaltet vom schwedischen Lkw-Designer Svempa, ziert auch die Radkappen der Scania-Zugmaschine. Und von hinten ist der Wildwest-Sattelzug ebenfalls eine imposante Erscheinung – nicht nur auf den Alleen des Heidelandes.





BEREIT FÜR DIE FESTIVALSaison: Für besondere Anlässe wird sämtlicher Leuchtschmuck aktiviert.

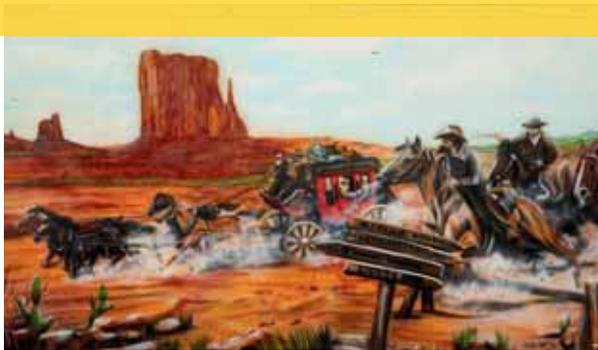
Sowohl die Zugmaschine als auch der neue Schmitz-Thermotrailer bekamen reichlich zusätzlichen Leuchtschmuck, der sich für Fotos und Festivals ankleben und für den Alltagsbetrieb abkleben lässt. Über das Dach zieht sich ein Bügel mit drei LED-Fernlichtflutern. Wer je in einem stockdunklen Industriegebiet eine Adresse gesucht hat, weiß den Wert solcher Zusatzlampen

zu schätzen. Unten herum wird die Frontscheibe von einem Edelstahl-Steinschutzgitter umrahmt. Und ganz unten schließt ein Low Bar, ebenfalls aus Edelstahl, das Fahrerhaus vorne und seitlich ab.

Beim zweiten Blick fällt auf, dass dieser Lastwagen keinen der meist wie ein Fremdkörper wirkenden Panoramaspiegel rechts oben

über der Front trägt. Diese Funktion übernimmt hier eine Kamera, die das Bild auf dem Armaturenräger wiedergibt. Mit einigen Kreuzchen in der Zubehörliste ist der Fahrerplatz gediegen ausgestattet – großer Bildschirm, bessere Anzeigen und eine gehobene Musikanlage. Hochmodern ist auch die Unterhaltung während der Freizeit gelöst: Eine sich selbst ausrichtende Satelliten-schüssel versorgt den Flachbildfernseher hinten an der Seitenwand auch im Ausland mit heimischen Programmen. Standklimaanlage und Mikrowelle sind ebenfalls an Bord installiert.

MIT DIESER EINZIGARTIGEN GESTALTUNG ist der Thermozug schon von Weitem unverwechselbar. Der Künstler hat es geschafft, eine filmreife Westernkulisse auf den Kofferaufbau und die Seitenverkleidung zu zaubern. Für viele Fahrer begannen mit solchen Filmen die Träume von Fernweh und Abenteuer.





DAS GUT BELEUCHTETE HECK gibt Fahrer Frank Peters ein besseres Sicherheitsgefühl in Anbetracht der sich häufenden Auffahrunfälle. Ein nettes Detail ist der separat angestrahlte Schmutzklappen unter dem Unterfahrerschutz.

Wie alle Thermozüge von Heide-Logistik ist auch Frank mit dem Neuen im innerdeutschen Transport sowie auf häufigen Routen nach Belgien und in die Niederlande unterwegs. Der Firmenstandort in Kirchlinteln liegt zwar eher dörflich in der Heide, doch schon in der nächstgrößeren Stadt Verden und erst recht in den umliegenden Großstädten Bremen, Hamburg und Hannover gibt es noch viel produzierende Industrie, die ihre

Komplettladungen weiterhin bevorzugt an zuverlässige und motivierte Spediteure aus der Heimat vergibt.

Warum legt man bei insgesamt 25 Lastzügen noch Wert auf individuell gestaltete Supertrucks? „Wir sind eine kleine Firma mit eher familiärer Atmosphäre“, sagt Firmenchef Mario Bruns. „Meine Mitarbeiter und ich haben viel Freude an unserem besonderen

Fuhrpark. Bis heute bereitet es mir viel Vergnügen, mich hinter das Lenkrad einer guten Maschine zu setzen.“ Dass Heide-Logistik mit diesem Stil bei Kunden gut ankomme und sogar unaufgefordert Bewerbungen erhalte, seien angenehme Effekte. Und Frank Peters freut sich schon auf die vielen Truckfestivals, die er dieses Jahr besuchen will, das eine oder andere natürlich gemeinsam mit seinem Lkw-begeisterten Chef. 



MARIO BRUNS (M.) teilt mit seinen Fahrern Frank Peters (l.) und Heiko Feid die Begeisterung für schöne Lastwagen.

BRABANT HALLEN



NIEDERLÄNDISCHES WINTER VERGNÜGEN

Die Niederländer sind ein Volk mit recht praktischem Denken und erfreulich großer Wertschätzung für Lastwagen. Das feiern sie selbst im Winter, nur eben in Messehallen statt im Freien.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby

Für die Freunde und Fahrer der prächtigsten Lastwagen ist der Winter eine Zeit der Entbehrungen. Kein Truckfest weit und breit, wo man sich mal treffen und die neuesten Schönheiten bestaunen könnte. Aus diesem Mangel heraus wurde in den Niederlanden die Idee einer Truck Show in Messehallen geboren, die im vergangenen Dezember nun schon zum vierten Mal stattfand.

Austragungsort des Mega Trucks Festival sind die Brabanthallen in der 150.000-Einwohner-Stadt 's-Hertogenbosch, ein modernes Messegelände mit allem, was eine Großveranstaltung braucht. Für das Fest der Lastwagenfreunde reicht ein Teil davon, über 30.000 Quadratmeter. Trotz zahlreicher Sponsoren und einer bemerkenswert regen Teilnahme der Lastwagenhersteller finanziert sich die Veranstaltung auch über

Eintrittsgelder. Aber die 12,50 Euro für Erwachsene, 10 Euro für Kinder und 8 Euro Parkgebühr werden von den Lkw-freundlichen Besuchern akzeptiert. Schon früh am Morgen formieren sich Schlangen vor den Kassen, und über Samstag und Sonntag

werden viele Tausend Menschen erwartet. Drinnen stehen rund 350 Lastwagen, die unterschiedliche Marken und Stile repräsentieren. Dazu kommt eine bunte Palette von Ausstellern – von den in den Niederlanden reichlich vorhandenen Truckzubehörspezia-



AUCH DIE STERNE der Straße sehen mit etwas Veredelung und den hier typischen drei Achsen gleich viel eleganter aus.

listen über Fahrschulen, Modellautofreunde, Legobastler bis hin zum Militär. Bei den ersten drei Hallenfesten waren hier Lastwagen und Messestände räumlich getrennt, jetzt beim vierten Mega Trucks Festival stehen sie gemischt, was den großen Rundgang abwechslungsreicher macht.

Dazwischen finden sich große Gastroinseln, Kaffeebuden und Imbisse. Und dazu – familienfreundlich – reichlich Bespaßung für die Kleinen. So ist das eine Veranstaltung nicht bloß für die Fahrer, sondern gleichfalls für ihre Angehörigen, dazu noch für Menschen, die mit Lastwagen sonst weniger zu tun haben, aber ihre Freude daran finden. Wäre fein, wenn es so etwas auch mal im deutschsprachigen Raum gäbe. <

“ MEIN SELBST VEREDELTER DAF XF ERFÄHRT HIER ZU MEINER FREUDE VIEL ANERKENNUNG.

DIRK WÖLKI
LKW-FAHRER BEI VÖGEL



FÜR VIELE NIEDERLÄNDISCHE TRANSPORTEURE ist ein Lastwagen mehr als nur ein Werkzeug. Deswegen lebt hier die alte Tradition fort, die „Vrachtwagen“ im Stil der eigenen Firma zu lackieren, oft gleich mehrfarbig. Und maßvolle Zusatzbeleuchtung wird dort eher als bei uns in Deutschland akzeptiert. Beliebt bei Groß und Klein sind auch die RC-Modelltrucks.



NEUES AUS NÜRNBERG

Im zweiten Teil unseres Berichts von der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse findet ihr weitere Modellneuheiten in verschiedenen Maßstäben.

TEXT | Johannes Roller FOTOS | Thomas Küppers



TAMIYA

ORIGINALGETREU

ORIGINAL UND MODELL als Hingucker, darauf hat Tamiya auch diesmal wieder gesetzt. Und erneut hat Beyer Baustoffe das 1 : 1-Vorbild für den Mercedes Arocs 3348 6x4-Kipper zur Verfügung gestellt. Die Kippbrücke des Originals stammt allerdings von Meiller, während die des Modells eine japanische Herstellerbezeichnung trägt. Schließlich stammt Tamiya aus Japan. Der Vertrieb in Deutschland läuft über die Simba-Dickie-Group, zu der auch Schuco gehört.

DER MODELLBAUSATZ im Maßstab 1 : 14 überzeugt durch solide Verarbeitung und Detailtreue. Handwerkliches Geschick und Erfahrung mit RC-Modellen sind aber nötig, um den Arocs 3348 mit all seinen Funktionen aufzubauen. Material: Kunststoff und Metall. Die Bausatzteile können je nach Wunsch lackiert werden.



EINE GROSSE AUSWAHL an Lkw-Modellen gibt es auch im FERNFAHRER-Online-shop unter www.eurotransport.de/modelle; Abonnenten erhalten 15 Prozent Sonderrabatt. Bestellung per Telefon: 07 11/32 06 99 44, oder per E-Mail: fernfahrer@dpv.de.

[1 : 14]

ELIGOR

SOLO UND EXKLUSIV

ELIGOR BLEIBT WEITERHIN Platzhirsch in der Maßstabsklasse 1:43 und befüllt die Fanshops praktisch aller großen Lkw-Hersteller. Formneueheiten sind hier der Scania S730, der neue DAF XF sowie der Iveco Stralis NP mit seinen chromblitzenden LNG-Tanks. Die Flaggschiffmodelle gibt es jeweils solo, mit beschriftetem Sockel, aber auch mit verschiedenen Arten von Aufliegern. Die Kabinen der Zinkdruckgussmodelle lassen sich kippen, die Lenkung ist allerdings starr.

NEBEN DEN für die Shops der Hersteller produzierten Modellen gibt es weitere Farbvarianten für den regulären Handel. Auch eine recht große Auswahl an Feuerwehrmodellen bietet Eligor an, allerdings nur getreu französischen Vorbildern – schließlich sitzt das Unternehmen in Izernore. Große Teile der Produktion befinden sich wiederum an zwei Standorten in China.



[1 : 43]



WIKING

MODELLPFLEGE

WIKING IST MIT BEKANNTEN FORMEN ins neue Modelljahr gestartet: Volvo F89, Magirus Frontlenker, DAF 3300 und Unimog S sowie U 406 kamen im Februar in den Handel. Auch im Laufe des Jahres sollen bevorzugt klassische Lkw aus den 1950er- und 60er-Jahren folgen – darunter Henschel HS 165 T und HS 3-180 TAK – und nur wenige moderne Formen. Dass Letztere ebenfalls zum Repertoire der Lüdenscheider gehören, demonstrierte der MAN TGX mit seinem jüngsten Facelift, der sich unter den Silberlingen in der Messevitrine befand. Auch hier stehen parallel schon die Urahnen in den Startlöchern: F7 und F8 sollen bald als zwei- und dreiachsige Sattelzugmaschinen ins Wiking-Programm fahren.



[1 : 87]



HERPA

BREIT AUFGESTELLT

IM KATALOG VON HERPA findet sich wieder eine beeindruckende Vielfalt an Neuheiten im Maßstab 1:87: Schwerlastgespanne in den Farben von Paule (zum 100. Firmenjubiläum) und Scholpp (als Ergänzung zur Scholpp-Edition von Busch); die neue Scania S730-Schwerlastzugmaschine; der Volvo FH mit „Flachdach“ sowie ein Lkw-Transporter, bestehend aus verschiedenfarbigen MAN TGX. Neben den Lkw-Modellen kommen etliche Pkw, Einsatzfahrzeuge und Baumaschinen in den Handel.

AUCH DIE IN KOOPERATION mit Tekno entstandene 1:50-Metallserie wächst weiter: um den „Night Fighter“ von IFL Köln (siehe Supertruck in FERNFAHRER 3/2018) und den Volvo F10-Containersattelzug aus der Kultserie „Auf Achse“.

[1 : 87]



BUSCH

DDR-KLASSIKER IN NEUAUFLAGE

EINEN KNALLROTEN ROBUR GARANT (ursprünglich Phänomen Granit) 30k Kastenwagen hat Busch als Sondermodell zum 60-jährigen Firmenjubiläum präsentiert. Der Viernheimer Modellbauer, der neben Fahrzeugminiaturen auch allerlei H0-Eisenbahnzubehör anbietet, hat zahlreiche Landmaschinen, Lkw und Einsatzfahrzeuge aus der ehemaligen DDR im Sortiment. Möglich wurde das Comeback von W50, S4000 & Co. nicht nur durch die Nachfrage seitens der Sammler, sondern auch durch die

Wiederbelebung der einst in Annaberg-Buchholz beheimateten Firma Espewe Modelle.

AUSSERDEM PUNKTET BUSCH mit modernen Sonderfahrzeugmodellen wie dem Unimog U5023 und dem U430 (auch als Zweibege-Version).



[1 : 87]

TEKNO



HINGUCKER

ALS ROHLING ZIERTE ER im Vorjahr noch den Messestand von Tekno. Nun konnte der Mack F700 fertig und detailreich lackiert in den Farben des einstigen niederländischen Transportunternehmens Overdorp bewundert werden.

EIN AUSBLICK IN DIE ZUKUNFT, genauer: auf das Wochenende vom 20. bis 22. April, war wiederum das metallicgrüne Sondermodell zur diesjährigen Rüssel-Truck-Show. Auf dem Scania S730 im Maßstab 1:50 prangen die Logos von Tekno und FERNFAHRER als Partner der Wohltätigkeitsveranstaltung. Bullfänger, Sidebars, Highpipes, Scheinwerferbügel, Hörner, Michelin-Männchen – an diesem Modell ist tuningtechnisch alles dran. Das Modell wird Mitte April verfügbar sein und ist im FERNFAHRER-Onlineshop bereits bestellbar (Preis regulär: 99 Euro, für FERNFAHRER-Abonnenten nur 85 Euro).

NATÜRLICH DURFTE in der Neuheitenvitrine des niederländischen Modellbauers auch die jüngste Generation von DAF XF und CF nicht fehlen, jeweils mit farbenfrohem Kofferauflieger. Maßstab: jeweils 1:50. Material: Zinkdruckguss und Kunststoff.



[1:50]



ZERTIFIZIERT PARKEN

Der Total-Autohof Krefeld liegt linksrheinisch in Nordrhein-Westfalen an der A44. Das überdurchschnittliche Angebot reicht vom echten Döner Kebab bis zum gesicherten Premium-Parken.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

Hand aufs Herz: Wer bekommt gute Laune, wenn von einem Hochsicherheits-trakt gesprochen wird? Bei Elvir Gegic löst dies aber tatsächlich große Freude aus, denn der Autohof-Betriebsleiter hat neuerdings einen Sicherheitsparkplatz zu bieten. „Wir sprechen von einem Premium-Parkplatz. Er ist komplett umzäunt, und über den beschränkten Zugang werden sämtliche Zu- und Abfahrten lückenlos dokumentiert. Außerdem haben wir 27 Leuchten aufgestellt sowie elf Kameras zur Überwachung des Geländes installiert“, erklärt Gegic. Dafür bekam der Parkplatz das Veda-Zertifikat für sichere Parkplätze – und hat nicht nur Spediteure und Versicherungen auf seiner Seite. „Die Fahrer fühlen sich wohl, weil auch ihre Fracht sicher

ist“, berichtet der Betriebsleiter. Mit dem Premium-Parkplatz wurde auch eine branchenübliche Staffelung der Parkplatzgebühren mit anteiliger Erstattung in der Gastronomie eingeführt (siehe Infokasten). Wer weiß, vielleicht wird er in etwas weiterer Zukunft wieder eine Vorreiterrolle spielen, wenn man per App Parkplätze vorreservieren kann. Derzeit prüfen die Total-Strategen jedenfalls schon mal diese vielversprechende Vision.

Bereits heute vorhanden sind zwei Maut-Terminals, damit es keine unnötigen Wartezeiten gebe, zwei Supermärkte in der nahen Umgebung und im Bistro die laut Gegic bekannten überdurchschnittlichen Portionen.

Apropos Gastronomie: Mancher mag sich die Augen reiben, denn hinter der Theke brutzelt ein Döner-Drehspieß. Der ist höchst beliebt bei den Gästen, denn so kann man entweder im Bistro einen Kebab-Teller bestellen oder die frisch abgeschnittenen Fleischstücke im Fladenbrot genießen – natürlich mit allem Drum und Dran – und extra scharf.

Elvir Gegic ist ein Mann der Tat, er will mit seinem Team den guten Standort weiterhin auf einem entsprechend hoch angesiedelten Niveau halten. Mit einem Lächeln erklärt er selbstbewusst: „Unser Autohof ist in der Champions League. Daran müssen wir jeden Tag aufs Neue arbeiten.“



FLEXIBILITÄT UND FREUNDLICHKEIT fordert Betriebsleiter Elvir Gegic (l.) von seinem Team ein.



GUTSCHEIN

TOTAL-AUTOHOF KREFELD, RESTAURANT
Gültig vom 07.04.2018 bis 05.05.2018

1 x 4,20 Euro

DER KOCH EMPFIEHLT

„Heute möchte ich auf unser paniertes Pangasius-Fischfilet mit Kartoffelsalat für 7,99 Euro aufmerksam machen. Einerseits eignet es sich als Abwechslung vom Fleischtopf, und andererseits ist Fisch ja ein Vitamin- und Mineralstoff-Lieferant erster Güte. Ich glaube, dass es auch Gute-Laune-Elemente enthält. Wie ist es sonst zu erklären, dass mich die Gäste nach dem Verzehr fröhlich anstrahlen? Das tun sie allerdings auch nach unseren Fleisch-Mahlzeiten: ob beim Döner-Teller für 10,99 Euro oder nach unseren Tagesgerichten zwischen 8 und 15 Euro. Besonders beliebt ist unsere Jäger-Frikadelle – wer sie nicht kennt, sollte sie einfach mal probieren.“



KOCH DINOS CHRISOVALANDIS



MITHILFE DER KAMERAS sind die Flächen sowie Ein- und Ausfahrt des großen Parkplatzes ständig im Blick.



MARK SPLITTER (36)
AUS BOOSTEDT

„Ich bin auf dem Weg von London nach Hannover und habe hier ausgezeichnet geschlafen. Wenn man gegen 17 Uhr auf den Platz fährt, gibt es auch noch Stellplätze. Mittlerweile kommen natürlich viele hierher. Nur die Sanitäreanlagen sind verbesserungswürdig.“

**-PRIVATGELÄNDE-
GEBÜHRENPFLICHTIGER PARKPLATZ!**
Belahren und parken nur für Kunden des Autohofes-
Abstellens von Aufkäufern und Leihwagen nur mit
schriftlicher Genehmigung des Betriebes!
Bei Nichtbeachtung erfolgt Anzeige
Informieren um der Kasse.
TEREN PRYWATNY - PARKING PLATNY!
Parkowanie dozwolone tylko dla klientów zakładu
samochodowego. Pozostawienie wozaków przyjezdnych
za szczególnym zezwoleniem kierownika w Sądzie.
Informacja przy Kasie.

Gebühr: Premium-Fee

0-2h	2-5h	5-24h
0 €	7 €	12 €
Re-Pay	5 €	8 €

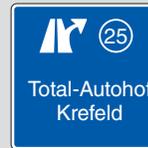
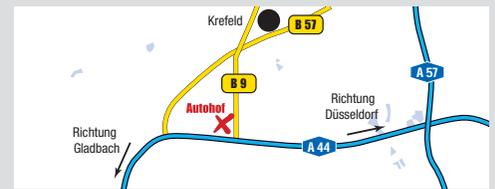
24 Std. geöffnet

PETER KRETSCHMER (51)
AUS KÜHLUNGSBORN

„Heute gönne ich mir ein ausgiebiges Frühstück. Ich bin öfter hier und schätze am Wochenende die Anbindung an die Stadt. Deshalb fahre ich auch mal mit dem Bus nach Krefeld oder Willich.“

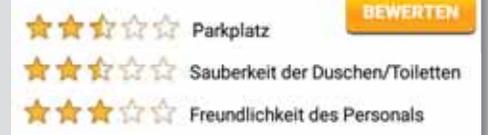


INFO



Nirostastraße 10,
47807 Krefeld,
Tel.: 0 21 51-9 37 23 54, Fax:
0 21 51/9 37 23 55,
Internet: www.total.de,
Mailadresse: elvir.gegic@gmx.de

Öffnungszeiten	Tankstelle mit Bistro: 24 h – 365 Tage
Lkw-Parkplätze	53, gestaffelte Parkgebühr mit Anrechnung auf Gastronomie: 0-2 Stunden gratis, 2-5 Stunden 7 € (5 € angerechnet), 5-24 Stunden 12 € (8 € angerechnet)
Lkw-Zapfsäulen	7 Hochleistungssäulen, 2 Adblue-Säulen
Dieseldirektkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien
Restaurant	Bistro 28 Nichtraucherplätze
Terrasse	21 Plätze
Duschen	2 Herren- und Damenduschen, Kosten: 3,50 €
Wäscheservice	nein
Pott Kaffee	0,25 Liter 1,99 €
Flasche Bier	Pils 0,5 Liter 1,79 €
Frühstück, Auswahl	Frühstücksgedeck mit 3 Spiegeleiern, Speck, Brötchen, Butter und Kaffee für 6,99 €
Essen, Auswahl	Krakauer mit Currysauce und Pommes für 6,99 €; Döner-Teller mit Pommes, Zaziki und Salat für 10,99 €; Spaghetti Bolognese mit Parmesan für 7,99 €
Freizeit	1 Bildschirm im Bistro
Eis- und Schneegerüst	nein
DocStop	nein



Die abgebildeten Bewertungen aus der FERNFAHRER-Autohöfe-App wurden von Nutzern abgegeben und sind nicht repräsentativ.
Stand: 27.02.2018





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.

ACHTET BEI DIGITALEN BILDERN bitte auf eine möglichst hohe Auflösung! Unter 1 MB Größe können wir eure Bilder leider nur klein oder gar nicht abdrucken.

UND NICHT VERGESSEN: Bitte auch in der E-Mail immer euren Namen und eure vollständige Adresse angeben!



ANDREA & ELISABETH, A-4850 Timelkam



RENE REINEN, 46446 Emmerich am Rhein



MARKUS FREY, per E-Mail



WOLFGANG KRUSING, 52385 Nideggen



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.



RALF ZIMMERMANN, 79822 Titisee-Neustadt

DADA78, via App



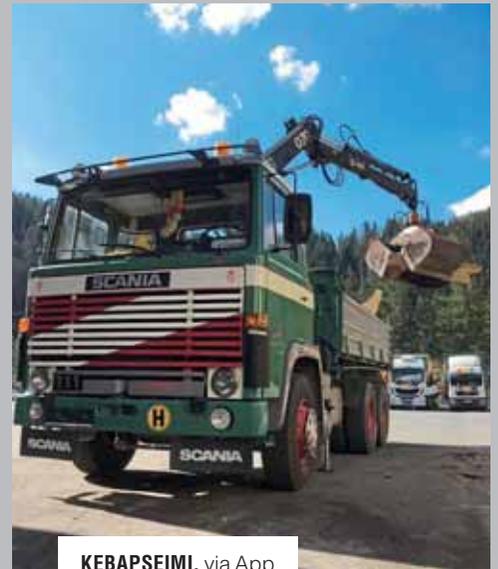
BÜCHSENSCHUPSER-ON-TOUR, via App



NICKEL, via App



SCHNEGGE, via App

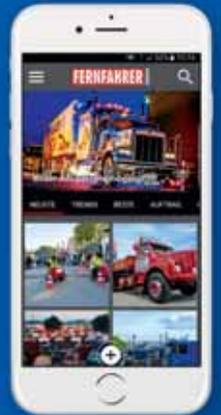


KEBAPSEIMI, via App



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

Diesel Dieter dreht auf!

EIN FERNFAHRER COMIC



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

Was steht bei den Kannibalen in der Dusche? Head and Shoulders!

FRANZ WACKES,
SALZGITTER

WAS SAGT EIN DISPONENT zu seiner schwangeren Frau, wenn er sie vor dem Krankenhaus absetzt? „Ruf mich an, wenn du leer bist!“

„CHEF, MEINE SCHUBKARRE macht Quietsch... Quietsch... Quietsch...“ Bauleiter: „Du bist entlassen!“ Arbeiter: „Wieso denn?!“ Bauleiter: „Unsere Schubkarren machen QuietschQuietschQuietschQuietsch!“

ZWEI PENSIONIERTE JÄGER gehen gemeinsam auf die Pirsch. Da aber beide nicht mehr so gut sehen können, halten sie den über dem Wald kreisenden Drachenflieger für einen Adler. Einer der beiden richtet seine Jagdflinte auf den Drachenflieger und schießt. „Und?“, fragt der andere. „Hast du getroffen?“ „Bin mir nicht ganz so sicher“, antwortet der Schütze, „aber zumindest seine Beute hat das Biest fallen gelassen.“

TREFFEN SICH ZWEI SCHNECKEN im Wald. Eine der beiden ist total zerschrammt. Fragt die andere: „Was hast du denn gemacht?!“ „Ich bin mit Vollgas durch den Wald, und plötzlich schoss vor mir ein Pilz empor und ich konnte nicht mehr bremsen!“

ANGEKLAGTER ZUM RECHTSANWALT: „Wenn ich mit einem halben Jahr davonkomme, kriegen Sie 10.000 Euro von mir!“ Nach dem Prozess meint der Anwalt: „Das war jetzt ein hartes Stück Arbeit mit dem halben Jahr – die wollten Sie doch glatt freisprechen!“

THOMAS BEKLAGT SICH bei einem Kumpel: „Mit Knut ist es wirklich schlimm. Der Kerl hat einfach nie Geld.“ Darauf der Freund: „Wollte er dich anpumpen?“ „Nein, ich ihn!“

„ICH HABE MIR endlich so eine Dachbox für das Auto geholt. Echt praktisch, muss ich sagen. Man hört die Kinder kaum noch streiten.“

Rüssel Truck-Show

Autohof Lohfeldener Rüssel
20.04. - 22.04.2018



Der gesamte Erlös der Veranstaltung geht zu Gunsten des

Verein für krebskranke Kinder
 Kassel e.V.

- Ausstellung von Oldtimer, Custom- und Showtrucks
- Lichtershow der Fahrzeuge am Samstagabend
- Live-Musik mit der Band **SOULMADE** am Samstagabend im Zelt
- Großes Kinderprogramm an beiden Tagen mit Kinderschminken, Hüpfburg, Sandkasten, LKW Malwettbewerb u.v.m.
- Riesen Tombola mit tollen Gewinnen
- Hubschrauber Rundflüge an beiden Tagen über das Gelände (wetterabhängig)
- RC Truck-Parcour in der Waschhalle
- Modellautobörse am Sonntag von 10-15 Uhr
- Kaffee und Kuchen am Sonntagnachmittag
- Freier Eintritt für die Besucher und kein Startgeld für Teilnehmer



Partner der Rüssel Truck-Show

weitere Infos auf: www.ruessel-truckshow.de oder www.facebook.com/ruesseltruckshow.de

Logo grid for partners including:

- Scheufler Kühltransporte
- Cologne TruckWash
- SVB
- Autohof Lohfeldener Rüssel
- FERNFAHRER
- Müller
- GRILLMAYER Transport und Logistik
- SPEDITION HÖHNER
- GARBE TRANSPORT
- Trucker
- TAMITYA
- SET transport
- BRÜCKMANN
- herpa
- REGEL
- Mercedes-Benz
- conrad
- HORNBACH
- Es gibt immer was zu tun.
- PEMA
- STURM
- NZGI
- TVS
- grossmann gmbh
- GIMA
- MAN TRUCKER'S WORLD
- WIKING
- VÖGEL
- TRANSKAL
- JANINA MARTIG LOGISTICS
- IVECO
- siku
- Kördel
- EHRHARDT
- Walter Feitz
- CARSON
- Langendorf
- ANHALT Logistics
- dm
- DIERICHSDRUCK+MEDIA
- VANSPED LOGISTICS
- Schnittger
- Grass
- BISCHOFF TRANSPORT

VORSCHAU

6 18



SPEDITIONS-PORTRÄT

Die Spedition Kautetzky aus Stadtallendorf setzt auf Fleetboard Trailer Management. Wie funktioniert das in der täglichen Praxis?

AUSSERDEM:

Schwerpunkt: Unfallbrennpunkt A6 >> Report: mit der Autobahnpolizei am Kreuz Walldorf >> Urteil zum Falschparken >> vier Lkw-Fahrer zu Gast im EU-Parlament >> Fahrer U25 >> neue Lkw-Modelle >> ein neuer Supertruck aus Österreich >> und vieles mehr

SAISON-START

Trotz des Winter-einbruchs zog der Trucker-Frühsschoppen von Paul in Passau Tausende an – auch wegen der tollen Fahrzeugausstellung, der fairen Preise und der tollen Stimmung.



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
 Internet: www.fernfahrer.de
CHEFREDAKTEUR:
 Thomas Rosenberger
GESCHÄFTSFÜHRENDER REDAKTEUR:
 Johannes Roller
RESSORTLEITER TEST & TECHNIK:
 Julian Hoffmann
REDAKTION:
 Alev Atas (Assistenz), Markus Bauer, Christoph Ostheimer (Volontär), Nur Sahar (Assistenz), Michael Schwarz, Knut Zimmer
REDAKTIONELLE MITARBEIT:
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Gundel Jacobi, Felix Jacoby, Michael Kern, Peter Möller, Sandra Moser, Achim Purwin
GRAFIK/PRODUKTION:
 Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, Timo Elflein (Lubitz Zeiten Media), Florence Frieser, Monika Haug, Eva Pröb (Lubitz Zeiten Media), Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
TEXT: schlussredaktion.de
FOTOABTEILUNG:
 Thomas Küppers, Ralf Wackes
STÄNDIGE FOTOGRAFEN:
 Karl-Heinz Augustin, Jacek Bilski
VERLAG:
 EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
 Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft
 Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
 Tel.: 07 11/7 84 98-0, Fax: 07 11/7 84 98 24
 E-Mail: info@etm.de
GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost
LEITUNG ETM PUBLISHING:
 Paul Göttl
LEITER VERMARKTUNG:
 Werner Faas, Telefon 07 11/7 84 98-96
 werner.faas@etm.de
VERMARKTUNG MARKT:
 Norbert Blucke (Leiter Innendienst), Tel.: 07 11/7 84 98-94
ANZEIGENVERWALTUNG: Iris Eifrig
ANZEIGEN:
 Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 19 vom 1.1.2018
VERTRIEB:
 Bernd Steinfeldt (Ltg.), Tel.: 07 11/7 84 98-17
 Gerlinde Braun, Sylvia Fischer, Josephine Ohl
 E-Mail: vertrieb@etm.de
HERSTELLUNG: Thomas Eisele
DRUCK: Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, 34121 Kassel
VERTRIEB EINZELVERKAUF HANDEL:
 Partner Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Str. 47, 70597 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 252-216; Fax: 07 11/7 252-310; E-Mail: dogan@partner-medienservices.de; www.partner-medienservices.de
VERTRIEB ABONNEMENT:
 FERNFAHRER, Aboservice, Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart, E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de
 Jährlich 12 Ausgaben und ein Sonderheft im Abonnement inkl. Versandkosten: DE: € 45,30, AT: € 51,80, CH: sfr. 78,50, übriges Ausland auf Anfrage. Jahresabonnement PLUS inkl. E-Paper, 1 Sonderheft und einer Content-Lizenz: DE: € 54,90, AT: € 62,80, CH: sfr. 91,75. Mitglieder des DEKRA e.V. erhalten im Rahmen ihrer Mitgliedschaft 25 % Rabatt auf den Abopreis. Studenten erhalten 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.

FFPACP1805

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 Staudenmaier, 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

8 Truckrennen

4 x FIA European Truck
Racing Championship

4 x ADAC Mittelrhein Cup



GT4 GT4 Central
European Cup



Jessica Lynn

TRUCK-ROCK

OPEN-AIR-FESTIVAL

NÜRBURGRING
29. JUNI – 01. JULI 2018

f t truckgrandprix

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE



ADAC Mittelrhein e.V.

FRAUEN AN DIE FRACHT!



TRUCKER BABES
AB 8. APR IMMER SONNTAGS
20¹⁵



KABEL EINS