

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,-



DER ERSTE FÜR HÄMMERLE **R 650 8x4** NEUER SCHWERLAST-SCANIA

Seite 34



**EXTRA
IM HEFT:
20 SEITEN
TRUCK-
SPORT!**



DER PROFI Stephan lebt für Lkw und Pkw Seite 30



LAOS Lkw-Fahren an Mekong und Goldenem Dreieck Seite 90



PIRATEN-HAUBER Fluch der Karibik – neu lackiert Seite 82

MIT
4,20 €
AUTOHOF-
GUTSCHEIN

TOUR DE DYNAMICS

Vorbeischaun! Statt vorbeifahren.
Essen. Trinken. Motorengespräche. Hier ist richtig was los.



TOURDATEN 2018

05.06.2018	Euro Rastpark Schweitenkirchen	13.06.2018	SVG Autohof Lohfeldener Rüssel
06.06.2018	Autohof Strohofer Geiselwind	14.06.2018	Autohof Werne
07.06.2018	Autohof Münchberg	19.06.2018	Autohof Hamburg Süd Rade
12.06.2018	Raststätte, Autohof Lehre	20.06.2018	Autohof Soltauer Heide

Jeweils ab 16 Uhr

Mehr Infos auf facebook.com/renault.trucks.deutschland
und www.renault-trucks.de/tour

Besuchen Sie uns auch auf der 67. IAA Nutzfahrzeuge, Hannover, 20.-27.9.2018





ES GIBT SIE NOCH: Fahrer, die sich für Kollegen und andere einsetzen und dazu Wohltätigkeitsveranstaltungen wie die Rüssel Truck Show organisieren. Und auch Speditionen, die Fahrer schätzen und respektvoll behandeln. Es ist nicht alles schlecht im Transportgewerbe.

FOTO | Tekno

WO SCHATTEN IST, IST AUCH LICHT

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

immer wieder erreichen uns Leserbriefe wie der von Frank Klimmer (siehe S. 16). Natürlich bleiben uns die Schattenseiten des Transportgewerbes nicht verborgen – ganz gleich, ob es sich dabei um verdreckte Parkplätze, fehlende Stellflächen, inkompetentes Autohof-Personal, unkollegiale Fahrer, Kabotage oder Sozialdumping handelt. Wir wägen genau ab, welche Themen wir aufgreifen und wie viel Platz wir einem Beitrag einräumen. Bislang verfahren wir dabei nach dem Motto, dass wir nicht immer nur die Probleme der Branche wiederkäuen brauchen. Wir wollen im Rahmen der redaktionellen Berichterstattung auch über die schönen Seiten des Fahrerlebens schreiben. Und so präsentieren wir in den Rubriken „Profi im Profil“ und „Spedition im Profil“ ausschließlich positive Beispiele. Dafür prüfen wir vorab immer nach bestem Wissen und Gewissen, mit wem wir es dabei zu tun haben, wohl wissend, dass wir nicht jede Leiche im Keller finden können.

Die Schattenseiten des Gewerbes wiederum präsentieren wir vorwiegend in den Rubriken „Thema des Monats“ und „Report“. Wir sind der Meinung, wenn wir in jeder Ausgabe nur noch darüber schreiben, wie schlecht alles ist, dann verliert am Ende jeder das Interesse. Das wäre fatal und bei aller berechtigter



Kritik nicht richtig. Schatten kann es nämlich immer nur geben, wenn auch irgendwo Licht ist. Denn es gibt sie noch: Transportbetriebe, die ihre Fahrer mit Respekt behandeln, saubere Autohöfe mit Personal, das Fernfahrer als Kunden schätzt, Fahrer, die sich gegenseitig und auch andere unterstützen. Wenn ihr das anders sieht, dann schreibt uns.

Zu den schönen Seiten der Nutzfahrzeug-Branche gehört auch der Truck-Grand-Prix am Nürburgring. Der jährliche Höhepunkt der Festivalbranche steht wieder kurz bevor. Wir berichten im großen Extra auf 20 Seiten über die wichtigsten Entwicklungen der Race-Szene. Mehr zur Action am Ring in der nächsten Ausgabe von FERNFAHRER.

Thomas Rosenberger



Die Probleme der Branche sind uns bekannt, wir wollen aber nicht nur über die Auswüchse schreiben.

THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

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



> Gratis bestellen!

eurotransport.de-Newsletter: etm.de/nl

Whatsapp-Newsletter: etm.de/whatsapp

NEUES NEWSLETTER-ANGEBOT

Wir bieten euch – je nachdem, welche Themen ihr auswählt – nun einen täglichen Newsletter an.

Die Redaktion weitet die tägliche Berichterstattung aus, indem sie euch ab sofort kostenlose, maßgeschneiderte Newsletter anbietet. Dabei setzt ihr selbst die Schwerpunkte der Berichterstattung, indem ihr die für euch wichtigen Newsletter zu- oder abwählt. Wer an Verkehrspolitik, Speditions-, Logistik- und Management-Themen interessiert ist, kann ab sofort dreimal die Woche einen auf ihn zugeschnittenen Newsletter beziehen – nämlich montags, mittwochs und freitags. Erstellt werden die Inhalte von der trans aktuell-Redaktion.

Wer sich für Fahrzeug- und Technikthemen interessiert, bekommt von der lastauto omnibus- beziehungsweise FERNFAHRER-Redaktion die passenden Inhalte. Hier findet noch eine weitere

Unterscheidung nach Fahrzeugkategorien statt: Dienstags gibt es einen Newsletter, der Themen rund um leichte Nutzfahrzeuge aufgreift. Mittwochs dreht sich alles um Omnibusse, während sich der Donnerstags-Newsletter mit Themen aus der Welt der schweren Lkw beschäftigt.

Die bisherigen Newsletter unter den Markennamen lastauto omnibus und trans aktuell gehen in dem neuen Konzept auf. Wer von euch also schon die Newsletter von trans aktuell und, beziehungsweise oder, lastauto omnibus bezogen hat, der bekommt zunächst alle der täglichen Newsletter, bis er den Bezug nach seinen Wünschen anpasst. Der FERNFAHRER-Newsletter geht euch weiterhin mit den bisherigen Inhalten zu, sofern ihr ihn abonniert habt. Wer ausgewählte Nachrichten tagesaktuell auf sein Handy bekommen möchte, hat die Option, sich für unseren Whatsapp-Newsletter zu registrieren. Weitere Infos unter den Kurzlinks oben.

FRAGEN AN UNSERE EXPERTEN



HARRY BINHAMMER
RECHTSANWALT

? „Ich fahre als Rentner in Teilzeit für eine Transportfirma. Diese betreibt hauptsächlich 7,49-Tonner. Mehr darf ich mit meiner alten Klasse 3 und Ziffer 95 auch nicht lenken. Neuerdings habe ich festgestellt, dass ich Ladelisten und demzufolge auch Transporte mit insgesamt zwölf Tonnen ausgefahren habe – mit Mautkilometer etc. Nach Rückspra-

che mit dem Disponenten, erklärte dieser, dass dies nur intern so gehandhabt wird und mich eigentlich nichts angeht. Kann mich so etwas den Führerschein kosten?“

Binhammer: „Da Sie ein Fahrzeug mit dem zGG (jetzt „zulässige Gesamtmasse“) von bis zu 7,5 Tonnen führen, ist Ihr Führerschein nicht in Gefahr. Das Fahrzeug ist ja dasselbe. Die Fahrerlaubnis rich-

tet sich nach dem zGG und nicht nach dem tatsächlichen Gewicht. Zumindest derzeit noch. Wenn es überladen wird, ist das ein Fall von Überladung und bußgeldbewährt. Sie erhalten je nach Höhe der Überladung eventuell auch Punkte. Vermutlich müssen Sie auch abladen, bis das zGG erreicht ist. Natürlich sind Sie auch mitverantwortlich, wenn etwas passiert und die Überladung festgestellt wird.“

DAS FERNFAHRER-EXPERTENPORTAL

FERNFAHRER-Plus- und Digital-Abonnenten erhalten bei uns – falls nötig – unentgeltlich Rat von Experten. Ihr findet sie unter www.eurotransport.de/experten. Sie beraten euch beispielsweise zu den Themen Verkehrs- und Arbeitsrecht, Gefahrgut, Sozialvorschriften und Ladungssicherung. Alle Fragen, die ihr ihnen stellt, werden vertraulich behandelt. Häufig gestellte Fragen inklusive der Antworten findet ihr anonymisiert auf www.eurotransport.de/fragen.

FERNFAHRER
FÜR UNSERE
ABONNENTEN **hilft!**



JANS BLOG

Persönliche Eindrücke, Neuigkeiten und Hintergründe zum Straßengüterverkehr findet ihr auch unter www.fernfahrer.de/jan. Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath seine Meinung zu den Herausforderungen im Fahreralltag – diesmal ehrgeizige Parkplatzpläne.

EU-SONDERPARKFLÄCHEN

IN EIGENER SACHE

SONDERPARKFLÄCHEN UND WOCHENRUHEZEIT

Die IRU hat den Berichterstatter des EU-Parlaments, Wim van de Camp, für eine Nacht auf einen belgischen Sicherheitsparkplatz eingeladen. Denn der Niederländer träumt davon, dass Fahrer ihre regelmäßige Wochenruhezeit wieder im Lkw verbringen dürfen.

In einem Filmbeitrag ist dieser Tagesausflug in die angebliche Realität dokumentiert. Man sieht – neben Lkw-Fahrern, die den MAN, den Scania und den Volvo zum Parkplatz gebracht haben – den Gastgeber des Events,

Matthias Maedge von der IRU.



Van de Camp jedenfalls muss sehr gut im Scania

geschlafen haben, denn am kommenden Morgen will er seine Erfahrungen nach eigener Aussage nutzen, um „vernünftige Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten zu machen“. Doch statt dafür zu sorgen, dass sie, wie es die bestehende VO (EG) 561/2006 vor-

sieht, spätestens alle zwei Wochen daheim bei der Familie sind, träumt er nun davon, dass Fahrer und Ladung am Wochenende besser nicht getrennt sein sollten. Daher will er erlauben, dass sie weiterhin im Lkw übernachten dürfen, wenn sie auf „zertifizierten Sonderparkflächen“ jederzeit Zugang zu sanitären Einrichtungen haben und dort selber kochen dürfen.

Sollte das EU-Parlament den Vorschlägen von van de Camp zustimmen, ist noch nicht viel passiert. Dann beginnen erst die Verhandlungen im Trilog. Doch die Gefahr ist, dass man den Fahrern erlaubt, weiter im Lkw zu übernachten, ohne dass es die zertifizierten Parkflächen überhaupt in ausreichender Zahl gibt.



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 Lkw-Parkplätzen befragt. Hier eine kleine Auswahl an Antworten unserer Leser:



Holger Brost schreibt: „Soll doch jeder Ort in Deutschland je nach Größe 10 bis 50 ordentliche und mit EU-Fördergeldern finanzierte Lkw-Parkplätze anlegen und ausreichend ausschildern. Damit wäre das Parkplatzproblem erledigt. Eine Verdrängung des parkenden Lkw auf Landstraßen und Autobahnen wird mittel- und langfristig nicht funktionieren.“



Karl Stülpner kommentiert: „Wir brauchen keinen einzigen Parkplatz! Wir brauchen nur jemanden, der die Gesetze auch umsetzt, dazu noch einen Mindestlohn von 15 Euro – und schon sind alle Vagabunden wieder zu Hause.“



Ulrich Lohr fragt: „Warum am Wochenende überhaupt im Lkw übernachten? Entweder, ich habe Touren, die in fünf Tagen zu schaffen sind, oder nicht.“



Raimon Müllers schreibt: „Hat man mal darüber nachgedacht, dass man eventuell in Industriegebieten das Parken erlauben sollte oder sogar Parkplätze schaffen könnte?“



[/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

7 18

- 03 ZUR SACHE**
Licht und Schatten.
- 04 FERNFAHRER HILFT**
Jans Blog über die Parkplatzpläne der EU; Frage an Harry Binhammer.
- 08 THEMA DES MONATS**
„EU-Berufskraftfahrer“: Wer zum Lkw-Fahrer umschult, findet schnell Arbeit.
- 10 AKTUELL**
Ergebnisse der BGL-Fahrerumfrage; Kostensprung bei der Lkw-Maut; der weltgrößte E-Lkw und IFAT-Neuheiten.
- 14 RECHT AKTUELL**
Der Digitacho der vierten Generation soll Manipulationen verhindern.
- 16 MEINUNG**
Leserbriefe an die Redaktion.
- 18 TEST UND TECHNIK**
Scania R520 V8: mit 520 PS und SCR only auf Sparkurs.
- 24 REPORT**
Mannheimer Autobahnpolizei geht gegen unaufmerksame Lkw-Fahrer vor.
- 26 SHELL STARSHIP**
Diesel mit Zukunft: der Starship-Truck vom Mineralölkonzern Shell.
- 30 PROFI IM PROFIL**
Stephan Scholz transportiert Autos.
- 34 REPORT**
Schwerlast im Alpenvorland – mit der neuen Scania-Zugmaschine.
- 40 MESSE**
Die Retro Classics 2018 nahm ihre Gäste mit auf eine Lkw-Zeitreise.
- 46 AUTOBAHNKANZLEI**
Fahrer vor Gericht und kleine Fälle.



- 51 TRUCKSPORT**
Termine, Trends und Technik – alles rund um die Saison 2018 in unserem Sonderteil Trucksport-Magazin.

- 82 SUPERTRUCK**
Der rundum erneuerte Volvo-Hauber von Sascha Fleischmann.
- 88 FESTIVAL**
Sonnenschein, Spendenbereitschaft und Feierlaune auf der Rüssel Truck Show 2018.
- 90 ABENTEUER**
Eine Reise durch Laos.
- 96 TRUCKSTOP**
Bundesstraße mitten durch den Autohof: Bad Hersfeld ist einzigartig.
- 98 FOTOALBUM**
Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.
- 102 RÄTSEL**
Emek-Modell zu gewinnen.
- 104 HUMOR**
Sachen zum Lachen.
- 106 VORSCHAU**
Das erwartet euch in Heft 8/2018.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

EINLADUNG AN DEN NÜRBURGRING

- Beim Truck-Grand-Prix vom 29. Juni bis 1. Juli ist natürlich auch der **FERNFAHRER** mit dabei.
- Kommt vorbei – es erwarten euch Gewinnspiele, Aktionen und Angebote, der Dekra Trucksimulator, die Redaktion vor Ort und, und, und ...
- Alle Abonnenten sind wieder zur Stärkung im Biergarten eingeladen!





26

(T)RAUMSCHIFF

Shell sagt mit der Hightech-Studie Starship dem E-Lkw den Kampf an.

AUSBILDUNG

Durch die beschleunigte Grundqualifikation haben Umschüler gute Chancen.



8

STAUENDE

Nach der Unfalltragödie auf der A5 geht die Mannheimer Verkehrspolizei gegen unaufmerksame Lkw-Fahrer vor.

24



88

FESTIVAL

Die FERNFAHRER-Roadshow „Drive Your Dream 2018“ feierte ihren Auftakt mit der Rüssel Truck Show am SVG-Autohof Lohfeldener Rüssel.





ALLERBESTE AUSSICHTEN

Der Fahrermarkt ist leergefegt. Immer mehr Unternehmen setzen auf Absolventen der Beschleunigten Grundqualifikation. Die Zahl der staatlich geförderten EU-Berufskraftfahrer steigt kontinuierlich.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Fahrschule Mülln (2)

Der große Schulungsraum im Fahrerausbildungszentrum Niederkassel der Fahrschule Rettig ist bis auf den letzten Platz belegt: 80 potenzielle Arbeitskräfte für die Transportbranche sitzen dort. Sie machen alle gerade eine Ausbildung zum „EU-Berufskraftfahrer“. Sechs Monate einschließlich Praktikum dauert die sogenannte „Teilqualifizierung 1“; sie wird seit 2009 durch die Bundesagentur für Arbeit und die Jobcenter mit Bildungsgutscheinen gefördert.

Etwa 30 Transportunternehmen aus einem Umkreis von 150 Kilometern haben sich zur Jobmesse angemeldet. Neun von ihnen haben die Möglichkeit, in einem kurzen Vortrag für sich zu werben, darunter Hoyer, Richter und Talke, das Entsorgungsunternehmen Remondis und die Spedition Höhner. „Die Teilnehmer haben heute die allerbesten Aussichten, sofort eine Stelle zu bekommen“, sagt Joachim Rettig, 50, im Bild oben auf der rechten Seite. Und tatsächlich verließen gut 60 Teilnehmer die Messe mit einem Angebot.

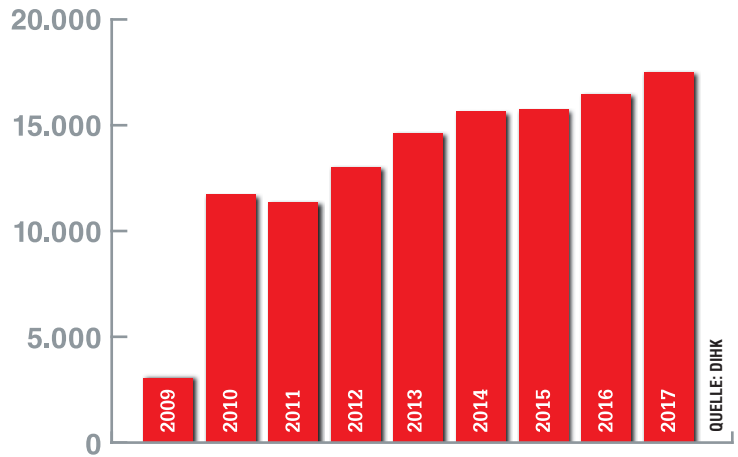


BEI DER RETTIG-JOBMESSE stellen sich neun Unternehmen 80 künftigen Fahrern vor.

Vor 21 Jahren hat Rettig die Fahrschule gegründet, die heute 15 Filialen und vier Fahrerausbildungszentren in Brühl, Köln-Holweide, Langenfeld und Niederkassel umfasst. Die moderne Flotte besteht aus 13 Mercedes Actros. 18 Fahrlehrer kümmern sich ausschließlich um die zukünftigen Lkw-Fahrer. „Wir bieten eine spezialisierte Ausbildung für die Transportunternehmen“, sagt Rettig, „und für Firmen, die junge Leute in drei Jahren selber ausbilden, übernehmen wir den reinen Teil der Fahrschule.“



DIE FAHRSCHULE MÜLLN aus Köngen Ende April beim Fahrertag der Spedition Diem in Wernau. Rund 180 Teilnehmer bildet das Team um Burkhard Mülln pro Jahr zu Fahrern aus, 92 Prozent bestehen die Prüfung.



MIT DEM BERUFSKRAFTFAHRER-QUALIFIKATIONS-GESETZ wächst seit 2009 die Zahl der Teilnehmer an der Beschleunigten Grundqualifikation stetig auf nun 17.505. Bundesweit haben 81,3 Prozent die Prüfungen bestanden.

Seit das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz, beginnend ab dem Jahr 2009, neben der dreijährigen Ausbildung auch eine „Beschleunigte Grundqualifikation“ vorsieht, um einen Lkw gewerblich fahren zu dürfen, gehen die Zahlen der Prüfungsteilnehmer, die der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) in Berlin jährlich erstellt, kontinuierlich nach oben: von 3.067 im ersten Jahr bis 17.505 im vergangenen Jahr. 81,3 Prozent der Teilnehmer haben 2017 die Prüfung bestanden.

„Oftmals scheitern die Teilnehmer aber an der Sprachhürde“, berichtet Burkhard Mülln, 56, der in Köngen eine Fahrschule mit fünf Lkw betreibt. Er fordert daher: „Wenn wir mehr Lkw-Fahrer haben wollen, müssen die zuständigen IHKs auch Prüfungen in verschiedenen Landessprachen anbieten. Denn es gibt immer mehr motivierte Bewerber mit Migrationshintergrund.“ Erst kürzlich konnte Mülln einen jungen Mann aus Syrien, der in seiner Heimat in einem Logistikunternehmen gearbeitet hatte, bis zur bestandenen Prüfung betreuen. Ein zweiter Punkt sei das Ansehen des Fahrerberufes: „Wir brauchen endlich ein besseres Image der gewerblichen Transportbranche!“

In der Regel werden arbeitslose Männer und Frauen, die bereits einen Beruf erlernt haben, bei der Umschulung zum Berufskraftfahrer staatlich gefördert. Auf Anfrage kann die Bundesagentur für Arbeit „leider einzelne Maßnahmen nicht statistisch ermitteln“, heißt es aus Nürnberg, „aber im Jahr 2017 waren durchschnittlich rund 11.500 Personen in einer Fördermaßnahme zum Führen von Fahr-

zeug- und Transportgeräten.“ Nicht nur die Arbeitsagentur, auch große Speditionen oder Logistikkonzerne wie die Nagel Group starten bereits eigene „Qualifizierungsoffensiven“. So ergibt sich nach und nach ein realistisches Bild zum Fahrermangel, der sich noch weiter verschärfen wird.

„Anhand der aktuellen BAG-Zahlen gehen wir davon aus, dass jedes Jahr rund 30.000 Lkw-Fahrer in den Ruhestand eintreten“, sagte BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dirk Engelhardt 2017 im FERNFAHRER-Interview. Davon abgezogen werden können nun zum einen die 14.231 erfolgreich teilqualifizierten EU-Berufskraftfahrer, von denen aber niemand weiß, wie viele nach ihrer Prüfung der Logistik wirklich erhalten bleiben. „Wenn sich die Firmen nicht darum bemühen, diese Absolventen intern in diesem Beruf weiterzubilden“, so Mülln, „ist die Chance leider groß, dass sie schnell wieder aufgeben.“

Die Teilqualifizierung führt letzten Endes zum Eintrag der „95“ im Führerschein. Mülln weist aber darauf hin, dass nur die dreijährige Ausbildung zu einem Berufsabschluss führt, mit dem eine Weiterbildung zum Kraftverkehrsmeister möglich ist. Ebenfalls laut DIHK stieg die Zahl der BKF-Ausbildungsverträge 2017 erstmals wieder auf 3.286, doch von den 3.149 Azubis, die drei Jahre zuvor ihre Lehre begannen, haben nur 1.850 die Prüfung bestanden. Macht „netto“ also knapp 16.081 neue Fahrer für den deutschen Markt. Kein Wunder, dass 2016 von den 555.505 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Lkw-Fahrern in Deutschland bereits 15,5 Prozent aus dem Ausland kamen. <



BURKHARD MÜLLN, 56

UM MEHR MENSCHEN FÜR DEN BERUF DES KRAFTFAHRERS ZU BEGEISTERN, BRAUCHEN WIR ENDLICH EIN BESSERES IMAGE FÜR DIE BRANCHE

DER BGL WILL'S WISSEN

Wo sind all die Fahrer hin, wo sind sie geblieben?

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Die Macht des Faktischen – diese Zahlen sprechen für sich (siehe auch S. 8): Im März 2018 waren laut der Pressestelle der Bundesagentur für Arbeit in Nürnberg 19.700 Berufskraftfahrer für Güter- und Lkw-Verkehr arbeitslos gemeldet. Das waren bereits 2.600 weniger als noch ein Jahr zuvor. Dem gegenüber standen im März 2018 gut 18.700 offene Stellen, also 2.600 mehr als im März 2017. „Insgesamt wurden in den letzten zwölf Monaten 46.660 Stellen für Berufskraftfahrer gemeldet“, so ein Pressesprecher auf Anfrage. „In etwa so viele wie im Vergleichszeitraum des Vorjahres, was natürlich den Schluss zulässt, dass der Kräftebedarf relativ hoch ist.“

„Leider haben wir keine



Bewertung dazu, welche Vermittlungshemmnisse bei den arbeitslos gemeldeten Berufskraftfahrer vorliegen“, heißt es weiter. „Ich kann deshalb nur wiederholen, was in der Öffentlichkeit bereits schon als Gründe bekannt geworden ist: Stress, Fahrzeiten, Familie, Bezahlung.“

Dem geht nun der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) genauer nach und hat bereits am 18. April eine Onlineumfrage zu den realen Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe gestartet. Bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe hatten sich bereits 1.400 Fahrer daran beteiligt. Sie ist noch bis zum 5. Juni aktiv geschaltet. Zu finden ist sie über diesen Link: www.surveymonkey.de/r/Fahrerbefragung.

BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dirk Engelhardt betonte am 7. Mai in Begleitung der Berliner und Brüsseler BGL-Repräsentanten, Jens Pawlowski und Dirk Saile, sowie unter Beobachtung des SPD-Bundestagabgeordneten Udo Schiefner anlässlich einer Fahrerbefragung mit Block und Bleistift den Anlass: Denn am 7. Juni stimmt das Europäische Parlament nun wohl in Brüssel über das umstrittene Mobilitätspaket ab (siehe Thema des Monats in Ausgabe 6 von FERNFAHRER): „Wir möchten gemeinsam mit unseren Unterstützern von anderen Verbänden, aber auch aus der Politik in Brüssel Einfluss nehmen“, sagt Engelhardt, „damit die Belange der Fahrer bei der künftigen Ausgestaltung des Mobilitätspaketes wie auch in der nationalen Umsetzung Berücksichtigung finden.“

Es gibt offenbar bereits eine erkennbare Tendenz. „Die bisherige Auswertung der Fragebögen ist für uns kein neues Bild“, so Engelhardt weiter. „Sie zeigt ganz eindeutig auf, dass neben der Entlohnung, die natürlich einen wichtigen Aspekt darstellt, die Fahrer

beim schlechten Image der Transportbranche in der Gesellschaft den größten Handlungsbedarf sehen. Auch muss an der Parkplatzsituation und am Umgang mit den Fahrern an den Abladestellen dringend gearbeitet werden.“

Das bestätigen auch die acht deutschsprachigen Fahrer, die das BGL-Team in Frechen angetroffen hat. Dazu Engelhardts Fazit: „Vor allem die oft mangelnde Wertschätzung der Fahrer in allen Bereichen der Logistikkette, aber eben auch in der Bevölkerung macht den Fahrern sehr zu schaffen.“

„Das schlechte Image stand heute in der Tat an erster Stelle der Fahrersorgen, gefolgt von der Behandlung an den Rampen“, berichtet Schiefner. „Was mich persönlich gefreut hat, war die Aussage einiger Fahrer, dass sich auch mal ein Politiker zu den Fahrern auf einen Rastplatz begibt, um ihre Meinung kennenzulernen. Ich hoffe sehr, dass man in Brüssel die Ergebnisse der Umfrage dann auch ernst nimmt.“



PIERRE GLISSMANN, 32, aus Hiddenhausen ist zweifacher Familienvater und seit 2009 Berufskraftfahrer. „Ich finde es toll, dass der BGL die Umfrage gestartet hat und ich dabei sein konnte. Nun hoffe ich nur, dass sie auch etwas bewirkt.“

ROADTIGER

DIE NEUE NUMMER 1

Der neue GRAMMER Roadtiger Fahrersitz für die Nachrüstung bietet ein Höchstmaß an Komfort und Ergonomie für ein entspanntes Fahrerlebnis. Mit seiner umfangreichen Komfort-Ausstattung setzt er neue Maßstäbe in seiner Klasse!

WIR FREUEN UNS AUF EUREN BESUCH



ON THE MOVE

GRAMMER AG Commercial Vehicles | 92224 Amberg
www.grammer.com



Doppelter Kostensprung

Nach dem von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) vorgelegten neuen Wegekostengutachten 2018 bis 2022 sollen die Mauteinnahmen ab 2019 weiter ansteigen, und zwar insgesamt um jährlich mindestens 2,5 Milliarden Euro auf 7,2 Milliarden Euro. Rund zwei Milliarden davon resultieren aus der Ausweitung der Maut auf das gesamte Bundesfernstraßennetz, die vom 1. Juli 2018 an wirksam wird. Weitere 500 Millionen bis eine Milliarde Euro beschert die ab 1. Januar 2019 geltenden neuen Mautsätzen. Während sich der Minister auf die enormen Mehreinnahmen freut, die in den Ausbau des Straßennetzes fließen sollen, kritisieren die Logistikverbände den doppelten Kostensprung innerhalb weniger Monate scharf.

FAHRVERBOTE JUNI/JULI 2018

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	FAHRVERBOTE	ZEITEN
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhänger hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	Ferienfahrverbot (Sa) 07.07.–25.08.	0–22 UHR
A	Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	Ferienfahrverbot (Sa) 30.06.–31.08., von 8.00–15.00 Uhr, auf B178, B320, B177, B179, B181 und A4	15–24 UHR 0–22 UHR 22–5 UHR
F	Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	14. Juli (Nationalfeiertag), Ferienfahrverbot (Sa) 14.07.–18.08.	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		0–24 UHR 22–5 UHR

TERMINE



FAHRETTREFF (PKW, NFZ, BULLDOG)

03.06.2018
Technik Museum Speyer

FERNTFAHRERSTAMMTISCH

(jeden 1. Mi im Monat)
06.06.2018, 19.00 Uhr
Shell-Autohof Kirchberg (A6)

FERNTFAHRERSTAMMTISCH DER POLIZEI

06.06.2018, 18.00 Uhr
Autohof Lippetal

FERNTFAHRERSTAMMTISCH DER POLIZEI

06.06.2018, 18.30 Uhr
Rastanlage Ostetal, Fahrtrichtung Hamburg

FERNTFAHRERSTAMMTISCH DER POLIZEI

06.06.2018, 17.00 Uhr
Raststätte Münsterland-Ost, FR Bremen

FERNTFAHRERSTAMMTISCH DER POLIZEI

06.06.2018, 19.00 Uhr
Rasthof Uhrsleben, FR Hannover

FERNTFAHRERSTAMMTISCH DER POLIZEI

06.06.2018, 19.00 Uhr
Autohof Geiselwind

32. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX

29.06.–01.07.2018
Nürburgring

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

Neue Mautsätze

Ab Januar 2019 sollen neue Lkw-Mautsätze für Autobahnen und Bundesstraßen gelten. Die wichtigsten Änderungen in Kürze: Die Fahrzeugeinteilung erfolgt künftig nicht mehr nach Achszahl, sondern nach zulässigen Gesamtgewichten; die Achszahl ist nur noch bei Lkw ab 18 Tonnen relevant (Unterscheidung bis vier Achsen oder vier und mehr Achsen); alle Lkw werden künftig für Luftverschmutzung zur Kasse gebeten, auch Euro-6-Lkw, die bisher befreit sind; Elektro-Lkw sind grundsätzlich mautbefreit (bisher günstigste Mautklasse); alle Lkw müssen künftig für ihren Lärmausstoß bezahlen: pauschal 0,2 Cent pro Kilometer; es bleibt bei gleichen Mautsätzen für Bundesstraßen und Autobahnen; Anstieg der Mautsätze – besonders in der Teilkomponente Infrastruktur. Neu: 16 Cent für Lkw ab 18 Tonnen bis vier Achsen und 17,4 Cent für Lkw ab 18 Tonnen mit vier und mehr Achsen.

E-Lkw XXL



Der größte Elektro-Lkw der Welt ist in der Schweiz im Einsatz: Der Muldenkipper „eDumper“ transportiert im Berner Jura Kalk- und Mergelgesteine vom Abbaugelände in die tiefer gelegene Verarbeitungsanlage eines Steinbruchs. Das Fahrzeug mit 58 Tonnen Leergewicht und 65 Tonnen Nutzlast wurde in den vergangenen eineinhalb Jahren von der Berner Fachhochschule BFH, der NTB Interstaatliche Hochschule für Technik Buchs und dem Forschungsinstitut Empa zusammen mit der Kuhn Schweiz AG und der Lithium Storage GmbH entwickelt.

Der eDumper bringt es nach Angaben von Empa auf drei Weltrekorde. Er ist nicht nur das größte und stärkste batteriebetriebene Radfahrzeug, er verfügt auch über die größte Batterie, die je in ein Elektrofahrzeug eingebaut wurde – sie ist mit 4,5 Tonnen so schwer wie zwei komplette Mittelklasse-Pkw. Das dritte Alleinstellungsmerkmal seien die enormen Kohlendioxid-Einsparungen, die es so bei einem vergleichbaren Fahrzeug noch nie gegeben habe. Der Muldenkipper soll über die nächsten 10 Jahre jährlich über 300.000 Tonnen Material befördern und spart dabei nach vorläufigen Berechnungen bis zu 1.300 Tonnen des Abgases und 500.000 Liter Diesel ein.

Der eDumper könnte sich sogar als Null-Energie-Fahrzeug erweisen, denn die Batterie wird bei der voll beladenen Talfahrt mittels Rekuperation der Bremsenergie aufgeladen. Der so erzeugte Strom reicht nach bisherigen Berechnungen für die unbeladene Rückfahrt bergauf ins Abbaugelände weitgehend aus. Wie die Energiebilanz genau ausfällt, soll der Alltagsbetrieb während der nächsten Monate zeigen. Der umweltfreundliche E-Lkw wurde auf Basis eines dieselbetriebenen Muldenkippers des Typs Komatsu HD 605-7 komplett neu aufgebaut.

IFAT 2018

Alternative Antriebe standen auf der IFAT in München ganz klar im Mittelpunkt der Messeauftritte der Lkw-Hersteller. Die kommunalen Lastwagen der Zukunft sollen weniger Treibhausgas, weniger Schadstoffe und weniger Lärm „ausstoßen“. Iveco setzt dabei vom Daily bis zum Stralis auf Erdgas-Fahrzeuge, Volvo prä-

sentierte einen FE mit zwei E-Motoren und der Entsorgungsfahrzeugbauer Faun überraschte mit einem Müllsammel-Lkw samt Wasserstoff-Brennstoffzelle auf Mercedes-Econic-Basis. Diese und viele weitere Messeneuheiten haben wir für euch unter etm.de/ifat2018 in einer Fotogalerie zusammengefasst. Einfach reinklicken!

PEMA AKADEMIE

Jetzt anmelden!

www.pema.eu/anmeldung



**BIS ZUM
10.09.2019
MÜSSEN BERUFS-
KRAFTFAHRER
35 STUNDEN
WEITERBILDUNG
NACHWEISEN!**

Berufskraftfahrer-
Weiterbildung nach
BKrFOG

ANZEIGE

TRICKSER IM VISIER

Manipulationen mit Magneten und Fahrerkarten nehmen zu. Nach dem Willen der EU-Kommission soll das digitale Kontrollgerät der vierten Generation Abhilfe schaffen.

TEXT | Jan Bergrath, Götz Bopp FOTOS | Jan Bergrath



AUCH DAS BAG
KANN BEIM
NEUEN TACHO
DIE **LENK- UND
RUHEZEITEN**
NICHT EINFACH IM
VORBEIFAHREN
KONTROLLIEREN!

FERNFAHRER
hilft!

FRAGEN ZU DEN SOZIALVORSCHRIFTEN
beantwortet Götz Bopp von der IHK in
Stuttgart auf unserem Expertenportal
unter www.eurotransport.de/experten



SEIT ENDE APRIL verhandelt das Landgericht Coburg in einem auf 20 Tage angesetzten Ermittlungsprozess gegen den Leiter einer Spedition aus dem fränkischen Neustadt. Wie das Magazin „InFranken.de“ berichtet, soll er seine Fahrer immer wieder dazu angehalten haben, zur Vertuschung der tatsächlichen Lenk- und Ruhezeiten in mindestens 70 Fällen die Tachos durch den Einsatz einer zweiten Fahrerkarte oder eines Magneten zu manipulieren.

LAUT AUSSAGE EINES POLIZISTEN sei alles bereits im Jahr 2014 mit einer routinemäßigen Lkw-Kontrolle ins Rollen gekommen, berichtet das Magazin. Dabei sei dem Beamten aufgefallen, dass die vorgeschriebene tägliche Lenkzeit von insgesamt neun Stunden überschritten wurde. Nach näherer Durchsicht der vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten habe er dann bemerkt, dass in den Fahrtenschreiber nicht nur die Fahrerkarte des kontrollierten Lkw-Fahrers eingelesen wurde, sondern in ungewöhnlichen Abständen auch eine zweite Fahrerkarte. Da der Wechsel scheinbar willkürlich und ohne zwischenzeitliche Auf- oder Abladevorgänge erfolgt sei, habe er eine missbräuchliche Verwendung der zweiten Fahrerkarte vermutet.

WEITERE ERMITTLUNGEN ergaben dann im Laufe der Zeit, dass sogar Hochleistungsmagneten in der Größe einer Euro-Cent-Münze zur Manipulation von den Fahrern eingesetzt wurden. Mit einem Urteil gegen den Unternehmer ist erst im September zu rechnen. Erschreckend ist, dass laut der BAG-Kontrollstatistik 2016 in genau 50.980 Fällen Verstöße von deutschen Fahrern rund um die Fahrerkarte begangen wurden.



GEHT ES NACH DEM WILLEN der Europäischen Kommission, sollen die Trickser im Gewerbe nun schneller auffliegen. Der neue Tacho der vierten Generation soll zum 15. Juni 2019 zur Verfügung stehen. „Damit kann ein Kontrolleur aber nicht, wie es in Medienberichten hieß, im Vorbeifahren die Lenk- und Ruhezeiten prüfen“, erklärt Götz Bopp von der IHK Stuttgart, „sondern eine Vorselektion der Fahrzeuge vornehmen, deren Aufzeichnungsequipment gegebenenfalls manipuliert oder missbräuchlich verwendet wurde.“ Die dabei zum Einsatz kommende Technik nennt sich Dedicated Short Range Communication (DSRC) und wird zum Beispiel auch bei der Lkw-Maut-Kontrolle genutzt.

SPEZIELLE LESEGERÄTE, mit denen in den nächsten Jahren wohl einige Kontrollorgane ausgestattet werden, können die Ereignisse und Störungsmeldungen, die im Artikel 9, Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aufgeführt sind, auslesen. Darunter sind beispielsweise Sensorstörungen, Datenfehler, Weg und Geschwindigkeit sowie „Datenkonflikt Fahrzeugbewegung“ (bei der Manipulation mit Magneten üblich) oder genauso „Fahren ohne Fahrerkarte“ und die längste Unterbrechung der Stromversorgung. Einige der Informationen weisen mit recht hoher Wahrscheinlichkeit auf illegales Handeln hin, andere sind dafür nicht immer geeignet, da sie in dem betrieblichen Alltag regelmäßig auftreten – etwa wenn in Reisebussen außerhalb der Saison „der Saft“ abgedreht wird.

MANIPULATIONSRESISTENTE TECHNIK steht in den Lastenheften der Fahrtenschreiberhersteller aufgrund der hohen Haftungsrisiken auf einem der prominentesten Plätze. Gegenüber dem Status quo wird unter anderem künftig die Paarung von Geschwindigkeitssensor und Fahrtenschreiber verschärften Regeln unterliegen, die Plombierung höheren Standards genügen und der „smarte“ Fahrtenschreiber bei Verletzungen von Sicherheitseinrichtungen, zum Beispiel wenn eine Fahrerkarte nicht auf dem üblichen Weg entnommen werden konnte, komplett ersetzt werden müssen. Bis alle Lkw auf europäischen Straßen damit ausgestattet sind, wird allerdings noch sehr viel Zeit vergehen. <



FRANK KLIMMER,
PER E-MAIL

GEWERBE AM BODEN

Als Erstes mal Daumen hoch für euer Magazin! Ich bin seit Jahrzehnten Abonnent des FERNFAHRER. Gerade deshalb muss ich mir mal Luft machen. Ich fahre seit rund 35 Jahren Lkw und die letzten 30 Jahre davon im selben Unternehmen. Dass sich die Verhältnisse im Gewerbe geändert haben, ist kein Geheimnis. Mir fällt aber auf, dass zum Beispiel euer Speditionsporträt oft ein positiveres Bild zeichnet, als es unterwegs auf der Autobahn zu erleben ist. Und ich frage mich, warum keiner die wahren Zustände beschreibt. Warum haben wir Fahrer seit einigen Jahren keinen Zugang mehr zu Büros, Sanitäranlagen, Kantinen? Überall auf den Parkplätzen liegen Flaschen mit gelber Flüssigkeit und Plastikbeutel voll mit Schei... Kaum ein Wasserhahn hat noch einen Perlator, Duschköpfe sind entwendet. Ich habe nur noch vier Jahre auszuhalten. Gott sei Dank!

Antwort der Redaktion: Hallo Frank! Danke fürs Lob. Die von dir genannten Missstände sind uns natürlich auch bekannt und wir prangern sie immer wieder an – online in Jans Blog und im Heft unter den Rubriken „Thema des Monats“ und „Report“. Im Speditionsporträt hingegen wollen wir die positiven Beispiele hervorheben. Unsere Absicht ist es nämlich, nicht nur über die Schattenseiten der Branche zu berichten, sondern auch über ihre Sonnenseiten.



GERD FALKE,
PER E-MAIL

GUTE KOST FEHLANZEIGE

Vor Jahren ist ein Autohof nach dem anderen entstanden. Man hat damals zehn Euro Parkgebühr bezahlt und konnte acht Euro verzehren. Heute kann man viele Autohöfe nicht mehr anfahren, weil keine Küche mehr da ist. Mc Donald's, Burger King, Nordsee etc. heißen die Renner. Nein, danke! Die gute Hausmannskost wird durch diese Firmen kaputt gemacht.

Antwort der Redaktion: Hallo Gerd! Es gibt ein Gegenmittel. Schau doch mal in die FERNFAHRER-Autohöfe-App. Dort



LESERBRIEFE

bewerten Kollegen auch die Qualität des Essens an den jeweiligen Autohöfen.



UWE LEHMANN,
PER E-MAIL

FAHRER VOR GERICHT

Als Abonnent von FERNFAHRER lese ich auch die Rechtsfälle interessiert. Es ist ja generell nicht schlecht, juristische Schlupflöcher auszunutzen. Wer jedoch wie Peter in FERNFAHRER 3/2018 innerhalb kurzer Zeit mit mehreren derart drastischen Verstößen auffällt, hat meines Erachtens eine ordentliche Strafe verdient. Einen erzieherischen Effekt hatten die bisher verhängten Strafen beim Täter ja offensichtlich nicht. Gleichzeitig wird aber vor Gericht über den drohenden Verlust des Arbeitsplatzes bei einem Fahrverbot lamentiert! In meinen Augen geht ein solches Verhalten nicht mit dem eines verantwortungsvollen Berufskraftfahrers zusammen. Peter wäre eher ein Fall für einen Fahreignungstest!



HARRY KISTNER,
VIA FACEBOOK

LÄRM TERROR

Ich stand auf der Raststätte Nürnberg-Feucht Ost, A9, und alle Viertelstunde raste ein ICE vorbei. Unmöglich ist das! Da soll

man die 9 oder 11 Stunden Pause machen? Es ist ein schlechter Witz, dass hier kein Geld ausgegeben wird für eine Schallschutzmauer!



SEBASTIAN SCHOLZ,
PER E-MAIL

ÄRGER IN SCHWABACH

Ich habe am 30.11.2017 den Aral-Autohof in Schwabach an der A6 angesteuert, um dort meine tägliche Ruhepause zu verbringen. Ich bin in mehrfacher Hinsicht über die dortige Art im Umgang mit Kunden schockiert! Punkt 1: Dort werden inzwischen zehn Euro Parkgebühr verlangt, von denen nur sieben Euro als Gutschein vergütet werden. Punkt 2: Die Voucher der Toilettenanlage (je 50 Cent) werden im Bistro teilweise nicht angenommen. Ich hatte mir ein Schnitzel mit extra Bratkartoffeln und eine Flasche Cola bestellt. Da diese Produkte alle einzeln preislich ausgezeichnet sind, komme ich auf drei Produkte. Es wurden aber nur zwei Toiletengutscheine angenommen und mir in einem pampigen Ton erklärt, dass pro Produkt nur ein Voucher angenommen würde. Punkt 3: Ich bin mittags zu Beginn meiner Ruhepause zum Duschen gegangen, wo ich eine Angestellte an den Sanitäranlagen vorfand, die sich weder in Deutsch noch in Englisch mit mir verständigen konnte. Sie wollte mir keinen Schlüssel für einen Duschaum aushändigen, obwohl ich vorher ordnungsgemäß an der Kasse bezahlt hatte und das durch einen Beleg nachweisen konnte. Zum Ende meiner Ruhepause gegen 21.30 Uhr wollte ich dann erneut die Sanitäranlagen aufsuchen. Dieselbe Dame verweigerte mir erneut den Zugang zu den Sanitäranlagen, nur weil sie gerade den Boden in den Damentoiletten gewischt hatte! Während des Zähneputzens musste ich mich von dieser Dame dann auf Russisch beschimpfen lassen – was ich mir als zahlender Kunde nicht bieten lassen muss und auch nicht werde.

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.



„Intelligent angepackt:
Cool bleiben auf dem
Datenhighway.“

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmaschine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.



Cooler Code
für Infos.

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft

MIT 520 PS AUF **SPARKURS**

520, 580, 650 und 730 PS bilden die vier Leistungsstufen des aktuellen Scania V8. Im Test trumpft ausgerechnet die Einstiegsmotorisierung ganz groß auf.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Karl-Heinz Augustin

FACTS

16.400 cm³ • V8-Zylinder
520 PS • 2.700 Nm • 33,3 l/100 km





1 DIE KOMPROMISSLOSE COCKPIT-

Anmutung hat bei Scania ausgedient, die Brüstung ist nun insgesamt flacher.

2 JÜNGSTE ERWEITERUNG der Sicherheitsausstattung bildet ein Aufmerksamkeitsassistent. Die Bewertung wird im zentralen Display eingeblendet.

3 SCANIA ZIEHT mit der schwedischen Konkurrenz gleich und bietet nun ebenfalls eine elektrische Parkbremse an.

4 AN DAS WUCHTIGE TÜRMODUL mit integriertem Lichtschalter muss man sich in den neuen Scania gewöhnen.

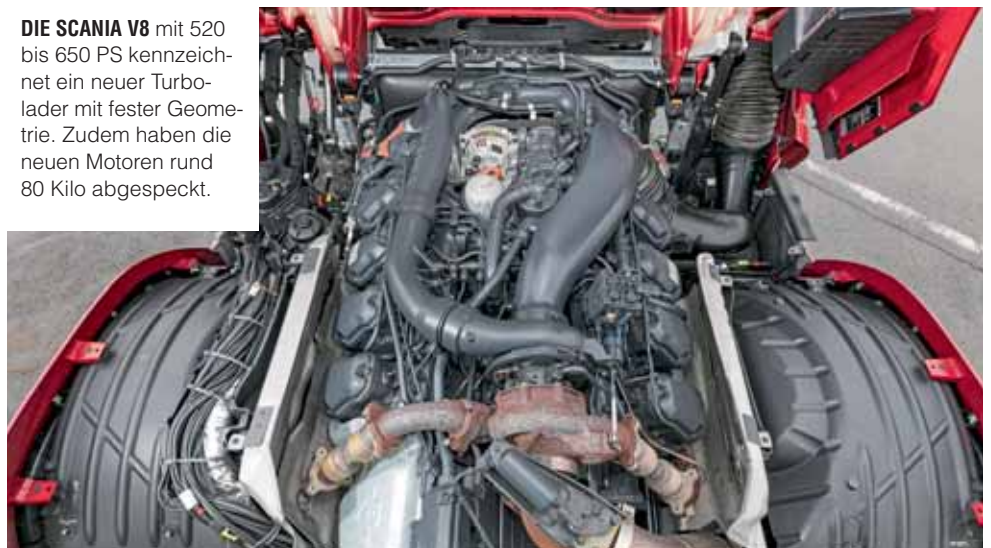
Die Devise „SCR only“ zieht Scania konsequent durch: Kaum hatten die Schweden die 9- und 13-Liter-Reihenmotoren auf die neue Technik umgestellt, folgten Mitte 2017 die V8. Genauer: Die Varianten mit 520, 580 und 650 PS, der 730er bleibt (noch) außen vor. Worauf die reine Nachbehandlung unter Verzicht auf eine Abgasrückführung zielt, ist klar: Ein merklich geringerer Dieselverbrauch auf Kosten von mehr AdBlue. Bei vorangegangenen Tests mit SCR-only-Fahrzeugen ging diese Rechnung auch mal mehr, mal weniger klar auf.

Nicht kleckern, klotzen, scheint indes die Parole beim aktuellen 520er-Scania: Mit durchschnittlich 33,3 l/100 km Diesel nimmt der 520-PS-V8 die Testrunde unter die Räder, das ist in dieser Leistungsklasse ein neuer Bestwert. Okay, verglichen mit einem vor dreieinhalb Jahren getesteten R 520 Topline (FERNFAHRER 1/2015) liegt der Adblue-Zuschlag nun nicht mehr bei 1,50, sondern bei 2,80 Litern, dafür lag der Dieselverbrauch damals satte drei Liter höher. Bei den gängi-

gen Preisen an den Zapfsäulen steht unter dem Strich also eine stattliche Ersparnis. Eines sollte man bei der Anschaffung aber bedenken: Der Adblue-Tank darf ruhig ein, zwei Nummern größer sein als bisher. Tanks bis 124 Liter Inhalt (mit 103 Liter Nutzvolumen) hat Scania standardmäßig im Angebot.

Sehr beachtlich ist auch das hohe Durchschnittstempo von 84,6 km/h, der niedrige Verbrauch des R520 wird also nicht mit übertriebener Schleichfahrt erkaufte. Mit dem automatisierten und per GPS-Streckenvorschau gesteuerten Opticruise-Getriebe fand die Verbrauchsmessfahrt im normalen Stan-

DIE SCANIA V8 mit 520 bis 650 PS kennzeichnet ein neuer Turbolader mit fester Geometrie. Zudem haben die neuen Motoren rund 80 Kilo abgespeckt.



dardmodus statt: mit automatischem und auch rege genutztem Angasen vor Steigungen (plus 4 Prozent, konkret 88 statt eingestellter 85 km/h) und einem vertretbaren Unterschwinger von minus sechs Prozent (mit dem der 40-Tonnen-Zug dann zum Beispiel nur mit 80 statt möglicher 85 km/h über eine Kuppe schiebt). Wahlweise verfügbar sind außerdem ein Power-Modus, beim starken V8 allerdings ziemlich überflüssig, und ein Economy-Modus. Letzterer verordnet dem V8 eine deutlich gemütlichere Gangart, unter anderem ohne Angasen sowie Unterschwingern bis minus 12 Prozent.

Eine Standardfunktion im Economy-Modus ist zudem das System „Pulse and Glide“. Abseits der Verbrauchsmessung ließ sich das auf der nahezu topfebenen A6 zwischen den Autobahnkreuzen Neunkirchen und Landstuhl sehr gut beobachten: Den Tempomaten auf 85 km/h gesetzt, beschleunigt das System im steten Wechsel auf 88 km/h, um dann direkt wieder im Freilauf bis 82 km/h auszurollen. Gewonnen sind jeweils knapp 400 Meter beziehungsweise rund 16 Sekunden in „Ecoroll“, freilich mit Leerlaufverbrauch statt Schubbetrieb. Im Tagesverlauf mag das auf Flachstrecken tatsächlich ein paar Trop-

fen Diesel sparen, aber es ist – gelinde gesagt – doch ziemlich gewöhnungsbedürftig. Über den Einsatz kann letztlich aber jeder selbst entscheiden: Pulse and Glide lässt sich in der Werkstatt auch auf den Standard-Modus erweitern oder generell abschalten. Unabhängig davon ist die Ecoroll-Funktion grundsätzlich mit oder ohne Tempomat aktiv, wobei Scania auf einen praxisgerechten Kompromiss setzt: Mit Tempomat greift das System ab 50 km/h, mit Gasfuß, also zum Beispiel in der Stadt, erst ab 55 km/h.

Beim Fahrerhaus des 520ers bietet Scania nicht das Maximum in Form der S-Kabine auf, sondern belässt es bei der kleineren R-Variante. Abgesehen von der Montagehöhe sind die beiden Häuser aber identisch, insbesondere was die Stauräume im Innenraum angeht. Bedienkomfort sowie Verarbeitung sind generell top, da gibt's unterwegs kein Klappern und kein Knarzen. Zudem sind die Sichtverhältnisse einwandfrei, wozu die relativ schlanken Spiegelgehäuse und A-Säulen ebenso beitragen wie die tief gezogenen Brüstungen vorne und in den Türen. Eine große offene Ablage auf der Armatur ist dadurch zwar Fehlanzeige, als Behelf dient aber ein solider Klappertisch vorm Beifahrer.



DER V8-STRAHLER als Einstiegsbeleuchtung in der Tür ist eine nette Spielerei.

NACHSCHUB FÜR DIE Scheibenwaschanlage wird im Einstieg auf der Fahrerseite eingefüllt.



- 1 **EINEN ÖLSTAB** hinter der Frontklappe spendiert Scania nur noch beim V8.
- 2 **GROSSE LUKEN**, robuste Verschleißkanten und je rund 220 Liter Fassungsvermögen: Die beiden Außenstauflächen sind vorbildlich.
- 3 **OB MANUELL** oder elektrisch, zum Kippen müssen die drei Frontklappen offen stehen.
- 4 **MIT 315/70ER-BEREIFUNG** liegt der Kabinenboden in rund 1,45 Meter Höhe.
- 5 **DIE KURBEL** macht die Höhenverstellung des Dachspoilers erheblich einfacher.





- 1 ÜBER DER SCHEIBE** summiert sich das Fassungsvermögen auf rund 210 Liter.
- 2 DIE SCHRANKWAND HINTEN** ist wahlweise anstelle einer zweiten Liege zu haben.
- 3 BEIDE ROLLBOXEN** lassen sich optional mit einem 40-Liter-Kühlschrank bestücken.
- 4 DAS BETT IST AUSZIEHBAR** oder fest (Bild) lieferbar. Die Kopffreiheit bis zur Unterkante der Schrankwand beträgt gut 80 Zentimeter.
- 5 ZWEI SCHUBLADEN** hat vorne nicht nur der Scania S, sondern auch der R zu bieten.



Sehr schick wirkt das V8-Innendekor, mit rot abgesteppten Nähten an den Sitzen und in den Türen sowie roten Zierleisten in den Armaturen. Ein nettes Detail: Der V8-Strahler in der Tür als stilechte Einstiegsbeleuchtung. Mehr als nur ein Gimmick ist die neue elektrische Parkbremse, die sich stufenweise betätigen lässt. Das System ist auch in die neue Abstandsregelung „AiCC“ eingebunden, die den Abstand zum Vordermann nun auch in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen bis hin zum Stillstand hält. Einen weiteren neuen Baustein im Sicherheitskonzept markiert der

Aufmerksamkeitsassistent, der im Display gegebenenfalls zur Pause mahnt. Vereinfacht gesagt, definiert das System die ersten 15 Minuten Fahrzeit als „ausgeschlafene“ Referenz und gleicht in der Folge die auftretenden Lenkmuster damit ab.

Aerodynamischer als das hohe S-Haus ist die R-Kabine sowieso, wobei der Verzicht auf die äußere Sonnenblende fragwürdig erscheint. Vom letzten Tropfen Sprit her ist die glatte Front zwar nachvollziehbar, aber rein optisch fehlt ganz einfach was. Ohne Fehl

und Tadel präsentieren sich dagegen Fahrerverhalten und Federungskomfort. Insgesamt ist der R 520 auch sehr leise unterwegs, obwohl die Drehzahl gar nicht mal auf allerniedrigstem Niveau liegt: Fast 1.200 Umdrehungen sind bei 85 km/h aufgerufen, damit läuft der Testwagen schon fast ein bisschen gegen den Zeitgeist – im positiven Sinn, mit reichlich Zugkraftreserven am Berg.

In Gegenrichtung verzögert ein bis zu 680 Brems-PS starker Retarder aus der neuen, auskuppelbaren Generation R4100D, die Schleppverluste vermeidet. Grundsätzlich angeraten ist der Retarder auch beim V8: Die angesichts von 16,4 Liter Hubraum ohnehin bescheidene Motorbremsleistung hat mit der Umstellung auf SCR-only sogar von maximal 435 auf 404 PS bei 2.400 U/min nachgelassen. Kleiner Trost: Die neuen V8 sind laut Scania rund 80 Kilogramm leichter. Das kommt hin, denn beim Leergewicht unterbietet der R 520 Highline den Test-Vorgänger R520 Topline (mit etwas größerem Fahrerhaus) um rund 100 Kilogramm. Das Niveau bleibt freilich hoch: V8 und Abgasanlage allein wiegen in der Summe schon rund 400 Kilogramm mehr als etwa bei einem R 500 mit 12,7-Liter-Motor. Auch wenn er jetzt noch so sparsam daherkommt: Ein Nutzlastriese kann der Scania V8 nun mal nicht sein. <

DAS BEDIENTEIL an der Koje präsentiert sich auch beim neuen Scania R weiterhin als Kabelfernbedienung.

IN DER KABINE gibt es 12-, 24- und 230-Volt-Steckdosen sowie zwei USB-Ports vorn und an der Rückwand.



Technische Daten und Messwerte

Motor

Wassergekühlter V8-Zylinder (Scania DC16 116) mit Twin-Scroll-Turbolader (feste Geometrie) und Ladeluftkühlung, Einzelzylinderköpfe, vier Ventile pro Zylinder, Miller-Nockenwelle, elektronisch geregelte Hochdruckeinspritzung (XPI); Abgasreinigung: SCR, Oxi-Kat, DPF

Bohrung/Hub	130/154 mm
Hubraum	16.400 cm ³
Leistung	382 kW/520 PS bei 1.900/min
Max. Drehmoment	2.700 Nm bei 1.000 bis 1.300/min
Motorbremsleistung	297 kW/404 PS bei 2.400/min
Motorgewicht (trocken)	ca. 1.340 kg
Umweltklasse	Euro 6

Getriebe

Scania GRS905R, Dreigang-Grundgetriebe mit Range und Splitgruppe, 12+2 Gänge, Übersetzung 1,00 bis 16,41, automatisierte Schaltung (Zwei-Pedal-Opticruise) mit den Fahrmodi Standard/Economy/Power; Scania-Retarder R4100D mit Freilauffunktion, bis 680 PS

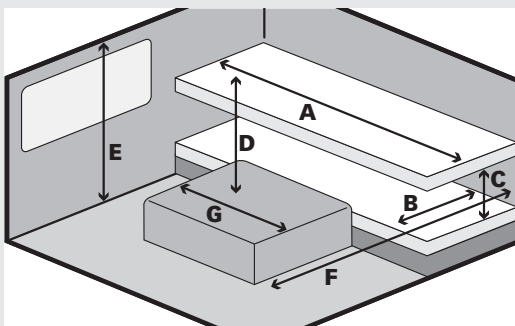
Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen (F700), 7 mm stark, Federung vorn/hinten: Zweiblatt-Parabel/Vierbalg-Luft, 450 mm Lenkraddurchmesser, 4,75 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Radstand 3.750 mm, 15.582 mm Wendekreis, 400-l-Tank Diesel, 47-l-Tank Adblue

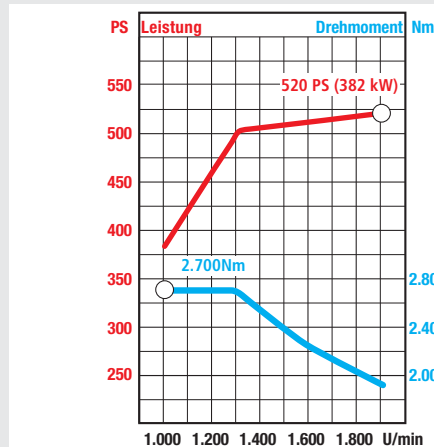
Fahrerhaus

CR20H, Fernverkehrsfahrerhaus mit Hochdach und 155 mm hohem Motortunnel; Vierpunkt-Luftfederung

A Kojenlänge u./o.	2.175/- mm
B Kojenbreite u./o.	670-790/- mm
C Kojenhöhe u./o.	1.430/- mm
D Innenhöhe Mitte	1.915 mm
E Innenhöhe rechts	2.060 mm
F ab Frontscheibe	2.080 mm
G Breite Motortunnel	900 mm
Einstieg Höhe 1./2./3. Stufe	355/740/1.135 mm
Kabinenbodenhöhe	1.450 mm



Volllastkurven



Hinterachse

Einfach übersetzte Hypoidachse (Scania R780) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,59 : 1 (= 1.190/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (inkl. Fahrer, vollen Tanks, ohne Reserverad): 7.672 kg
zul. Achslast vorn/hinten: 7.500/11.500 kg

Preis

Listenpreis: 112.640 Euro (Scania R 520 in Basisausstattung ohne aufpreispflichtige Extras).

Verbrauch

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	33,3 l	84,6 km/h
Adblue	2,80 l (8,4 % vom Diesel)	
schwere Strecken	38,1 l	84,3 km/h
leichte Strecken	28,6 l	84,8 km/h
Volllast (5 % Steigung)	95,6 l	74,1 km/h
Teillast (bei 85 km/h)	21,4 l	

Schalzhäufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 11

Innengeräusch

bei 85 km/h	63,0 dB(A)
maximal (in Steigung)	68,5 dB(A)

Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.190/min
theoretische Steigfähigkeit	3,27 %
maximale rechnerische Geschwindigkeit	135,8 km/h

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★★
Passt: halboher Tunnel, niedriger Einstieg und fast 2 m Innenhöhe

Ausstattungsöglichkeiten

★★★★★
Bett fest oder ausziehbar, Schränke und zwei Kühlschränke möglich

Arbeitsplatz

★★★★★
Gute Raumaufteilung, große Lenkradverstellung, Servicepunkte günstig gelegen, Kippelektrik

Schaltung/Bedienung

★★★★★
Im Standard-Modus (ohne „Pulse and Glide“) sehr komfortabel

Fahrkomfort

★★★★★
Niedrige Innengeräusche, gute Federung, hohe Laufkultur des V8

Stauraum/Ablagen

★★★★★
Mit Schrankwand statt zweiter Liege für Alleinfahrer optimal

Liegen

★★★★☆
Das eine Bett unten, 70 bis 80 cm breit, dürfte den meisten reichen

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★★
Top: nur drei Stufen und vorne die klassische „Parkbank“

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★★
R-Kabine mit wenig Seitenneigung, gefühlt sehr guter Fahrbahnkontakt

Antriebsstrang

★★★★★
Direktgang-Getriebe und nicht allzu lange Achse: perfekter V8-Mix

Verbrauch

★★★★★
In dieser Klasse beim Diesel extrem sparsam, aber hoher Adblue-Anteil

Bremsen

★★★★★
Mit Scania-Retarder perfekt, Motorbremse alleine ist zu wenig

Sicherheit

★★★★★
Alle gängigen Systeme lieferbar, plus „elektrischer“ Parkbremse



KREUZ WALLDORF

STAUFALLE

Nach einem Lkw-Unfall mit vier Toten und einer Schwerverletzten am Stauende auf der A5 will die Verkehrspolizei Mannheim nun gezielt gegen ein mögliches Aufmerksamkeitsdefizit von Fahrern vorgehen.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Polizei Mannheim (1)

Der deutsche Sattelzug fährt mit mehr als achtzig Sachen Richtung Kreuz Walldorf. Das 17 Jahre alte Wohnmobil nimmt der Fahrer nicht wahr. Dafür sieht Polizeihauptkommissar Rüdiger Heiler am Steuer des Fiat Ducato, wie der

Lkw gleich mehrmals zum Standstreifen schlingert. „Pro Sekunde legt ein Lkw 22 Meter zurück“, sagt Heiler, „und gleich kommt die unfallträchtigste Stelle hier auf der A5.“

Heiler zieht auf die Höhe des Fahrerhauses. Vom erhöhten Sitz im Innenraum kann nun

Polizeikommissar Dieter Heß direkt in die Kabine sehen. „Der dreht Zigaretten“, erkennt Heß. Heiler überholt, „Bitte folgen“ leuchtet am Heck auf, er lotst den Lkw auf einen Parkplatz. Heiler, der 23 Jahre lang nebenbei für eine Spedition aus Östringen Lkw gefahren ist, hat Verständnis für viele aktuelle Probleme der Lkw-Fahrer. Doch beim Thema Ablenkung ist er konsequent. Der Fahrer muss 80 Euro Bußgeld bezahlen und wird später einen Punkt in Flensburg bekommen. Es handelt sich um einen Verstoß gegen Paragraph 3, Absatz 1, StVO. „Es wurde eine fahrerfremde und ablenkende Tätigkeit während der Fahrt festgestellt“, sagt Heiler. „Die Strecke vor sich konnte der Fahrer nicht überblicken und er hätte im Bedarfsfall wohl auch nicht entsprechend reagiert.“



DIETER SCHÄFER

WIR BRAUCHEN KONTINUIERLICHE **WECKREIZE** RUND UM DAS KREUZ WALLDORF. DENN KEIN LKW-FAHRER FÄHRT ABSICHTLICH **AUF EIN STAUENDE AUF.**

Am 12. Februar 2018 um 14.18 Uhr raste auf der A5 bei Kilometer 592 der polnische Fahrer einer deutschen Spedition mit 81 km/h in ein Stauende. Ungebremst schob er zwei Autos auf einen Tankauflieger. In einem der beiden komplett zerstörten Pkw starben vier Mitglieder einer Familie aus Köln, nur die 15-jährige Tochter überlebte schwer verletzt. „Die Ermittlungen laufen noch, der Fahrer kann sich nicht an den Unfall erinnern“, schildert es Polizeidirektor Dieter Schäfer, Leiter der Verkehrspolizeidirektion Mannheim, in dessen Zuständigkeitsbereich auch das Kreuz Walldorf gehört. Dort sind jeden Tag rund 25.000 Lkw unterwegs.

Einen Notbremsassistenten hatte der Volvo FH nicht, die Kontrolle der Tachodaten ergab keinen Verstoß gegen die Lenk- und Ruhezeiten. Schäfer vermutet, dass der Fahrer in die dortige Staufalle geraten ist: Vor dem Kreuz Walldorf gibt es, aus Karlsruhe kommend, auf dem dreispurigen Teilstück der A5 eine lang gezogene Rechtskurve. Auf der rechten Spur zur A6 bildet sich hier ein nicht



1 AM ROSENMONTAG 2018 übersah der polnische Fahrer einer deutschen Spedition ein Stauende auf der A5 vor dem Kreuz Walldorf. Ungebremst schob er zwei Pkw auf einen Tankauflieger mit Tierblut, der leckschlug. Vier Pkw-Insassen starben in der grausamen Szenerie.

2 POLIZEIKOMMISSAR DIETER HESS beobachtet vom erhöhten Sitz eines Wohnmobils, ob die Fahrer mit fahrerfremden Tätigkeiten beschäftigt sind. Dann wird der Lkw auf einen Parkplatz gelotst.

3 PHK RÜDIGER HEILER ist Leiter der Verkehrsgruppe gewerblicher Güter- und Personenverkehr.

zu erkennender Rückstau, während der Verkehr auf den beiden Spuren Richtung Frankfurt oft normal fließt. „Beim peripheren Sehen nehmen Fahrer dann wahr, dass die gesamte Strecke frei ist“, erklärt Schäfer. Etliche Lkw-Bremsspuren auf dem Asphalt zeigen deutlich das Gefahrenpotenzial.

Beim Blick auf die örtliche Unfallverteilung liegen die Schwerpunkte eindeutig auf der A6 vor und nach dem Walldorfer Kreuz in Fahrtrichtung Ost und auf der A5 in Fahrtrichtung Nord. „Hier verzeichnen wir auf den Teilstücken eine Zunahme der Unfälle um bis zu 78 Prozent gegenüber dem Vorjahr“, sagt Schäfer. Eine Folge der Einrichtung der Dauerbaustelle zwischen Rauenberg und Sinsheim sowie der chronischen Überlastung der A6. Dazu kommt nun noch die Baustelle auf der A5 Richtung Frankfurt unmittelbar hinter dem Kreuz Walldorf – und somit eine erhöhte Unfallgefahr für die nächsten Jahre.

„Kein Fahrer fährt absichtlich auf ein Stauende auf“, ist Schäfer überzeugt. „Wir müs-

sen schnellstmöglich hinsichtlich der Aufmerksamkeitsdefizite bei den schwarzen Schafen unter den Lkw-Fahrern intervenieren. Kurzfristig brauchen wir wirksame Warnungen vor Unfallgefahren.“ Nach einem Fachvortrag vor Spediteuren aus dem Wirtschaftsraum Mannheim/Ludwigshafen wurde als erste Maßnahme die Aktion „Hellwach mit 80 km/h“ ins Leben gerufen (siehe auch meinen gleichnamigen Blog auf www.eurotransport.de). Zudem fordert Schäfer unter anderem eine optische Warnung, um unaufmerksame Fahrer regelrecht zu „wecken“.

Diese Sorgen hat Rüdiger Heiler nicht mehr. Seit die Baustelle auf der A5 bei Karlsruhe beendet ist, gibt es keine Unfälle mehr am Stauende. Dennoch fährt sein Team weiter Streife mit dem Wohnmobil, wie nun bei „Achtung Kontrolle“ in einem sehr informativen Beitrag vom 25. April auf Kabel 1 zu sehen ist. Seine Bilanz ist heute positiv. „Von den rund 100 Lkw-Fahrern, die wir beobachtet haben, saßen 95 Prozent voll konzentriert auf den Verkehr hinter dem Lenkrad.“ ◀



DIESEL-

RAUMSCHIFF

Für den Gütertransport über mittlere und lange Strecken präsentieren immer mehr Hersteller die ersten E-Lkw. Doch noch ist der Diesel nicht am Ende, wie Shell mit der Studie „Starship“ beweisen will.

TEXT UND FOTOS | Markus Bauer

Nikola setzt auf Wasserstoff, Tesla will Mega-Batterien verbauen, auch Thor ist batterieelektrisch unterwegs – sie alle wollen das nächste Kapitel im Fernverkehr einläuten. Dabei ist, davon ist der Ölkonzern Shell überzeugt, noch einiges aus dem Diesel herauszuholen. Zudem verläuft der Wechsel zwischen den Energieträgern nach Ansicht von Bob Mainwaring, bei Shell verantwortlich für Innovationen in der Schmierstofftechnologie, über viele Jahre

und es sei unwahrscheinlich, dass sich schnell der eine Königsweg herauskristallisiere. Darum sei es sinnvoll zu zeigen, wie gut die vorhandene Technologie schon heute ist, wenn man die vielversprechendsten Effizienzkonzepte zusammenbringt. Die Lkw-Studie Starship, die Shell in Kalifornien präsentiert, soll genau das leisten.

Mainwaring arbeitet bereits seit 1988 für Shell und hat im Pkw-Bereich zusammen mit Formel-1-Designer Gordon Murray das

besonders kraftstoffeffiziente Shell Concept Car auf den Weg gebracht. Nun ist er beim Ölkonzern auch für Starship verantwortlich, sozusagen die Frachtversion des Concept Car. Bei der Arbeit am Konzepttruck stehe für ihn im Vordergrund, Spezialisten aus vielen verschiedenen Disziplinen an einen Tisch zu bringen, um gemeinsam das gesteckte Ziel zu erreichen. Zu diesen Spezialisten gehört Robert Sliwa, Besitzer der Airflow Truck Company. Er kennt das Fernverkehrsgeschäft genau, aus eigener Erfahrung als



SELBST DIE SCHEINWERFER sind auf Gewicht und Aerodynamik getrimmt. Die LED-Lampen von Hella stecken im Karbongehäuse. Robert Sliwa zeigt, wie sich die Seitenschürzen öffnen lassen, um ans Rad zu kommen. Der Truck hat ein 48-Volt-System an Bord, bestehend aus vier roten Batterieblöcken. Der Kühler lässt sich per Jalousie verschließen. So wird der Motor schneller warm und der Luftwiderstand sinkt.



Transportunternehmer. Dabei hat ihn vor allem geärgert, wie ineffizient die Lkw eigentlich unterwegs sind – Durchschnittsreichweite 4,4 Meilen pro Gallone im Jahr 1980, also ein Verbrauch von 53 Liter Diesel pro 100 Kilometer. 2006 lag der landesweite Schnitt laut Sliwa mit gut sechs Meilen nicht viel höher. Das hat seinen Erfindergeist geweckt. Im eigens umgebauten Aerodynamik-Truck hat Sliwa diesen Wert schon vor Jahren auf 10 Meilen pro Gallone (23,5 Liter) verbessert. Mit dem Starship soll noch eine Schippe mehr gehen. „Die größte Herausforderung für dieses Projekt ist die Anzahl und der physische Maßstab an Komponenten, die designt, hergestellt und bearbeitet werden müssen“, sagt Sliwa. Oft seien das Einzelstücke, die sprichwörtlich mit einem weißen Blatt Papier beginnen. Eine große Rolle spielt auch bei Starship die Aerodynamik. Vor allem in Europa macht den Herstellern die Regulationshoheit der Europäischen Union einen Strich durch die Rechnung. Darum hat sich der niederländische Ölriese auch mit der amerikanischen Ideenschmiede Airflow Truck Company zusammengetan.

Dabei geht es, so Mainwaring, vorrangig nicht um den eher theoretischen Wert von Meilen pro Gallone (MPG), sondern vielmehr darum, wie viele Tonnen-Meilen Ladung sich pro Gallone realisieren lassen. Ein mit 20



Tonnen beladener Lkw hat eine geringere absolute Reichweite als ein Lastwagen mit nur einer Tonne an Bord – vereinfachtes Beispiel: sieben MPG zu zehn MPG. In Tonnen-Meilen pro Gallone dreht sich die Rechnung aber dramatisch. Der leicht beladene Lkw kommt auf zehn Tonnen-Meilen. Mit 20 Tonnen an Bord erhöht sich der Wert hingegen auf 140 Tonnen-Meilen pro Gallone. Es bringt also nichts, einen Lkw auf die Räder zu stellen, der sich zwar ganz dem Thema Verbrauch und Aerodynamik verschreibt, am Ende aber über weniger Nutzlast verfügt.

Wichtig ist: möglichst hohe Nutzlast und gleichzeitig geringer Verbrauch. Beides vereint die Studie Starship. Um den Luftwider-

stand möglichst zu minimieren, verfügt der Truck über eine ausgefeilte Aerodynamik. Die bringt zusätzliches Gewicht mit. Dank Leichtbau wiegt der Starship samt Zugmaschine und Trailer trotzdem nur etwa 33.000 Pfund (knapp 15 Tonnen), bietet also bei den in den USA gängigen 80.000 Pfund (gut 36 Tonnen) Gesamtgewicht eine Nutzlast von 47.000 Pfund (gut 21 Tonnen).

Die Forschung für den Konzepttruck hat praktisch keine Baugruppe dieses Lkw



HIGHTECH REGIERT IM COCKPIT des Prototyps. Statt altertümlicher Uhren stecken Displays im Karbon-Armaturenräger. Dort sieht der Fahrer alle möglichen Kennwerte des Motors. Die Spiegel hat Konstrukteur Robert Sliwa auf ein Minimum reduziert. Den größten Teil übernimmt je eine Kamera rechts und links. Die Kameras werfen ihr Bild auf zwei iPads im Cockpit. Der Fahrer kann zwischen verschiedenen Ansichten der Spiegelbilder auswählen.



ausgelassen. Einzig der Motor muss sich nicht verbiegen. Im Starship verrichtet ein Cummins-X15-Diesel mit sechs Zylindern und 15 Liter Hubraum den Dienst. Die Leistungsdaten fallen mit schlanken 400 PS Leistung und 2.508 Nm Drehmoment kaum aus dem Rahmen bei einem Lkw dieser Gewichtsklasse. Der Clou steckt im Detail. Hier nutzt Shell seine Expertise auf dem Gebiet der Schmier- und Betriebsstoffe. Für Schmierung im Motor sorgt Shell Heavy Duty Motoröl, das serienreif, aber noch nicht im Handel erhältlich ist. Das vollsynthetische Öl soll dank niedriger Viskosität (5W-30) den Verbrauch bereits um zwei Prozent senken. Dazu kommen spezielle Additive, die zusammen mit dem Leichtlauföl die Motorbauteile einerseits gegen Verschleiß, Ablagerungen und Ölabbauprodukte schützen sollen, andererseits die Kraftstoffeffizienz deutlich verbessern. Dazu liefert Shell die hauseigene Variante der Harnstofflösung Adblue namens Shell Rotella DEF Diesel Exhaust Fluid sowie ein spezielles Kühlmittel, Shell Rotella Extended Life Coolant. Auch abseits des Motors setzt Airflow bei seiner Studie Starship erwartungsgemäß auf Shell. Das betrifft zum einen das automatisierte Schaltgetriebe von Eaton. Hierfür liefert Shell das Öl Spirax S6 GXME 75W-80 zu. Als Differenzialöl nutzt Airflow Spirax S5 ADE 75W-85. Die Radnaben schließlich schmiert Spirax S6 GME 40.

Das war es aber eigentlich auch schon mit den althergebrachten und aus den gängigen

60 MEILEN

oder knapp 100 km/h beträgt die geplante Reisegeschwindigkeit des Starship-Trucks auf seiner Tour von Küste zu Küste quer durch die USA.

Schlachtrössern der Landstraße bekannten Komponenten. Das Fahrerhaus, unter dem der X15 werkelt, fällt schon auf den ersten Blick mit seiner Stromlinienform auf. Mit der Front beginnt die Reise der Luft, die sich möglichst eng an die Außenhaut des Starship anlegen soll, ohne unerwünscht zu verwirbeln. Ein Knackpunkt ist der Kühlergrill. Hier stehen die Ingenieure vor einem Kompromiss. Einerseits brauchen Motor und Kühlsystem genügend Luft. Andererseits sorgt der Schlund für ziemlichen Luftwiderstand. Die Lösung: eine aktive Kühlerjalousie. Je nach Temperatur ist sie durchlässig. Geöffnet kann Luft durch den Kühler und in

den Motorraum fließen, um das Aggregat zu kühlen. Bei niedriger Last und niedriger Temperatur kann die Jalousie geschlossen bleiben. Die Luft fließt also sauber daran vorbei. Ein weiterer Vorteil der zugezogenen Vorhänge: Ohne Zugluft braucht der Motor deutlich weniger Zeit, um auf Betriebstemperatur zu kommen, arbeitet also früher im optimalen Temperaturfenster.

Ein weiterer aerodynamisch kritischer Punkt sind die Spiegel. Beim Lkw sind sie üppig ausgeführt, um einen möglichst großen Bereich zu überblicken, sind dabei aber nicht gerade strömungsgünstig. Darum verbaut Airflow nur kleine physische Spiegel. Den Rest übernimmt je eine Kamera rechts und links, die ihre Bilder per Display an den Fahrer übermittelt. Bei den Materialien des Fahrerhauses geht Airflow keine Kompromisse ein. Um das Gewicht möglichst zu drücken, ist die Kabine komplett aus karbonfaserverstärktem Kunststoff gefertigt. Damit und mit dem notwendigen versteckten Überrollkäfig aus Stahlrohren bringt sie nur wenige Hundert Kilogramm auf die Waage. Der Innenraum erinnert an eine Mischung aus Star Trek und Spaceshuttle. Die Instrumente im Cockpit sitzen in Sichtkarbon. Der Starship-Truck gibt die meisten Werte auf hochauflösenden Displays aus. Die Bilder der Spiegelkameras projiziert der Truck auf je ein iPad rechts und links des Fahrers. Der Rest der Kabine ist in spacigem Grau gehalten und bietet genug Platz für lange Touren, elektrische Zuhei-



DIE AERODYNAMISCHEN FLAPS am Heck wirken filigran. Ein ausgeklügelter Mechanismus lässt sie beim Zug an der Kordel ausklappen. Fixiert wird das Ganze per Fiberglasstrebe. Trotz der Flügel lassen sich die Türen des Trailers öffnen. Er kann also wie ein ganz normaler Kollege zum Beladen direkt an die Rampe fahren. Auch die Seiten des Trailers sind verkleidet.



zung, Bett und Mikrowelle. Bis zum Start der Tour baut Robert Sliwa noch Kleiderschrank und Kühlkombi ein.

Kurz hinter der Hütte wartet die nächste Stufe, die der Luftstrom überwinden muss. Zwischen Fahrerhaus und Trailer sorgen Leitbleche dafür, dass der Strom nicht abreißt. Da diese aber beim Rangieren im Weg wären, klappt der Truck die Kunststoffteile erst bei 50 Meilen pro Stunde (80 km/h) aus. Fällt die Geschwindigkeit unter 45 Meilen (72 km/h), klappen sie wieder ein. Die geplante Reisegeschwindigkeit werde sich zwischen 55 und 60 Meilen bewegen (89 bis 97 km/h).

Das Ende ihrer Reise um den Lkw erreicht die Luft am Heck. Die beste Variante wäre, das Heck in einem lang gezogenen Bürzel auslaufen zu lassen. In der Praxis hätte dies aber zu große Nachteile, alleine beim Be- und Entladen. Darum hat sich Sliwa für Klappen entschieden. So kann der Truck nach wie vor über das Heckportal entladen werden. Die Klappen leiten den Luftstrom aber dennoch ein gutes Stück weiter und schwächen die Verwirbelung ab. Zudem hat Sliwa die Klappen nach unten verlängert. Um die beiden Teile fest, aber dennoch schnell lösbar zu verbinden, nutzt er Klettverschlüsse. Zum Parken muss er dann lediglich eine Fiberglasstrebe abnehmen und kann die Leitelemente einklappen. Geht die Fahrt weiter, zieht er an einer Schnur. Die Elemente klappen selbstständig wieder aus – Strebe rein, Klettverschluss, fertig.

Auf dem Aufliegedach sitzt ein weiterer Kniff, um Diesel zu sparen. Denn trotz aller Bemühungen um die Aerodynamik kommt auch ein Mineralölkonzern wie Shell bei seiner Studie nicht ohne zusätzlichen Strom aus. Den liefert zu einem Teil eine 5.000-Watt-Solaranlage auf dem Trailer-Dach. Diese speist die 48-Volt-Hauptbatterie des Trucks. Daraus beziehen die Klimaanlage und ein Inverter ihre Energie. Der Inverter transformiert 48 Volt auf 120 Volt, um – das darf in keinem US-Truck fehlen – die Mikrowelle an Bord zu versorgen. Ein ebenfalls in der Zugmaschine verbauter DC-DC-Konverter (Gleichstrom) verringert die Spannung auf 12 Volt, um Scheinwerfer, Scheibenwischer, Lüfter und Co. zu betreiben.

Auch an anderer Stelle greift die Elektrotechnik dem guten alten Diesel unter die Arme. Während der Diesel die eine Hinterachse der



HINTER DEM VORDERRAD tritt die Abluft aus dem Motorraum aus, da der Unterboden komplett verkleidet ist. Außerdem rollt der Truck auf Supersingles. Das reduziert den Rollwiderstand und spart Sprit.



Zugmaschine antreibt, sitzt an der zweiten ein hybridelektrisches System. In der Achse steckt also ein Elektromotor, der zwei Aufgaben erfüllt: Booster für den Diesel und Energierückgewinnung. Dazu hat der Elektromotor die Funktion eines Generators. Verzögert der Fahrer, verwandelt die E-Maschine einen Teil der kinetischen Energie des Lkw in Strom, der sonst komplett als Wärme in der Bremse verloren ginge. Ähnlich verhält es sich bei Bergabfahrt. Auch hier bringt der Lkw durch seine Gewichtskraft Energie auf, die der zum Generator umgepolte Elektromotor nutzt, um sie in die Fahrzeugbatterie einzuspeisen. Jedes Quäntchen Strom, das der Starship-Truck auf diese Weise gewinnt, entlastet den Diesel, der weniger Kraft abzweigen muss, um Strom zu gewinnen.

Viskosität im Fokus

Der Begriff Viskosität bezeichnet die Zähflüssigkeit eines Stoffes. Je höher der Wert, desto langsamer fließt beispielsweise das Motoröl. Starship nutzt 5W-30-Öl. Diese Werte bezeichnen die Viskosität bei niedrigen (5W) sowie hohen Temperaturen (30). Laut SAE-Norm bleibt das Öl dank 5W auch bei minus 35 Grad Celsius noch pumpbar. In heißem Zustand wiederum liegt die Viskosität höher. Dadurch kann das Öl die beweglichen Teile im Motor zuverlässig schmieren, da es dann besser haftet.

Natürlich ist der Elektromotor nicht nur auf die Arbeit als Generator beschränkt. Am meisten Diesel verbraucht ein Lkw, wenn er seine 36 Tonnen einen Anstieg hinauf ziehen muss. Dort springt der Stromer als Booster ein und unterstützt den Verbrenner. An Anstiegen hat der Cummins ein wenig Hilfe auch nötig. Mit seinen 400 PS ist er, vor allem für bergige Teilstücke, zwar ausreichend, aber nicht gerade üppig motorisiert. Gleichzeitig hat Air-flow zugunsten des Verbrauchs eine längere Übersetzung gewählt. So ist der Lkw mit besonders niedrigen Drehzahlen unterwegs – 850 bis 1.110 Umdrehungen pro Minute.

Der letzte mechanische Baustein sind die Reifen. Sie verbinden das Fahrzeug mit dem Untergrund. Reibung heißt hier das Zauberwort. Diese Reibung wirkt sich aber negativ auf den Verbrauch aus. Spezielle leichtlaufende Supersingles reduzieren die Reibung. Dazu überwacht der Truck den Luftdruck in den Pneu automatisch. Zu wenig Luft vergrößert den Rollwiderstand. Darum misst das System kontinuierlich und regelt nach.

Zum Preis wollen die Projektpartner nichts sagen. Allerdings, so weit lehnen sie sich am Ende aus dem Fenster, liegen die Kosten deutlich unter denen, die beispielsweise ein Großserienhersteller aufwenden müsste. Einerseits wurde Sliwa von verschiedenen Partnern unterstützt, hat Leistungen vergünstigt oder gar umsonst bekommen, andererseits spielt auch die Macher-Mentalität der kleinen Truck-Schmiede aus Connecticut eine entscheidende Rolle. Der Rahmen stammt beispielsweise von einem verunfallten Navistar, den Sliwa günstig erstehen konnte und wieder flottgemacht hat. Und auch bei der Entwicklung der Bauteile geht das Team sehr pragmatisch vor: Trial and Error statt Millionenbudgets.

All diese technischen Feinheiten haben jedoch letztlich nur ein Ziel: möglichst wenig Kraftstoff zu verbrauchen und eine maximale Effizienz pro Frachttonne abzuliefern. Dazu schickt Shell seinen Truck vom 18. bis 24. Mai auf eine Tour von Küste zu Küste – San Diego, Kalifornien, bis Jacksonville, Florida. Voll beladen auf ein Gesamtgewicht von 80.000 amerikanischen Pfund muss er sich dann beweisen. Die Onboard-Telematik überwacht unterwegs den Verbrauch. Am Ende der Fahrt wird abgerechnet. Dann wird sich zeigen, was tatsächlich noch im guten alten Diesel steckt. <

GELEBTER TRAUM

Stephan Scholz liebt Autos und Lkw. Seit der dreijährigen Ausbildung zum Berufskraftfahrer arbeitet er für die Spedition Mosolf. Sein Lastzug von MAN und Lohr ist ein kleines Wunderwerk der Technik.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Der wohl schnellste Weg von Illingen in Württemberg zur A 5 bei Bruchsal führt über die B 10 und die B 35. „Wir von Mosolf dürfen offiziell diese für den Durchgangsverkehr eigentlich ganztagig gesperrte Strecke fahren“, erklärt Stephan und winkt zum dritten Mal einem Kollegen zu, der ihm entgegenkommt. Es ist ein ungeschriebenes Gesetz, dass sich die Fahrer von Autotransportern begrüßen, wenn sie sich begegnen, egal bei welcher Firma sie arbeiten. Ob die anderen rund 100 Lkw, die heute früh in entgegengesetzter Richtung unterwegs sind, auch irgendwo an der Strecke laden oder abladen, bezweifelt Stephan. Kontrolliert wird das Verbot offensichtlich nicht. „Es ist halt eine ziemliche Abkürzung zum Weg über die A 8 und das Dreieck Karlsruhe. Und dort ist um diese Zeit immer Stau.“

Dass Stephan um diese Zeit noch so nah beim Mosolf-Standort unterwegs ist, hängt schlicht mit dem Tageslicht zusammen, das der Reporter zum Fotografieren braucht. „Eigentlich bin ich sonst schon ab drei oder vier Uhr unterwegs“, sagt Stephan. Er fährt antizyklisch. „Ich bin auf der Autobahn, wenn dort nicht so viel Verkehr ist, und ich stelle mich bereits am frühen Nachmittag auf einen Parkplatz, wenn es noch welche gibt. Stephan sollte FERNFAHRER-Lesern aus Ausgabe 6 schon bekannt sein. Im Thema des Monats hatte er zusammen mit drei anderen Fahrern den Mangel an Parkplätzen beklagt.

Stephan ist es gelungen, seine Leidenschaft zum Beruf zu machen. „Ich bin in Beuren bei Nürtingen aufgewachsen“, erzählt er. Von Autos selbst war er als Junge schon immer begeistert. Dann fuhr er stets mal wieder zu McDonald's in Kirchheim/Teck – erst mit seinen Eltern, später mit seinen Freunden. „Dort habe ich immer wieder die Autotransporter von Mosolf gesehen. 2003, nach dem Abschluss der Realschule, habe ich mich für die dreijährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer beworben und bekam nach dem Vorstellungsgespräch einen Arbeitsvertrag.“

Seit 2006 ist Stephan nun bei der Mosolf Gruppe in der Zentrale in Kirchheim/Teck als Fahrer angestellt und damit beim größten europäischen Automobillogistiker mit 980 eigenen Spezialfahrzeugen und 38 eigenen Technik- und Logistikzentren in Europa – so wie Illingen eben. „Ich bin in der Nacht mit Pkw von unserem Standort in Rackwitz gekommen, habe bei zwei Kunden in Sand am Main und Lohr am Main abgeladen und dann in Illingen übernachtet.“

Seit gut zwei Jahren fährt Stephan bei Mosolf einen der wenigen MAN in der Flotte. Davor waren es diverse Lkw von Mercedes, dem Marktführer in diesem speziellen Logistiksegment. Das Fahrerhaus der MAN-Zugmaschine basiert auf dem TGS. Es ist aber eine Maßanfertigung. Damit über die Kabine noch ein Pkw passt, wurde das Dach zunächst abgesägt und zum Kabinenheck hin



BEI MOSOLF IN ILLINGEN muss Stephan acht Pkw laden. Sie stehen auf dem großen Platz. Für weiter entfernte Pkw gibt es einen Bus.





DER LETZTE PKW schließt die Ladung ab. Er steht rückwärts. Weil ein Fahrzeug noch gestrichen wurde, nimmt Stephan nur acht Pkw mit nach Düsseldorf und Zülpich.

abgeschragt. „Im MAN habe ich aber noch mehr Platz als im Mercedes. Das ist wichtig, denn ich bin die ganze Woche auf Tour.“

Jetzt geht es über die A 5 und die A 3 nach Düsseldorf und Zülpich, acht Pkw für zwei Kunden. Stephan liegt immer noch gut in der Zeit, sein Lkw ist zwar auf 84 km/h gedrosselt, aber hetzen muss er nicht. Er ist voll konzentriert, als es in einer lang gezogenen Rechtskurve auf das Kreuz Walldorf zugeht und sich plötzlich der Verkehr staut.





- 1 **DIE LADUNGSSICHERUNG** auf einem Autotransporter ist genau vorgeschrieben, hier sind es zwei Keile und ein Gurt um die Vorderachse.
- 2 **SICHER GESTAPELT** sind die acht Fahrzeuge nach etwa anderthalb Stunden Beladung. Am Schluss justiert Stephan den Lastzug auf die gesetzliche Höhe von 4 Metern. Die Gesamtlänge misst nun 20,25 Meter.
- 3 **JEDER ZENTIMETER ZÄHLT**, sonst gibt es in der ersten Kurve Kratzer.
- 4 **AUTOTRANSPORTERFAHRER GRÜSSEN** sich unterwegs, so will es ein ungeschriebenes Gesetz. Auf manchen Strecken alle zehn Minuten.



„Ich kenne die Stelle gut“, sagt Stephan und zeigt auf die deutlichen Lkw-Bremsspuren im Asphalt. Viele Fahrer kennen sie offensichtlich nicht oder sie sind im alles entscheidenden Moment unaufmerksam (siehe auch den Report „Staufalle“ auf S. 24). „Leider kracht es hier immer wieder. Ich konzentriere mich während der Fahrt eben voll auf die Straße und sonst auf nichts. Das ist meine Verantwortung. Und ich möchte noch bis zur Rente bei Mosolf bleiben.“

Allerdings hat sich der Job für ihn in den vergangenen Jahren verändert. „Früher bin ich auch mal lange Touren ins Ausland gefahren. Ich war regelmäßig in den Verladehäfen an der Nordsee. Aber diese Ladungen gehen nun fast alle über die Schiene. Heute trampe ich durch Deutschland, je nachdem wie mich die zentrale Disposition einteilt. Das allerdings macht sie immer im Einklang mit den Lenk- und Ruhezeiten. Unser Vorteil ist, dass wir fast rund um die Uhr laden können.“

So wie in Illingen: Dort bekommt er die Lade-papiere, heute sind es drei gebrauchte Porsche und fünf gebrauchte Peugeot. „Die Fahrzeuge stehen auf dem Platz verteilt. Ich suche sie mir, so wie ich sie auf den Lkw lade – also zuerst den Wagen, der als Letztes abgeladen wird. Er kommt oben als Erster auf den Autotransporter.“

Der Eurolohn 1.53 ist, auch wenn er schon einige Kilometer auf dem Buckel hat, ein



1 AUF DER A 5 vor dem Kreuz Walldorf staut sich wieder der Verkehr. Stephan kennt das Problem und stellt sich rechtzeitig darauf ein. Leider sind nicht alle Fahrer so aufmerksam, das Kreuz Walldorf ist derzeit eine extreme Gefahrenstelle.



2 DAS PORSCHE-ZENTRUM am Flughafen Düsseldorf bekommt drei Gebrauchtwagen. Entladen wird direkt auf der Straße.

3 DEN SCHLÜSSELKASTEN hält Stephan immer gut verschlossen. Für jeden Pkw gibt es nur einen Schlüssel und Neufahrzeuge lassen sich in der Regel nur auf der Fahrerseite öffnen. Noch dazu sind sie elektronisch für den Transport gedrosselt.

4 HINTEN RECHTS AM AUFLIEGER des Autotransporters steuert Stephan die einzelnen Bühnen, um die Pkw auf- oder abzuladen. Maximal neun Pkw kann er befördern.

5 JEDER HANDGRIFF SITZT. Nachdem die drei Porsche abgeladen sind, lässt Stephan die Bühne des hinteren Teils des Aufliegers ab. Mit den fünf restlichen Pkw geht es weiter nach Zülpich.



kleines Wunderwerk der Technik. Der vordere Teil liegt wie ein Auflieger auf dem Motorwagen auf und ist direkt vor dem Fahrerhaus fest arretiert. Der hintere, längere Teil ist ein zwillingsbereifter Zentralachsanhänger, der allerdings praktisch nicht zu entkoppeln ist, außer mit Spezialwerkzeug. „Wenn der MAN in die Werkstatt muss, was allerdings sehr selten vorkommt, kann ich den aufliegenden Anhänger einfach absatteln. Das hat der Hersteller gut gelöst.“



Der Anspruch an den Fahrer, vor allem beim Beladen, wertet den Beruf deutlich auf, was sich am Ende des Monats bei Stephan auch auszahlt. „Es ist eine andere Sache, als 33 Paletten abzuladen. Aber man sollte eine gewisse Begeisterung für Autos mitbringen. Wir hatten in der jüngsten Zeit immer wieder neue Fahrer, die schnell gemerkt haben, dass der Job nichts für sie ist. Auch wir suchen ständig gute Leute.“



Stephan bestätigt diese Regel. Sein Hobby ist das Autotuning. Mit seinem Mazda 3 MPS fährt er regelmäßig zu Szene-Treffen. So begeistert es ihn auch, nagelneue Mercedes oder Porsche zu fahren – und sei es nur für eine kurze Zeit. „Alle Neuwagen werden heutzutage allerdings im Transportmodus verladen. Mal eben so mit Vollgas über den Platz rasen, ist also gar nicht möglich. Was wohl auch besser ist, ehrlich gesagt“, sagt er mit einem Augenzwinkern.

Die Ladekapazität der Züge fällt je nach Transportgut unterschiedlich aus. Stephan kann beispielsweise acht VW Golf laden, neun Porsche oder zwölf Smart. Ganz wichtig ist die Ladungssicherung mit je zwei Keilen und einem Gurt an den von den Kunden vorgegebenen Achsen. „Das ist schon eine Kunst für sich. Ich sichere jedenfalls lieber zu viel als zu wenig.“

Genau 20,25 Meter ist sein Lastzug lang. „Wenn manche Kollegen ihre Lkw auf der Raststätte bis an die Markierung parken, wird es für mich schwierig, rauszukommen“, sagt er nach einer Pause bei McDonald's auf der A 3. Der Rest ist Routine. Drei Fahrzeuge bei Porsche in Düsseldorf abladen, die untere Ladung schnell neu sortieren und die obere Bühne hinten ablassen. Dann schafft er es noch bis zu einem freien Parkplatz an der A 1 nahe Zülpich. „Dort kann ich morgen früh gleich eine komplette Rückladung Richtung Süden mitnehmen. Wenn ich ehrlich bin, lebe ich bei Mosolf meinen Kindheitstraum.“



MAN TGS 18.400

Hersteller: MAN

Motorwagen: MAN TGS 18.400 (Euro 6) mit Automatikgetriebe, Retarder, EBA2 und Nebenabtrieb. Radstand: 3.900 mm, Länge: 6.750 mm, abgeschrägtes Dach.

Anhänger: Eurolohr 1.53, ein zu einem Drittel auf dem Lkw aufliegender und dort fest arretierter zwillingsbereifter und nicht entkoppelbarer Zentralachsanhänger von 12 m Länge mit Bühnen und Mulden.

Leergewichte: Motorwagen: 10.955 kg, zul. GG 18.000 kg;

Anhänger: 9.350 kg, zul. GG 19.000 kg

Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40.000 kg

Gesamtlänge Zug: 20,25 m

FERTIGHAUS TRIFFT

KRAFTPAKET

Schwerlastspezialist Hämmerle hat eine neue Vierachs-Zugmaschine bekommen, die erste in Österreich aus Scania's neuer Generation. Wir haben eine Tour im Bregenzener Wald begleitet.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby



Individuelle Häuser aus dem Naturbaustoff Holz erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Eine Familie aus Brandenburg will sich diesen Traum erfüllen und beauftragte damit einen Hersteller aus dem Bregenzener Wald, die Tischlerei Kaufmann

aus Reuthe in Vorarlberg. Die hat die hochwertig ausgestattete Behausung in vier einzelnen Modulen produziert. Auf Tiefladern treten die überbreiten Teile die Reise zu ihrem Bestimmungsort an, um dort per Mobilkran zusammengesetzt zu werden.

Ein Auftrag wie gemacht für Spezialtransporteur Hämmerle aus dem österreichischen Hard. Firmenchef Reinhard Hämmerle war schon Jahrzehnte in dieser Branche in leitenden Positionen aktiv. 2001 gründete er mit zunächst fünf Zugmaschinen dann sein



MIT DER NEUEN **ZUGMASCHINE**
LÄSST ES SICH SEHR
SCHÖN ARBEITEN

DINO JURIC
LKW-FAHRER





eigenes Unternehmen, heute bewegen 19 Lkw wechselnd 45 Auflieger und Tieflader, die alle maßgeschneiderte Transportlösungen bieten. Dazu kommt ein Autokran mit 92 Metertonnen Hubkraft und einer Lastpritsche.

Die Firmenchronik ist reich an außergewöhnlichen Einsätzen, wie zum Beispiel dem Transport eines Betonwerks in den Schweizer Alpen, wo es mit Millimeter-Toleranzen erst durch einen Tunnel und dann über eine Staumauer ging. Der Senior plant gemächlich seinen Rückzug aus dem erfüllten Berufsleben. Sohn Fabian, der gerade sein Betriebswirtschaftsstudium abschließt, arbeitet sich schon länger in seine kommenden Aufgaben ein, mit offensichtlicher Freude am Job. Auch des Vaters Neffe Gunter ist aktiv im Unternehmen beteiligt.

IN DER TISCHLEREI ist sogar der Boden der Verladehalle aus Holz. Erst werden die Auflieger auseinandergezogen, dann mit knappem Abstand unter die Module geschoben. Das Anheben der Luftfederung ersetzt hier die Arbeit des Portalkrans. Dann helfen die Zimmermänner beim Verzurren, zuletzt setzt Dino noch die Warnschilder für die Überbreite.



Lange Jahre setzte Hämmerle auf MAN als Fahrzeuglieferant, doch vor drei Jahren stießen die ersten Scania zur gelben Flotte. Der Chef bemängelt, dass sich die Produkte der Marke mit dem Löwen für seine Zwecke nicht genügend weiterentwickelt haben und lobt die technische Modernität der Schweden. Als Beispiel nennt er dafür unter anderem den deutlich niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Aber auch die in ihrem Grundkonzept betag-

te Kabine der Münchener stieß bei seinen Fahrern auf wachsende Kritik.

Neuestes Flaggschiff der Flotte ist ein R650 A8X4/4NB, in Schweden gebaut. Scania bietet die spezialisierte Zugmaschine schon mit Schwerlastturm fertig montiert an. Im Gegensatz zum Vorgänger gibt es nun auch hier Scheibenbremsen. Das Getriebe bietet zusätzlich zu den zwölf Standardgängen noch



MIT FABIAN (links) hat Firmengründer Reinhard Hämmerle einen engagierten Nachfolger.



DER ARBEITSPLATZ GEFÄLLT dem Fahrer außerordentlich gut. Nur an den zwei einzelnen Tanks im Schwerlastturm äußert er Kritik.





DAS VORGEFERTIGTE HOLZHAUS, das in vier Baugruppen transportiert wird, verbindet individuellen Stil mit hochwertiger Ausstattung und kurzer Bauzeit.

AUFMERKSAM RANGIERT
DINO aus der Halle heraus, dann geht es los. Reinhard Hämmerle lenkt das vordere Begleitfahrzeug. Obwohl der Citroën recht klein wirkt, darf der speziell ausgebildete Lenker viel größere Eingriffe in den Verkehr vornehmen als Begleiter in Deutschland.



zwei kleiner übersetzte Fahrstufen, um hohe Gewichte leichter in Bewegung zu setzen. Ein zusätzliches Kupplungspedal zum eigentlich vollautomatisierten Opticruise-Getriebe ermöglicht feinfühlig Eingriffe im Rangierbetrieb. Der erst jüngst eingeführte Motor mit 479 kW (650 PS) hat sich schnell einen guten Ruf erworben, weil er bei verein-

fachter Abgasnachbehandlung bullige Kraft bei – im Vergleich zu seinen Vorgängern – weniger Verbrauch liefert. Zwischen 950 und 1.350 U/min stemmt er konstant gewaltige 3.300 Newtonmeter Drehmoment an die Kardanwelle. Bei der Schwerlastversion bringen wuchtige 13-Tonnen-Achsen mit Außenplanetengetrieben die Kraft auf den Asphalt.





MIT ÜBERBREITE müssen enge Kurven vorsichtig umrundet werden. Die Begleiter und die Fahrer verständigen sich mit wenigen Worten über CB-Funk.

Fahrer Dino Juric, mit 16 Jahren Betriebszugehörigkeit ein Urgestein der Firma, ist von der Zugkraft und der Schnelligkeit der Schaltungen begeistert. Was ihm nicht so gefällt, ist, dass der Schwerlastturm nur zwei einzelne 450-Liter-Tanks besitzt. Hier wäre ihm ein durchgehender Behälter mit mehr Fassungsvermögen lieber.

Eigentlich transportiert Dino eher superschwere Bohrgeräte und Rammen in Österreich und der benachbarten Schweiz, meist liegen die Ladungsgewichte dabei um die 75 Tonnen. Demnächst werden die vielachsigen Spezialtieflader von Hämmerle noch um größere Fahrgestelle mit über 100 Tonnen Nutzlast ergänzt. Der Scania ist darauf vorbereitet, er ist für Gesamtzuggewichte bis 160 Tonnen konfiguriert. Das hölzerne Hausmodul ist für den schweren Sattelschlepper eigentlich keine Herausforderung, doch wegen



IN DEUTSCHLAND WÄREN 4,6 METER BREITE tagsüber auf der Landstraße ohne Polizeibegleitung fast undenkbar. In Österreich ist das vernünftiger geregelt, die Begleiter haben mehr Rechte und Zuständigkeiten. So rollt der Konvoi trotz starken Verkehrs am Brückentag reibungslos ins Rheintal herab.



MIT DEM HAUSMODUL ist der Scania etwas unterfordert, sein Alltagsgeschäft sind schwere Baumaschinen.



Herausforderung. Anders als in Deutschland, wo es bei der Begleitung von Schwertransporten viele bürokratische Hürden und Ärgernisse gibt, hat Österreich die oft erforderliche Transportbegleitung durch die Polizei mit großem Erfolg zu den Dienstleistern verlagert. Die Schwertransportbegleiter dürfen hierbei – nach ausgiebiger Qualifikation – sogar hoheitliche Aufgaben wie Fahrbahnsperungen mit Blaulicht übernehmen. Reinhard Hämmerle darf das längst und sein Sohn steht kurz vor der erforderlichen Prüfung. So geht es recht flüssig ins Tal hinab und durch den Pfändertunnel. In Hörbranz wird abgesattelt, denn erst am Montag darauf wird das Haus auf seine Weiterreise nach Nordostdeutschland gehen. <

ALS TEIL DER **BIGMOVE-GRUPPE** WIRD HÄMMERLE KOMBINATIONEN MIT ÜBER **100 TONNEN NUTZLAST** BEKOMMEN.

eines Brückentages springt Dino für die erste Etappe ein. Für die Tour in den Bregenzer Wald hat er einen teleskopierbaren Fünfachsaufleger angehängt.

Zuerst laden zwei MAN-Fünfachzüge die kleineren Module mit neun Meter Länge, danach übernehmen Dino und sein Kollege mit einem R500-Dreiachser die zwei knapp 13 Meter langen Elemente. Die stehen auf passenden Böcken, sodass zum Aufladen der Last die Luftfederung nur hochgefahren werden muss. Sorgfältig werden die 4,6 Meter breiten und 3,4 Meter hohen Teile gesichert. Vater und Sohn Hämmerle bringen mit den Begleitwagen erst die beiden MAN zur Grenze bei Lindau, zwei Stunden später folgen die Scania im Konvoi.

Allzu spektakulär ist die Strecke nicht, ein paar enger zusammenstehende Häuser und Kreisverkehre sind für Dino keine echte



UM MIT KNAPP 4,45 Meter Höhe durch den Pfändertunnel fahren zu können, ruft Reinhard Hämmerle die Tunnelaufsicht an. Auf der anderen Seite sattelt Dino ab.





STUTTGARTER

ZEITREISE

Zahlreiche Automobilklassiker und eine kleine, aber feine Auswahl historischer Nutzfahrzeuge machten die Retro Classics 2018 in Stuttgart wieder zu einer schönen Zeitreise.

TEXT UND FOTOS | Johannes Roller

Was haben der Schlüter Profi Gigant mit 650-PS-MAN-Motor und der Fowler-Dampfpflug Typ AA4 mit seinen 175 PS bei 13 bar Kessel-
druck gemeinsam? Sie gehören zu den größten Landmaschinen ihrer Zeit – was sie für die große Sonderschau „Ackergiganten“ auf der diesjährigen Retro Classics qualifizierte. Gemeinsam mit weiteren Schleppern legendärer Marken wie Lanz, Hanomag, Hart Parr

und Avery bildeten sie den Treffpunkt für Freunde der historischen Landtechnik. Damit füllten die Vereine und Museen, denen die stählernen Ungetüme gehören, die traditionell den Nutzfahrzeugen vorbehaltenen Halle 8 auch schon gut aus.

Etwas dichter geparkt und gefühlt weniger zahlreich vertreten als im Vorjahr waren da die Lkw-Veteranen. Hätte Daimler nicht die Fahne hochgehalten und mehr als zehn

Exponate verschiedener Baujahre aufgefahren, wären die Liebhaber historischer Lastwagen nicht so auf ihre Kosten gekommen.

„Spezialfahrzeuge im Einsatz“ lautete diesmal das Motto der Marke mit dem Stern. So fanden sich unter den Ausstellungsstücken verschiedenste Aufbauten und Einsatzbereiche. Als Beispiele seien der Mercedes-Benz 2628 6×4 Müllsammler aus der NG-80-Reihe (Neue Generation, 1980) mit V8-Motor

KLASSISCHE KURZHAUBER UND FRONTLENKER am Daimler-Stand. Von den baulichen Folgen verkehrspolitischer Entscheidungen zeugte ein auffälliger Dreiachser: der Mercedes-Benz LP 333, Baujahr 1960.



OMNIBUS MIT HAUBE: der üppig mit Leder ausgeschlagene Saurer L4 CT2D in den Farben der Schweizer Post. Rechts daneben steht ein „Standard-Linienbus“ vom Typ Mercedes-Benz O305.



1 STÄHLERNES UNGETÜM: der Fowler-Dampfpflug Typ AA4, Baujahr 1909.

2 GRÖSSTER RADSCHLEPPER EUROPAS: Durch den Umbau eines Schlüter Profi Trac 3500 entstand 2008 der Profi Gigant mit Doppelbereifung, 20 Tonnen Gewicht und 650 PS.



ANZEIGE



CoolAir RTX 2000
auf der
DAKAR RALLY



DOMETIC COOLAIR RTX 2000

Dometic RTX LKW-Standklimaanlage besteht die Dakar Rally 2018

Getestet unter härtesten Bedingungen und extremen Temperaturen. CoolAir RTX überzeugt auf der Dakar Rally. Warum CoolAir RTX? Weil die Kälteleistung überzeugt! Vor der nächsten Tour besuchen Sie dometic.com

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.



OM 422 und über 860.000 Kilometern auf der Uhr genannt sowie der Kurzhauber LA(K) 1519 mit einem Wechselrahmen für den wahlweisen Einsatz eines Dreiseitenkippers oder einer Mischtrommel. Während Letzterer heute rundum restauriert und auf Hochglanz poliert im Ruhestand verweilt, ist der Müllsammelwagen weiterhin tagesein, tagaus im Einsatz. Unverwüstlich eben oder in der Marketingsprache: „Trucks you can trust.“

Ein sowohl optisch als auch technikhistorisch besonders interessantes Fahrzeug war der gut erhaltene Mercedes-Benz LP 333. Der auffällige Dreiachsler mit den beiden vorderen Lenkachsen war 1958 die Antwort auf die drastischen Maß- und Gewichtsbeschränkungen für Lkw, mit denen Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seeböhm versuchte, den rapide wachsenden Schwerverkehr zu beschränken und die Deutsche

Bundesbahn wieder konkurrenzfähiger zu machen.

Für ab dem 1. Januar 1958 erstmals zugelassene Lkw galten nun folgende Beschränkungen: 11 Meter Länge und 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (zGG) für Zweiachser, 12 Meter Länge und 16 Tonnen zGG für Dreiachser sowie 14 Meter Länge und 24 Tonnen zGG für Last- und Sattelzüge. Um noch auf 16 Tonnen zu kommen, musste also

eine dritte Achse her, außerdem der Frontlenker. Erst eine Harmonisierung im Rahmen der EWG brachte hier Mitte 1960 eine Lockerung – und im Folgejahr dann das frühe Produktionsende für den exotischen LP 333.

Dritte im Bunde der Nutzfahrzeuge auf der Retro Classics 2018 waren die historischen Busse, meist in privater Hand, die einen Einblick in die Busreisen vergangener Tage boten.




1 DAMALS NOCH GRÜN: LK 315 (LAK 6600) von Karl Fischer, Weilheim. Baujahr: 1955.
2 AUCH MIT BLAUER MÜTZE vor Ort: der VW T2 als ehemaliges Führungsfahrzeug.
3 STAND FÜR knapp 30.000 Euro zum Verkauf: ein Unimog S, einst vom DRK.
4 DE KLEENE WATTLÖPER aus dem PS-Speicher: Der DKW F 800/3 war ein netter Hingucker.

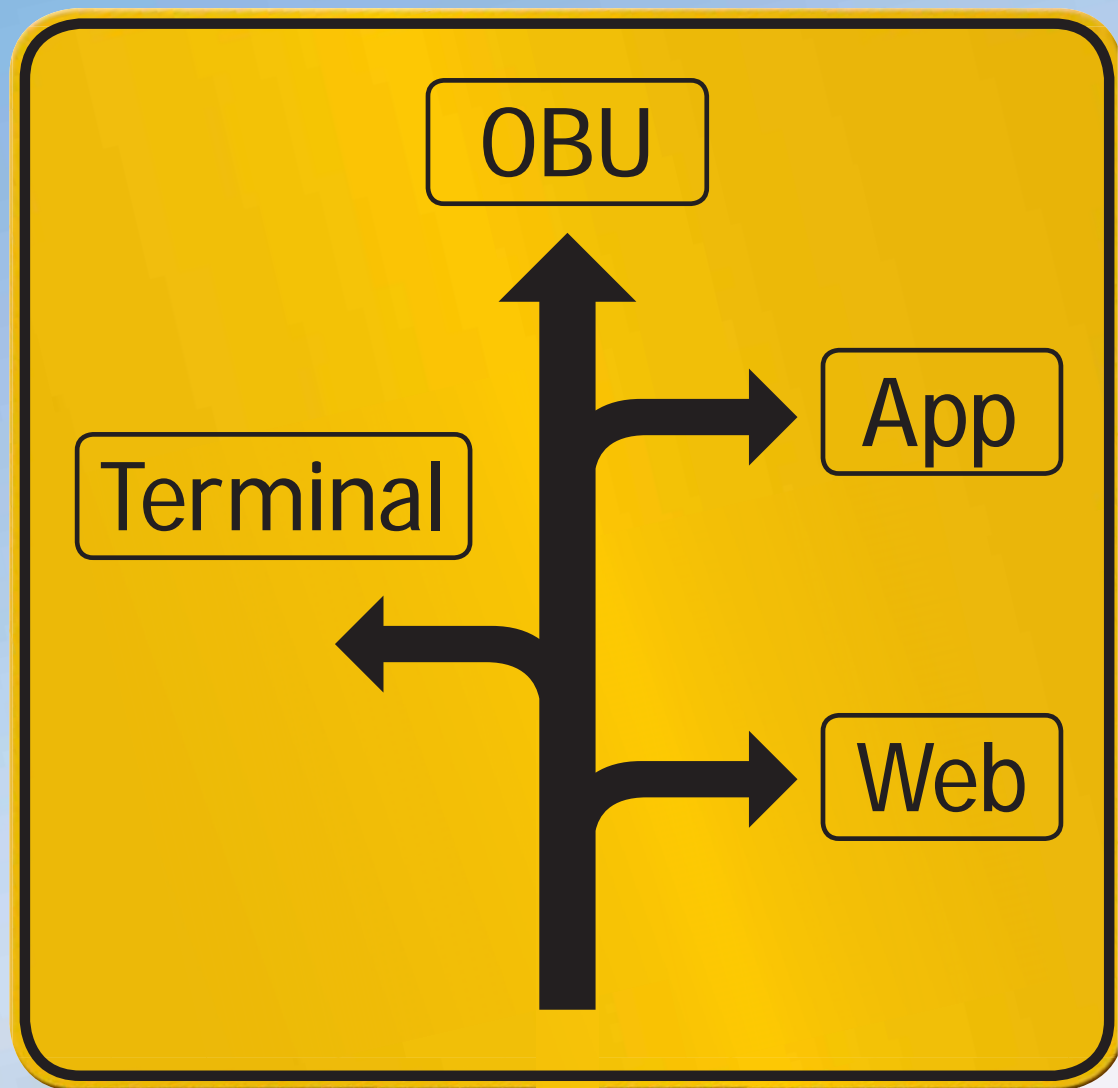
CHROMBLITZENDER KÜHLERGRILL MIT MÜNSTER-SILHOUETTE

vor dem charakteristischen Lüfterrad, reichlich Riffelblech und gleich vier Drucklufthörner: Am THW-Stand kamen Freunde der Eckhauber auf ihre Kosten. Der Magirus-Deutz Mercur 120 D 20 AL ist bis heute beim THW-Ortsverband Ludwigsburg im Einsatz.

Ein ansehnliches Exponat war hier der Saurer L4 CT2D in den Farben der Schweizer Post. Man kann sich direkt ausmalen, wie der voll verglaste Langhauber durch die Alpen kurvte, während die Fahrgäste von den bequemen Ledersesseln aus das Bergpanorama genossen.

Eine gute Tradition ist inzwischen auch der Auftritt der historischen Sammlung des THW (THWhS): Drei Exponate in Ultramarinblau, in Katastrophenschutz-Orange und Kaki hatten die Ehrenamtlichen dabei, darunter den berühmten Beleuchtungskraftwagen 60 kVA des Ortsverbands Ludwigsburg, Spitzname „Schnuffi“. Der chromblitzende Magirus-Deutz Mercur 120 D 20 AL sei definitiv das dienstälteste Fahrzeug im Ortsverband, erklärte Thomas Leitzmann, der „Schnuffi“ Mitte der 80er-Jahre vor der Aussonderung bewahrt und neu aufgebaut hat. Solange Geld und Ersatzteile da sind, bleibt auch dieser THW-Oldie weiter im Einsatz. 

ANZEIGE



AB 1. JULI 2018 LKW-MAUT

AUF ALLEN BUNDESSTRASSEN

Die Maut buchen. Vielfach einfach. Am besten mit der OBU.

Ab 1. Juli 2018 gilt die Mautpflicht für Lkw ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf 12.800 km Autobahnen und auf knapp 40.000 km Bundesstraßen. Maut bezahlen ist einfach: komfortabel und automatisch mit der On-Board Unit (OBU) oder manuell über Smartphone, Tablet, PC oder Terminal. Informieren Sie sich jetzt!

www.toll-collect.de/maut2018

DER TRUCK-GRAND-PRIX

Jetzt **FERNFAHRER** abonnieren und mitfeiern!
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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

Grand-Prix-Paket 1

2 Truck-Grand-Prix-Wochenend-Tickets

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



Gratis zum Jahresabo



Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

www.fernfahrer.de/abo

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

RUFT!



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

1 Wochenend-Ticket der Kategorie „Silber“ mit Zugang zu allen Tribünen (außer T4 und T4a), Fahrerlager, Messenpark, Open-Air-Festivalkonzerte in der Müllenbachschleife und Trucker-Camps. Dazu die coole FERNFAHRER-Planentasche im Festival-Design.

**Gratis zum
Jahresabo**



» JAHRESABO

JA, ich abonniere FERNFAHRER für ein Jahr.
12 Ausgaben mit 10% Ersparnis und portofrei.
Dazu bekomme ich mein Wunsch-Extra (bitte ankreuzen).
Danach kann ich jederzeit kündigen.

Mein Wunsch-Extra (bitte ankreuzen):

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

Ich bestelle FERNFAHRER als:

Heftabo: 12 Ausgaben für nur 45,30 €
(A: 51,80 €, CH 78,50 SFR)

FFJACP1807

Digitalabo:

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

FFJACD1807

Kombiabo:

12 Ausgaben als Heft und als E-Paper
+ 12 Monate Online-Lizenz für nur 54,90 €
(A: 61,30 €, CH 91,75 SFR)

FFJACK1807

Name, Vorname	
Straße, Nr.	
PLZ, Ort	
Telefon	
E-Mail	
Bank	
IBAN	BIC
Datum	Unterschrift

Mein Zahlungswunsch:

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

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige den Zenit Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Straße 47, 70597 Stuttgart, Gläubiger-Identifikationsnummer DE34AVS0000020406, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von Zenit Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufsmuster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: FERNFAHRER Aboservice, Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart. Tel.: +49 (0) 711/7252 266; Fax: +49 (0) 711/7252 333; E-Mail fernfahrer@zenit-presse.de

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb Abonnement durch: ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Straße 47, 70597 Stuttgart, Geschäftsführer: Joachim John, Michael Sladenmaier, Sitz und Registergericht: Stuttgart HRB 10156

Einfach bestellen:

FERNFAHRER-Aboservice, Zenit Pressevertrieb GmbH
Postfach 81 60 40, 70523 Stuttgart
Tel.: +49 (0) 711/7252-266
Fax: +49 (0) 711/7252-333
E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de

ÜBERALL PUNKTE

Wegen HU-Mängeln und einer Polizeikontrolle landet Mick vor einem jungen, unerfahrenen Richter mit einer wilden Mängel-Punkte-Theorie. Selbst zu Hause sieht sein Anwalt bald nur noch Punkte.

TEXT | Peter Möller FOTOS | Autobahnkanzlei

Mick*, so viel steht fest, ist eine Seele von Fahrer, von dem eine kleine Spedition wie die seines Arbeitgebers nur träumen kann. Vordergründig ist er Fernfahrer. Zusätzlich ist er aber auch Disponent und irgendwie sowieso derjenige, der den Laden zusammenhält. Das Risiko, dass sein Chef, dieser kleine Chaot, wie Mick ihn liebevoll nennt, zwei Lastwagen zu einer Ladestelle schickt, bei der es nur für eine Ladung gibt, ist ihm zu groß. Das gab's nämlich schon und seitdem hat Mick da auch ein Auge drauf. Sein Chef, gelernter Kfz-Mechaniker, ist dankbar dafür. Um den Zustand der Fahrzeuge kümmert sich der Boss selbst. Das ist sein Metier. Da stimmt alles – dachte Mick zumindest bis vor Kurzem.

Seine Zugmaschine war letztes Jahr im Dezember bei der Hauptuntersuchung. Alles picobello. Sein Anhänger allerdings, der ist überfällig. Mick spricht mit seinem Chef. Der Termin für die HU wird vereinbart. Das Ergebnis der Hauptuntersuchung ist höchst unerfreulich: Auf dem Mängelschein liest man unter anderem das Wort „Bremsen“ und sieben weitere Mängel. Gemerkt hat Mick von alledem nichts und er ist schließlich ein erfahrener Fahrer. So dramatisch können die Schwachstellen also nicht sein, denkt er sich. Aber repariert werden muss das. Er macht gleich einen Termin in der Werkstatt aus. Bis dahin fährt er fröhlich weiter. Das darf er, denkt er, denn bei der Prüforganisation wurde ihm nichts Anderweitiges gesagt. Die haben ihn ja schließlich auch wieder wegfahren lassen.

Ein paar Tage später wird er allerdings von der Polizei angehalten. Weil Mick ein braver, offener Bürger ist, der nichts zu verbergen hat, zeigt er den Beamten, die die überfällige HU rügen, das sogenannte Gutachten, das übrigens mehr eine oberflächliche Benennung von Mängeln als ein Gutachten ist. Er will denen zeigen, dass das mit der Plakette in Arbeit ist. Die Beamten sind wortkarg, aber freundlich. Das Gutachten nehmen sie mit. Kein Drama. War ja nur eine Kopie, denkt Mick. Zwei Tage später erhält der Hänger die neue Plakette.

Einen Monat später bekommt Mick einen Bußgeldbescheid zugestellt. Ihm wird vorgeworfen, er hätte das Fahrzeug trotz wesentlicher Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, siehe Gutachten, geführt. Das soll gemeinhin gemäß Nr. 214.1 Bkat 180 Euro kosten und bringt einen Punkt mit sich. Hier sind es, warum auch immer, 90 Euro. Den Punkt würde es trotzdem geben.

Mick ist außer sich. Die Mängel am Hänger, da schwört er Stein und Bein, die waren behoben, als er von den Beamten angehalten wurde. Nach der Existenz der Mängel hat keiner gefragt, und weil die Polizisten eher die stillen Typen waren, hat er auch lieber den Mund gehalten. Dass die jetzt nachtreten, findet Mick richtig fies. Ich kann ihn verstehen. Sein Chef übrigens tobt und meint, wenn, dann müsse er die Strafe kriegen und nicht Mick, denn das alles sei doch seine Schuld. Das hat er denen von der Bußgeldstelle auch telefonisch erklärt. Die hat's aber nicht interessiert. Groß vorbereiten können wir fürs Gericht nichts mehr. Mick nämlich kommt erst einen Tag vor dem Gerichtstermin mit seinem Chef zusammen zu mir in die Kanzlei.

Der Richter am nächsten Tag ist geschätzte 30 Jahre alt und erst seit drei Wochen im Amt. Von Lkw hat er keine Ahnung. Das ist sein erster Fall dieser Art, daraus macht er keinen Hehl. Nach fünf Minuten haut er den ersten Kracher raus: Im Gutachten stehen acht Mängel aufgelistet. Dann müsste das Führen eines solchen Fahrzeuges mit mehreren Mängeln auch mehrere Taten im Rechtssinne darstellen, meint er. Also nicht ein Bußgeld, sondern acht an der Zahl müsste es geben, behauptet er und empfiehlt die Einspruchsrücknahme. Die Dramatik dieses richterlichen Denkansatzes wird deutlich, wenn man sich klarmacht, dass es dann auch für jede Tat einen Punkt geben könnte: acht Mängel, acht Punkte. Ich denke, ich höre nicht richtig. Ich erkläre, dass die Tat das Führen eines angeblich mangelbehafteten Fahrzeuges sei. Das sei nur eine Handlung, eine Tat. Darüber wolle er nachdenken, meint der Richter gütig, aber wir sollen bitte auch mal über die Einspruchsrücknahme nachdenken. „Ganz sicher

nicht!“, stelle ich klar. Das Verfahren geht weiter. Wenigstens einen der beiden Polizeibeamten will der Richter laden, um ihn zu den angeblichen Mängeln am Fahrzeug zu befragen.

Termin Nummer zwei findet genau drei Wochen später statt. Der Beamte kann zu den Mängeln gar nichts sagen. Danach habe er nicht geschaut. Er habe ja das Gutachten gehabt. „Da stand doch alles drin.“ Aber das Gutachten sei doch schon eine Woche alt gewesen. Genug Zeit, um den Hänger zu reparieren. Ich will wissen, ob er den Fahrer nicht gefragt habe, ob er die Mängel mittlerweile habe beseitigen lassen. Nein, das habe er nicht. Er sei nicht für alles zuständig und er dürfe wohl auch ein bisschen Engagement vom Fahrer erwarten. Wenn der Hänger bereits repariert worden sei, dann hätte der Fahrer das doch auch gesagt.

Das Ergebnis dieser Beweisaufnahme ist völlig unergiebig. Schlecht ist das nicht für uns, aber am Ziel sind wir noch nicht. Wir müssen die Verteidigung auf verschiedene Beine stellen. Zum einen brauche ich von Mick jetzt dringend Beweise für den Reparaturzeitpunkt, zum Beispiel die Werkstattrechnung, zum anderen will ich vorsichtshalber belegen, dass die Mängel keine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit darstellten, und damit dem Verfahren die Grundlage entziehen. Zum Beweis von Letzterem beantrage ich die Einholung eines Sachverständigengutachtens. Der Richter stimmt zu.

Termin Nummer drei folgt weitere zwei Wochen später. Der Richter lädt den Diplom-Ingenieur, der den Hänger seinerzeit begutachtet hat. Ich halte das für ungeschickt, denn der vorher damit beschäftigte Gutachter kann nicht neutral sein. Der Richter wischt mein Argument mit einem Kopfschütteln vom Tisch. Der Gutachter beginnt ungefragt zu quasseln, er gerät förmlich ins Schwelgen darüber, wie wichtig es gewesen sei, dass er diese Mängel aufgedeckt habe. Mit Objektivität hat das nichts zu tun. Wie denn die Bremswerte konkret gewesen seien, frage ich. Das könne er nicht sagen. Ob das nicht protokolliert würde. Der Gutachter antwortet ausweichend. Das habe er jetzt nicht bei der Hand. Die Frage, ob er die genauen Werte beibringen könne, beantwortet er nicht. Er kann nur wiedergeben, was auf dem Gutachten steht. Die Grundlage dessen kann er aber nicht mehr präsentieren. Aber klar sei: Dieser Hänger habe keinen Meter mehr am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Ob er das dem Betroffenen, also Mick, gesagt habe. Nein, aber das stünde auf der Rückseite des Gutachtens. Ich halte dem Sachverständigen die Rückseite mit dem Kleingedruckten vor und frage ihn, ob denn solche elementaren Verbote ins Kleingedruckte gehörten. Auch hier bleibt er eine Antwort schuldig. Ich zitiere aus dem Kleingedruckten und erläutere, dass es danach drei Kategorien von Mängeln gibt. Er habe die hier relevanten Mängel der mittleren



Kategorie zugeordnet. Erst für die dritte Kategorie gebe es im Kleingedruckten das Verbot der Teilnahme am Straßenverkehr. Zu einer Antwort kommt es nicht mehr, der Richter bricht die Vernehmung ab. Die Fragen aus dem Beweisthema seien erschöpfend beantwortet.

Ich lege die Werkstattrechnung bezüglich der Reparaturarbeiten vor. Dort sind verschiedene Arbeiten am Anhänger aufgeführt. Ob damit alle Mängel aus dem Gutachten beseitigt wurden, weiß der Richter nicht. Schließlich sei er Jurist und kein Werkstattmensch, erklärt er schnippisch. Er will den Werkstattmeister hören. Die vorliegende Rechnung sei leider kaum lesbar.

Es handele sich um eine Faxkopie in miserabler Qualität.

Termin vier wird anberaumt. Gesagt, getan. Der Werkstattmeister erscheint zwei Wochen später und verteilt Kopien der Rechnung wie Flugblätter an die Beteiligten. Mich trifft der Schlag, als ich die Rechnung lese. Dieser ist nämlich nicht zu entnehmen, wann die Arbeiten ausgeführt wurden. Ich frage nicht nach. Interessanterweise der Richter auch nicht. Der Zeuge belegt, sein Auftrag sei gewesen, alle Mängel aus dem Gutachten zu beseitigen, und das habe er getan.

Der Richter entlässt den Werkstattmeister und bittet mich zum Schlussvortrag. Ich weise deutlich daraufhin, dass die Mängel beseitigt waren. Wann genau, lasse ich offen. Es sei nicht bewiesen, dass die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt worden war. Der Sachverständige habe hierzu keine ausreichenden Angaben machen können. Außerdem weise ich nochmals auf die Kategorisierung aus dem Kleingedruckten hin. Der Richter zieht sich zur Beratung mit sich selbst zurück. Eine Viertelstunde später folgt die Urteilsverkündung. Im Namen des Volkes: Freispruch. Das ist gerecht und ein wenig hat das der liebe Mick auch den schwächelnden Beweismitteln, dem Zeugen und dem Sachverständigen zu verdanken.

Mick will sich in der Zukunft nun auch ein bisschen um den Zustand der fünf Lkw kümmern. Wenn das mal nicht zu viel wird! Ich fahre nach Hause und freue mich auf einen Feierabend mit meiner Familie. Meine Frau hat den Tisch im Garten richtig hübsch gedeckt. Als ich die Tischdecke – siehe Foto – sehe, trifft mich allerdings fast der Schlag. Sofort hab ich wieder den Richter mit seiner Acht-Taten-acht-Punkte-Theorie vor Augen. Das brauche ich jetzt wirklich nicht am Feierabend! Ich werde mit meiner Frau über einen punktefreien Haushalt sprechen müssen.



KLEINE FÄLLE

Aufwand und Nutzen

Thomas* fährt 150.000 km im Jahr. Er hat keinen einzigen Punkt im Register und dabei soll es auch bleiben. Das Amtsgericht hat zum zweiten Termin geladen. Thomas und Autobahnanwalt Peter Möller sind pünktlich da. Der Zeuge ist nicht da. Er ist erkrankt. Gegenstand des Verfahrens ist eine Geschwindigkeitsüberschreitung, die ganz knapp den Punktebereich touchiert. Ärgerlich! Rechtsanwalt Möller wirft die Frage auf, ob es wirklich verhältnismäßig sei, in dieser Bagatellgeschichte noch einen dritten Termin anzuberaumen. Er bietet eine Kompromisslösung an: Thomas wäre bereit, sich auf den Rechtsfolgenauspruch zu beschränken, die Tat also einzugestehen, wenn umgekehrt ein Urteil im punktfreien Bereich, nämlich nur ein Verwarngeld von 55 Euro ausgesprochen werden würde. Der Richter überlegt kurz und stimmt zu. In der Urteilsbegründung führt er aus, dass drei Gerichtstermine zur Ahndung eines solch geringen Verstoßes nicht mehr verhältnismäßig seien, zumal die Verfahrensdauer nicht durch den Betroffenen verursacht worden sei. Aufwand und Nutzen müssten noch in einem sinnvollen Verhältnis zueinander stehen.

AG Eisenach
Az.: 310 Js 14932/17 1 OWi

Blick in den Duden

Marc* ist seit 20 Jahren Fernfahrer. Mit dem Lkw hat er noch keinen einzigen Punkt eingefahren. Am Wochenende mit dem Pkw passiert ihm das dann alle Jahre doch schon mal. Zwei Punkte hat er. Jetzt soll der erste Punkt wegen eines Rotlichtverstoßes mit dem Lkw eingetragen werden. „Sie missachteten das Rotlicht der Lichtzeichenanlage.“ Dieser Vorwurf ärgert ihn tüchtig, was Verteidiger Peter Möller verstehen kann. Missachten ist schon ein starker Tatvorwurf. Der Duden beschreibt „missachten“ als absichtliches Nichtbeachten. Und wer sich den Tatort angeschaut hat, weiß, dass die 0,52 Sekunden Rotlicht auch einen ganz anderen Grund gehabt haben können. Verteidiger Möller und Messstellenüberprüfer Ralf Grunert waren am Tatort. Etwa 150 Meter vor der Ampel fährt man durch eine Linkskurve. Bis zur 100 Meter entfernten Ampel macht die Straße einen leichten Bogen nach rechts. Die Straße ist wunderschön, eine Allee mit hohen Bäumen, bei denen Äste und Blätter oben am Baum wie eine große aufgesteckte Kugel wirken. Die untere Ampelanlage wird durch die Baumstämme, die obere durch Blätter und Äste verdeckt. Marc, der diese Straße das erste Mal befuhr, erkannte die Ampel sehr spät und musste sich zwischen Vollbremsung oder kurzem Beschleunigen entscheiden. 0,5 Sekunden, führt der Verteidiger aus, sind ein Augenschlag. Bei der besonderen Straßengestaltung und der geringfügigen Rotlichtzeit kann von absichtlicher Tatbegehung ganz und gar nicht gesprochen werden. Das Bußgeld muss angemessen reduziert werden. Hinzu kommen Bedenken bezüglich der Ordnungsgemäßheit der Messanlage. Mit Blick auf Letzteres ist die Richterin sofort kompromissbereit und urteilt 55 Euro aus.

AG Leipzig
Az.: 228 OWi 506 Js 14732/18



Die Standorte der Autobahnkanzlei



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

* **Standort öffnet demnächst**

Fernfahrerhotline:
+49(0) 3643 770 990
 LKW-Fahrer, die diese Nummer wählen, bekommen eine kostenlose telefonische Erstberatung von der Autobahnkanzlei.

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI

Alles Gute zum 60., lieber Peter! Kürzlich hat Autobahnkanzleigründer und FERNFAHRER-Autor Peter Möller seinen 60. Geburtstag gefeiert. Nicht auf dem Golfplatz, wie man das bei einem erfolgreichen Anwalt vermuten könnte, sondern auf dem Minigolfplatz. „Mit Rieslingschorle, Bratwurst und Pommes, im engsten Kreis der Familie“, hat uns das Geburtstagskind berichtet. Ganz bodenständig eben, wie ihn seine Freunde und



Mandanten kennen. Zuvor wurde natürlich auch in der Kanzlei gefeiert – siehe Torte. Die FERNFAHRER-Redaktion wünscht von Herzen alles Gute, Gesundheit, Energie und weiterhin vollen Einsatz für die Versorger der Nation!



Rechtsanwalt Alexander Rietesel 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.

Franziska*: „Ich habe einen Anhörungsbogen wegen diverser Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten bekommen. Wie soll ich jetzt weiter vorgehen?“

Rietesel: „Wir in der Autobahnkanzlei in Berg suchen regelmäßig den schnellen Kontakt zum Gewerbeaufsichtsamt bzw. zu den Entscheidungsträgern in solchen Angelegenheiten. Solange der Entscheidungsprozess läuft, kann man auf die Entscheidung noch einwirken. Wenn der Bußgeldbescheid erst einmal erlassen ist, dann sind die Behörden weniger kooperativ. Solange der Bußgeldbescheid aber in Vorbereitung ist, kann man auf die Höhe einwirken. Wir führen die Verhandlung also üblicherweise solange noch keine Entscheidung getroffen wurde. Oft kann man hierbei bei berechtigten Tatvorwürfen eine Reduzierung um 80 Prozent erreichen. Dabei spielen alle Tatumstände eine Rolle. Also Kopf nicht hängen lassen! Auch bei diesen Tatvorwürfen kann man etwas tun.“

Frank*: „Ich soll im Oktober 2017 keine Maut bezahlt haben. Mitgeteilt wurde mir das aber erst im März 2018. Ist der Vorwurf dann verjährt?“

Rietesel: „Nein, lieber Frank. Schade, aber wir können dir keine günstigere Auskunft geben. Die kurze Verjährungsfrist von drei Monaten gilt nur bei Ordnungswidrigkeiten, die sich aus §24 des Straßenverkehrsgesetzes ergeben. Ein Verweis auf das Bundesfernstraßenmautgesetz fehlt dort. Dort greifen also die kurzen Verjährungsfristen nicht. Du kannst es mir aber trotzdem mal geben und ich schaue, ob man da was machen kann.“

Ralf*: „Ich bin angehalten worden. Die Polizei wirft mir vor, zu schnell gefahren zu sein und gleichzeitig telefoniert zu haben. Bekomme ich dafür jetzt zwei Punkte?“

Rietesel: „Das hängt davon ab, ob Telefonieren und zu schnelles Fahren als eine Tat angesehen wird (Tateinheit) oder als zwei Taten (Tatmehrheit). Aufgrund einer Entscheidung des OLG Jena darf man wohl davon ausgehen, dass es sich nur um eine Tat handelt. Dann wird es nur einen Punkt geben. Achte bitte darauf, ob im Bußgeldbescheid Tateinheit oder Tatmehrheit steht! Steht dort nicht Tateinheit, also Tatmehrheit oder nichts, dann müssen die Alarmglocken läuten und du musst Einspruch einlegen! Das würde ich im Übrigen sowieso tun an deiner Stelle.“

ANZEIGE

www.Die-Pkw-Versicherung-für-Trucker.de



“Hier gibt es Top-Schutz
speziell für Trucker!
Wechseln Sie jetzt zur FV.
Es lohnt sich.”



Von Jochen Hahn empfohlen: Die Fahrlehrerversicherung ist die Versicherung für Berufskraftfahrer mit speziellen Angeboten und dem besonderen Service.

Jetzt anrufen: 0711 98 889 711

Abonnenten
sparen
bis zu **35%**

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

-SHOP

NEU im Shop:

FERNFAHRER SNAPBACK CAP

Die neue FERNFAHRER-Cap im angesagten Look mit hochwertiger Stickerei.

Preis: 15,- €.

Für Abonnenten nur 12,- €!



NEUES LKW-MODELL ZUM SONDERPREIS:

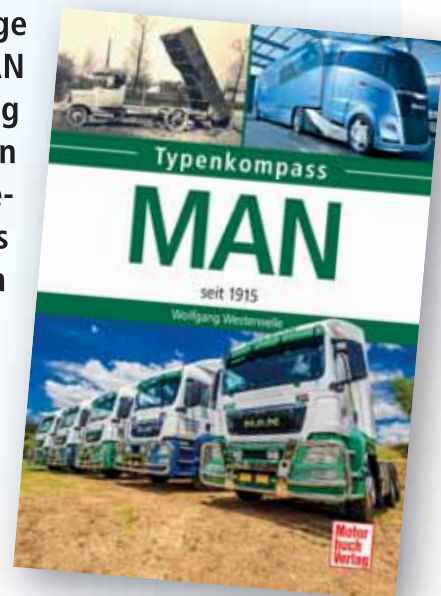


SCANIA SONDERMODELL „RÜSSEL TRUCK SHOW 2018“ VON TEKNO

Zur Rüssel Truck Show am 21+22. April 2018 erschien ein limitiertes Sondermodell von Tekno im Maßstab 1:50. **Jetzt schnell sichern!** Sonderpreis nur 99,- €; **Für Abonnenten nur 85,- €!**

TYPENKOMPASS MAN – alle Trucks von 1915 bis heute

Die über 100-jährige Geschichte von MAN lässt Autor Wolfgang Westerwelle mit den Lkw-Modellen im vorliegenden Typenkompass Revue passieren: von den Anfängen ab 1915 über den schwierigen Neustart nach dem Zweiten Weltkrieg, bis zur Gegenwart im VW-Konzern reichen die Typenportraits.



128 Seiten, 140 Abbildungen,
Format 14 x 20,5 cm. Preis nur 12,- €.

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



TRUCKSPORT Magazin

Race | Trial | Off Road | Fun

EXTRA 2018



Alles zum Truck-Grand-Prix

Fahrer und Teams im Überblick

Aussteller in der Übersicht

Packendes Rahmenprogramm



Truck-Rock-Open-Air



Blues, Rock und Country in der Schleife –
junge Acts und alte Hasen spielen live **Seite 58**

Alle Aussteller auf einen Blick –
alphabetische Übersicht im Heft **Seite 60**

Action im Infield und auf der Strecke –
GT4, Go & Stop, Showtrucks und mehr **Seite 54**

AMERICAN TRUCK PROMOTION



US-TRUCK.COM

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

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

*Drive
your Dream*



FERNFAHRER-ROADSHOW 2018!

• GREAT SHOWTRUCKS • ENTERTAINMENT • SAWYER-MUSIC* • FUN •

20. – 22. April/Rüssel Truck Show • 18. – 21. Mai/Truckfestival Geiselwind* • 16. Juni/A Happy Day Of Life, Autohof Wörnitz*
22. – 24. Juni/Truck & Country Festival Interlaken/CH • 29. Juni – 01. Juli/Truck-Grand-Prix Nürburgring • 10. – 12. August/Truck Treff Kaunitz
31. August – 02. Sept./Trucker & Country Festival Lichtenfels • 20. – 27. Sept./IAA Nutzfahrzeuge, Messe Hannover

American Truck Promotion • us-truck.com
Gewerbering 28 • 03099 Krieschow/Cottbus • Tel.: +49 35604 6499-64 • Fax: -65



Paul Göttl,
Chefredakteur
TRUCKSPORT
MAGAZIN



HAUPTSTADT DES LKW

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER! Spannend und vielfältig präsentiert sich der Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring: Er ist das Muss für alle rennsportbegeisterten Fans. Das Spektakel in der Eifel besteht aber nicht nur aus großartigen Lkw-Rennen: In diesem Jahr finden vier Rennen zur europäischen Meisterschaft und vier Rennen im Rahmen des ADAC-Mittelrheincups statt. Besucher können am Freitag- und Samstagabend auch das legendäre Countryfestival in der Müllenbachschleife mit seinen Top Acts genießen, und die große Industrieausstellung – sie ist in diesem Jahr ausverkauft – mit allen wesentlichen Unternehmen der Lkw-Branche lockt sie mit allerlei Information und Unterhaltung. Dazu kommt die einmalige Atmosphäre mit 130.000 gleich gesinnten Fans. So wird der Nürburgring an diesen Tagen zur Lkw-Hauptstadt.

ALLE WICHTIGEN INFORMATIONEN rund um den Ring und das Rennen in der Eifel finden sich in dieser Sonderausgabe des **TRUCKSPORT MAGAZINS**. Zudem bieten wir die Truck-Sport-App an, die sämtliche relevanten Informationen enthält. Einfach im jeweiligen Store runterladen oder QR-Code auf Seite 63 abschnappen, dann erfahren Sie schon jetzt, was bis zum Truck-Grand-Prix bei den Rennen passiert.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER, ich wünsche Ihnen viel Spaß mit der Lektüre des **TRUCKSPORT MAGAZINS**, und hoffentlich sehen wir uns am Ring – zum Beispiel am **FERNFAHRER**-Stand.

HERZLICHST IHR

INHALT

RAHMENPROGRAMM	
Trucks & Co.	54
ZEITPLAN	
Das passiert auf der Strecke	56
MUSIK	
Country-Party in der Schleife	58
AUSSTELLERÜBERSICHT	
Die Aussteller 2018	60
INDUSTRIEPARTNER	
Volles Haus im Infield	62
FAHRER, TEAMS UND TRUCKS	
Starterfeld	64
EUROPEAN TEAM CHAMPIONSHIP 2018	
Zusammen stark	66
RENNEN 2018	
8 Mal Europa	68

IMPRESSUM

CHEFREDAKTEUR: Paul Göttl

REDAKTION: Markus Bauer, Bettina Pfeffer

FOTOS: ADAC Mittelrhein, Archiv, Markus Bauer, Melanie Derflinger, Wolfgang Grube, GT4 Central Europe, Richard Kienberger, Matthias Schröder, Bettina Pfeffer, Rebel-Tell-Band, Truck Stop, Teams

GRAFIK UND PRODUKTION:
Hilde Bender, Oswin Zebrowski

PROJEKTLEITUNG:

Bettina Pfeffer, Telefon (07 11) 7 84 98-63

REDAKTIONELLER KOORDINATOR TRUCKSPORT:

Markus Bauer

VERLAG: EuroTransportMedia

Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
www.eurotransport.de
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost





TRUCKS & CO.

Die Eifel vibriert zum Truck-Grand-Prix. Ein ganzes Wochenende lang bringen schicke Trucks, Countrymusik und Action auf der Strecke den Nürburgring zum Kochen.

ZWEI TRUCK-RACE-SERIEN SORGEN traditionell am Ring für mächtig Action. Neben den Startern der FIA European Truck Racing Championship gehören vor allem die Glücksritter aus dem Mittelreincup zu den Publikumsliebblingen. Zusammen kämpfen die beiden Serien in acht Rennen an diesem einen Wochenende vom 29. Juni bis 1. Juli um wertvolle Punkte und Pokale. Dabei treten erstmals auch die Mittelreinfahrer zu vier Rennen an. Mit dieser geballten Rennaction können also weder Formel 1 noch DTM mithalten.

DOCH ES WÄRE nicht der Truck-Grand-Prix, wenn auf der Strecke nicht auch außerhalb der Truck-Rennen Hochbetrieb herrschte. Bei der 33. Ausgabe feiert zusätzlich zu den Trucks eine weitere Rennserie ihre Premiere. Der GT4 Central European Cup ist eine nagelneue Rennserie auf regionaler Ebene und spricht vor allem den deutschsprachigen Raum an. Eine Besonderheit ist, dass der GT4 Central European Cup sich in erster Linie an Fahrer richtet, die ihre ersten Schritte im Motorsport machen – hat also keine Profis

im Fokus. Am Truck-Grand-Prix sammeln die Teams in zwei Rennen ihre Erfahrungen im GT-Sport. Dazu gehört jeweils ein Pflichtboxenstopp und ein Fahrerwechsel. Die Teams – zwei Fahrer – bestehen laut Reglement aus Amateur und Profi oder gleich aus zwei Amateurfahrern.

VOR ALLEM FÜR Amateure gedacht ist auch der beliebte Knorr-Bremse Go&Stop-Wettbewerb. Eine Rennlizenz ist hier nicht nötig. Als Fahrzeug taugt auch der Alltagstruck, der unter der Woche Ladung durch Europa zieht. Das macht den Wettbewerb aber sicher nicht weniger spannend.

EIN SOLCHES EVENT wie der Truck-Grand-Prix begeistert Fans und Besucher aber auch abseits der Rennstrecke. Im Infield können sie den Rennteams hautnah über die Schulter schauen und dabei das eine oder andere Autogramm ergattern. Daneben präsentieren sich auf der großen Industriemesse Hersteller und Dienstleister gleichermaßen. Auf den Ständen locken zahlreiche Aktionen vom mechanischen Rodeo

über Simulatoren bis zu tollen Gewinnspielen. Auf dem FERNFAHRER-Stand gibt es neben dem Biergarten für Abonnenten wie gewohnt wieder spannende Expertendiskussionen zu aktuellen Aufreger-Themen.

UND AM ABEND versammelt sich alles in der Müllenbachschleife zum legendären Country-Open-Air mit Tom Astor und Co.



AIRBRUSH: Bodypainting steht beim Truck-Grand-Prix hoch im Kurs.

LEIDENSCHAFT ERFAHREN! VON DER PISTE ...



... AUF DIE STRASSE



IVECO

Ihr Partner für nachhaltigen Transport



PRALL: Ob auf der Rennstrecke selbst oder im Infield – für die Fans wird immer etwas geboten. Im Fahrerlager, auf dem Trucker-Camp und beim Korso strahlen zum Beispiel chromglänzende US-Trucks um die Wette. Beim Go & Stop dürfen auch Amateure auf die Strecke.



ZEITPLÄNE DES TRUCK-GRAND-PRIX 2018 IM ÜBERBLICK

FREITAG, DEN 29. JUNI

9.00–9.20 UHR

1. Freies Training: Trucks Mittelrhein Cup

9.35–10.05 UHR

1. Freies Training: FIA Race Trucks

10.20–11.20 UHR

1. Freies Training: GT4 Central European Cup

11.35–11.55 UHR

Qualifying: Trucks Mittelrhein Cup

12.10–12.40 UHR

2. Freies Training: FIA Race Trucks

12.55–13.55 UHR

2. Freies Training: GT4 Central European Cup

14.20–14.35 UHR

Grid Walk: Trucks Mittelrhein Cup

15.00–15.30 UHR

RACE 1: TRUCKS MITTLERHEIN CUP

15.45–15.55 UHR

Siegerehrung Trucks Mittelrheincup (Fan-Village)

15.45–16.10 UHR

Qualifying 1 + „Super Pole“: FIA Race Trucks

16.30–19.00 UHR

Knorr-Bremse Go & Stop-Wettbewerb

SAMSTAG, DEN 30. JUNI

8.30–8.45 UHR

Warm-up: FIA Race Trucks

9.00–9.50 UHR

Qualifying: GT4 Central European Cup

10.00–10.20 UHR

Qualifying: Trucks Mittelrhein Cup

11.00–11.30 UHR

CHAMPIONSHIP RACE 1: FIA RACE TRUCKS

11.45–11.55 UHR

Siegerehrung FIA Race Trucks (Fan-Village)

11.45–12.45 UHR

Bleser Mietstation Korso+Busfahrten

13.10–13.30 UHR

Grid Walk: GT4 Central European Cup

13.40–14.40 UHR

RACE 1: GT4 CENTRAL EUROPEAN CUP

14.55–15.05 UHR

Siegerehrung GT4 Central European Cup

15.05–15.30 UHR

Grid Walk : FIA Race Trucks

15.45–16.15 UHR

CHAMPIONSHIP RACE 2: FIA RACE TRUCKS

16.30–16.40 UHR

Siegerehrung FIA Race Trucks (Fan-Village)

16.55–17.25 UHR

RACE 2: TRUCKS MITTLERHEIN CUP

17.40–17.50 UHR

Siegerehrung Trucks Mittelrheincup (Fan-Village)

17.50–19.25 UHR

Knorr-Bremse Go & Stop-Wettbewerb

SONNTAG, DEN 01. JULI

8.00–8.15 UHR

Warm-up: FIA Race Trucks

8.40–8.55 UHR

Warm-up: GT4 Central European Cup

9.20–9.45 UHR

Qualifying 2 + „Super Pole“: FIA Race Trucks

10.40–11.10 UHR

RACE 3: TRUCKS MITTLERHEIN CUP

11.25–11.35 UHR

Siegerehrung Trucks Mittelrheincup (Fan-Village)

11.50–12.20 UHR

CHAMPIONSHIP RACE 3: FIA RACE TRUCKS

12.35–12.45 UHR

Siegerehrung FIA Race Trucks (Fan-Village)

13.00–14.00 UHR

RACE 2: GT4 CENTRAL EUROPEAN CUP

14.15–14.25 UHR

Siegerehrung GT4 Central European Cup

14.15–15.15 UHR

Toll-Collect-Korso Road Trucks

15.35–15.55 UHR

Grid Walk : FIA Race Trucks

16.10–16.40 UHR

CHAMPIONSHIP RACE 4: FIA RACE TRUCKS

16.55–17.05 UHR

Siegerehrung FIA Race Trucks (Fan-Village)

17.15–17.45 UHR

RACE 4: TRUCKS MITTLERHEIN CUP

18.00–18.10 UHR

Siegerehrung Trucks Mittelrheincup (Fan-Village)



FIA European Truck Racing Championship

nuerburgring.fiaetr.com



- 01 Festivalbereich
Open-Air Bühne
Roadhouse Partyzelt
- 02 Trucker-Camp
Müllenbachschleife
- 03 Trucker-Camp B3
Herpa Showtrucks
- 04 Historische LKW
- 05 Trucker-Camp B5
- 06 Camp der Außergewöhnlichen
- 07 US Trucks
- 08 ring'boulevard/Kinderland

- Grand-Prix-Strecke
- Nordschleife
- Tribünen
- Parkplätze
- Trucker-Camp

- 09 TÜV Rheinland business'lounges / XXL-VIP-Lounge
- 10 Info'center
- 11 ring'werk - Kartbahn
- 12 Historisches Fahrerlager / Truck Teams
- 13 GT4 Central European Cup
- 14 Messepark
- 15 FIA ETRC Fahrerlager
ETRC-Fan-Village
- 16 BMW Brücke
- 17 Mercedes Tribüne

- A Eingänge Festivalbereich
- B Eingänge Fahrerlager



VIELE WEITERE INFOS
IM NETZ UNTER:
www.truck-grand-prix.de



SOLUTIONS MADE IN GERMANY™

Für die Straße gemacht - auf der Rennstrecke getestet.
Truck-Rennfahrerin Steffi Halm und Team Schwabentruck
vertrauen auf eigengefertigte Radmuttern von febi bilstein.

www.febi.com



COUNTRY-PARTY IN DER SCHLEIFE

HIGHLIGHT: Dicht gepackt feiern die Fans in der Müllenbachschleife ihre Stars.

Kein Truck-Grand-Prix am Nürburgring kommt ohne das legendäre Open-Air-Festival in der Müllenbachschleife aus.

DAS GROLLEN DER Race-Truck-Motoren ist verklungen. Doch abends geht die Party erst richtig los. Dann strömen die Fans hinunter in die Müllenbachschleife. Dieser Teil der Strecke gehört beim Truck-Grand-Prix allein der Musik.

LOS GEHT'S AM FREITAG mit der Band Nighthawk. Seit mehr als zehn Jahren mixen die sechs Rheinland-Pfälzer modernen Countrysound mit fetzigem Rock'n'Roll. Wenn Nighthawk das Publikum schon einmal ordentlich angeheizt hat, ist es Zeit für Truck Stop. Die Urgesteine von der Waterkant sind schon seit 45 Jahren auf der Bühne zu Hause und hatten ihren ersten Auftritt beim Truck-Grand-Prix im Jahre 1986. Nach ein paar schweren Schicksalsschlägen in den letzten Jahren heißt es nun: „Willkommen zurück!“ Von alten Hasen geht es zum letzten Programmpunkt am Freitag, zu absoluten Newcomern am Ring. The Rebel Tell Band verbindet gekonnt Schlager mit Rock'n'Roll.

AM SAMSTAG IST Stoner-Blues angesagt. Die vierköpfige Combo Albatross Rodeo begeistert mit

rauchigen Klängen auf selbst gebauten Zigarrenkisten-Gitarren. Danach übernimmt Ann Doka. Sie steht bereits zum dritten Mal in der Schleife auf der Bühne. Für ihr neuestes Album hat sie alle ihre Songs selbst geschrieben. Deutlich öfter, nämlich seit 1986 ununterbrochen, heizt Tom Astor schon den Fans am Ring ein und lässt vor dem Feuerwerk seinen jungen Adler fliegen. Die Spätschicht übernimmt Jessica Lynn. Auf ihrer zweiten Europatournee macht sie am Samstag Party bis tief in die Nacht.



ZURÜCK: Truck Stop spielen am Freitag auf.



URGESTEIN: Tom Astor darf nicht fehlen.



STANDHAFT: Selbst widriges Eifelwetter kann echten Fans am Nürburgring nichts anhaben.



Ob Race Truck oder LKW: Entscheidend für den Erfolg ist immer ein Top-Team. Deshalb vertraut Jochen Hahn auf UTA. Und Sie?

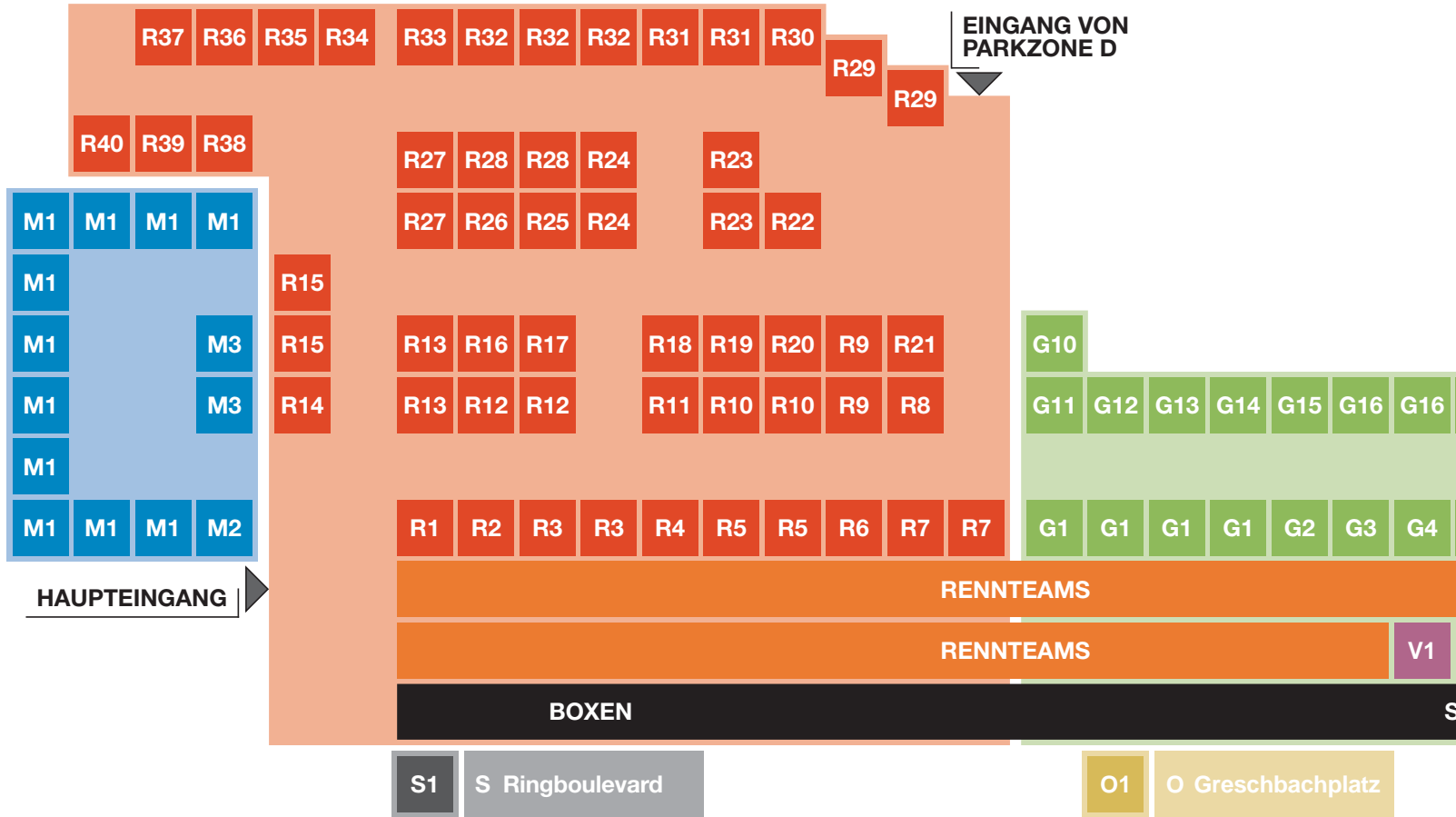


Jochen Hahn, vierfacher Truck Racing Europameister und seit 9. Oktober 2017 Vize-Europameister, gibt nicht nur mächtig Gas. Er hat auch ein Team im Rücken, das alles gibt. Setzen auch Sie bei jedem Boxenstopp auf Top-Performance – von UTA. Abseits der Rennstrecke sorgen wir mit über 55.000 Akzeptanzstellen in Europa dafür, dass Sie erfolgreich sind und Ihr Fahrzeug in Bewegung bleibt: Denn mit dem UTA Diesel-, Maut- und Plus-Service genießen Sie auch unterwegs Top-Unterstützung. **Mehr dazu unter unserer Servicenummer +49 6027 509-669 oder www.uta.com**

UTA. Non Stop.



AUSSTELLERÜBERSICHT



Schematische Darstellung ohne Maßstab!

A		ClimAir PLAVA Kunststoffe GmbH	G5	F		Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH	G13
ADAC Family Event Area	S1			FERNFAHRER	R23 R31	Kögel	
Aeolus Tyres	G19	Clubmaster	G1	Fliegl		Trailer GmbH & Co. KG	R27
Alcoa Finance & Services		Continental Reifen Deutschland GmbH	R29	Fahrzeugbau GmbH	R13	KRAVAG-LOGISTIC	
Belgium bvba	R8					Versicherungs-AG	G16
Alfred Talke GmbH & Co. KG	G12	D		G		Krone – Fahrzeugwerk	
		Daimler AG	M1	Grammer AG	R35	BernardKrone GmbH	R11
B		DEKRA Akademie GmbH	R30			Kurt Rothschild GmbH & Co. KG	R26
BFGoodrich® Tires	R34	Deutscher		H			
BFS		Verkehrssicherheitsrat e. V.	G20	Hankook Reifen			
Business Fleet Services	G14	DKV EURO SERVICE GmbH + Co. KG	G17 G21	Deutschland GmbH	G9 G18		
Buchbinder – Carpartner Nord GmbH	R15	DocStop für Europäer e. V.	G4	Havi Logistics GmbH	G7		
Buhr Industrieberatung u. -vertrieb GmbH	R6			Hendrickson	G11	M	
Bundeswehr	R38	E		HERPA Miniaturmodelle GmbH	R19	MAN Truck & Bus AG	G2 G15
		ETRC-Fan-Village	V1	HS-Schoch GmbH	R5 R10	MANN+HUMMEL GmbH	R37
C		EuroTransportMedia					
CARAT Systementw.- und Marketing GmbH & Co. KG	O1	Verlags- und VeranstaltungsgmbH	R23 R31	I		O	
		EUROPART Holding GmbH	G22	Imbiss I		ORTEN	
				Getränkestände	R14 V1	Fahrzeugbau GmbH	R24
				Iveco Magirus AG	R3 R12	P	
						Palfinger GmbH	R17 R18



EINGANG
HISTORISCHES
FAHRERLAGER



Stand 18.05.2018 Änderungen vorbehalten!

R			
RADOLID Thiel GmbH	R16	Truck-Grand-Prix	
RECARO Automotive Seating	G6	Fanshop	R1 G8
Rhein-Sieg-Trikes GbR	R4	Truck-line GmbH	R39
S		U	
SAF-HOLLAND GmbH	R9	UTA – UNION TANK	
Scania Deutschland GmbH	R32	Eckstein GmbH & Co. KG	R28
Schenk Tanktransport GmbH	R2	V	
Schmitz Cargobull AG	M2	VerkehrsRundschau	M3
SONAX GmbH	G10	W	
T		Windpower	R33
TERBERG Spezialfahrzeuge		Würth – Adolf Würth	
GmbH	R21	GmbH & Co. KG	R36
Toll Collect GmbH	R22	Z	
TomTom Sales B. V.	R7	ZF Friedrichshafen AG	R20
Tour der Hoffnung	R25		
TRUCKA	G3		
TRUCKER – Das Magazin			
für Fernfahrer	M3		

MADE IN GERMANY

Since 1950



Power auf der Piste! SONAX Felgenreinigung bringt Sie sauber ins Ziel

Giganten der Rennstrecke begeistern mit über 1000 PS und Leistung auf höchstem Niveau. SONAX Felgenreiniger wirkt schnell, stark und säurefrei. Eingebannter Bremsstaub, Gummirückstände und Schmutz vom Rennasphalt, wird professionell entfernt, nicht nur an Rennwochenenden.



VOLLES HAUS IM INFIELD

Schon Wochen vor dem Truck-Grand-Prix ist die Industriemesse im Fahrerlager des Nürburgrings bis auf den letzten Platz ausverkauft.

NEBEN MOTORSPORT UND Musik steht beim Truck-Grand-Prix Jahr für Jahr auch die Industrie im Fokus. Mittlerweile hat sich das Mega-Event am Nürburgring zu einer echten Fachmesse für die Nutzfahrzeugbranche entwickelt. Lkw- und Trailerhersteller, Zulieferer, Dienstleister und Logistiker lassen es sich nicht nehmen, beim Truck-Grand-Prix in der Eifel ganz nah an der Zielgruppe zu sein. Rund 60 Aussteller sind auch in diesem Jahr wieder vor Ort und zeigen neben ihrer bestehenden Produktpalette auch die eine oder andere Neuheit.

SEITENS DER LKW-HERSTELLER ist ein breiter Querschnitt durch ganz Europa vertreten. Iveco, MAN, Mercedes-Benz und Scania halten die Fahne der konventionellen

Trucks hoch. Profis der Marken stehen an den Lkw mit Rat und Tat bereit. Natürlich sperren die Kollegen auch gerne die Türen auf, damit Lkw-Fahrer und -Fans in ihrem Traumtruck Probe sitzen können.

DOCH AUCH DIE Stromer sind in diesem Jahr mit ihren Trucks vertreten. Terberg baut Spezialzugmaschinen mit Elektromotor. Dabei ziehen die interessant gestylten E-Lkw mindestens so viel wie ihre diesel-

betriebenen Gegenstücke und sind schon in vielen Betriebsstätten im Einsatz. Was die Anhänger und Auflieger betrifft, so zeigen Fliegl, Kögel, Krone, Schmitz Cargobull und der Aufbau-



BETREUT: Experten stehen bei den Ausstellern für Fragen bereit.



ACTION: Auf dem mechanischen Bullen zählen Grazie und Gleichgewicht.



PRAXIS: „Technik hautnah“ lautet die Maxime am Ring, ob im Race-Fahrerlager oder bei den Industrieausstellern.



hersteller Orten, was ihre Produktpalette zu bieten hat. Dazu kommen verschiedene Reifenanbieter wie zum Beispiel BFGoodrich, Continental oder Windpower. Das Thema Sicherheit steht traditionell bei der Dekra Akademie und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat im Vordergrund. Und auch Technologiekonzerne wie Knorr-Bremse und ZF sind am Ring dabei. Die komplette Liste der Aussteller, die 2018 beim Truck-Grand-Prix vor Ort sind, finden Sie im Ausstellerplan auf den Seiten 60 und 61.

DER FAHRERMANGEL STEHT in diesem Jahr im Mittelpunkt der nunmehr 13. Fachtagung des ADAC Mittelrhein. Das Symposium hat sich als feste Größe im Zeitplan des Rennwochenendes etabliert. Los geht es am Freitag um 10 Uhr. Experten diskutieren diesmal, wie der Fahrermangel die Versorgung der Gesellschaft beeinträchtigt und welche Lösungen es für Politik und Unternehmen geben kann. Ebenso ein Fixpunkt am Ring ist die XXL-VIP-Lounge, in der sich Speiditeure beim Truck-Grand-Prix in

entspannter Atmosphäre präsentieren können. Das Unternehmen kann dort entweder seine Mitarbeiter oder auch Kunden einladen, die vom Catering und bequemen Sitzplätzen profitieren. VIP-Gefühle lassen auch die reservierten und überdachten Plätze auf der Haupttribüne aufkommen. Die Trucks finden im Truckercamp einen standesgemäßen Platz und dürfen als besonderes Highlight am Samstag im Corso über die Grand-Prix-Strecke fahren.

AKTUELLE NEWS ZUM TRUCK-GRAND-PRIX UND ZU AKTIONEN AN DEN MESSESTÄNDEN GIBT ES IN DER TRUCK-SPORT-APP:



Für iOS



Für Android

iPhone:
fernfahrer.de/trucksportios
Android:
fernfahrer.de/trucksportand



ROADTIGER

DIE NEUE NUMMER 1

Der neue GRAMMER Roadtiger Fahrersitz für die Nachrüstung bietet ein Höchstmaß an Komfort und Ergonomie für ein entspanntes Fahrerlebnis. Mit seiner umfangreichen Komfort-Ausstattung setzt er neue Maßstäbe in seiner Klasse!

WIR FREUEN UNS AUF EUREN BESUCH



ON THE MOVE

GRAMMER AG Commercial Vehicles | 92224 Amberg
www.grammer.com

STARTERFELD

DER TRUCK-GRAND-PRIX AUF dem altherwürdigen Nürburgring markiert den Höhepunkt einer jeden Truck-Race-Saison. Doch schon vorher müssen die Fahrer und Teams bei den Läufen in Misano und auf dem Hungaroring zeigen, was sie auf dem Kasten haben. In diesem Jahr ist das Starterfeld wieder prall gefüllt. 20 Fahrer sind zum Meldeschluss der FIA im April eingeschrieben. Dazu kommt mindestens auf dem Nürburgring die Rennfahrerlegende Gerd Körber, der eigentlich in Rennrente ist, sich aber die Party am Ring nicht entgehen lässt. Nach wie vor ist Steffie Halm die einzige Dame im Race-Zirkus. 2018 hat sie allerdings die Marke gewechselt. Sie startet zusammen mit Jochen Hahn auf Iveco. Hahn hat natürlich in diesem Jahr vor allem ein Ziel: Die Krone muss wieder zurück in den Schwarzwald. Nach seinem Titel im Jahr 2016 musste er die Startnummer 1 nämlich an den Tschechen Adam Lacko auf Buggyra Freightliner abgeben. Dabei hat er in der Vergangenheit

gezeigt, dass er weiß, wie man Race Trucks baut. Vier Europameistertitel auf MAN und Iveco zeugen davon. Aus der Hahn'schen Rennschmiede stammt auch das neue Gefährt von André Kursim. Der wechselt nämlich zum neuen Team Don't Touch Racing. Sein Mercedes-Cockpit bei Tankpool 24 Racing übernimmt Steffen Faas. Ein neues Gesicht gibt es auch bei Buggyra. David Vrsecky hängt sein Freightliner-Lenkrad an den Nagel. An seine Stelle tritt Oliver Janes. Zuwachs gibt es dagegen bei Truck Sport Lutz Bernau. Neben Antonio Albacete kämpft ab dieser Saison Luis Recuenco im bayrisch-spanischen Team um die Platzierungen. Alles beim Alten ist hingegen beim sympathischen Niederländer Erwin Kleinnagelvoort. Er pilotiert den einzigen Scania im Feld und das seit einigen Jahren. Ein ganz alter Hase im Truck Race ist auch Frantisek Frankie Vojtisek. Der Tscheche ist seit einigen Jahren auf MAN unterwegs und will auch 2018 wieder angreifen. Die Spannung steigt also. Wer macht das Rennen am Ring?



»1 ADAM LACKO

TEAM:
BUGGYRA INT. Racing System
TEAMCHEF: JAN KALIVODA
RENNERFOLG 2017:
1. Platz FIA ETRC



»2 JOCHEN HAHN

TEAM:
TEAM HAHN Racing
TEAMCHEF: KONRAD HAHN
RENNERFOLG 2017:
2. Platz FIA ETRC



»3 NORBERT KISS

TEAM:
TANKPOOL 24 Racing
TEAMCHEF: MARKUS BAUER
RENNERFOLG 2017:
3. Platz FIA ETRC



»11 ANDRÉ KURSIM

TEAM:
DON'T TOUCH Racing
TEAMCHEF: SVEN WALTER
RENNERFOLG 2017:
9. Platz FIA ETRC



»14 JOSÉ RODRIGUES

TEAM:
REBOCONORTE, LDA
TEAMCHEF: EDUARDO RODRIGUES
RENNERFOLG 2017:
10. Platz FIA ETRC



»15 ERWIN KLEINNAGELVOORT

TEAM:
K.A.
TEAMCHEF: ERWIN KLEINNAGELVOORT
RENNERFOLG 2017:
19. Platz FIA ETRC



»17 SHANE BRERETON

TEAM:
K.A.
TEAMCHEF: SHANE BRERETON
RENNERFOLG 2017:
12. Platz FIA ETRC



»22 OLIVER JANES

TEAM:
BUGGYRA INT. Racing System
TEAMCHEF: JAN KALIVODA
RENNERFOLG 2017:
K.A.





»23 ANTONIO ALBACETE

TEAM:
TRUCK SPORT Lutz Bernau
TEAMCHEF: LUTZ BERNAU
RENNERFOLG 2017:
5. Platz FIA ETRC



»24 STEFFEN FAAS

TEAM:
TANKPOOL 24 Racing
TEAMCHEF: MARKUS BAUER
RENNERFOLG 2017:
15. Platz FIA ETRC



»27 GERD KÖRBER

TEAM:
TEAM SCHWABENTRUCK Racing
TEAMCHEF: GEORG GLÖCKLER
RENNERFOLG 2017:
7. Platz FIA ETRC



»30 SASCHA LENZ

TEAM:
S.L. TRUCK Sport 30
TEAMCHEF: SYLVIA LENZ
RENNERFOLG 2017:
6. Platz FIA ETRC



»32 LUIS RECUENCO

TEAM:
TRUCK SPORT Lutz Bernau
TEAMCHEF: LUTZ BERNAU
RENNERFOLG 2017:
K.A.



»37 TERRY GIBBON

TEAM:
K.A.
TEAMCHEF: TERRY GIBBON
RENNERFOLG 2017:
18. Platz FIA ETRC



»38 EDUARDO RODRIGUES

TEAM:
REBOCONORTE, LDA
TEAMCHEF: EDUARDO RODRIGUES
RENNERFOLG 2017:
20. Platz FIA ETRC



»44 STEPHANIE HALM

TEAM:
TEAM SCHWABENTRUCK Racing
TEAMCHEF: GEORG GLÖCKLER
RENNERFOLG 2017:
4. Platz FIA ETRC



»77 RENÉ REINERT

TEAM:
REINERT RACING
TEAMCHEF: RENÉ REINERT
RENNERFOLG 2017:
K.A.



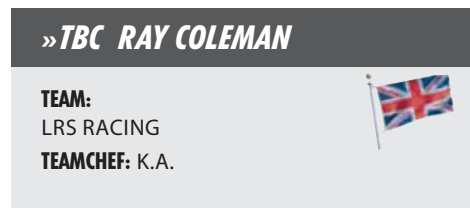
»88 RYAN SMITH

TEAM:
GFS MOTORSPORT Egyesület
TEAMCHEF: K.A.
RENNERFOLG 2017:
11. Platz FIA ETRC



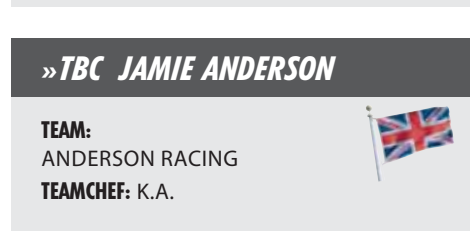
»91 FRANTISEK VOJTISEK

TEAM:
CZECH TRUCK Racing Team
TEAMCHEF: JITKA VOJTISOVA
RENNERFOLG 2017:
20. Platz FIA ETRC



»TBC RAY COLEMAN

TEAM:
LRS RACING
TEAMCHEF: K.A.



»TBC JAMIE ANDERSON

TEAM:
ANDERSON RACING
TEAMCHEF: K.A.





ZUSAMMEN STARK

Im Kampf um die Meisterkrone fährt jeder für sich. Doch seit mehr als zehn Jahren verbindet die Teammeisterschaft so manche Kontrahenten.

GRUNDSÄTZLICH MÜSSEN DIE Kollegen nicht demselben Rennstall angehören, um in der Teamwertung Erfolg zu haben. Das ist beispielsweise bei den Bullen von Magirus der Fall: Jochen Hahn vom Team Hahn Racing und Steffi Halm vom Team Schwabenruck. In der Saison 2018 sind die Mischteams allerdings in der Minderheit. Neben den Bullen treten noch Sascha Lenz/René Reinert sowie Shane Brereton/Ryan Smith zusammen in der Teamwertung an. Die restlichen vier Anwärter eint nicht nur die Marke ihres Trucks, sondern auch der Teamchef.

DASS DIESE KONSTELLATION nicht unbedingt die schlechteste Lösung darstellt, offenbart ein Blick auf die Bestenliste seit 2007. Alle Teammeister der letzten elf Jahre sind direkte Kollegen, allen voran Buggyra. Die Tschechen haben 2017 ihren fünften Teamtitel geholt. Und auch Truck Sport Lutz Bernau hat sich immerhin drei Mal die Trophäe gesichert, gefolgt von MKR Technology, die angesichts ihrer kurzen Zeit im

DIE TEAMS 2017 UND IHRE FAHRER

NR	TEAM	FAHRER	FAHRZEUG
2/44	DIE BULLEN VON IVECO MAGIRUS	Jochen Hahn, Stephanie Halm	IVECO
1/22	BUGGYRA RACING 1969	Adam Lacko, Oliver Janes	Freightliner
3/24	TANKPOOL24 RACING	Norbert Kiss, Steffen Faas	Mercedes-Benz
23/32	TRUCK SPORT LUTZ BERNAU	Antonio Albacete, Luis Recuenco	MAN
14/38	REBOCONORT TRUCK RACING TEAM	José Rodrigues, Eduardo Rodrigues	MAN
30/77	TEAM REINERT ADVENTURE	Sascha Lenz, René Reinert	MAN
17/88	K. A.	Shane Brereton, Ryan Smith	MAN

Truck Race eigentlich die erfolgreichste Bilanz verbuchen können, wenn es auch nie für einen Solo-Meistertitel gereicht hat.

ANDERS ALS BEI Pkw-Sportarten wie in der Formel 1 oder DTM gibt es bei den Truck Racern aber praktisch keine Probleme mit der verhassten Stallorder. Das mag auch daran liegen, dass es im Truck Race seit einigen Jahren verboten ist, mit ganz harten Bandagen zu kämpfen und die Gegner rauszukegeln. Rempeln ist also weder beim Teamkollegen noch beim Gegenspieler erlaubt. Und freiwillig bremst sowieso kein echter Truck Racer.

DIE TEAM-CHAMPIONS SEIT 2007

JAHR	TEAM	FAHRZEUG
2007	BUGGYRA INT. RACING SYSTEM	Buggyra
2008	BUGGYRA INT. RACING SYSTEM	Buggyra
2009	BUGGYRA INT. RACING SYSTEM	Buggyra
2010	MKR TECHNOLOGY S.R.O.	Renault
2011	CEPSA-TRUCK SPORT LUTZ BERNAU	MAN
2012	MKR TECHNOLOGY S.R.O.	Renault
2013	TRUCK SPORT LUTZ BERNAU	MAN
2014	TRUCK SPORT LUTZ BERNAU	MAN
2015	BUGGYRA RACING 1969	Freightliner
2016	TEAM REINERT ADVENTURE	MAN
2017	BUGGYRA RACING 1969	Freightliner



» in 3 km
DKV Servicestation

Sicher fährt am längsten.

Die DKV CARD – europaweit bestens versorgt.

Wohin Sie auch immer müssen: Wir helfen Ihnen weiter! Mit nur einer Tank- und Servicekarte für mehr als 70.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa. Nutzen Sie dieses größte Versorgungsnetz der Branche!

dkv-euroservice.com

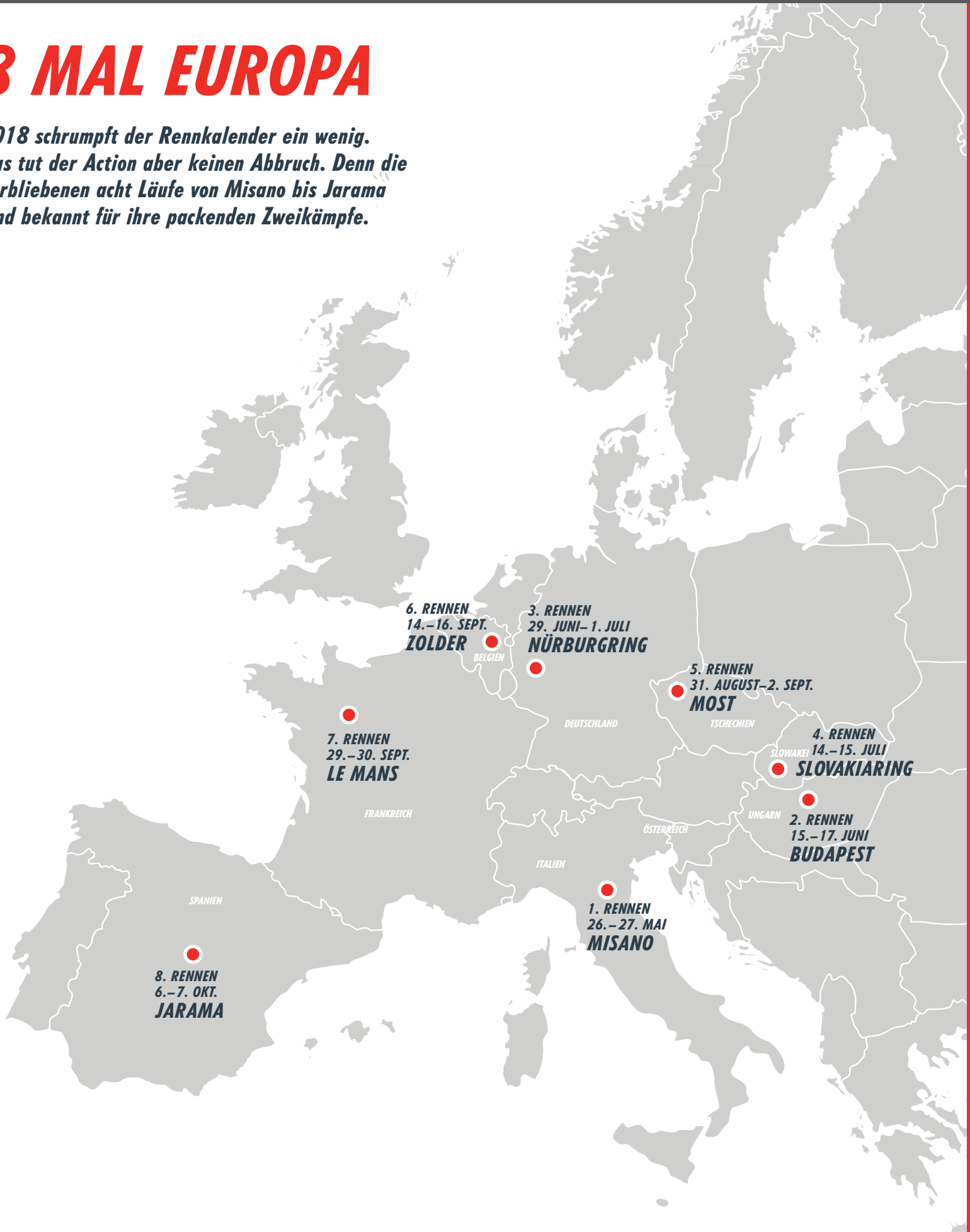


You drive, we care.



8 MAL EUROPA

2018 schrumpft der Rennkalender ein wenig. Das tut der Action aber keinen Abbruch. Denn die verbliebenen acht Läufe von Misano bis Jarama sind bekannt für ihre packenden Zweikämpfe.



Ich bin Trucker!
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*®

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

MARKT

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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

Ersatzteile/Zubehör

www.lkw-aluraeder.de


ALCOA
*autorisierter
Großhandel*

*Ihr Großhandels-
Partner für
ALCOA Räder
und Zubehör*

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

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



www.transaktuell.de

Leistungsoptimierung für LKW, PKW und BUSSE

Kompetenz seit über 20 Jahren

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

Kraftstoffersparnis
von 3 % bis 15%, je
nach Fahrzeugtyp

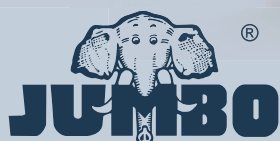
AUEL
Performance Products

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

Damit's sich glänzend dreht! Edles Radzubehör von Jumbo

Hochwertige Jumbo Radzierblenden,
Radauskleidungssets und Radausklei-
dungsblenden - chromglänzend poliert.

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



seit 1932

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

Tel: 040 700 170-0
Fax: 040 700 170-10

Mail: verkauf@jumbo-fischer.de
Homepage: www.jumbo.de

Ersatzteile/Zubehör

...über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...

Kompressor-Kühlbox Engel MK-43
 Aufwandslos 8 487 Jahre (2011) • 4 200 x 1 200 mm
 Kapazität: 120 l (120 Liter)
 Gewicht: 40 kg
 Material: Hochdruck aluminium
 Polster: Kälte isoliert
 Anzahl: 24 kg
 Kapazität: 120 l
 +10 bis -10°C
 Kühlleistung: 120 W
 Leistungsaufnahme: 10 Watt

Aktion...€649,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-49
 Aufwandslos 8 487 Jahre (2011) • 4 200 x 1 200 mm
 Kapazität: 120 l (120 Liter)
 Gewicht: 40 kg
 Material: Hochdruck aluminium
 Polster: Kälte isoliert
 Anzahl: 24 kg
 Kapazität: 120 l
 +10 bis -10°C
 Kühlleistung: 120 W
 Leistungsaufnahme: 10 Watt

Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
 Standort: 14 - 10, D-45864 Gladbeck
 Tel.: 02043 / 8 99 - 27 • Fax: 02043 / 8 99 81

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



Geschäftliche Empfehlungen

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



Dietz · Tonhäuser
 & Partner

Rechtsanwälte · Steuerberater
 Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für
 Verkehrsrecht:

Matthias Pfitzenmaier
 Fachanwalt für Verkehrsrecht

Telefon 07131/60990
 Fax 07131/60996
 Moltkestraße 40
 74072 Heilbronn
anwalt@haus-des-rechts.de
www.haus-des-rechts.de

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts

**§ 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

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

www.lastauto-omnibus.de

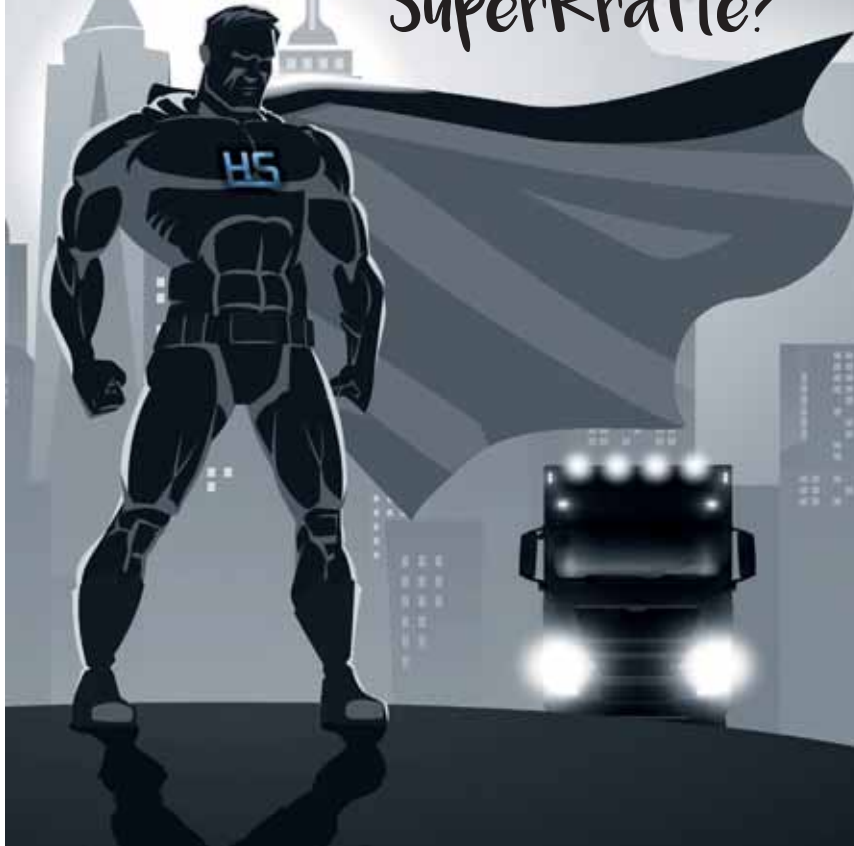
Ärztl. Untersuchung inkl. Augen
 für 59 € inkl. MwSt.
 Direkt an der A 99
 ohne Voranmeldung

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

2000+
 LKW FAHRER
 JOBS auf

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

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.



1. PLATZ
 Tuning und Styling
 2005 - 2017



HS Schoch®

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

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

Motoren

DIESEL-NONN

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

Unser spezieller Service für Sie:
Motoreninstandsetzung, Zylinderschleiferei, Getriebe-
instandsetzung für ZF, Mercedes und Volvo/Renault
Getriebe, Injektoren, Common Rail HD Pumpen, Ein-
spritzpumpeninstandsetzung alle Fabrikate, Instand-
setzung AGR-Module und Lieferung ab Lager

Tel. 0 56 22/989 80 oder 0 56 31/5 01 80
www.diesel-nonn.de, www.teile-nonn.de

Was tun bei Arthrose?

Was kann man selbst bei Arthrose tun? Auf diese wichtige Frage gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe fundierte Antworten. Eine kostenlose Sonderausgabe ihres Ratgebers „Arthrose-Info“ kann angefordert werden

bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 1105 51, 60040 Frankfurt/M. (bitte gerne eine 0,70-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder per E-Mail an service@arthrose.de (bitte auch dann mit vollständiger Adresse).

Kaufgesuche



wirkaufenlkws.de

Sammler sucht ständig LKW-Fotos europaweit. Kaufe und tausche! Bitte alles anbieten, Angebotsliste zusenden an: René Dietze, Schützenstr. 2, 95168 Marktleuthen

www.lastauto-omnibus.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

Ersatzteile/Zubehör

Ben's Kabinemöbel Holland

Emmeloord Holland www.benskabinemoebel.de

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

Online bestellen



Schrank hinten i.s.v. 2. Bett passend für Volvo FH 04 Globetrotter oder Globetrotter XL erhältlich in vielen Varianten ab **€ 557,- exkl. MwSt.**



Schöne große 24 oder 12 Volt beleuchtete Spiegel in einem mit Lederoptik gepolsterten Spiegelhalter für die Rückwand deiner Kabine.



Fußmatten in Schwarz, gesteppte Leder-Optik

Volvo FH 04

[Online bestellen](#)



Kirk Kaffeemaschine (schwarz) 24 Volt, 500 Watt, 6 Tassen **€ 179,- inkl. MwSt.** Einfach das Günstigste und 2 Jahre Garantie.

[Online bestellen](#)



Motortunnelabdeckung Volvo FH-04

Firma kaufen? WWW.LCI.HR



SOS KINDERDORF

Schenken Sie Kindern eine liebevolle Familie.

Weltweit brauchen Kinder unsere Hilfe. Als SOS-Pate helfen Sie nachhaltig und konkret.

Jetzt Pate werden: sos-kinderdorf.de



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

Transportunternehmen im Ruhrgebiet sucht: Unternehmen für den nat. Fernverkehr, Auflieger u. Tankkarte können gestellt werden, bei Interesse wenden Sie sich an Herrn S. Formella unter: 0049/(0)1520/7158293 H

www.transaktuell.de

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



Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER

trans aktuell
Die Zeitsung für Transport, Logistik und Management

lastauto omnibus
Transport & Logistik

Norbert Blucke

+49 (0) 711 7 84 98 94 • norbert.blucke@etm.de



Wir sind dabei!

BESUCHE UNS AM TRUCKA

STAND UND ENTDECKE UNSERE

TRUCK-GRAND-PRIX-ANGEBOTE

WWW.TRUCKA.DE

THE ROAD IS HARD ENOUGH

Stellenangebote

HF WORKS
LOGISTIK PERSONNEL



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 Lebensmitteltank**, 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



Wir suchen ab sofort oder später wegen Erweiterung des Fuhrparks

Fahrer/innen

mit Führerschein Klasse CE und eingetragenem Code 95

- für Kühl-Transporte innerhalb Norwegens
- ADR-Schein für Stückgut erforderlich
- englischsprachige Fahrer/innen
- Sie arbeiten im 2-Wochen-Rhythmus (14 Tage arbeiten, 7 Tage frei), andere Arbeitszeitregelungen nach Absprache möglich
- abwechslungsreiches Aufgabengebiet
- Entlohnung nach norwegischem Tarif
- neuer Fuhrpark mit 3-Achs-Sattelzugmaschinen

Bewerbung an
stryn@nkspedition.no

oder Tel. **+47.94.531.706**

Firmenanschrift
N & K Spedition A/S
 Karihaugveien 89
 N-1086 Oslo



Keeping it cool



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

Krafffahrer (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 Ferntrans GmbH & Co. KG

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

Herr Johannes Dettendorfer
 E-Mail: hdettendorfer@dettendorfer.de



KOMBIMARKT

FERNFAHRER

trans aktuell

lastauto omnibus

**Verkaufen und Kaufen –
 jetzt auch 1 Woche vor
 Druck online
<http://etm.de/kombimarkt>**

Der **KOMBIMARKT** ist der gemeinsame Rubrikanzeigenteil von **trans aktuell**, **lastauto omnibus** und **FERNFAHRER**.

Eine Schaltung im KombiMarkt ist eine Monatsbuchung, d.h. Ihre Anzeige erscheint zweimal in **trans aktuell**, einmal in **lastauto omnibus** und einmal im **FERNFAHRER**.

Eine Anzeige = 4 Ausgaben!*

Verkaufte Auflagen inklusiv ePaper der einzelnen Objekte im Jahresdurchschnitt vom 01. Juli 2016 bis 30. Juni 2017:

- **trans aktuell:** 49.403 Exemplare
 - **trans aktuell:** 49.403 Exemplare
 - **lastauto omnibus:** 12.547 Exemplare
 - **FERNFAHRER:** 25.228 Exemplare
- 136.581 Exemplare**

* außer im Januar = Doppelnummer **lastauto omnibus** + **trans aktuell**

* außer im August = Doppelnummer **trans aktuell**

** verkaufte Auflage der einzelnen Objekte gesamt monatlich im Jahresdurchschnitt vom 1. Juli 2016 bis 30. Juni 2017.

Stellenangebote



F
FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.

Nichts für Grashalmzähler

Wenn Eintönigkeit absolut nicht Dein Ding ist!

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

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

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!

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

www.fehrenkoetter.de 

www.transaktuell.de



FAHRERSCHMIEDE WECHSELN & VERBESSERN!

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

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

www.fahrerschmiede.de www.fahrerschmiede.de



RTS *Es lohnt sich!*
Transport Service GmbH

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

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



2000+ LKW FAHRER JOBS auf

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



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

www.famev.de

www.lastauto-omnibus.de

Leasing/Lkw-Vermietung



BFS®

Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

Ehre, wem Ehre gebührt.
Rent a MAN

www.bfs.tv

KOMBI-MARKT

Aus- und Weiterbildung

Ausbildungcenter für Verkehr und Sicherheit

Fahrschule B. Müllin

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



LKW AUSBILDUNG & WEITERBILDUNG

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

www.transaktuell.de

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

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

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

KOMBIMARKT

FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

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

€ 215,-

und hat das Format 1-spaltig · 50 mm

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

Vorbereitung auf die Sach- und Fachkundeprüfung (IHK)

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

In Mörfelden-Walldorf, Dortmund, Bochum, Düsseldorf

Termine und Preise:

www.verkehrsseminare.eu
Kraftverkehrsmeister
Gottfried Helfert
Tel. 0163-92 51 493

ANZEIGENANNAHME

Telefon (07 11) 1 82-188
Mo.-Do. 8.00-18.00 Uhr
Fr. 8.00-16.00 Uhr

Fax (07 11) 1 82-17 83
(Zum Anzeigenschluss nur bis 16.00 Uhr)

Coupon senden an:
Motor Presse Stuttgart
GmbH & Co. KG
KombiMarkt 70162 Stuttgart

E-Mail: kombimarkt-ga@motorpresse.de
(Zum Anzeigenschluss nur bis 16.00 Uhr)

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.

ANZEIGENVARIANTEN

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

Die gleiche Anzeige mit Foto kostet nur € 30,- mehr



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

KOMBIMARKT

FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Bitte ankreuzen	Gewünschte Zeitschriftenbelegung	Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen:	
		privat je mm €	gewerblich je mm € + MwSt.
<input type="checkbox"/> Kombination	FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus	2,20	4,30
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	FERNFAHRER	2,20	2,50
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	trans aktuell	2,20	2,50
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	lastauto omnibus	2,20	2,50

Pro Zeile ca. 35 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

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

3 mm																				
6 mm																				
8 mm																				
10 mm																				
12 mm																				
15 mm																				

Bitte veröffentlichen Sie obigen Text ___ mal unter der Rubrik

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Lkw, Anhänger, Auflieger | <input type="checkbox"/> Geschäftsverbindung |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Omnibusse | <input type="checkbox"/> Stellenangebote |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Spezialfahrzeuge | <input type="checkbox"/> Stellengesuche |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Motoren | <input type="checkbox"/> Fahrschulen |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Maschinen/ Masch. Anlagen | <input type="checkbox"/> Immobilien |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Container | <input type="checkbox"/> Modellspielzeug |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Ersatzteile/Zubehör | <input type="checkbox"/> Grübe |
| <input type="checkbox"/> Kaufgesuche | <input type="checkbox"/> Bekanntschaften |
| <input type="checkbox"/> Ladung und Transport | <input type="checkbox"/> Verschiedenes |
| <input type="checkbox"/> Leasing/Lkw-Vermietung | <input type="checkbox"/> Gesuche |
| <input type="checkbox"/> Geschäftl. Empfehlungen | |

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Privatanzeige | <input type="checkbox"/> gewerbliche Anzeige |
| <input type="checkbox"/> unter Chiffre (Chiffre-Gebühr 10,-) | <input type="checkbox"/> mit Foto (Gebühr 30,-) gewerbl. + MwSt.; Format = 1-spaltig) |

Name/Firma Vorname

Straße, Nr.

PLZ/Ort

Telefon E-Mail

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

Unterschrift/Datum

KOMBIMARKT

FERNFAHRER *trans aktuell* *bestenfalls kostenlos*

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

€ 301,-

und hat das Format 1-spaltig · 70 mm

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

E-Mail: norbert.blucke@etm.de

ETMverlag

www.lastauto-omnibus.de

Aktion Deutschland Hilft

Das starke Bündnis bei Katastrophen



Wenn Menschen durch große Katastrophen in Not geraten, helfen wir. Gemeinsam, schnell und koordiniert. Schon ab 5 € im Monat werden Sie Förderer. So helfen Sie Tag für Tag und genau dort, wo die Not am größten ist.

Spendenkonto:
DE62 3702 0500 0000 1020 30
Jetzt Förderer werden unter:
www.Aktion-Deutschland-Hilft.de

Aktion Deutschland Hilft
Bündnis deutscher Hilfsorganisationen



www.aral.de

**Neueröffnung
am 14.06.2018**

Besuchen Sie uns.

Kommen Sie vorbei und profitieren Sie von tollen Eröffnungs-Angeboten.



Alles super.

Aral Raststätte Kathrin Blume
A39, Salzgitterhüttenblick Nord, 38239 Salzgitter



World Vision
Zukunft für Kinder!

**DAS SCHÖNSTE
GESCHENK
FÜR KINDER:
EINE ZUKUNFT.**

Das ist die **KRAFT**
der Patenschaft.

Jetzt Patenschaft
werden:
worldvision.de



Neueröffnung
am 28.06.2018

Besuchen Sie uns.

Kommen Sie vorbei und profitieren Sie von tollen Eröffnungs-Angeboten.

Aral Raststätte Gabriele Guth
A39, Salzgitterhüttenblick Süd, 38239 Salzgitter



Alles super.



World Vision
Zukunft für Kinder!

**DAS
SCHÖNSTE
GESCHENK
FÜR
KINDER:
EINE
ZUKUNFT.**

Das ist die **KRAFT**
der Patenschaft.

Jetzt Paten
werden:
worldvision.de



www.lastauto-omnibus.de

EUROPA
TRUCK-TRIAL

16 - 17
JUNI
2018
 OLEGGIO-NO

europatrucktrial.org

3. LAUF TRUCK-TRIAL EUROPA MEISTERSCHAFT



Organizzatore by
Mya Eventi

CON IL PATROCINIO DEL










 @europatrucktrialitaly

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER



**Jeden
MONAT
NEU!**

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Veranstaltungen

AMERICAN TRUCK PROMOTION



US-TRUCK.COM

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

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

American Truck Promotion · us-truck.com

Gewerbering 28 · 03099 Krieschow/Cottbus · Tel.: +49 35604 6499-64 · Fax: -65

Verschiedenes

STARK
Mobile Waschanlage
 NEU: Selbstfahrend mit Wassertank

Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Altgeräterücknahme

Neue Modelle 

Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

 **2000+**
LKW FAHRER
JOBS auf



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

An- und Verkauf, Vermietung

HAAAS

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

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

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

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

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

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

www.famev.de

www.lastauto-omnibus.de

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

 **OVERALLS**

NEU INNOVATIVE PRAXISSTECHNIK

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

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

KOMBIMARKT 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

KOMBIMARKT

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 Schirmherrin

 **MICHAEL HIRTE** Unsere Schirmherr

 | info@bewegen-mit-herz.de | www.bewegen-mit-herz.de

Unsere Partner:

Fernfahrer-Stammtische der Polizei



FREIBEUTER

AUF DREI ACHSEN

Die modernen Lastwagen sehen einander immer ähnlicher. Da fällt der prächtige US-Volvo von Sascha Fleischmann schon auf, erst recht aber durch seine neue spektakuläre Lackierung.

TEXT | Felix Jacoby **FOTOS** | Felix Jacoby, Jörg Wolke (1)







MITTEN IM FRANKENWALD ist das rollende Kunstwerk eine mehr als außergewöhnliche Erscheinung.

Nicht wenige Menschen träumen von einem schönen Lastwagen – ihnen ist unsere Supertruck-Rubrik gewidmet. Und manche Glückliche sind in der Lage, sich so einen Traum zu erfüllen. Zu ihnen gehört Sascha Fleischmann aus Küps in Oberfranken. Obwohl er ein beträchtliches Logistikunternehmen mit 25 Lastzügen und 10 Expressfahrzeugen betreibt, das gerade sein 20-jähriges Jubiläum begeht, ist Sascha eher Praktiker als Schreibtischverwalter.

Jeden Morgen gegen vier geht er auf seine erste Nahverkehrstour, wirkt dabei nie richtig gestresst, und wenn der Diesel in seinem prächtigen Volvo FH leise brummt, fühlt er sich einfach wohl.

Schon seit seiner frühen Kindheit faszinieren ihn Lastwagen, und so war seine Arbeitswelt immer schon mehr als reiner Gelderwerb. Den ersten Supertruck leistete er sich 2005, den hier gezeigten Volvo-Hauber, aus den USA mit unbekannter Vorgeschichte von

TECHNISCHE DATEN

TRUCK: VOLVO VNL 660
 ERSTZULASSUNG: 2000
 LEISTUNG: 500 PS
 LAUFLEISTUNG: 5.000 KM PRO JAHR (RESERVE-LKW)
 TRAILER: ZWEIACHSIGER PLANEN-TRAILER
 EIGENTÜMER: SFT TRANSPORTE
 FAHRER: SASCHA FLEISCHMANN
 ARTWOK: JÖRG WOLKE
 INTERIEUR: LKW-ZUBEHÖR BERG
 EDELSTAHLZUBEHÖR: ECKERT FAHRZEUGBAU
 AUFGABENGEBIET: FRÜHER GÜTERVERKEHR,
 SEIT 2014 RESERVE UND ZUR FREUDE

SASCHA FLEISCHMANN
 SPEDITEUR



” ICH BIN MIT DEM **HAUBER** BEREITS ZEHN JAHRE LANG SELBST UND MIT **VIEL FREUDE** IM GÜTERVERKEHR GEFAHREN



EIN KLEINER ANKER dient als maritime Kühlerfigur. Auf seiner ersten Ausfahrt im neuen Gewand macht der wuchtige Sattelschlepper einen sehr guten Eindruck. Und vor einem alten Sägewerk kommt die Piratenszenerie richtig schön zur Geltung.

einem Händler gekauft. Für die Arbeit auf bayrischen Straßen hat er extra einen kurzen Zweiachsauflieger erhalten. Die weiße Zugmaschine bekam eine Airbrushlackierung, wild und bunt, im Stil der Filme „Fluch der Karibik“, Teil 1 und 2, dazu später noch beim Lkw-Ausstatter Ernst Auhuber in Berg eine passende Inneneinrichtung.

Der Dreiachser ist ein ebenso rauer wie robuster Geselle, der aus der Zeit stammt, als die Schweden gerade den US-Markt zu

erobern begannen. Während seine modernen Brüder in Amerika heutzutage längst auch Motoren und Getriebe von Volvo nutzen, hat dieser Schlepper noch einen Detroit-Diesel mit 500 PS und ein etwas ruckeliges Automatikgetriebe von Eaton, bei dem nur zum Anfahren und Anhalten gekuppelt



DER TOTENKOPF gehört unausweichlich zum heutigen Bild von der Piraterie, die Johnny Depp in „Fluch der Karibik“ als Captain Jack Sparrow auf ebenso lebendige wie abenteuerlich-dreiste Art verkörpert.





JÖRG WOLKE hat einen ganz eigenen Stil, zweidimensionale Porträts zum Leben zu erwecken. Dafür nutzt er neben Sprühpistolen auch Pinsel.

PASSEND ZUM STIL des Fahrzeugs wird die Sattelplatte von einem sich elektrisch drehenden Dreimaster abgedeckt.



wird. Vergleicht man ihn mit der Leichtigkeit moderner Nutzfahrzeuge, ist er etwas schwerfällig, aber gerade das hat auch seinen urigen Reiz.

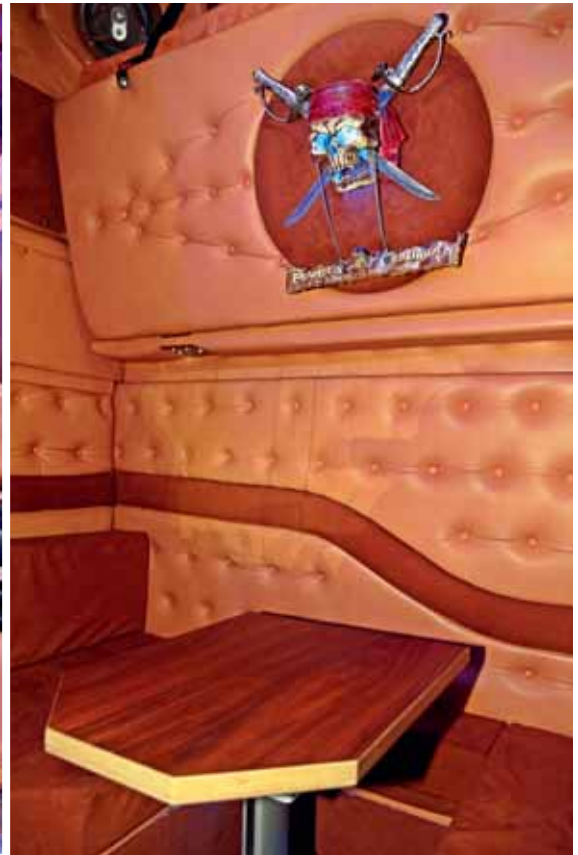
2014 wurde dann sein zweiter Lastwagen- Traum geboren, ein moderner Dreiachser, dessen Gestaltung er seinem absoluten Lieblingsmusiker Phil Collins gewidmet hat. Seit letztem Jahr gibt es dazu auch noch

einen prächtigen Thermotrailer, einen Schmitz mit seitlicher Faltschleppwand. Die Gestaltung der Lackbilder beider Fahrzeuge stammt vom Schmalkaldener Jörg Wolke, der sich mit seinen kunstvollen Werken einen besonderen Ruf erworben hat.

Leider war der Hauber in den Jahren äußerlich etwas gealtert, außerdem passte er stilmäßig nicht so richtig zu seinem jüngeren



DER INNENRAUM der 66-Inch-Kabine wurde bei Ernst Auhuber passend zum Thema mit Leder und Alcantara ausgekleidet.



Markenbruder. Also beauftragte Sascha den Meister der Farben erneut. Das Motto lautete wieder „Fluch der Karibik“, diesmal aber Teil 5. Darin geht es um die Rivalität zwischen Pirat Jack Sparrow und dem finsternen Kapitän Salazar, der ein Schiff mit Untoten steuert und dieses hässliche Schicksal seinem Widersacher verdankt. Natürlich spielen auch einige schöne Frauen eine Rolle. Jörg Wolke hat sich in diese eigenwillige Welt vertieft, um sich für die Gestaltung des Haubers inspirieren zu lassen.

Früher hätte man den Thüringer als Airbrusher bezeichnet, doch das trifft es nur noch teilweise. Denn er hat neben der Kunst mit seinen japanischen Sprühpistolen die Liebe zur Arbeit mit dem Pinsel wieder entdeckt und mischt die Lacktechniken auf raffinierte Weise. Daraus ergeben sich neue Möglichkeiten, den Charakter der Bilder zu schärfen. Sechs Wochen stand der in viele Teile zerlegte Hauber ab März in seiner Halle. Die ist schön beheizt und groß, damit man das entstehende Werk immer wieder auch aus etwas Abstand heraus betrachten kann. Da die Karosserie des Volvo VNL 660 ungefähr die doppelte Fläche eines Euro-Lkw besitzt, war es auch ein ordentliches Stück Arbeit. Zum Schluss wurde die gesamte Oberfläche noch mit Klarlack versiegelt.

Bei Fahrzeugbau Eckert in Marktrodach wurde das Fahrzeug wieder zusammengesetzt und mit neuen Leuchten plus Verkabelung

ausgestattet. Für Fotos und Truckshows wird das volle Licht angeklemt und die Sattelplatte mit einem Edelstahlkasten abgedeckt. An dessen Vorderseite sitzt ein LED-Fluter, der das Abbild des verwegenen Piraten auf der Rückwand effektiv anstrahlt. Wie man sieht, passen die zwei Volvos jetzt auch vom Stil her zueinander. Jederzeit ist der Hauber samt seinem Spezialtrailer als strategische Reserve für das Unternehmen einsatzbereit.

Aber er gehört auch zum Gesamtbild des Transportunternehmens, das dank seines

Chefs ein ganz besonderes Betriebsklima hat. Der freundliche Familienvater ist leidenschaftlicher Koch und empfängt seine Fahrer, wenn sie am Ende der Woche heimkommen, mit frisch gekochten Leckereien und deftigen Brotzeiten. Und auch der gemeinsame Auftritt mit den Flaggsschiffen auf Truckerfesten gehört zum Miteinander. Ist es wohl Zufall, dass bei SFT gleich drei Azubis ihre Berufskraftfahrerlehre absolvieren? Die Premiere des aufgefrischten Haubers, „Fluch der Karibik 2.0“, wurde in Geiselwind jedenfalls gebührend gefeiert. <



JETZT PASSEN DIE beiden Edel-Volvos zueinander und repräsentieren eine Firma mit einzigartigem Stil.

GROSSES HERZ FÜR KLEINE LEUTE



LICHT AUS – SCHEINWERFER
AN: Abendstimmung am Lohfeldener Rüssel.

Auf der Rüssel Truck Show bei Kassel trafen sich Ende April zum nunmehr fünften Mal Fahrer und Lkw-Begeisterte aus ganz Europa, um für schwer kranke Kinder Spenden zu sammeln.

TEXT | Knut Zimmer **FOTOS |** Knut Zimmer, Silvia Fischer, Josephine Ohl, Tekno (1)

Das Transportgewerbe erlebt durch Hochglanz-TV-Formate wie „Trucker Babes“ und die „Asphalt-Cowboys“ gerade einen medialen Frühling. Das ist auch gut so, denn die Frauen und Männer im Lkw-Fahrerhaus sind weit mehr als nur die Lastenkutscher der Nation. Sie halten Europa wirtschaftlich am Laufen, sind hart arbeitende Botschafter des Gewerbes und müssen oft auch noch widrigen Arbeitsumständen trotzen. Vielleicht gerade deswegen haben sich viele Lkw-Fahrer das Herz am rechten Fleck bewahrt. Den Beweis dafür traten einmal mehr die Macher und Teilnehmer der Rüssel Truck Show an.

Nach mittlerweile fünf Jahren hat sich das Event mit stetig wachsender Teilnehmerzahl fest im Festival-Kalender etabliert und ist

deshalb auch ein fester Bestandteil der alljährlichen FERNFAHRER-Roadshow „Drive Your Dream“. So fanden sich Ende April laut Veranstalter 438 Lkw auf dem Parkplatz des SVG-Autohofs Lohfeldener Rüssel ein, um den Verein für krebskranke Kinder Kassel finanziell zu unterstützen. „Die Fahrer sind aus ganz Europa angereist“, berichtete Mike

Lawson, einer der Organisatoren, zufrieden. „Wir verlangen kein Startgeld von den Fahrern, kein Standgeld von den Buden und spenden sämtliche anderweitigen Erlöse“, hob er den besonderen Charakter dieser Truck Show hervor. Kein Wunder, dass er und sein ehrenamtliches Team aus Unternehmern, Privatpersonen und der Gemeinde



DEN RÜSSEL-TRUCK 2018 aus Volvo FH und Schmitz-Auflieger hat Vermieter Pema eigens aufgebaut.

Lohfelden erneut von der Masse an Interessenten überrascht wurden. Doch für den guten Zweck nahmen die Initiatoren der Charity-Veranstaltung so manche Strapaze gerne auf sich. Immerhin galt es, eine Vielzahl an Oldtimern und Showtrucks publikumswirksam zu platzieren, ein Party-Zelt mit Live-Musik zu bespielen, das Kinderprogramm mit Schminkwettbewerb, Hüpfburg und Lkw-Malwettbewerb zu stemmen, die große Waschhalle in eine Modellautobörse nebst RC-Truck-Parcours zu verwandeln und die angebotenen Hubschrauber-Rundflüge zu koordinieren.

Doch nicht nur die Organisatoren der Rüssel Truck Show legten sich für die rund 5.000 Besucher mächtig ins Zeug. Auch die ange-reisten Lkw-Fahrer scheuten keine Mühen, ihre Fahrzeuge auf Hochglanz zu polieren. Darunter fanden sich zum Beispiel alte Haudegen wie Stefan Huber, dessen zwei aufwendig verschönerte Scania R730 auf dem Platz standen. Für den guten Zweck und für die Kinder komme er immer wieder gerne nach Lohfelden, betonte Huber. Vollen Einsatz für die gute Sache zeigte auch Kai Jacobsen, der sich, wie das Jahr zuvor, für die gute Sache in ein märchenhaftes Kostüm warf – ganz im Stile Walt Disneys.

Auch junge Fahrer machten auf sich aufmerksam – so der Tiroler Patrick Rastl, der seinen V8-Scania praktisch im Alleingang – vom Innenausbau bis zur Außenlackierung – in ein stilvolles Liebhaber-Gefährt mit Lounge-Charakter verwandelt hat. Ein Schmuckstück in Grau und Chrom, mit dem der gelernte Nutzfahrzeug-Mechatroniker und Lackierer seinen Traum vom Fahren zum Beruf gemacht hat. Der Modellbauer Tekno zeigte sich begeistert von dieser Arbeit und hat Patrick mit seinem Sattelzug zum Markenbotschafter gemacht.

Damit ist Patrick in guter Gesellschaft. So rollt auch wieder ein neuer Sattelzug als Botschafter der Rüssel Truck Show durch die Lande. Der Vermieter Pema hat nicht nur die Folierung von Lkw und Trailer übernommen, sondern auch einen vierstelligen Betrag gespendet. Insgesamt gaben die Fahrer, Spediteure, Unternehmen und Besucher an diesem Wochenende 45.000 Euro – und selbst nachträglich gehen noch Spenden ein. Ein neuer Rekord, der für den großen Erfolg dieser Veranstaltung spricht.



IM TRUCK-WASH befand sich auch ein RC-Truck-Parcours.

DIESEL-DIETER IN AKTION: Am Lohfeldener Rüssel fiel der Startschuss für die FERNFAHRER-Roadshow 2018.



MIT VIEL LIEBE wurden die Trucks geschneigelt und gestriegelt. Die Stimmung war während des gesamten Wochenendes prima.

KAI JACOBSEN und seine Freunde (l.) werfen sich traditionell in spezielle Schale, um Spenden für die schwer kranken Kinder zu sammeln. Motto in diesem Jahr: Walt Disneys „Die Schöne und das Biest“.

FERNFAHRER ROADSHOW 2018 POWERED BY



ZEITEN

IN LAOS

Auf den Straßen von Laos lässt sich eine globale Zeitenwende erkennen. China schickt sich an, zur Supermacht zu werden. Die alten Konkurrenten haben der lange geplanten Strategie wenig entgegenzusetzen. Den Lkw-Fahrern jedoch ist es egal – für sie zählt nur, ob der Job sicher ist und gut bezahlt wird.

TEXT UND FOTOS | Richard Kleinberger

Ziemlich wellig ist sie, eine der Hauptverkehrsadern von Laos. Noch dazu sieht sie dreckig aus. Was aber kein Wunder ist, denn es handelt sich um eine Wasserstraße. Der Mekong ist einer der größten Flüsse Asiens und wird zum Dutzend der weltweit längsten Flüsse gerechnet. Sein Oberlauf fließt durch Laos und bildet zum Teil die Grenze zu den Nachbarn Myanmar und Thailand. Auf dem schlammigen Mekong wird alles transportiert, was für die Laoten, die in seinem Einzugsbereich wohnen, wichtig ist: Sand und anderes Baumaterial, Treibstoff, Lebensmittel und auch Menschen. Wenn die es eilig haben, besteigen sie eines der kleinen Speedboote, die über die kabbelige braune Brühe zu fliegen scheinen.

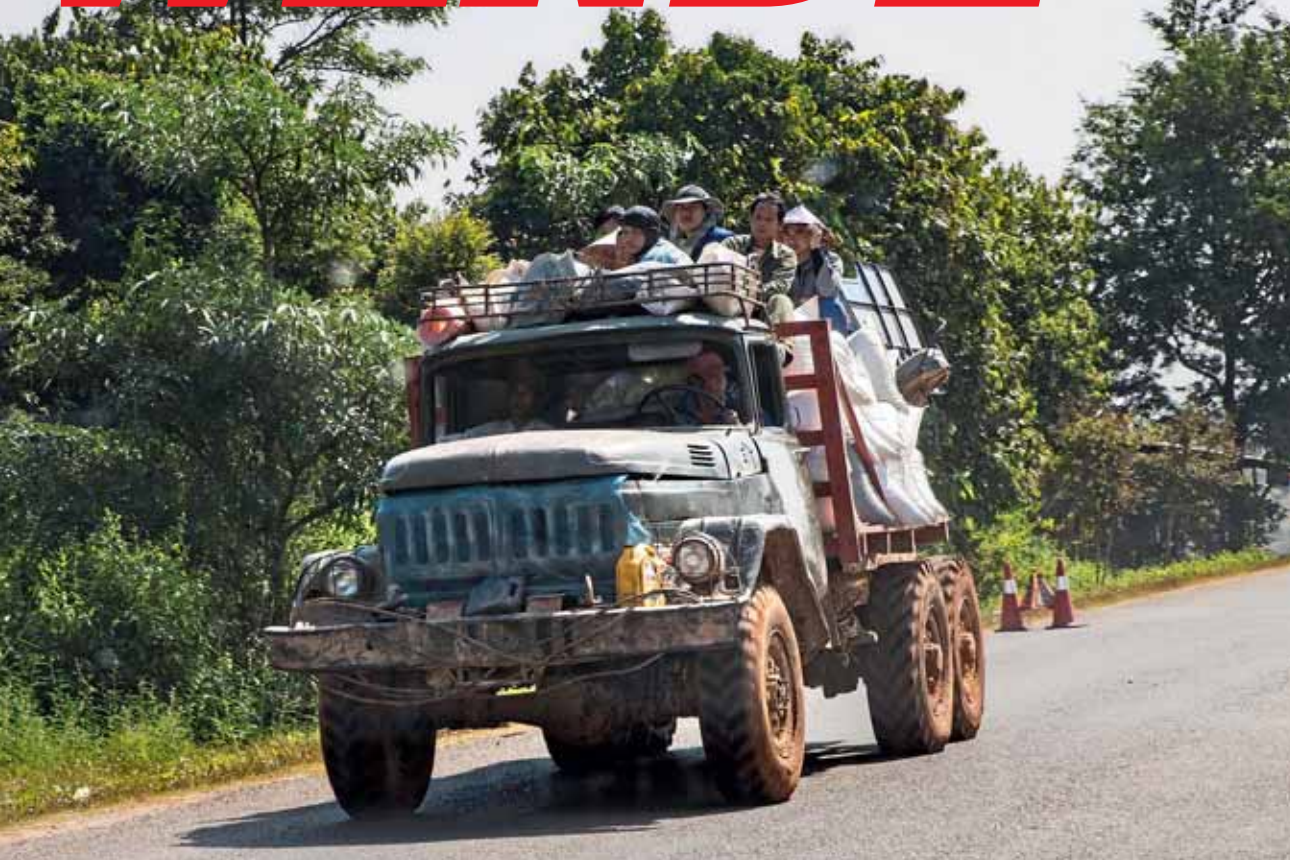
Die meisten Insassen dieser Boote tragen Motorradhelme, was in diesem Land verwunderlich ist. Denn auf den normalen Straßen schützt kaum ein Moped- oder Motorradfahrer seinen Kopf mit einem Helm. Der Grund

für die Vorsichtsmaßnahme ist auch nicht die Angst vor einem Unfall. „Aber über dem Wasser gibt es viele Insekten. Wenn die bei dem Tempo ins Auge fliegen, ist das ziemlich schmerzhaft. Also setzt man einen Helm auf und klappt das Visier herunter“, erklärt ein Laote.

Wer aus der Gegend des berühmten Goldenen Dreiecks kommend auf dem Mekong nach Süden fährt, passiert nach rund 150 Kilometern die kleine Ortschaft Pak Beng. Wie viele andere Dörfer ist Pak Beng in die Hügel oberhalb eines Flussufers gewachsen. Unten an der Anlegestelle für die Passagier- und Frachtboote stehen drei Trucks. Lastkähne sind zum Teil mit den Fahrzeugen vertäut. Umschlagkräne, Förderbänder oder betonierete Kais? Fehlanzeige. Der Umschlag erfolgt hier auf dem Rücken von Trägern, die Hunderte Male über schwankende Holzstege vom Schiffsbau in einen der Trucks laufen und dort schwere Säcke und Kisten stapeln.



WENDE^{XX}



FAHNEN MIT HAMMER UND SICHEL sind in Laos noch allgegenwärtig. Sozialismus und Buddhismus scheinen hier kein Widerspruch zu sein. Investitions- und Konsumgüter kommen heute zum größten Teil aus China – vielleicht hat ja ein fähiger chinesischer Kopist auch das rote Michelin-Männchen nachgebaut.

VON DEN SOWJETISCHEN LKW (links oben) sieht man nur noch wenige Exemplare auf den Straßen.

LAOS



AUFLADEN, BIS MAN AN DEN HIMMEL STÖSST:

Nach dieser Devise werden in Asien viele Trucks beladen, zumal mit Volumengütern. Die kleinsten Nutzfahrzeuge sind die Lastenräder, mit denen viele Laoten ein kleines Geschäft betreiben.

DER MEKONG ist die wichtigste Verkehrsader des Landes. Was auf dem Fluss transportiert wird, laden Kulis an simplen Kais auf Lastwagen um, die dann für die Feinverteilung im Hinterland zuständig sind.



Auf Wachstumskurs

Die Demokratische Volksrepublik Laos ist ein Binnenstaat in Asien mit den Nachbarn China, Thailand, Vietnam, Kambodscha und Myanmar (Burma). Das Land ist mit einer Fläche von 236.800 Quadratkilometer ziemlich genau ein Drittel kleiner als Deutschland. Allerdings leben in Laos nur rund sieben Millionen Menschen, die sich auf mehrere ethnische Gruppen verteilen. Die chinesische Minderheit in dem Land beträgt offiziellen Angaben zufolge nur ein Prozent, der Anteil dürfte aber in Wahrheit deutlich höher liegen. Inoffizielle Schätzungen gehen von mindestens fünf Prozent aus.

Die Wirtschaftsstruktur des Landes begann sich in den letzten Jahren allmählich zu wandeln. Der größte Teil der Bevölkerung arbeitet immer noch in der traditionellen, kleinräumigen Landwirtschaft, doch gewinnen industrielle Landwirtschaft, Leichtindustrie, die Ausbeutung von Bodenschätzen, der Energiesektor (Strom wird hauptsächlich aus Wasserkraft gewonnen und im großen Stil exportiert) und nicht zuletzt der Tourismus immer mehr an Bedeutung. Zum Teil arbeiten Laoten auch in Firmen, in denen europäische Textilunternehmen ihre Kollektionen fertigen lassen.

Mit einem Bruttoinlandsprodukt von rund 1.750 € pro Kopf (2016) rangiert Laos im Grenzbereich zwischen dem mittleren und dem ärmsten Drittel der Länder. In den letzten Jahren ist die Wirtschaft des Landes stark gewachsen, die Regierung verfolgt das Ziel, Laos bis 2020 endgültig aus dem Kreis der am wenigsten entwickelten Länder herauszuführen.



Drei Lastwagen, drei Farben: Der blaue und der rote kommen von den japanischen Herstellern Isuzu beziehungsweise Hino. Der neueste, ein weißer Zweiachser mit Kippaufbau, wurde in China fabriziert. Chenglong steht auf der Front. In Laos sind viele der Chinesen-Trucks zu sehen und das Marktsegment Vans wird hier offenbar komplett von chinesischen Herstellern dominiert. Hersteller gibt es ja genug im Reich der Mitte. Es fällt schwer, sich die vielen Namen zu merken: Man liest Sojen, Daehan, DFSK, Wuling, JMC, CDW, FAW, Shacman und Foton, CNHTC, Eagle, JAC oder Sinotruck auf den Lkw. Geradezu bescheiden nimmt sich daneben die Riege der japanischen Marken aus, die in Laos vertreten sind: Isuzu, ND und Hino bei den Schweren.

Noch seltener als japanische Lastwagen sind in Laos Erzeugnisse mit europäischen Markennamen auf dem Blech anzutreffen. Für Volvo, Scania oder auch Daimler und MAN stellt das Land nicht einmal einen Nischenmarkt dar – wenn auch MAN es wohl geschafft hat, in Vientiane einige Fahrzeuge abzusetzen. Die CLA kommen von der indischen Tochter und wurden mit Tank- und Mischeraufbauten bestückt.

Betrachtet man das, was sich auf Straßen von Laos abspielt, aufmerksam, formt sich nach einigen Tagen ganz allmählich ein Bild, das zumindest einen Besucher aus der Alten Welt nachdenklich stimmt. Könnte es sein, dass sich hier im kleinen Laos, sehr deutlich eine der größten geostrategischen und ökonomischen Umwälzungen unserer Zeit erkennen lässt? Dass sich China anschickt, ganze Landstriche

zu erobern – nicht mit brachialer Militärgewalt, sondern geschickt die wirtschaftliche Kraft nutzend und vor allem die Tatsache, dass die Wirtschaft in den westlichen Ländern mit ihren demokratischen Strukturen kaum gewappnet ist für den Wettbewerb durch Konkurrenten, bei denen niemand so genau weiß, wo privatwirtschaftliches Engagement aufhört und staatliche Regie beginnt. Ein Riesenvorteil der neuen Wirtschaftsmacht ist zudem die große Ausdauer. Strategien werden nicht auf den Takt von Quartals- oder Jahresberichten abgestimmt. Man denkt im Fernen Osten vielmehr in langen Zeiträumen und ist damit ziemlich erfolgreich.

Nicht zuletzt ist auf den Straßen – und noch mehr in den Hinterhöfen – der Niedergang des einstigen Ostblocks zu beobachten. Zu Zeiten des Vietnamkriegs, unter dem Laos besonders stark zu leiden hatte, und in den Jahren danach kamen Trucks aller Gewichtskategorien vorzugsweise aus der damaligen Sowjetunion oder deren Satellitenstaaten. Vor dort kommt heute jedoch nichts mehr. Alte IFA oder die massiven Russen-Lkw von Zil, Kraz und Ural sind auf den Straßen eine Seltenheit. Die meisten rosten in Hinterhöfen und erinnern mehr an ausgeweidetes Schlachtvieh als an ein brauchbares Nutzfahrzeug. Der gewaltigen Welle, die aus China kommend die Welt überrollt, hat auch die russische Wirtschaft scheinbar wenig entgegensetzen.

In Laos ist das Engagement des großen Nachbarn nicht immer auf den ersten Blick zu erkennen. Die Bananenplantagen beiderseits des





DIE BUDDHISTISCHEN MÖNCH genießen in Laos ein hohes Ansehen, vor allem auf dem Land sind die Menschen noch tief religiös.

BEI KLEINEN TRUCKS dominieren chinesische Marken, wobei es schwierig ist, angesichts der Vielzahl von Herstellern den Überblick zu behalten. In der schweren Klasse ist der japanische Isuzu häufiger anzutreffen.





RAST AM STRASSENRAND (o. l.): Truckstops gibt es in Laos nicht. Gegessen wird in einer der vielen Garküchen.

EXOTENSTATUS: EUROPÄISCHE LASTWAGEN wie dieser Iveco (u. l.) sind extrem selten zu sehen und stammen üblicherweise von deren ausländischen Tochterfirmen.

SCHWERTRANSPORT: DER BAGGER hätte für den Vierachser (o. r.) nicht sehr viel breiter sein dürfen.

DER SCHWERVERKEHR hat zugenommen – auch in Laos. Eine der wichtigsten Verkehrsadern (u. r.) verbindet die Hauptstadt Vientiane mit Vang Vien und Luang Prabang im Norden.



Mekong gehören aber chinesischen Besitzern, die hier im großen Stil Nahrung für ihr Milliardenvolk produzieren. In den Ausfallstraßen der Hauptstadt Vientiane wird das chinesische Engagement deutlicher. Auf fast allen Geschäften, die Autos oder Nutzfahrzeuge verkaufen, sind auch chinesische Schriftzeichen zu sehen. „Händler aus China, die hier ein Geschäft eröffnen, bekommen von ihrer Regierung günstige Kredite“, verrät uns ein Laote. Der Wahrheitsgehalt dieser Feststellung und wo genau zwischen Kredit und Anschubfinanzierung die Unterstützung angesiedelt ist, lässt sich nicht überprüfen. Aber die massive Präsenz chinesischer Händler lässt die Aussage zumindest glaubwürdig erscheinen. Darüber hinaus engagiert sich der große Nachbar im kleinen Laos beim Bau von Infrastrukturprojekten wie Straßen, Brücken oder Eisenbahntrassen. Auch auf diese Art entstehen Abhängigkeiten, da sich Peking diese Form der Unterstützung gerne mit Rohstoffen oder Ländereien honorieren lässt.

Den laotischen Lastwagenfahrern dürfte es am Ende egal sein, woher ihr Arbeitsgerät kommt. Wie überall auf der Welt geht es den Men-

schen vor allem um die Frage, ob sie einen sicheren Arbeitsplatz haben und ob es ein ordentliches Entgelt gibt. So gesehen spricht Mr. Orn, der einen seltsam lackierten Isuzu fährt, an dem mehr Spiegel montiert sind, als in einem Kosmetikgeschäft zu finden sind, sicher für viele seiner laotischen Kollegen: „Der Job ist hart, aber gut. Ich bin sehr gerne Fahrer.“

Und weil die Fahrzeiten in Laos eher theoretisch als praktisch reguliert sind, hat er keine Zeit für einen Plausch. Er muss weiter nach Vientiane, über die teilweise sehr engen, gewundenen Straßen, die sich durch die Dörfer fräsen und durch den Dschungel, der große Teile von Laos mit einer undurchdringlichen grünen Decke verhüllt. Der Weg dorthin führt über viele Berge, die den Fahrern keine Zeit lassen zu einem entspannten Dahingleiten – und immer mit dieser Hoffnung, dass man das nächste Ziel heil erreicht. Das ist nämlich keine Selbstverständlichkeit in einem Land, in dem es, gemessen an der Zahl der registrierten Fahrzeuge, fast zehnmal so viele Unfalltote gibt wie in Deutschland. <

HISTORISCH GEWACHSEN

Der Autohof Bad Hersfeld liegt an der A4 weit hinterm Kirchheimer Dreieck in Richtung Eisenach. Eine kleine Auswahl vollwertiger warmer Gerichte gibt es dort Tag und Nacht.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

Türkisfarbene Augen, ein hellblaues Hemd und im Hintergrund blaue Sitzmöbel sowie Aral-Schilder: Ingo Neunast passt perfekt in den stadtnahen Autohof von Bad Hersfeld. Er leitet den Betrieb seit vier Jahren, als er umgebaut wiedereröffnet wurde. „Das Gebäude hat seither einen offenen Charakter mit viel Glas“, erklärt Neunast. Zugegeben: Es gibt größere Autohöfe, und die Trennung von Parkfläche, Tankstelle und Bistro auf der einen Seite sowie dem Gast-

haus auf der anderen durch die B27 als Einfallstraße in die Stadt scheint wahrlich nicht optimal zu sein. Das ist aber einfach zu erklären, denn die Gebäude sind historisch gewachsen – eben dies- und jenseits der Straße.

Die Distanz zwischen Parkplatz und dem Rasthaus beträgt nur gut 100 Meter, die man problemlos durch eine breite Unterführung überwinden kann. Obendrein tun die Schritte vor oder nach dem Wirtshausbesuch nach Bekunden von Stammgästen ganz gut. Internationale Küche gibt es dort täglich zwischen 10 und 23 Uhr.

Unbedingt rüber auf die andere Straßenseite muss jedoch niemand, denn im Tankstellen-Bistro gibt es ebenfalls warme Gerichte. „Die Fernfahrer-Lieblingsmahlzeiten sind alle dabei, praktisch rund um die Uhr. Das verstehe ich unter Gastfreundschaft.“ Ingo Neunast sagt dies voller Überzeugung. „Wir wollen, dass die Fernfahrer wie alle Gäste mit Achtung behandelt werden. Für uns ist die Frage, ob alles in Ordnung war, kein leerer Spruch!“

Da der Betrieb am Stadtrand in einem Industriegebiet liegt, gibt es keine Möglichkeiten mehr, sich zu vergrößern. Bei der Modernisierung hat man jedoch darauf geachtet, dass vernünftige Zu- und Abfahrten vorhanden sind. Praktischerweise kann man sogar einen Supermarkt zu Fuß erreichen.



MÄNNERQUARTETT MIT CHEF Ingo Neunast (links im Bild). Die Aufnahme unten zeigt das jenseits der B27 liegende Rasthaus.



GUTSCHEIN

AUTOHOF BAD HERSFELD

Gültig vom 02.06.2018 bis 07.07.2018

1 x 4,20 Euro



DIE KÖCHIN EMPFIEHLT

„Ich entscheide mich wie die meisten Fernfahrer auf der Durchreise für das Schweineschnitzel mit Bratkartoffeln, Rahmsoße und Salat für 8,99 Euro. Seit drei Jahren bin ich hier und erlebe immer wieder mit großer Freude, wenn unsere mit sechs Gerichten bestückte Speisekarte zunächst auf etwas Skepsis stößt. Natürlich handelt es sich um keine Riesenauswahl. Aber wenn dann das Essen mit großem Appetit verspeist wurde und ich wieder einmal in ein zufriedenes Gesicht schauen kann – dann weiß ich, dass wir es so richtig machen. Künftig werden wir verstärkt auf klassische Tagesgerichte setzen. Dann wird die anfängliche Skepsis noch schneller dahinschmelzen.“



KÖCHIN TANJA SEITZ



Sauberkeit und freundliches Verhalten sind eherne Gesetze hier in Bad Hersfeld. Darüber wacht Chef Neunast aufmerksam – und sorgt dafür, dass alles so fix wie möglich geht. „Ich möchte nicht, dass ein Kunde warten muss, nur weil wir bequem sind“, betont er. Sagt's und eilt an die Theke, um einem Kunden einen großen Becher Kaffee über den Tresen zu reichen.



DEGON TULABEK (59)
AUS NEUSS

„Ein Autohof muss sauber und ordentlich sein – und genauso ist es hier. Ideal finde ich den Frühstücksbereich. Die Brötchen sind frisch, der Kaffee wird mit einem Lächeln serviert. Was will man mehr? Gut wäre ein größeres Angebot im Bistro.“

OLIVER EISELE (40)
AUS ELBEN

„Inzwischen ist es hier wirklich schön und modern. Natürlich wäre es besser, wenn Tankstelle und Rasthaus beieinander liegen würden. Aber hier hat man ja auch die Möglichkeit, etwas Warmes zu essen. Und wenn man zur langen Pause hier ist, geht man auch mal rüber.“



INFO



An der Haune 1 a,
36251 Bad Hersfeld
Tel.: 0 66 21/91 95 11
Fax: 0 66 21/-91 95 12
Facebook: autohofbadhersfeld
Mailadresse: aral-autohof-badhersfeld@t-online.de

Öffnungszeiten	Tankstelle mit Bistro: 24 h – 365 Tage, Restaurant: Mo–So 10–23 Uhr
Lkw-Parkplätze	42, Parkgebühr 10 €, angerechnet auf Gastronomie 7 €
Lkw-Zapfsäulen	6 Hochleistungssäulen, 4 AdBlue-Säulen
Diesekreditkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien, WLAN kostenlos
Bistro	30 Nichtraucherplätze
Terrasse	15 Plätze
Duschen	3 Herren- und 1 Damendusche, Kosten: 2,50 €
Wäscheservice	nein
Pott Kaffee	0,2 Liter 2,49 €
Bier	Flasche Pils 0,5 Liter 1,99 €
Frühstück, Auswahl	süßes Frühstück mit Kaffee, Marmelade, Wurst, Käse, Mozzarella, Tomate, Ei und Brötchen für 7,99 €; Rührei mit Nürnberger Würstchen, Bacon, Brötchen und Kaffee für 8,99 €; Omelette mit Bacon, Brötchen und Kaffee für 8,99 €
Essen, Auswahl	Frikadelle mit Pommes und Salat für 7,99 €; Leberkäse mit Spiegelei und Bratkartoffeln für 7,99 €; Hähnchenschnitzel mit Pommes und Salat für 8,99 €; Krustenbraten mit Bratkartoffeln, Rahmsoße und Salat für 8,99 €
Freizeit	1 Bildschirm im Bistro
Eis- und Schneegerüst	nein
DocStop	nein



BEWERTEN

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

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

Stand: 27.04.2018



Weitere Autohöfe findet ihr in der FERNFAHRER-Autohöfe-App. Jetzt herunterladen!





UNSERE LESER UND IHR GANZER STOLZ



Mitmachen lohnt sich!

SCHICKT UNS FOTOS von euch und eurem Lkw! Aus allen Einsendungen wählen wir die schönsten Bilder für unser Fotoalbum aus und belohnen euch mit 10 Euro. Ihr könnt uns die Fotos per Post, aber auch ganz einfach per E-Mail (info@fernfahrer.de) schicken. Bitte achtet bei digitalen Bildern auf eine möglichst hohe Auflösung.

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



SVEN SEFFNER, 18107 Rostock



MARCUS ENGEL, 84048 Mainburg



SCHWADI, via App



DER RHEINLÄNDER, via App



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.



BLACK BODDIE, via App

GERALD HERTELE, via App



4MOTION, via App

DELTA, via App



TECHNIKVEREIN PÜTZNITZ, 18311 Freudenberg

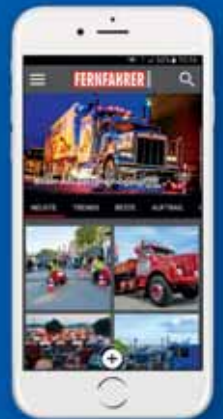


KERRES, via App



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/reband



Platzgenug!

**Pritschenboxen und Stausysteme –
Lösungen für Ihre Anforderungen**

- > Palettenstaukasten PK3000:
leicht, kompakt und komfortabel
- > Staukastensystem SK1000, Ladebox 2.0,
Hubwagenkasten H1000: alles sicher verstaut
- > Pritschenboxen: besser laden
- > Werkzeug- und Sonderkästen:
gerne nach Ihrem individuellen Maß



HS Schoch®

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

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



Sachen zum Lachen



Wer einen guten Fernfahrer-Witz kennt, bitte einsenden. Für jede Veröffentlichung winken 10 Euro Honorar.

ANSCHRIFT FÜR LESERWITZE:

ETM Verlag
Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
D-70519 Stuttgart

Leserwitze online:
info@fernfahrer.de

Leserwitz

Eine Oma zeigt dem Busfahrer ihre Fahrkarte. „Das ist ja eine Kinderkarte!“ Selbstbewusst antwortet die ältere Dame: „Da sehen Sie mal, wie lange ich auf den Bus warten musste!“

WALTER HENNIGES,
MAGDEBURG

NEULICH IM KINO: Ein Mann und seine Freundin bestellen Popcorn an der Theke. Die Verkäuferin fragt: „Möchten Sie das Popcorn süß oder salzig?“ „So, wie meine Freundin“, antwortet der Mann mit einem verliebten Blick zur Seite. Daraufhin die Verkäuferin: „Zickiges Popcorn führen wir hier leider nicht.“

DER LEHRER FRAGT den Schüler: „Wenn du fünf Euro auf dem Tisch liegen hast und ich dir zwei Euro wegnehme, was gibt es dann?“ Der Schüler: „Prügel!“

ZWEI PSYCHOLOGEN GEHEN im Park spazieren. Ein Mann rudert wie wild mit den Armen und ruft um Hilfe. Die Therapeuten gehen ungerührt weiter. Der Mann ruft immer wieder verzweifelt um Hilfe. Keine Reaktion. Endlich ruft der Mann: „Hilfe, hilfe, ich ertrinke!“ Sagt der eine Psychologe zum anderen: „Es wurde ja auch Zeit, dass er sein Problem erkennt!“

WAS IST DER Unterschied zwischen einem englischen, einem französischen und einem deutschen Rentner? Der englische Rentner geht morgens zur Rennbahn und mittags ins Pub. Der französische Rentner geht morgens ins Bistro und mittags zur Freundin. Der deutsche Rentner nimmt morgens seine Herzmedikamente und geht mittags arbeiten.

DER KFZ-MEISTER vor der Gesellenprüfung seines Lehrlings: „So, nun musst du nur noch den entsetzten Blick beim Aufmachen der Motorhaube lernen!“

TINAS VATER ÄRGERT SICH: „Das ist ja wie verhext! Ich habe schon wieder keine einzige Zahl im Lotto richtig!“ Tina: „Mach dir nichts draus, Papa! Mir gings bei der Mathearbeit genauso.“

INTERNATIONAL

TRUCKER COUNTRY

FESTIVAL 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

+ JUBILÄUMSSPEZIALPROGRAMM
+ ÜBER WEITERE 40 MUSIK- UND SHOW-ACTS



25 YEARS



WWW.TRUCKER-FESTIVAL.CH

Hauptsponsoren



Sponsoren



Medienpartner



VORSCHAU

8 18



TEST UND TECHNIK

Mit neuer P- und L-Kabine will Scania die Stadt sicherer machen. Dazu gibt's einen leisen Siebenliter-Sechszylinder.

AUSSERDEM:

Notbremsassistent: Wie gut funktioniert er? **>>** Recht aktuell: Ahndung von fahrerfremden Tätigkeiten **>>** Festival: So war's in Geiselwind **>>** neue Lkw-Modelle **>>** wieder ein Fahrer vor Gericht **>>** Truck-Job mit Erdgas-Lkw **>>** und vieles mehr

FAHRER-IMAGE

„Ich bin Berufskraftfahrer und habe Respekt verdient“, heißt eine Initiative der Westfalen-Lippe-Spedition aus Herford. So wird das Motto in der Praxis umgesetzt.



Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

ANZEIGE

FERNFAHRER

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, Nur Sahar (Assistenz), Knut Zimmer
REDAKTIONELLE MITARBEIT:
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Felix Jacoby, Peter Möller, Achim Purwin
GRAFIK/PRODUKTION:
 Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, Timo Eiflein (Lubitz Zeiten Media), Florence Friesser, Monika Haug, Eva Pröbß (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!



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 **X** _____

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



FFPACP1807

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.



Unterstützer von



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

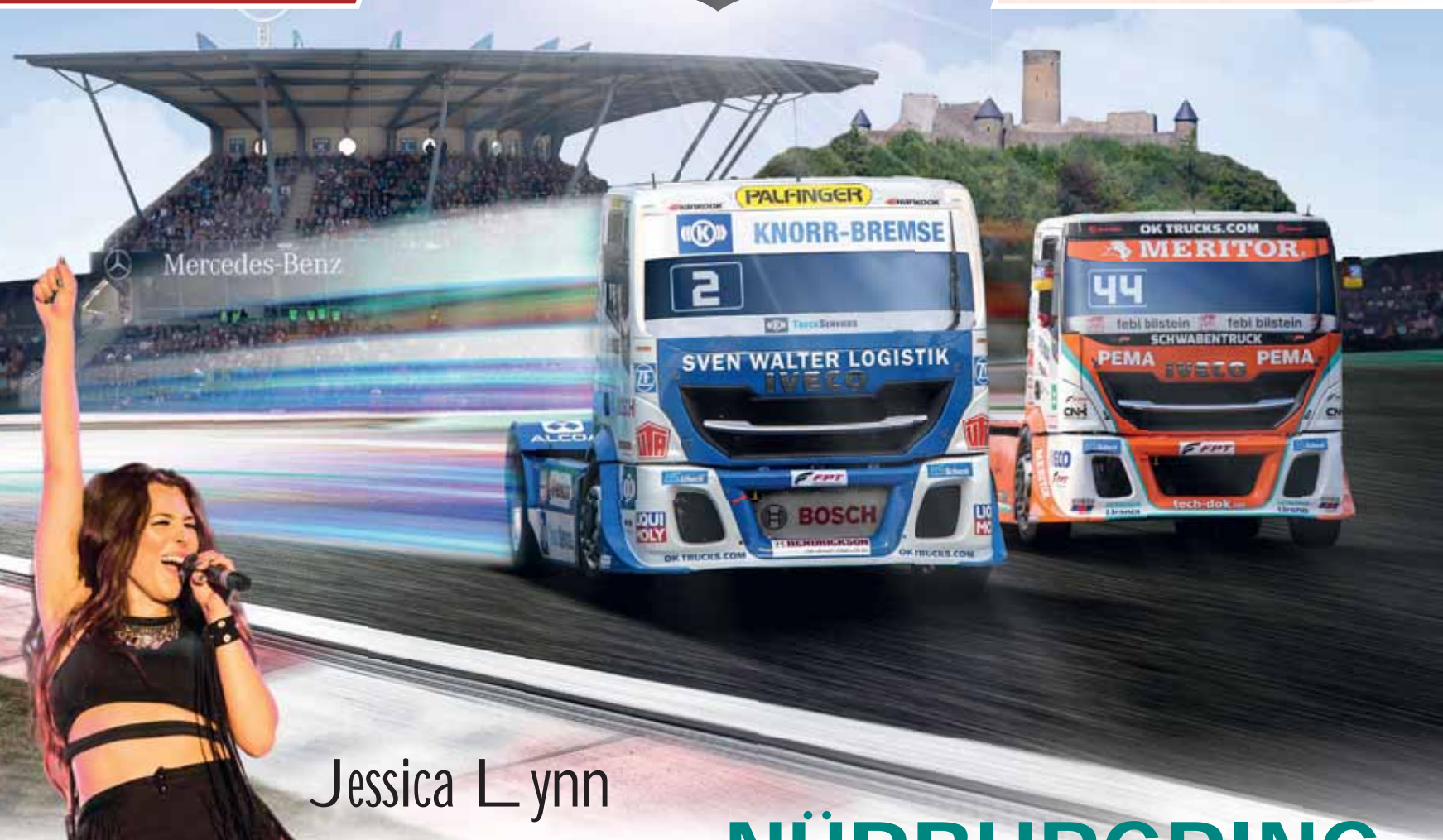
8 Truckrennen

4 x FIA European Truck
 Racing Championship

4 x ADAC Mittelrhein Cup



GT4 GT4 Central
 European Cup



Jessica Lynn

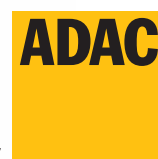
TRUCK-ROCK

OPEN-AIR-FESTIVAL

NÜRBURGRING

29. JUNI – 01. JULI 2018

truckgrandprix



ADAC Mittelrhein e.V.

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE



LÖWENPOWER.

Für alle, denen ein Stern zu wenig ist.

Die TGX LION PRO Edition trägt stolz den MAN Löwen im Carbondesign auf der Fünf-Sterne-Fahrerkabine und begeistert jeden Fahrer mit ihrer Highend-Ausstattung – innen wie außen. Sie vereint Performance mit höchstem Komfort, wohin der anspruchsvolle Job auch führt. Dynamische 500 PS bringen Fracht und Fahrer zuverlässig ans Ziel.

Top emotionale Optik, perfekte Ausstattungspakete, attraktivste Konditionen. Sichern Sie sich ein Exemplar dieses Sondermodells: www.truck.man/lionpro

