

FERNFAHRER

fernfahrer.de
€ 4,20

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,-



DAS TRUCKGASZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

SPEZIAL



IAA-VORSCHAU

**DAS ZEIGEN
MAN, MERCEDES
UND ZF** S. 20 und 38



- **COCKPIT DER ZUKUNFT**
- **AUTOMATISIERUNG UND ELEKTRIFIZIERUNG**



TRUCK-GRAND-PRIX 2018
Rennsport & Party satt Seite 48



**PROFIT Traumjob und Traum-
frau gefunden** Seite 34



SUPERTRUCK Minskis
meisterhaftes Spiel
mit Licht Seite 66

MIT
4,20 €
AUTOHOF-
GUTSCHEIN



Mercedes-Benz Lkw auf Erfolgsspur. Danke für viermal Platz 1.

Sie, die Leser von lastauto omnibus, Fernfahrer und trans aktuell, haben die besten Lkw 2018 gewählt. Für Sie rangieren der Actros, der Arocs, der Antos und der Atego in ihren Klassen jeweils auf Platz 1. Danke!

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





UNFÄLLE BEIM ABBIEGEN passieren auch deswegen, weil Radfahrer nicht achtgeben. Es ist oft nicht allein die Schuld der Lkw-Fahrer. Die konsequente Schulung aller Verkehrsteilnehmer über die Gefahren, die im unvermeidlichen toten Winkel von Lkw lauern, und wie sie sich vermeiden lassen, sollte verpflichtend sein. Auch die Wegeführung vor allem durch Baustellen birgt Gefahren, die sich vermeiden lassen. (Foto: gestellte Szene)

FOTO | JAN BERGRATH

MEHR VERSTÄNDNIS FÜREINANDER *IST NÖTIG*

”

**Destruktive
Kommentare
verhärten die
Fronten. Lieber
das Verständnis
fördern!**

THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

Die Bilder von bei Abbiegeunfällen verletzten oder getöteten Radfahrern sind schrecklich. Deswegen schaltet sich nun auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ein und macht damit eine verpflichtende Ausrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten zur Chefsache. Lkw-Fahrer aber als Mörder hinzustellen, wie es in Tagesmedien vereinzelt geschehen ist, oder Lkw in der Stadt gar ganz verbieten zu wollen, wie es ebenfalls einzelne Stimmen aus entsprechenden Lobby-Verbänden getan haben, sind grober Unfug. Derart destruktive Kommentare helfen nicht weiter. Im Gegenteil: Solche Stimmen verhärten nur die Fronten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Dabei wäre es so wichtig, das Verständnis füreinander zu verbessern.

Recht haben die Lkw-Fahrer, die fordern, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer für die Sichtverhältnisse im Lkw sensibilisiert werden sollten. Das gehört in den Führerscheinunterricht integriert genauso wie in den Unterricht an Grundschulen im Rahmen des Fahrradführerscheins. Aber ich befürchte, das bleibt ein frommer Wunsch.

Schlussendlich ist die Forderung von Scheuer auch ein wichtiger Baustein. Denn diese schlimmen Unfälle, deren Opfer häufig Kin-



der sind, gehören mit allen Mitteln verhindert. Ein gut gemachter Assistent kann dabei unterstützen. Hinzu kommt, dass eine verpflichtende Einführung dafür sorgt, dass die Unternehmer ihrer Pflicht zur Investition in die Sicherheit nicht entgehen können. Zudem sorgt eine Pflicht dafür, dass dieses Assistenzsystem in großen Stückzahlen produziert wird und entsprechend preisgünstig in die Fahrzeuge implementiert werden kann. Davon profitieren unterm Strich alle Beteiligten.

Thomas Kompr

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 Managementthemen 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 Donnerstag-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



M. PFITZENMAIER
RECHTSANWALT

?: „Sehr geehrter Herr Pfitzenmaier, im FERNFAHRER habe ich Aussagen Ihrer Berufskollegen gelesen, wonach man auf zweispurigen, baulich voneinander getrennten Straßen nicht mit 80 km/h fahren darf. Das glaubte ich nämlich auch. Wie verhält es sich in diesem Falle mit einspurigen Kraftfahrstraßen? Und 7,5-Tonnern – wie schnell dürfen die

dort fahren? Ist 80 km/h auf Land- beziehungsweise Bundesstraße korrekt?“

Matthias Pfitzenmaier: „Es gilt für Fahrzeuge von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf Landstraßen 80 km/h, für Fahrzeuge über 7,5 t auf Landstraßen 60 km/h. Ausnahmsweise gilt auch für Lkw schwerer als 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht außer-

orts 80 km/h auf Autobahnen (Zeichen 330.1) sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind. Dies gilt ferner nicht auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben.“

FREIER PORTALZUGANG ZUR IAA

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 über Verkehrs- und Arbeitsrecht, Gefahrgut, Sozialvorschriften und Ladungssicherung. Achtung! Zur IAA Nutzfahrzeuge öffnen wir unser Portal auch für Nicht-Abonnenten, und zwar von Montag, 20.08., bis Donnerstag, 20.09.2018. Einzige Bedingung: Man muss sich registrieren – siehe Hinweis „kostenlos registrieren“ rechts oben auf eurotransport.de oder fernfahrer.de.



**FERNFAHRER****JANS
BLOG**

TODESFAHRT IM VOLLSTUFF

Persönliche Eindrücke,
Neuigkeiten und Hintergrün-
de zum Straßengüterverkehrfindet ihr auch unter www.fernfahrer.de/jan.
Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath seine
Meinung zu den Herausforderungen im
Fahreralltag – diesmal Alkohol am Lkw-Steuer.**IN EIGENER SACHE**

Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir haben auch unsere Facebook-Community nach ihrer Betrachtung des Falls gefragt. Hier eine kleine Auswahl an Antworten unserer Leser:



Stephan Kühl kommentiert: „Wenn der Filmriss eine Rücksichtnahme bei der Urteilsfindung findet, ist dem Schwachsinn Tür und Tor geöffnet. Niemand hat ihn gezwungen, zu trinken und danach Lkw zu fahren. Er hat es fahrlässig in Kauf genommen, Menschen durch sein Handeln zu Schaden zu bringen. Da gehört jetzt endlich mal ein hartes Urteil gesprochen. Ich halte ein Urteil wegen Totschlags für gerechtfertigt.“



Frank Bader schreibt: „Die vielleicht auf der Autobahn unerfahrenen Polizisten und deren Einsatzleiter haben in der Hektik entscheidende taktische Fehler gemacht – mit tragischem Ausgang. Es hätte die Autobahn abschnittsweise gesperrt gehört, damit der auffällige Lkw auf keine anderen Verkehrsteilnehmer trifft. Das dürfte für erfahrene Einsatzkräfte eigentlich nicht unbekannt sein. Irgendwo ein paar Nagelketten ausgerollt und das Ganze wäre glimpflicher ausgefallen.“



Hinrich Reck kommentiert: „Hier kann man sehen, hinter welcher Grenze alles egal ist und dass diese Einstellung zum Leben anderer mitfährt. Ich kann mir ein solches Verhalten sonst nicht erklären. Hier dann auch noch die Arbeit der Polizei in Frage zu stellen, halte ich für unmöglich.“



/fernfahrermagazin

LKW-FAHRER HAT NACH TODESFAHRT FILMRISS

Ein ukrainischer Lkw-Fahrer muss sich vor dem Landgericht Mönchengladbach für seine Alkoholfahrt über die A61 verantworten. Eine Polizistin starb, als er mit seinem Sattelzug den Streifenwagen rammte, der ihn aus dem Verkehr ziehen sollte.

Verloren sitzt der 49-jährige ukrainische Lkw-Fahrer Walerij Y. auf der Anklagebank der 2. Großen Strafkammer des Landgerichts Mönchengladbach, neben ihm eine Dolmetscherin, vor ihm sein Pflichtverteidiger.



Bei dem Unfall war die 23-jährige Polizistin Yvonne N. sofort verstorben, die Einsatzleiter-

rin Sandra W. (44) sowie der Polizeianwärter Jonas H. (22) wurden schwer verletzt, sie leiden bis heute unter den körperlichen und seelischen Folgen. Mehrmals, auch in Anwesenheit dieser beiden Zeugen, die den Unfall überlebt haben, bittet Walerij Y. um Entschuldigung. Es gibt keine Reaktion.

Der Vorwurf lautet auf fahrlässige Tötung, fahrlässige Körperverletzung und Gefährdung des Straßenverkehrs im Zustand der Fahrunfähigkeit. Walerij Y. erwarten bis zu fünf Jahre Haftstrafe. Seit dem Unfall sitzt er in U-Haft. Der Angeklagte hat seine Schuld eingestanden. Nun soll geklärt werden, wie es zum Unfall kam.

Offenbar im Vollrausch setzte er sich ans Steuer und fuhr über die A67 ein Stück in die Niederlande, kam dann offenbar am Knoop-punt Zarderheiken auf die A73 und fuhr wieder zurück über die Grenze nach Deutschland, ohne jemals abzuladen. Bis er gegen 21 Uhr mit rund 70 km/h den Streifenwagen rammte.

Zu Jans Blog gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über fernfahrer.de/jansblog.

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

9 18

03 ZUR SACHE

Abbiegeassistent: Diskussion mit Augenmaß erforderlich.

04 FERNFAHRER HILFT

Jans Blog zur tödlichen Alkoholfahrt eines Ukrainers.

08 BILD DES MONATS

Ein 272-Tonnen-Schwertransport durchquert die Hohenlohe.

10 AKTUELL

Lehren aus der BGL-Fahrerumfrage; Interview zum beliebten Euro-Truck-Simulator; Fahrverbote und Termine.

14 THEMA DES MONATS

Was hinter Scheuers Aktion „Abbiegeassistent“ steckt.

16 RECHT AKTUELL

Radfahrer gegen Lkw – die Rechtslage.

18 TECHNIK

Marktübersicht: derzeit verfügbare Abbiegeassistenten.

20 MESSEVORSCHAU

Automatisiertes Rangieren auf dem Betriebshof à la ZF.

24 LESERWAHL

Die Gewinner unserer diesjährigen Leserwahl stehen fest.

28 TEST

Iveco Stralis XP 460 Hi-Way im Test.

34 PROFI IM PROFIL

Jens Naujok hat seinen Traumjob und auch gleich seine Traumfrau gefunden.

38 MESSEVORSCHAU

MAN präsentiert Platooning und stellt seine elektrifizierten schweren und mittelschweren Lkw vor. Mercedes zeigt das Cockpit der Zukunft, das der Digitalisierung Rechnung trägt.

42 AUTOBAHNKANZLEI

Am Hoyer-Autohof Neustadt-Glewe eröffnet eine neue Autobahnkanzlei.

48 FESTIVAL

Rennergebnisse und viele Impressionen vom Truck-Grand-Prix 2018. Fazit: das würdige Highlight der Festival-saison.

64 FESTIVAL

Fünf Jahre „A Happy Day of Life“ am Autohof Wörnitz in Franken.

66 SUPERTRUCK

Der Scania-Kipperzug von Finkel Recycling ist etwas Besonderes.

72 TRUCKSTOP

Der Maxi-Autohof Mogendorf an der A3 zwischen Frankfurt und Köln.

74 FOTOALBUM

Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.

78 MODELLE

Der Mack Anthem von Lego Technic.

79 RÄTSEL

Scania-Modell von Emek zu gewinnen.

80 HUMOR

Sachen zum Lachen.

81 MEINUNG

Leserbriefe an die Redaktion.

114 VORSCHAU

Das erwartet euch in Heft 10/2018.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

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

Das Info-Servicepaket für Abonnenten:

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



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

THEMA DES MONATS

Der Abbiegeassistent ist in aller Munde. Was dahintersteckt: technisch, rechtlich, politisch.

14



FESTIVAL

Fünf Jahre „A Happy Day of Life“. Ehrung für Lkw-Fahrer mit großem Herz für Kinder.



64

AKTUELL

Wie wirken sich die Ergebnisse der BGL-Fahrerumfrage in der Praxis aus?

10



28

TEST UND TECHNIK

Hat der kompakte Elf-Liter-Cursor-Motor ausreichend Mumm auch für schwere Aufgaben? Der Iveco Stralis XP 460 Hi-Way im Test.







TEXT | Julian Hoffmann, Johannes Roller
FOTOS | Kübler Spedition

Februar 2018: Nach anderthalbjähriger Planung fällt in Nimwegen der Startschuss für einen Schwertransport der Extraklasse: Ein 272 Tonnen schwerer Transformator geht auf die Reise in das Umspannwerk von Transnet-BW im hohenlohischen Kupferzell. Der Haken: Der Gleisanschluss des Umspannwerks wurde vor Jahren zurückgebaut und die angedachte Straßenroute kommt wegen dreier maroder Brücken auch nicht mehr infrage. Zunächst geht es per Schiff über Rhein und Neckar nach Heilbronn. Dort wird das Bauteil mit zwei Mobilkränen von Scholpp auf die 24-achsige Scheuerle-Hubhebelbrücke der Kübler Spedition verladen. Insgesamt 514 Tonnen schwer und 78 Meter lang ist der mit bis zu drei Zugmaschinen von MAN und Mercedes bestückte Schwerlasttransport. Laterne und Schilder müssen im Voraus weichen, Baumkronen werden ausgeästet, mehr als 200 Halteverbotsschilder säumen den Weg und Stahlplatten schützen die Gehwege. Und trotz aller Herausforderungen – in Gailenkirchen muss der Transformator etwa über ein Eckgrundstück geliftet werden – erreicht der Transport planmäßig die Anlage. Den ganzen Bericht findet ihr unter: fernfahrer.de/kuebler



KNIFFLIGE AUFGABE

WAS NUN, BGL?

Die ersten Ergebnisse der Fahrerumfrage liegen vor: Weniger Arbeit, mehr Lohn und viel mehr Wertschätzung sind drängende Wünsche.

TEXT & FOTOS | Jan Bergrath



Eigentlich war die Onlinefahrerumfrage des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) dafür gedacht, vor der anstehenden Entscheidung des Europäischen Parlaments über das Mobilitätspaket die Meinung der deutschen Fahrer in die Diskussion einzubringen. Doch am 4. Juli hat das Parlament die bisherigen Vorschläge an den Verkehrsausschuss zurückverwiesen. Dort ist die Entscheidung, wie es nun weitergeht, erst mal auf das Ende der Sommerpause vertagt worden, also auf Anfang September. Derzeit ist dort alles denkbar – von neuen Kompromissvorschlägen bis zu einer kompletten Verschiebung des Mobilitätspaketes auf die Zeit nach den Neuwahlen des EU-Parlaments im Jahr 2019.

Ungeachtet dessen kristallisieren sich bei der Auswertung der Fahrerumfrage durch den BGL bereits einige interessante Punkte heraus, die auch unabhängig von der Brüsseler Politik für die Zukunft des Transportgewerbes – und das nicht nur in Deutschland – richtungsweisend sind. Zunächst einmal haben sich genau 4.087 Fahrerinnen und Fahrer an der Umfrage beteiligt. In Relation zu den laut der vorausgegangenen BAG-Studie aus dem Jahr 2016 genau 555.505 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kraftfahrern im deutschen Transportgewerbe liegt die Zahl zwar knapp unter der statistischen Relevanz, dennoch bildet das Umfrageergebnis ziemlich genau die gegenwärtige Stimmung ab.

Bei der Frage „Mit welchen Problemen haben Sie im Alltag zu kämpfen?“ waren die drei ab-

DAS BE- UND ENTLADEN des Lkw gehört mit zu den Aufgaben des Fahrers, wenn es vertraglich vereinbart wurde. Leider stellen viele Fahrer dabei nach wie vor den Tacho auf Pause und kommen so auf höhere Gesamtarbeitszeiten als erlaubt.

PROF. DIRK ENGELHARDT (l.) vom BGL bei der Fahrerumfrage mit SPD-Politiker Udo Schiefner (2. v. l.) auf der Raststätte Frechen an der A4. Insgesamt haben sich über 4.000 Fahrer beteiligt.

soluten Spitzenreiter mit mehr als 70 Prozent die „überfüllten Parkplätze“, gefolgt von „Verkehrsstaus“ mit über 50 Prozent sowie den „langen Wartezeiten beim Be- und Entladen“ mit mehr als 30 Prozent. Bei der Frage „Haben Sie den Eindruck, dass dem Beruf des Kraftfahrers eine angemessene Wertschätzung entgegengebracht wird“ liegen sogar genauere Prozentangaben vor. Die Mehrheit von 57,73 Prozent antwortete klar mit „Nein“, mit „selten“ waren es 36,25 Prozent.

Eine dritte, bereits ausgewertete Frage, die mehrfach beantwortet werden konnte, war: „Was sind aus Ihrer Sicht die Gründe für den Fahrermangel?“ Dieser – das wird bei allen derzeitigen Diskussionen immer deutlicher – ist mittlerweile systemrelevant. Das heißt, selbst Transportunternehmen, die bislang stolz darauf waren, nicht über fehlende Bewerber klagen zu müssen, suchen nun händeringend nach qualifiziertem Personal – auch im Ausland. So geben die Antworten der Teilnehmer deutlich wieder, wo der Hase im Pfeffer liegt: 90,10 Prozent sehen die „Entlohnung“ als Grund, 81,24 Prozent geben „das schlechte Image des Berufs“ an, satte 80,94 Prozent beklagen die „Arbeitszeiten“, 67,36 Prozent nennen die „lange Abwesenheit vom Wohnort“ und noch einmal 56,62 Prozent klagen über die „Arbeitsbelastung“.

Diese Antworten sind wenig überraschend. Es sind genau die Probleme, mit denen die Lkw-Fahrer schon seit vielen Jahren täglich konfrontiert sind. Probleme, die bislang nicht ansatzweise aus der Welt geschafft wurden. Ein unkontrollierter Zuwachs an Lkw aus Osteuropa findet derzeit auf völlig überfüllten Autobahnen mit vielen Baustellen, Staus und daraus resultierenden Unfällen statt. Erste Unternehmen müssen sich bereits mit der Frage auseinandersetzen, wie sie mit Fahrern umgehen, die sich weigern, freiwillig bestimmte Autobahnen wie die A2 oder die A6 zu befahren. Die Leitlinie 1 der VO (EG) 561/2006 gibt ihnen im Prinzip sogar recht, denn der Unternehmer darf die Tour nur so planen, wenn klar ist, dass der Fahrer unterwegs auch tatsächlich einen Parkplatz findet.

Der weitaus größte Knackpunkt sind aber die Gesamtarbeitszeiten, die bei den Fahrern ja nicht nur aus Lenken, sondern meist auch aus Be- und Entladen bestehen. Hier kommt es schon immer zur Diskrepanz zwischen tatsächlicher Arbeit und Tachoaufzeichnung. So steckt die gesamte Transportbranche in einer Zwischmühle. Erfüllen die Unternehmen die Wünsche der Fahrer nach kürzeren beziehungsweise geregelteren Arbeitszeiten, wird sich der akute Fahrermangel zwangsläufig weiter verschärfen.



Besuchen Sie uns auf
der IAA in Hannover!
Halle 11, Stand E11



Fahrerlebnis



Seating - on a higher level. www.isri.de



Computerlaster

Daniel „Nemiro“ Nemec ist Community-Manager bei SCS Software und zuständig für die Lkw-Simulation Euro Truck Simulator. Im Interview spricht er darüber, was die Spieler in Zukunft erwarten können.

?: Welche Leute spielen vorwiegend den Euro Truck Simulator? Sind das eher Kinder oder auch Erwachsene?

Nemiro: Unsere Spieler sind Menschen, die zumindest an irgendeinem Punkt in ihrem Leben Lkw-Fahrer werden wollten oder das zumindest ausprobieren wollen.

Dazu kommen Spieler, die sich generell für Lkw, die Logistikindustrie und all das interessieren, was es in unseren Spielen zu sehen und zu spielen gibt. Den größten Anteil an der Spielerschaft hat die Altersgruppe zwischen 18 und 24, gefolgt von den 25- bis 34- und den 35-

bis 44-Jährigen. 95 Prozent der Spieler sind Männer. Auf den Social-Media-Kanälen wie Facebook, Twitter oder Instagram haben wir mittlerweile über eine Million aktive Fans – alle organisch gewachsen und nicht eingekauft. Insgesamt ist die Zahl der Spieler noch deutlich höher.



DANIEL „NEMIRO“ NEMEC kümmert sich um die Euro-Truck-Simulator-Community und entwickelt auch selbst an der Simulation mit.

?: Was sind deine Aufgaben als Community-Manager?

Nemiro: Ich stehe in der ersten Reihe zwischen unserem Unternehmen und unserer Community. Darum muss ich den Fans zuhören, mit ihnen kommunizieren, ihr Feedback einholen und einfach für sie da sein. Zu meinen Aufgaben gehört es



FAHRVERBOTE AUGUST/SEPTEMBER 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. von 7–20 Uhr	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	15.08. (Mariä Himmelfahrt), 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	1. August	0–24 UHR 22–5 UHR

TERMINE

16. TRUCKER-TREFFEN FRONTENHAUSEN
03.08.–05.08.2018
Frontenhausen

TRUCK-TREFF KAUNITZ
10.08.–12.08.2018
Ostwestfalenhalle Kaunitz

9. TRUCKERFESTIVAL LICHTENFELS
31.08.–02.09.2018
Schützenplatz, Lichtenfels

16. DEUTSCHLANDFAHRT HISTORISCHER NUTZFAHRZEUGE
30.08.–07.09.2018
Start in Spelle, Emsland

AUTOMECHANIKA FRANKFURT
11.09.–15.09.2018
Messe Frankfurt a. M.

67. IAA NUTZFAHRZEUGE
20.09.–27.09.2018
Messe Hannover

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

auch, mich um unsere Social-Media-Kanäle zu kümmern: drei Facebook-Profile, Instagram, Twitter, unser offizieller Blog, den Youtube-Kanal, das Forum und unsere Websites. Gleichzeitig gehöre ich zur SCS-on-the-Road-Crew, die auf Messen und Events unterwegs ist. Mich gibt es für die Community also auch persönlich vor Ort. Dann kümmere ich mich noch etwas um Marketing und Personal, zudem bin ich leitender Spieldesigner des Projekts Special Transport DLC.

?: Spielen auch Leute eure Spiele, die im Alltag Lkw fahren?

Nemiro: Ja, klar! Wir haben einige Fans, die als Berufskraftfahrer arbeiten und nach einem Tag hinterm Steuer zu Hause noch ein paar Stunden vor dem Bildschirm weiterfahren.

?: Wechseln manche Spieler auch hinters echte Lkw-Lenkrad?

Nemiro: Das gibt es tatsächlich. Wir bekommen Nachrichten von Teenagern, die hart arbeiten wol-

len, um irgendwann mal ein Berufskraftfahrer zu werden, weil sie sich dank unserer Simulationen in das Thema verliebt haben. Wir haben sogar Briefe von Leuten bekommen, die wegen unseres Spiels ihren vorherigen Job aufgegeben haben, um einen Lkw-Führerschein zu machen. Ich habe mich auch einmal mit einem US-Soldaten unterhalten, der die Simulation nutzt, um zu trainieren, solange er nicht selbst am Steuer sitzen kann.

?: Wie geht es weiter? Wollt ihr euch mit der detaillierten Simulation auch in Richtung Ausbildung weiterentwickeln?

Nemiro: Wir können uns Kooperationen mit Fahrschulen, Universitäten oder auch Herstellern von Trucks und Trailern vorstellen. Da sind wir teilweise auch schon dran und hoffen, dass das in Zukunft Früchte trägt. Mehr darf ich dazu aber noch nicht sagen.

Das komplette Interview gibt es unter eurotransport.de/ets

Autonom mit Folgen



Die Unternehmensberatung KE-Consult hat im Auftrag des DIHK die Auswirkungen des autonomen Fahrens analysiert. Der Übergang zum fahrerlosen, vollautonomen Fahren werde sich noch über einen längeren Zeitraum erstrecken. Bis 2030 könnten allerdings schon hoch automatisierte Systeme (Stufe 3) und Elemente des vollautomatisierten Fahrens (Stufe 4) gängig sein. Einer der wichtigsten Effekte ist dabei laut KE-Consult die Kraftstoff- und Betriebskostensparnis, hinzu kämen ein besserer Verkehrsfluss und mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Es gibt aber auch Risiken: Die Anfälligkeit für Hackerangriffe etwa steige. Der Fahrermangel indes werde abnehmen und der Bedarf an Lkw-Fahrern um mindestens zehn Prozent sinken.

ANZEIGE

IAA
Nutzfahrzeuge
Driving tomorrow

Effizient, autonom, vernetzt.

Entdecke die Zukunft
des Güterverkehrs.



Tickets auf iaa.de
20. – 27. September 2018
in Hannover

#IAA18

VDA





EINE FRAGE DER SICHTWEISE

Abbiegeassistenten können in den Innenstädten das Leben von Radfahrern retten. Die Radler wiederum könnten durch das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme den Lkw-Fahrern das Leben erleichtern.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, BMVI (1)

Erschreckend: Unter den 3.180 tödlich verletzten Verkehrsteilnehmern waren 2017 laut Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt 382 Radfahrer, mehr als 79.000 wurden verletzt. Jeder achte Verkehrstote und jeder fünfte Verletzte war damit ein Radfahrer. 3.100 Radfahrer verunglückten mit Beteiligung eines Lkw. Dabei ließen 76 Radfahrer ihr Leben. „Bei etwa jedem dritten Verkehrsunfall mit Personenschaden, an dem ein Fahrrad und ein Lkw beteiligt waren, handelte es sich um einen Abbiegeunfall“, heißt es. Dabei wurden 37 Personen getötet. Allein im ersten Halbjahr 2018 kamen Medienberichten zufolge bundesweit bereits mehr als 20 Menschen bei Lkw-Abbiegeunfällen ums Leben.



BUNDESVERKEHRSMINISTER ANDREAS SCHEUER (Mitte) stellte in Berlin die Aktion zum Abbiegeassistenten vor. Die Vertreter verschiedener Verbände lächeln dazu in die Kamera.

Dabei gibt es moderne Technik, die diese Abbiegeunfälle verhindern könnte – etwa den Abbiegeassistenten, von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer nun im Rahmen der soeben gestarteten Aktion Abbiegeassistent kurz „Assi“ genannt.

Kommt ein Radfahrer auf der rechten Seite in den Bereich des Radars, so wird der Fahrer gewarnt, zuerst mit einem gelb leuchtenden Dreieck in der A-Säule. Kommt der Radfahrer gefährlich nahe und reagiert der Lkw-Fahrer weiter nicht, wird das Dreieck rot und es erklingt ein Warnton. Allerdings muss der Lkw-Fahrer selbst bremsen.

Daimler bietet diesen Lebensretter seit 2016 als einziger Lkw-Hersteller ab Werk an. Er soll bereits in jedem dritten Actros und Antos verbaut sein – allerdings nur als Zusatzausstattung gegen Aufpreis. Konkurrent MAN arbeitet am eigenen Abbiegeassistenten, der aktiv warnt. Bis 2020 soll bei den Münchnern nach eigenen Angaben diese Sicherheitslücke geschlossen sein (siehe S. 18).

So hatte Scheuer vor der Sommerpause die Verbandsvertreter von Flottenbetreibern nach Berlin eingeladen, um deutlich zu machen, dass er den freiwilligen Einbau verfügbarer Assistenzsysteme (siehe S. 18) beim Rechtsabbiegen fördern will. Denn hinsichtlich einer rein nationalen Verpflichtung der Lkw-Halter zum Einbau sind ihm die Hände gebunden. Der gesetzliche Rahmen auch für eine verpflichtende Einführung in alle Lkw-Typen kann, wie beim Notbremsassistenten, nur durch die EU geschaffen werden. Auch fehlt noch eine einheitliche Bauvorschrift für diese Systeme, die von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen als sogenannte UNECE-Richtlinie verabschiedet wird. Daher unterstützt Scheuer zunächst den freiwilligen Einbau, staatliche Fördermöglichkeiten sind in Aussicht.

Außerdem stellte er in Berlin einen Aufkleber mit dem Hashtag #IchHabDenAssi vor. Den kann sich jeder Unternehmer an den Lkw kleben, wenn so ein „Assi“ installiert ist. Auf FERNFAHRER-Facebook haben Leser die Aktion bereits kritisch kommentiert: Frank-Peter Klühe etwa schreibt: „Wie viele Assistenten sollen denn noch eingebaut werden? Wenn das so weitergeht, dann braucht man noch einen Assistenten, der erkennt, ob man alle Assistenten beachtet! Wir haben früher als Kinder schon gelernt, dass man sich mit



SICHERHEIT FÜR ALLE: Fuhrparkleiter Mirko Schübel hat seit 2017 bereits 46 von 70 Lkw der Spedition Berners aus Obergartzem mit dem Kamera-Monitor-System Corner Eye ausgerüstet.



ALLES IM BLICK: Hinter Corner Eye steckt eine HD-Kamera mit 270-Grad-Sicht für tote Winkel am Lkw. Der Bildschirm hängt in der Kabine innen rechts in Blickrichtung der Spiegel.

dem Fahrrad an keinem Lkw rechts vorbeidrängelt. Viele Radfahrer benehmen sich rücksichtslos und fahren einfach drauflos, als gäbe es keine anderen Straßenbenutzer. Ein Mehr an gegenseitiger Rücksichtnahme und ein besseres Verständnis würden allen Verkehrsteilnehmern und der Sicherheit im Straßenverkehr ganz bestimmt guttun.“

Genau das ist das Problem. Und der Lkw-Fahrer ist im Zweifel immer der Schuldige. Wie Rechtsanwalt Matthias Pfitzenmaier anhand eines Beinaheunfalls in Berlin (siehe

S. 16) bestätigt: „Existiert ein toter Winkel, hat der Fahrer nicht alles im Blick. Kommt es zum Unfall, haftet er wegen Fahrlässigkeit.“

Dennoch gilt im Straßenverkehr immer noch das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme, auch für Radfahrer. Hier könnte sich Scheuers Aktion sogar nachteilig auswirken. „Das ist doch ein Freibrief für Radfahrer, so wie bisher zu handeln, da der Abbiegeassistent den Lkw-Fahrer ja schon warnen wird“, bringt es unser Leser Patrick Gebauer auf den Punkt. 

VORFAHRT IN DEN TOD

Ein Beinaheunfall zwischen zwei Radfahrern und einem Lkw in einer Baustelle zeigt, dass Lkw-Fahrer immer dann fahrlässig handeln, wenn sie nicht alles im Blick haben.

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



PROBLEMATISCH
IST **DIE HOHE
ANFORDERUNG**
AN LKW-FAHRER,
DIE PRAKTISCH
**FAST NICHT
UMGESETZT**
WERDEN KANN

FERNFAHRER
hilft!

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



DAS WAR KNAPP: Am 16. Juni startete die Bild-Zeitung einen regelrechten Fahndungsaufzug. Sie veröffentlichte das Video eines Radfahrers (eurotransport.de/berlin), der per Dashcam aufgezeichnet hatte, wie zwei Rennradler auf der Greifswalder Straße in Berlin vor einer baustellenbedingten Verengung einen Gliederzug rechts überholten und kurz danach gleichzeitig mit ihm in die für den Lkw zu enge Baustelle einfuhren. Die Radler kamen mit dem Schrecken davon, jedoch leitete die Berliner Polizei anhand des Videos ein Verfahren ein und suchte nach den Beteiligten.

DEM LKW-FAHRER wurde schnell die alleinige Schuld an diesem Beinaheunfall zugewiesen. Am waghalsigen Verhalten der Radfahrer, das für sie auch tödlich hätte enden können, gab es jedoch keine Kritik. Rechtsanwalt Matthias Pfitzenmaier erläutert das grundsätzliche Dilemma für den Kraftfahrer: „Problematisch ist die hohe Anforderung an Lkw-Fahrer, die gesetzlich festgesetzt ist, aber praktisch fast nicht umgesetzt werden kann.“

DIE BERLINER BAUSTELLENEINRICHTUNG selbst, so Pfitzenmaier, sei jedoch grob fahrlässig. Sie wurde nach diesem Vorfall entschärft. Nach Paragraph 39 StVO gelten die gelben Markierungen vor den weißen. Dadurch entsteht eine verengte Hauptfahrbahn mit einem für Radfahrer gekennzeichneten Schutzstreifen. Die Fahrbahnbreite insgesamt reicht in keinem Fall dafür aus, dass Lkw und Radler die Engstelle parallel passieren. So entstehen Situationen, bei denen Kfz die Radfahrer überholen – und umgekehrt. Dann würde der Radler in der Engstelle rechts vorbeifahren, eine für Kfz-Lenker schwierig vorhersehbare Situation, ganz besonders für Lkw-Fahrer. Grundsätzlich ist das vorausfahrende Fahrzeug vorrangig. Wenn also der Radler vor dem Lkw fährt, muss der Lkw-Fahrer warten; wenn der Radler hinter dem Lkw fährt, darf der Radler sich nicht rechts vorbeizwängen. Aber: Den Lkw-Fahrer treffen im konkreten Berliner Fall zwei gesteigerte Sorgfaltspflichten, die dazu führen können, dass er Radlern Vorfahrt gewähren muss.

DAS WARNSCHILD MIT DEM RAD in der Mitte verlangt einerseits auch ohne erkennbare Gefahr neben erhöhter Aufmerksamkeit des Kraftfahrers eine angepasste Geschwindigkeit, die der Möglichkeit eines plötzlichen Kreuzens der Fahrbahn durch Radfahrer Rechnung trägt. Das setzt also eine besonders aufmerksame Lenkweise des Kraftfahrers fest. Zudem gilt: Wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer so markiert, dann dürfen andere Fahrzeuge die Markierung zwar bei Bedarf überfahren, eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei aber auszuschließen.

ES IST NORMIERT, dass der Lkw den Radstreifen nur benutzen darf, wenn eine Gefährdung von Radfahrern ausgeschlossen ist. Ausschließen kann er dies nur, wenn er im Zeitpunkt des Befahrens den gesamten Gefahrenbereich im Blick hat. Existiert ein toter Winkel, hat er nicht alles im Blick. Kommt es zum Unfall, haftet er wegen Fahrlässigkeit. Der praktisch vorhandene Einwand gegen eine Fahrlässigkeit, dass der Fahrer seine Augen auch auf die übrigen Spiegel richten muss, interessiert hier aber nur bedingt.

FÜR RADFAHRER GILT: Rechtsüberholen im fließenden Verkehr ist nicht zulässig. Eine Vorbeifahrt rechts ist nur bei wartenden Fahrzeugen zulässig und dann auch nur unter besonderer Vorsicht und Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes (rund ein Meter zum wartenden Kfz). Auch das Hindurchschlängeln zwischen den Fahrspuren ist verboten. Ein Verstoß wird aber in der Praxis meist nicht geahndet. Pfitzenmaiers Fazit: „Wenn die Sorgfaltspflichten für Radler ähnlich ernst genommen würden wie die der Lkw-Fahrer, dann hätten letztere deutlich weniger Stress.“





MANGEL- ERSCHEINUNG

Das Bundesverkehrsministerium fordert den verpflichtenden Einbau von Abbiegeassistenten. Doch was genau versteht es unter dem „Assi“ und welche Systeme gibt es aktuell überhaupt am Markt?

TEXT | Thomas Rosenberger FOTOS | Dometic, MAN

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat die „Aktion Abbiegeassistent“ ins Leben gerufen. Parallel dazu startete das Land Baden-Württemberg auf Initiative des Verbands Spedition und Logistik (VSL) ein entsprechendes Programm. Hierbei ist vorgesehen, 500 Lastwagen mit Abbiegeassistenten nachzurüsten. Die teilnehmenden Speditionen können aktuell aus drei verschiedenen Systemen wählen, die der VSL zuvor mit der Hochschule Furtwangen evaluiert hat, nämlich MagicWatch und PerfectView von

Dometic sowie Corner Eye von Orlaco. Die ersten beiden Systeme arbeiten mit akustischen und optischen Signalen, das dritte muss ohne Signalton auskommen.

Von Systemen ohne akustische Warnung hält der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) allerdings gar nichts. „Die sogenannten Kamera-Monitor-Systeme ohne Akustiksignal helfen nur in dem Moment, in dem der Fahrer den Blick direkt auf diesen Monitor richtet.“ Und: „Kamera-Monitor-Systeme benötigen Tages-

licht. Das heißt: Bei Dunkelheit helfen diese Systeme wenig oder gar nicht.“ Problematisch kann sich auch Schnee auswirken.

Der BGL favorisiert daher radargestützte Abbiegeassistenten, die den Fahrer bei Gefahr optisch und akustisch warnen. Momentan bietet jedoch nur Daimler ein solches radargestütztes System für die schweren Baureihen Actros, Antos, Arocs und Econic (für Solo-Lkw, Sattel- und Gliederzüge mit verschiedenen Radständen) ab Werk an. Es erfasst mithilfe von zwei Nahbereichsradar-

sensoren ein Feld von 3,75 Metern um den Lkw einschließlich der Schleppkurve des Aufliegers oder Anhängers. Die Warnung erfolgt optisch und akustisch in einer Warnkaskade.

Befindet sich ein bewegliches Objekt in der seitlichen Überwachungszone, wird der Fahrer zunächst optisch informiert. Dazu leuchtet an der A-Säule eine LED gelb auf. Bei Kollisionsgefahr blinkt die LED rot. Nach zwei Sekunden leuchtet sie dann permanent rot. Gleichzeitig erschallt ein seitenrichtiger Warn-ton. Befindet sich ein stationäres Hindernis in der Schleppkurve des Anhängers, erfolgt ebenfalls eine optische und akustische Warnung. Laut Daimler ist inzwischen jeder dritte in Deutschland ausgelieferte Mercedes-Lkw mit diesem System ausgerüstet. Aufgrund ihrer Komplexität lassen sich radargestützte Systeme laut Daimler jedoch nicht nachrüsten. Aktiv bei Gefahr den Lkw einbremsen kann aber auch der Daimler-Assistent nicht. Ein solches Angebot existiert noch nicht.

Nachrüstlösungen, gelegentlich auf Ultraschallsensoren basierend, meist aber Kamera-Monitor-Systeme in fast unüberschaubarer Auswahl, lassen sich beim Lkw-Kauf oft mitbestellen und werden bevorzugt wettergeschützt im Bereich des Windleitblechs an der A-Säule oder unterhalb der äußeren Sonnenblende verbaut. Ersteres bietet beispielsweise Iveco an. Insgesamt drei verschiedene Systeme sind dort auf Kundenwunsch zu haben. Das am tiefsten in die Fahrzeugelektronik integrierte lässt sich mit dem bordeigenen Infosystem oder einem separaten Monitor, worauf beim Abbiegen der Bereich des toten Winkels abgebildet wird, kombinieren. Zudem hat Iveco nach eigenen Angaben auf Wunsch des Kunden Transgourmet neben dem gesetzten Blinker und dem Unterschreiten einer Mindestgeschwindigkeit das Lenkwinkelsignal berücksichtigt, um das Bild der Kameras im rechten Moment darzustellen. Die meisten anderen dieser Systeme greifen aber schlicht auf den Blinker zurück.

Volvo und MAN (Foto links) wiederum bieten ein kamerabasiertes System mit Darstellung auf einem Monitor an der A-Säule an, das mit dem Blinker verbunden ist. MAN will nach eigenen Angaben im Jahr 2020 einen aktiv warnenden Assistenten nachlegen. Scania verbaut Corner Eye, ein Kamerasystem, das den Bereich vor und rechts neben dem Lkw sichtbar macht. DAF verweist auf ein Blind Spot-Detection-System in Entwicklung.

Die Nachrüstlösungen lassen sich freilich für Bestandsfahrzeuge erwerben. Das Angebot zeichnet sich durch technische Vielfalt aus. MagicView 4004 von Dometic und TruckWarn von CaraWarn etwa arbeiten mit vier Ultraschallsensoren auf der rechten Flanke der Kabine und erfassen einen Bereich von 1,2 beziehungsweise 1,5 Metern neben dem Lkw. Zum Vergleich: Die Radarsensoren von Mercedes erfassen 3,7 Meter neben dem Lkw. Aktiviert werden diese Lösungen in der Regel bei gesetztem Blinker, häufig gilt noch ein Tempolimit. Bei drohender Kollision mit einem Radfahrer oder Fußgänger warnen diese Systeme optisch, oft auch akustisch.

Welche Nachrüstlösung die geeignete ist, verrät der genaue Blick in die Datenblätter. Die Unterschiede finden sich vor allem bei der Ausführung der Sensorik sowie beim erfassten Bereich um den Lkw. Ganz entscheidend ist die Angabe, ob das System auch bei Nacht funktioniert und gegebenenfalls in Verbindung mit wechselnden Trailern und Aufbauten. Die Preise (ab 400 Euro ohne Einbau) sollten weniger entscheidend sein. Fazit: Es gibt Hilfsmittel gegen den toten Winkel in



DER MAGICWATCH-BAUSATZ VON DOMETIC

umfasst vier Ultraschallsensoren, LED-Display und die CPU-Box (von links). Optional lässt sich die Seitenkamera PerfectView kombinieren.

unterschiedlicher Güte. Reine Kamera-Monitor-Systeme sind eher Rangierhilfen als Assistenten. Einen echten Abbiegeassistenten bietet nur Mercedes-Benz an. Zudem ist dieses System am tiefsten in die Fahrzeugelektronik integriert – mit entsprechenden Vorteilen für die Funktionalität. Ohne europaweit einheitliche Bauvorschrift werden die Diskussionen um den Abbiegeassistenten aber nicht enden. Dennoch ist ein Kamera-Monitor-System besser als gar keine Überwachung. <

Kamera- und Abbiegeassistentensysteme

Hersteller/Produkt	Baubeschreibung	Warnung
DAF	Blind Spot Detection in Entwicklung	–
Iveco	Verschiedene Kamerasysteme nach Kundenwunsch, Integrationstiefe individuell; Zusatzmonitor, 360°-Drohnenansicht möglich	Optisch und akustisch
MAN	Kamera (150°-Weitwinkelobjektiv); 7-Zoll-Monitor an der A-Säule oder 7-Zoll-Anzeige des Infotainment-Systems. Aktiver Abbiegeassistent soll 2020 folgen	Optisch
Mercedes Abbiegeassistent	Zwei Nahbereichsradarsensoren (3,7 m); Warn-LED in der A-Säule, Warnton über Radioanlage, Erfassung der Schleppkurve, selbstlernend; nicht nachrüstbar	Optisch und akustisch; Warnkaskade
Scania	HD-Kamerasystem Orlaco Corner Eye (270°), auch bei Dunkelheit nutzbar; Bilddarstellung auf 10-Zoll-HD-Monitor	Optisch
Volvo Trucks	Nahbereichskamera mit Weitwinkelobjektiv (145°) unter der äußeren Sonnenblende, Mindestbeleuchtung 0,5 Lux (etwas weniger Licht als während der Dämmerung); Bilddarstellung auf Farbdisplay im Armaturenräger	Optisch
Axion ICA Turn-Assist	Front-Seiten-Kamera (150°) mit neun LED für Nachtsicht, optional Rückfahrkamera; Darstellung auf Infotainment-System, optional: externer Monitor, Warn-LED	Optisch und akustisch
CaraWarn TruckWarn	Vier Ultraschallsensoren (1,5 m), LED-Warnmodul	Optisch und akustisch
Dometic MagicWatch MWE 4004, Perfectview Cam 18	Vier Sensoren (1,2 m); optionale Farbkugelkamera mit Weitwinkelobjektiv (140°) sowie fünf LED für Nachtsicht; Vierfarb-LED-Display	Optisch und akustisch
Mobileye Mobileye Shield+	Multivision-Smartsensoren (bis 3,5 m), Gyro-Sensoren für Gefahren- und Kollisionswarnung, Frontkamera optional zzgl. weiterer Kameras an Zugmaschine und Trailer; Audiosummer, EyeWatch-Display; Systemfunktion nur bei Tageslicht	Optisch und akustisch, Warnkaskade
Orlaco Corner Eye	HD-Kamera (270°); 10-Zoll-HD-LED-Monitor	Optisch
Wühlhorst Fahrzeugbau Edeka-System	Vier Ultraschallsensoren (2,5 m), Monitor mit LED-Distanzanzeige; Aktivierung durch Blinker und Lenkeinschlag	Optisch und akustisch

Angebotsauswahl; kein Anspruch auf Vollständigkeit. Alle Angaben laut Herstellern.



LÄUFT GUT REIN

ZF stellt auf der IAA vor, wie in Zukunft Ladungen auf einem automatisierten Betriebshof umgeschlagen werden. Rangieren, Behälter umsetzen und Dokumentation geschehen, während der Fahrer Pause hat.

TEXT | Thomas Rosenberger FOTOS | Thomas Rosenberger, ZF

Wie von Geisterhand bewegt, rollt der Lkw an und rangiert rückwärts an die Rampe. Dort stellt er die Wechselbrücke ab, ganz ohne Zutun eines Fahrers. Dann dreht das Fahrzeug eine Schleife, ehe es zurückstößt und den Behälter an der Ladestelle nebenan aufnimmt. Sauber läuft der Tunnel an den Zentrierrollen vorbei. Flugs ist die Chose wieder auf Fahrniveau und der Lkw dampft ab. Das Ganze läuft so gekonnt ab, als ob ein Routinier am Steuer sitze. Nur ist da niemand in der Kabine des DAF.

Dann taucht ein Hofhund auf. Huckepack zieht der Terberg einen

Curtainsider, sattelt ihn ab, zieht eine Schleife und nimmt den Auflieger wieder auf. Beim Unterfahren gleicht er noch penibel die Abweichung zum Kingpin aus und dann verriegelt die Sattelplatte auch schon mit einem satten Plopp. Per liftbarer Sattelplatte hebt der Hofhund die Stützfüße aus – ab geht's. Auch hier fehlt der Fahrer in der Kabine.

So stellt sich ZF vor, dass der Umschlag auf dem Betriebshof oder anderen abgeschlossenen Arealen wie Flug- und Seehäfen künftig abläuft. Der Fahrer soll von langweiligen Routineaufgaben entlastet werden, lieber seine Lenkzeit schonen und Pause machen. Zudem erhöhe die Automatisierung die Arbeitssicher-

heit und beuge Anfahrtschäden vor. Und – das muss man auch sagen – die Automatisierung soll dem Fahrermangel zumindest ein Stück weit entgegenwirken.

Doch ganz ohne den Fahrer geht es natürlich nicht, auch wenn er erst an der Ausfahrt vom Gelände wieder zum Fahrzeug gelangt, während er sich in der



PRÄZISE SETZT DER LKW UNTER DIE BRÜCKE und hebt sie per Luftfeder aus.

Zwischenzeit in einem Pausenraum erholt hat. Nun muss er den Behälter verriegeln und die Stützfüße einklappen. Denn das kann das automatisierte Fahrzeug nicht. Entsprechende automatisierte Bauteile fehlen noch (Stützfüße) oder haben sich bislang nicht am Markt durchgesetzt (Verriegelungen).

Eine Armada von technischen Einrichtungen macht die zwei „Geisterfahrten“ möglich. Und die sind vom Feinsten. Zunächst einmal verfügt der Technologieträger auf Basis eines DAF XF, der sogenannte ZF Innovation Truck, über das Traxon-Getriebe mit Hybridmodul (Spitzenleistung: 130 kW, 1.200 Nm maximales Drehmoment), mit dessen Hilfe der Lkw Strecken auf dem Betriebshof auch rein elektrisch und damit emissionsfrei zurücklegen kann. Hinzu kommt die elektrohydraulisch betätigte Lenkung ReAX. Dass der Lkw auch noch „sehen“ kann, dafür sorgt eine kamerabasierte und laserunterstützte Sensorik, sogenannte Lidar-Sensoren. Die Sensoren sind rund um den Lkw und auch im Bereich der Zentrierrollen, an denen der Tunnel der Wechselbrücke bei der Aufnahme entlanggleitet, verbaut.

SENSOREN AM ZENTRIERTUNNEL erfassen die Position des Behälters. Am Heck wacht zudem eine Kamera über die Position von Lkw zur Wechselbrücke.

Hinzu kommt eine GPS-gestützte Navigation. Mit deren Hilfe orientiert sich der Lkw auf dem Gelände. Dass die Daten der Sensorik in Fahr- und Lenkbefehle umgesetzt werden können, dafür sorgt die ZF ProAI-Steuerbox. Das gemeinsame Produkt von ZF und dem Chipspezialisten nVidia verleiht dem Truck künstliche Intelligenz.

Vergleichbar ausgerüstet ist auch der Hofhund. Auch hier sind es Lidar-Sensoren rund um den Terberg, eine Kamera und GPS-Signale sowie die ProAI-Box, die das autonome Manövrieren ermöglichen. Das Fahrzeug ist zudem mit den Systemen des Betriebshofs verbunden. Stationäre Kameras erfassen beispielsweise den Auflieger an der Rampe, ein Computer errechnet sodann den Fahrbefehl (die sogenannte Trajektorie) für den Hofhund und übermittelt diese Daten per Funk an die Telematik des Fahrzeugs, wo sie anschließend auch vom ProAI-Computer in Fahrbefehle umgesetzt werden. Ein Computer verwaltet auch in Echtzeit, wohin welches Fahrzeug wann fahren muss, damit es auf dem automatisierten Betriebshof nicht zu Kollisionen der autonomen



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!



ON THE MOVE

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



FAHRERLOS
setzt der Terberg einen Auflieger um (l.).

MÖGLICH MACHEN DAS
Lidar-Sensoren, die sich unter anderem an der Frontschürze befinden sowie Kamerasysteme und GPS (r.).



Einheiten kommt. Dafür ist ein LTE/WLAN-Signal nötig, um die notwendigen Datenmengen zu übertragen.

Es muss aber nicht gleich autonomes Fahren sein. Die Technologie lässt sich auch nutzen, um lediglich den Fahrer zu unterstützen. Dann liefert der Computer dem Fahrer Informationen dazu, wie sich ein Behälter am besten und auf dem kürzesten Weg ansteuern lässt. ZF nennt diese Funktion den Einspur-Assistenten.

Mit dem größten Nutzen für die Effizienz und Transportqualität funktioniert eine solche Technologie eingebettet in ein Gesamtkonzept. Das erprobt ZF derzeit mit einer eigen-

nen Modellfabrik im Werk 2 in Friedrichshafen. Die Modellfabrik arbeitet mit einem optimierten Materialfluss von der Anlieferung bis zur Verarbeitung. Hier kann der Werker auf Knopfdruck neue Arbeitsmaterialien bestellen. Eine simple Reihe von Leuchtdioden am Rufknopf signalisiert ihm, wann das Material sich auf dem Weg zum Arbeitsplatz befindet.

Dabei geht es nicht nur um fahrerlose Transportsysteme (FTS), wie sie in Fabriken schon

und Luftfeuchte auf, welchen die Güter beim Transport ausgesetzt waren. So kommt Ausschuss gar nicht mehr beim Werker an. Ganz nebenbei wird automatisch eine entsprechende Liefersdokumentation erstellt.

Verhältnismäßig weltlich muten demgegenüber die zur IAA neuen Komponenten von ZF an, das klassische Geschäft des Zulieferkonzerns. Hier steuert ZF entscheidende Bauteile für die Elektromobilität zu. Etwa das Traxon-Getriebe mit Parallelhybridmodul,

DAS TRAXON-HYBRIDMODUL FÜR SCHWERE LKW IST NUN SERIENREIF



SERIENREIF:
Traxon mit Hybridmodul (M.). Die E-Maschine des Getriebes kann den Lkw oder Nebenverbraucher antreiben. Im Bild: weitere Module des Innovation Trucks.

seit Jahren zum Einsatz kommen, sondern vielmehr um den Informationsfluss in Echtzeit, der bei allen Beteiligten für Transparenz sorgt und der durch die Vernetzung mit dem Warenhaltungssystem möglich wird. So lassen sich

Durchlaufzeiten optimieren und Pufferspeicher reduzieren.

Dazu gehört auch die Vernetzung mit dem Liefer-Lkw, um Ankunftszeiten vorauszusagen. Dafür ist es auch nötig, die Waren mit Tags auszustatten. Je nach Bedarf können solche Tags verschiedene Informationen sammeln und per Bluetooth-übertragung weitergeben. Sie zeichnen beispielsweise Erschütterungen, Temperaturen

das nun zur IAA in dritter Generation antritt und Serienreife erreicht haben soll und auch im eingangs beschriebenen Innovation Truck zum Einsatz kommt. Es positioniert zwischen Verbrennungsmotor und Getriebe eine E-Maschine, die neben der Bereitstellung zusätzlicher oder alleiniger Leistung für den Fahrantrieb auch als Generator Nebenverbraucher emissionsfrei betreiben kann.

Der Standardversion des Traxon-Getriebes, so wie es heute schon in zahlreichen Lkw-Modellen zum Einsatz kommt, spendiert ZF eine optionale Predictive-Maintenance-Funktion. Das derart aufgerüstete Getriebe meldet seinen Wartungsaufwand in Abstimmung mit den tatsächlichen Einsatzbedingungen an. Damit lassen sich Standzeiten exakt planen und Pannen vorbeugen.



DANKE, DANKE, DANKE, DANKE, DANKE, DANKE, DANKE!

Zum siebten Mal in Folge sagen wir Danke. Wir freuen uns, dass uns die Leser von FERNFAHRER, *trans aktuell* und lastauto omnibus erneut zur besten Marke in der Kategorie „Truck-/Trailer-Service“ gewählt haben. Und wir werden alles dafür tun, um Ihren Ansprüchen auch weiterhin gerecht zu werden. Denn wir arbeiten nicht für Trophäen. Sondern für Sie. **Wir wissen, was Sie bewegt.**

TruckWorks – Eine Marke von Mercedes-Benz.

www.truckworks.de



TruckWorks

Van, Truck & Trailer Service by Mercedes-Benz



präsentiert von: DEKRA



IN SIEGER- LAUNE

Beinahe 13.000 Leser haben in diesem Jahr abgestimmt und so die besten Nutzfahrzeuge sowie die besten Marken der Branche gewählt.

TEXT | Matthias Rathmann FOTOS | Karl-Heinz Augustin, Mario Rodrigues

A**Pick-ups****Gesamtwertung**

1. VW Amarok	40,8 %
2. Mercedes X-Klasse	34,3 %
3. Ford Ranger	27,4 %

Importwertung

1. Toyota Hilux	34,6 %
2. Nissan Navara	32,5 %
3. Renault Alaskan	29,5 %

B**Lieferwagen****Gesamtwertung**

1. VW Caddy	45,6 %
2. Mercedes Citan	27,3 %
3. Ford Transit Connect	22,5 %

Importwertung

1. Renault Kangoo Rapid	29,0 %
2. Fiat Doblò Cargo	21,2 %
3. Nissan NV 200	16,9 %

C**Transporter bis 2,8 t****Gesamtwertung**

1. VW Transporter	54,4 %
2. Mercedes Vito	39,1 %
3. Ford Transit Custom	16,7 %

Importwertung

1. Renault Trafic	39,6 %
2. Toyota Proace	18,8 %
3. Peugeot Expert	18,5 %

D**Transporter bis 3,5 t****Gesamtwertung**

1. Mercedes Sprinter	41,4 %
2. VW Crafter	31,4 %
3. MAN TGE	28,3 %

Importwertung

1. Iveco Daily	26,6 %
2. Fiat Ducato	25,6 %
3. Renault Master	20,4 %



DIE VERTRETER DER AUSGEZEICHNETEN FAHRZEUGE IN DER KATEGORIE „BEST TRUCK“ (v.l.): Michael Dietz und Andreas Schmid (beide Daimler), Daniel Nilsson (Volvo Group Trucks), Andreas von Wallfeld (Daimler) sowie Peter Hornig (Scania). Umrahmt von FERNFAHRER-Chefredakteur Thomas Rosenberger und Moderatorin Alexandra von Lingen.

Nah an den Lesern und mittendrin in Stuttgart – so präsentierte sich der ETM Verlag zur diesjährigen Prämierungsfeier den rund 250 hochkarätigen Gästen aus Industrie und Transportbranche. Treu geblieben sei man dem königlichen Ambiente, sagte Moderatorin Alexandra von Lingen. Statt im Schloss Ludwigsburg wie im vorigen Jahr fand die Feier diesmal im Weißen Saal des Neuen Schlosses Stuttgart statt. Einen gelungenen Kontrast bildete der Abschluss im gegenüberliegenden Restaurant Cube im Kunstmuseum Stuttgart. Der moderne Glaswürfel gehört inzwischen genauso wie das Neue Schloss zum Bild der Stadt und erlaubt gerade bei Nacht einen spektakulären Blick auf die City.

Das fürstliche Ambiente passte zur guten Stimmung der Gäste. Kein Wunder, schließlich durften zahlreiche von ihnen die begehrten Trophäen – die ETM Awards

– nach Hause tragen. 26 glückliche Gewinner gab es in der Rubrik „Best Brands“ für die beste Marke aus unterschiedlichen Kategorien – von der Anhängerkupplung bis zum Tuning. 18 Sieger gab es in den Disziplinen „Best Truck“ und „Best Van“. Hier gab es in 13 Kategorien jeweils einen Gesamt- und einen Importsieger. Das Spektrum reichte vom Lieferwagen bis zum schweren Fernverkehrs-Lkw und Kipper.

Die Sieger der Kategorien zeichnete Moderatorin Alexandra von Lingen gemeinsam mit den beiden Chefredakteuren des ETM Verlags, Matthias Rathmann und Thomas Rosenberger, aus. Erneut hatte die Leserwahl eine besondere Aussagekraft: Immerhin hatten 12.685 Leserinnen und Leser von trans aktuell, FERNFAHRER, eurotransport.de und lastauto omnibus an der Abstimmung teilgenommen. ETM-Geschäftsführer Oliver Trost sprach von einer Rekordbeteiligung. „So viele Teilnehmer hatten wir noch nie“, sagte er –

I Kipper bis 32 t

Gesamtwertung



1. Mercedes Arocs	42,1 %
2. MAN TGS	31,4 %
3. Mercedes Atego	12,5 %

Importwertung



1. Scania P/G/R/S	31,6 %
2. Volvo FMX	27,2 %
3. Volvo FH	24,6 %

E Transporter ab 3,5 t

Gesamtwertung



1. Mercedes Sprinter	40,2 %
2. VW Crafter	30,5 %
3. MAN TGE	28,6 %

Importwertung



1. Iveco Daily	37,7 %
2. Fiat Ducato	26,0 %
3. Renault Master	15,3 %

F Verteiler-Lkw bis 18 t

Gesamtwertung



1. Mercedes Atego	45,1 %
2. MAN TGM	36,8 %
3. MAN TGL	21,9 %

Importwertung



1. Volvo FL	50,2 %
2. DAF LF	29,9 %
3. Iveco Eurocargo	28,4 %

G Verteiler-Lkw ab 18 t

Gesamtwertung



1. Mercedes Antos	37,7 %
2. MAN TGS	34,9 %
3. MAN TGM	17,7 %

Importwertung



1. Volvo FM	42,0 %
2. Scania P/G/L	38,1 %
3. DAF CF	16,1 %

H Fernverkehrs-Lkw

Gesamtwertung



1. Mercedes Actros	39,6 %
2. MAN TGX	35,7 %
3. Scania G/R/S	19,6 %

Importwertung



1. Scania G/R/S	43,5 %
2. Volvo FH	36,2 %
3. DAF XF	19,5 %

alles notariell bestätigt, wohlge-
merkt!

Als Dank für die Teilnahme ver-
lorste ETM unter allen Einsendun-
gen jede Menge attraktiver Prei-
se. Ein Leser hatte ganz
besonderes Losglück: Kevin Ei-
chelbaum aus Zahna-Elster in
Sachsen-Anhalt. Der 34-jährige
gelernte Koch, der auf den Lkw
umgestiegen ist und heute
Milchsammelverkehre fährt, ge-
wann den Hauptpreis: einen
Pick-up Alaskan von Renault.

Ist der Alaskan noch mit einem
konventionellen Diesel ausge-
stattet, so sind immer mehr Fahr-
zeuge mit alternativen Antrieben
oder vernetzt unterwegs. Auf
diese Gattungen kam Dekra-
Vorstandschef Stefan Kölbl zu
sprechen – seien es Robo-
Trucks, Platooning-Lkw oder flie-
gende Autos. „Man sollte nichts
mehr ausschließen, was tech-
nisch möglich ist“, sagte Kölbl.
Wichtig für Dekra sei, dass auch
diese Fahrzeuge sicher sind.
Hier gehe es auch um das Vor-
beugen von Cyberkriminalität.

Es reiche bei der Prüfung daher
nicht mehr aus, sich auf die Hül-
le des Fahrzeugs zu konzentrie-
ren. Die Sachverständigen
bräuchten Zugriff auf alle Daten,
die sicherheitsrelevant seien.
Nur sichere Fahrzeuge seien ein
Gewinn für die Gesellschaft. ➔



DIE VERTRETER DER AUSGEZEICHNETEN FAHRZEUGE IN DER KATEGORIE „BEST VAN“ (v.l.): Manfred Kuchlmayr (Iveco), Prof. Jörg Zürn (Daimler), Christian Sulser (Iveco), Michael Borner (Renault), Heinz-Jürgen Löw (VW Nutzfahrzeuge) und Claus Keller (Toyota).



DIE HOHE WAHLBETEILIGUNG von fast 13.000 notariell beglaubigten Teilnehmern erfreute ETM-Geschäftsführer Oliver Trost.



AUTOMATISIERTE LKW müssen vor Cyberkriminalität geschützt sein und darauf geprüft werden, erklärte Dekra-Chef Stefan Kölbl.



DEN MENSCHEN BEI DER DIGITALISIERUNG nicht vergessen, das mahnte Thomas Rosenberger im Interview mit Moderatorin Alexandra von Lingen an.



STRAHLENDER GEWINNER: Kevin Eichelbaum erhält von Michael Borner den Autoschlüssel.



NOCH IM WM-FIEBER: Die Fußball-Freestyler verblüfften die Zuschauer in den Pausen.

1 Platz



lastauto omnibus trans aktuell FERNFAHRER

Wären unsere Anzeigen nicht grün, würden wir ganz rot werden.

Zum 12. Mal haben uns die Leser von trans aktuell, lastauto omnibus und FERNFAHRER in der Kategorie Miete/Leasing zur besten Marke gewählt. Und obwohl CharterWay mit mehr als 8.000 Mietfahrzeugen und über 70 Standorten Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr. 1 ist, werden wir nicht müde, uns bei Ihnen zu bedanken. Deshalb geben wir seit über einem Vierteljahrhundert für Sie unser Bestes.

Alle Informationen und Leistungen finden Sie unter www.charterway.de

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



GELUNGENE

MISCHUNG



FACTS

11.100 cm³ • Reihensechszylinder
460 PS • 2.150 Nm • 34,3 l/100 km



In der Fernverkehrsklasse um 460 PS setzt Iveco heute auf den 11,1-Liter-Motor Cursor 11 – der 12,9 Liter große Cursor 13 startet im Stralis XP erst bei 510 PS. Im Test zeigt sich, dass Fahrspaß und Fahrleistungen auch mit kompaktem Motor nicht zu kurz kommen.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Mario Rodrigues





1 STATT DES MOTORTUNNELS spannt sich im Stralis über die komplette Fahrerhausbreite ein flaches Podest. Der Lenkrad-Verstellbereich dürfte künftig gerne etwas größer ausfallen.

2 DEN KLAPPTISCH vorm Beifahrer gibt's gegen Aufpreis. Das Teil ist von der Handhabung her allerdings ziemlich störrisch.



3 DAS MEDIENCENTER in der Mittelkonsole hat einen Touchscreen und ist überdies Serie.

4 DIE INSTRUMENTE zeigen sich anno 2018 quasi unverändert, im zentralen Display sind aber einige neue Funktionen abrufbar.

5 AUCH MIT DEN NEUEN TRAXON-GETRIEBEN bleiben die Vorwahltasten vorn in der Armatur.



Früher als manch anderer hatte Iveco die Devise „SCR-only“ ausgerufen, also die reine Abgasnachbehandlung mit AdBlue. Inzwischen ist die starre Haltung etwas aufgeweicht: Die jeweils stärksten Cursor-11- und Cursor-13-Motoren mit 480 beziehungsweise 570 PS arbeiten im Teillastbereich, typischerweise auf flacher Autobahn, mit einer geringen Abgasrückführungsrate von maximal acht Prozent („Smart EGR“). Als (noch) lupenreiner Vertreter der SCR-only-Fraktion präsentiert sich dagegen der Stralis 460 im aktuellen Test. 460 PS und 2.150 Nm Drehmoment bilden in diesem Fall die Eckdaten des 11,1 Liter großen Common-Rail-Motors Cursor 11, neuerdings gepaart mit einem Traxon-Getriebe von ZF und vorausschauendem Tempomaten „Hi-Cruise“.

Die Vorwahltasten sitzen im Armaturenbrett, geschaltet wird am Lenksäulenhebel. Zweimaliger Druck auf die „D“-Taste aktiviert den manuellen Modus, ansonsten kassiert die

Elektronik eigene Eingriffe nach ein paar Sekunden wieder ein, sofern kein Nutzen erkennbar ist. Früheres Hochschalten am Ende einer Steigung wird jedoch akzeptiert, wobei das auf der Testrunde recht häufig der Fall war: Trotz GPS-gestützter Streckenvorschau schaltet die Automatik an langen, flach auslaufenden Anstiegen nur zögerlich wieder einen halben Gang höher. Auffällig ist auch der sparsame Umgang mit dem Frei-

lauf im Vergleich etwa mit DAF, Mercedes oder Scania. Den Tempomaten auf 85 km/h sowie die Über- und Unterschwinger auf plus/minus 5 km/h gesetzt, tendiert die Elektronik eindeutig zum reinen Schubetrieb gegenüber längeren Rollphasen im Leerlauf.

Unterm Strich lässt Iveco damit einiges an Spritsparpotenzial liegen, auf schweren Strecken zusätzlich noch durch die vielen Schal-



DER 11,1 LITER GROSSE REIHENSECHSZYLINDER Cursor 11 arbeitet entweder nur mit SCR (420 und 460 PS) oder auch mit AGR (480 PS).

tungen mit langer Achse (2,47 zu 1). Setzt man die durchschnittlichen 34,3 Liter Diesel und knapp 2,9 Liter AdBlue aber ins Verhältnis zur Geschwindigkeit, geht die Rechnung wieder halbwegs auf: Im Mittel 82,8 km/h sind in dieser Leistungsklasse aller Ehren wert. Zum Vergleich: Ein DAF CF 450 kam zuletzt auf 32,9 Liter Diesel und 1,9 Liter AdBlue, aber eben auch nur auf 80,3 km/h. Nicht zuletzt kommt im 460er Stralis auch der Fahrspaß nicht zu kurz. Zum zügigen Reisetempo addiert sich eine erstaunlich gut abgestimmte Federung (in Anbetracht der leichten Ein-Blatt-Federn an der Vorderachse), am Lenkrad sind kaum Vibrationen spürbar und die Handlingeigenschaften können auch auf kurviger Landstraße überzeugen.

Wenn die Automatik doch mal eine Ecoroll-Phase einlegt, geschieht das Aus- und Einkuppeln mit dem Traxon-Getriebe nochmals

sachter als zuvor mit der AS-Tronic. Ansonsten liegt die Drehzahl auf Autobahn und Landstraße bei jeweils rund 1.130 Umdrehungen im zwölften beziehungsweise elften Gang, was eben jener 2,47er-Achse – der neue Standard im Stralis XP – geschuldet ist. Gegenüber der in früheren Iveco-Tests üblichen Variante von 2,64 zu 1 liegt das Drehzahlniveau somit rund 80 Touren niedriger. Auf den Geräuschpegel wirkt sich das allerdings kaum aus, der ist immer noch eher mittelprächtig. Bergab schnellt die Drehzahl automatisch auf über 2.000 Umdrehungen, wo die maximal 506 Brems-PS starke Kompressionsbremse schon sehr ordentlich zu packt. Im mit Retarder ausgestatteten Testfahrzeug ist das freilich zweitrangig. Die Reihenfolge am Dauerbremshebel: Stufe eins für die Motorbremse, die Stufen zwei bis sechs in 20-Prozent-Schritten für den Retarder – für feines Dosieren ist also gesorgt.



IM STRALIS HI-WAY nimmt der Fahrer serienmäßig auf einem Luxussitz von Isringhausen Platz.

Als neuer Menüpunkt lassen sich im Display nun auch die Tachodaten abrufen sowie die verbleibenden Lenk- und anstehenden Ruhezeiten ausrechnen. Die Instrumente präsentierten sich ansonsten unverändert, also

1 BEIM BLICK in die vorderen Schränke macht sich das wie ein Spoiler geformte Hochdach auch von innen bemerkbar.

2 DER KÜHLSCHRANK unter der Liege kommt auf stattliche 50 Liter Inhalt.

3 DIE KÜHLBOX rechts neben dem Fahrer ist ein altbekanntes Stralis-Merkmal. Der griffgünstige Bunker fasst circa 25 Liter.

4 EIN DRUCKLUFTANSCHLUSS im Fahrerhaus ist in der umfangreichen Serienausstattung ebenfalls enthalten.



gewohnt schnörkellos mit zwei großen Rundinstrumenten. Auch am Grundbaumuster mit einem durchgehenden Podest statt eines klassischen Motortunnels wird sich wohl so schnell nichts ändern. Der Vorteil ist ein quasi ebener Boden mit Ausnahme der beiden Fußräume, dafür sind die Sitze für kurzbeinige Zeitgenossen ziemlich hoch montiert.

Die Ablagen in den Türen sind zwar etwas schmal geraten (eine 0,5-Liter-Flasche passt gerade so rein), rund um den Fahrer geht das Angebot an kleinen Fächern aber insgesamt in Ordnung. Bekannt und bewährt ist die Kühlbox mit Flaschenfach und Becherhaltern zur Rechten, die sich wie im Testwagen zusätzlich mit einem 50-Liter-Kühlschrank in der zentralen Rollbox ergänzen lässt. Das einteilige Bett obendrüber wartet mit Holzlattenrost und hochstellbarem Rückenteil auf, die zweite Liege mit einer integrierten Leiter und einem Klappmechanismus bis hochkant an die Wand. Das wirkt schon alles gut durchdacht und ist auch ordentlich verarbeitet. Alternativ liefert Iveco eine dreiteilige Liege als Sitzgruppe mit Klapptisch und wahl-

weise einen drehbaren Beifahrersitz. Kurzum: Es sind etliche Einrichtungsvarianten geboten, ein Blick in die Optionsliste lohnt sich. Manuelle Klimaanlage, Isri-Luxussitz, „Iveconnect“-Mediencenter mit Touchscreen, dimmbare Innenbeleuchtung (rot und weiß), Zentralverriegelung mit Fernbedienung und Druckluftanschluss im Fahrerhaus sind bereits Serie. Empfehlenswerte Extras sind auf alle Fälle die Klimaautomatik, der erwähnte Zusatz-Kühlschrank und eine Standklimaanlage, die es ab Werk als Aufdachanlage in zwei verschiedenen Höhen gibt. Eigenwillig, aber vom Sicherheitsaspekt her nicht unlogisch: Der Aufstieg hinten, ausgeführt als solide Metallleiter, ist auf der Beifahrerseite angesiedelt.

Vier Außenstauflächen verbucht das Hi-Way-Fahrerhaus als weitere Pluspunkte, zudem wurden einige Schwachstellen wie die hakeligen seitlichen Sonnenrollos inzwischen beseitigt. Die eigenwillige Verdunkelung mit komplett absenkbarem Sonnenrollo vorne, an dessen seitlichen Führungen die Vorhänge angehängt werden, ist im Stralis seit jeher



LINKS WIE RECHTS kann das Hi-Way-Fahrerhaus mit zwei Außenstauflächen aufwarten.

Geschmacksache. Wer's nicht mag: Iveco wird künftig rundum schließende Vorhänge anbieten, dafür funktioniert das Sonnenrollo aber nicht mehr elektrisch. Es tut sich also was beim Stralis – auch wenn der große Wurf in Form einer komplett neuen Kabine noch etwas auf sich warten lässt. ➔

1 DAS BEDIENTEIL an der Liege bietet ein Auswahlmenü für Innenbeleuchtung, Sonnenrollo, Fensterheber, Hubdach, Zentralverriegelung, Radio, Standheizung, Uhr und Wecker.

2 ALS AUFSTIEG zur oberen Liege ist eine Klappleiter clever im Unterbau versteckt.

3 DAS UNTERE BETT stattet Iveco mit einer hochstellbaren Rückenlehne aus.

4 DER LATTENROST ist eine feine Sache, alternativ ist aber auch eine Sitzgruppe mit Tisch lieferbar.



3

4

Technische Daten und Messwerte

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (Cursor 11 F3G) mit variablem Turbolader (elektronisch gesteuerte Geometrie) und Ladeluftkühlung, eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, einteiliger Zylinderkopf; Abgasreinigung: SCR, DPF

Bohrung/Hub	128/144 mm
Hubraum	11.100 cm ³
Leistung	338 kW/460 PS bei 1.500 bis 1.900/min
Max. Drehmoment	2.150 Nm bei 950 bis 1.500/min
Motorbremsleistung	372 kW/506 PS bei 2.400/min
Motorgewicht (trocken)	1.180 kg
Umweltklasse	Euro 6 C

Getriebe

Iveco Hi-Tronix (ZF Traxon 12 TX 2210 TD), Zweigang-grundgetriebe mit Range- und Dreifach-Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 16,69, automatisierte Schaltung

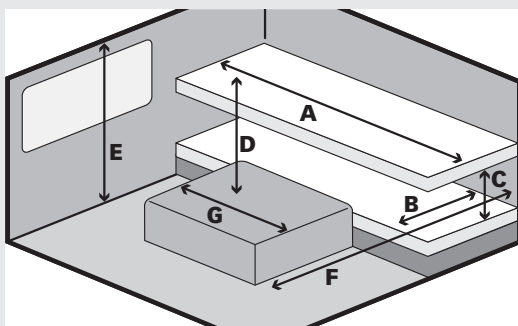
Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen, 6,7 mm stark, Federung: Ein-Blatt-Parabel/Vier-Balg-Luft, Bereifung: 385/55 R 22,5, 315/70 R 22,5, 400-Liter-Alutank Diesel, 80-Liter-Tank AdBlue, 3.790 mm Radstand, ZF-Hydraulenkung, 470 mm Lenkraddurchmesser, 4,25 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, 14.730 mm Wendekreis

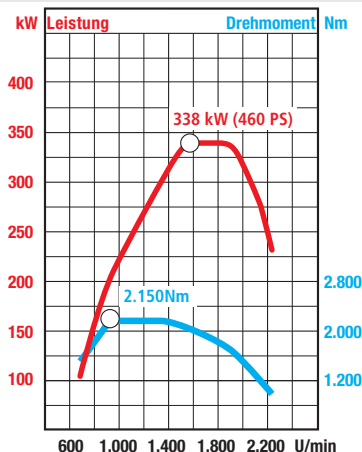
Fahrerhaus

Stralis Hi-Way, Fernverkehrsfahrerhaus mit zwei Liegen, Hochdach mit Spoilerfunktion, Vier-Punkt-Luftfederung

A Kojenlänge u./o.	2.200/1.940 mm
B Kojenbreite u./o.	670–800/790 mm
C Kojenhöhe u./o.	720/720 mm
D Innenhöhe Mitte	2.000 mm
E Innenhöhe rechts	2.250 mm
F ab Frontscheibe	2.070 mm
G Breite Motortunnel	–
Einstieg Höhe 1./2./3. Stufe	350/720/1.010 mm
Kabinenbodenhöhe	1.370 mm



Volllastkurven



Hinterachse

Einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,47 : 1 (= 1.134/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (inkl. Fahrer, voller Tanks, ohne Reserverad): 7.485 kg
zul. Achslast vorn/hinten: 7.500/11.500 kg

Preis

k. A.

Verbrauch

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	34,3 l	82,8 km/h
AdBlue	2,87 l (8,36 % vom Diesel)	
schwere Strecken	39,1 l	82,3 km/h
leichte Strecken	29,4 l	83,3 km/h
Volllast (5 % Steigung)	97,6 l	67,3 km/h
Teillast (bei 85 km/h)	21,7 l	

Schalthäufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen	32
---	----

Innengeräusch

bei 85 km/h	65,5 dB(A)
maximal (in Steigung)	67,5 dB(A)

Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.134/min
theoretische Steigfähigkeit	2,48 %
maximale rechnerische Geschwindigkeit	142 km/h

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★★☆☆

Mit über 2 m Innenhöhe absolut fernverkehrstauglich.

Ausstattungsöglichkeiten

★★★★★☆☆

Einiges geboten, u. a. drehbarer Beifahrersitz und Sitzcke unten.

Arbeitsplatz

★★★★★☆☆

Gute Raumaufteilung, Sitze auf dem podestartigen Boden hoch montiert.

Schaltung/Bedienung

★★★★★☆☆

Eingeschränkte manuelle Eingriffe, aber insgesamt intuitiv bedienbar.

Fahrkomfort

★★★★★☆☆

Gut gefedert trotz Ein-Blatt-Feder, Innengeräusche relativ hoch.

Stauraum/Ablagen

★★★★★☆☆

Stauvolumen insgesamt durchschnittlich, 2 Kühlschränke ideal.

Liegen

★★★★★☆☆

Bett unten mit Lattenrost, Liege oben mit Leiter gut verarbeitet.

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★★☆☆

Aufstieg hinten rechts ungewohnt, knapp 1,4 m Einstiegshöhe moderat.

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★★☆☆

Gutes Handling mit wenig Kabineneigung, langer Radstand positiv.

Antriebsstrang

★★★★★☆☆

Auf schwerer Strecke würde die 2,64er-Achse besser passen.

Verbrauch

★★★★★☆☆

Absolut dürften es einige Zehntel weniger sein, mit Blick aufs Tempo okay.

Bremsen

★★★★★☆☆

Starke Motorbremse und fein dosierbarer Retarder überzeugen voll.

Sicherheit

★★★★★☆☆

Alle üblichen Systeme vorhanden, weitere Optionen wie Fußgängererkennung noch nicht verfügbar.

ROMANZE IM DAF

Jens Naujok hat nicht nur seinen Traumjob gefunden, sondern mit Franziska Hintze auch seine Traumfrau. Beide transportieren mit DAF XF Dachziegel für den Fuhrbetrieb Uwe Michael aus Dedeleben.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Jens Naujok (1), Dennis Busch (1)

Die beiden roten DAF mit den Planaufliegern stehen exakt hintereinander in der Verladespur der Jacobi Tonwerke in Bilshausen. Auf beiden Seiten ist die Plane geöffnet, der Staplerfahrer setzt je zwei Paletten auf die eine Seite, dann auf die andere. Es ist der Auftakt für das nun folgende perfekte Teamwork: Franziska Hintze (32) steht auf der Ladefläche, legt erst die Kantenschoner an und wirft die Gurte über. Jens Naujok (28) steht am Boden mit der Ratsche. Bis am Ende beide Züge geladen und tipp-topp gesichert sind. Schnell wird deutlich: Hier ziehen zwei an einem Strang.

Im rauen Transportgewerbe gibt es immer wieder ungewöhnliche Herzensgeschichten, die einfach erzählt werden müssen. Die von Franziska und Jens ist sogar eine individuelle Romanze rund um den Lkw. Fangen wir mit Franziska an. In Ausgabe 6/2011 von FERNFAHRER war sie bereits „Profi im Profil“. Damals haben wir sie mit einem Tankcontainer von Hoyer auf einer Tour von Hamburg nach Dänemark begleitet. Bei Hoyer machte die gebürtige Helmstedterin ihre dreijährige Ausbildung zur Berufskraftfahrerin – nachdem sogar Speditionen aus Braunschweig ihr keinen Vertrag hatten geben wollen. Dabei war Franziska wie keine zweite Frau für diesen Beruf prädestiniert: Beide Eltern waren Lkw-Fahrer, bis zur Grundschule ging sie jede Woche mal mit der Mutter, mal mit dem Vater auf Tour.

„Ich bin schließlich bis Juni 2013 bei Hoyer gewesen“, erinnert sie sich. „Dort bin ich dann weg, weil ich keine Chemieprodukte mehr fahren und im Sommer keine Schutzausrüstung, teilweise mit Atemschutzmaske, mehr tragen wollte.“ Dazu kam ein weiterer Grund: „Das ewige und lange Warten in den Werken war für mich auf Dauer nicht gerade spannend, ich wollte einfach Lkw fahren.“

Jens wiederum hat seine dreijährige Ausbildung von 2007 bis 2010 in Schwanebeck gemacht, der Kleinstadt in Sachsen-Anhalt mit der wohl größten Ansammlung von Lkw rechts und links einer Bundesstraße, hier der B245. Auf der einen Seite die „Roten“, die



DAS DACHZIEGELWERK JACOBI IN BILSHAUSEN ist eine Ladestelle, die Franziska und Jens immer wieder anfahren. Dort ergibt sich auch die Möglichkeit für das Foto der beiden DAF.



Spedition Gerloff, gegenüber die „Blauen“, Nickel & Göldner. Eigentlich wollte Jens ja Schlosser werden, aber es war schwer, eine Lehrstelle zu bekommen. So ging er zu den „Blauen“, denn der Beruf des Lkw-Fahrers hat ihn ebenfalls schon immer fasziniert. Er hat den Beruf dort von der Pike auf gelernt. „Sechs Monate bin ich nach der Lehre dort geblieben“, erzählt Jens, „ich war schließlich fest auf einem Kühlzug eingesetzt, aber ich war halt auch sehr oft am Samstag noch unterwegs. Das wollte ich nicht mehr.“

Ein Nachbar vermittelte ihn zu einem kleinen Transportunternehmen im nordrhein-westfälischen Vreden, garantierte Heimfahrt am Freitag. Dort blieb er drei Jahre. Ein Wechsel auf einen Tiefladerzug, ein von Jens immer

gehegter Wunsch, zu einem heimatnahen Unternehmer scheiterte bereits nach einem halben Jahr, weil der den Lohn nicht zahlte. „Schließlich habe ich mich 2014 beim Fuhrbetrieb Uwe Michael in Dedeleben beworben und wurde dort nach anfänglichen Bedenken auch genommen.“

Das Unternehmen hat nur acht Lkw: vier Scania und vier DAF, alle für den nationalen Transport von Baustoffen, alle mit Mitnahmestapler ausgestattet. „Ein familiärer Betrieb halt“, sagt Jens. „Ich habe mein Bestes gegeben. Nach ein paar Monaten waren alle Vorurteile meines Chefs und meiner Chefin gegenüber mir als jungem Fahrer ausgeräumt“, berichtet Jens. Er bekam seinen ersten DAF XF105 als festes Fahrzeug.

Dann dieser Zufall, der ein Leben ändern kann: Im Januar 2012 lernte Jens auf einem Autohof Franziska kennen. Sie arbeitete noch bei Hoyer. Beide waren schnell Feuer und Flamme füreinander. Schon am 19. Februar 2012 – den Termin nennt Jens im Gespräch wie aus der Pistole geschossen – beschlossen beide, ein Paar zu werden. Franziska nahm sich eine Wohnung in ihrer ursprünglichen Heimat Helmstedt, Jens, der damals noch bei den Eltern wohnte, zog zu ihr. Dafür folgte sie ihm im Juni zu der Firma in Vreden. „Dort bin ich dann 2016 wieder weg, weil der





1



2



3



4

1 BEI JACOBI IN BILSHAUSEN laden Jens und Franziska ihre beiden Züge gemeinsam von der Seite. Sie helfen sich beim Öffnen der Plane und bei der Ladungssicherung.

2 ZWEI ZIEHEN AN EINEM STRANG, hier einem Sicherungsgurt. Was nicht heißt, dass Franziska die Ladungssicherung nicht selber perfekt beherrscht.

3 WO ES MÖGLICH IST, fahren Jens und Franziska mit ihren beiden DAF ein Stück gemeinsam. Nach der Beladung muss er Richtung Rostock, sie Richtung Neubrandenburg.

4 BEI DEN KUNDEN setzt sich Jens auf den Mitnahmestapler und entlädt die Dachziegel.



Chef schon sehr alt war und ich absehen konnte, dass er den Betrieb nicht mehr lange weiterführen wird. Ein Jahr später war dort tatsächlich Schluss.“

Für Franziska war dieser erste Wechsel ein Sprung ins Neuland, vom Tank auf die Plane mit allen zusätzlichen Arbeiten wie eben der Ladungssicherung. „Viele Kollegen bei Hoyer hatten mir damals gesagt, dass sie mich sehr bald wiedersehen würden“, lacht Franziska heute. „Dass es nicht dazu gekommen ist, habe ich vor allem Jens zu verdanken, der mich die ganze Zeit unterstützt hat. Ohne ihn hätte ich nicht den Mut gehabt, diesen Schritt zu wagen.“

Dann wurde endlich eine Stelle bei Uwe Michael frei. Jens überzeugte wieder seinen Chef und seine Chefin, diesmal seiner Franziska eine Chance zu geben. Das war im

Frühjahr 2016. Jens bekam damals seinen heutigen DAF XF105 mit 460 PS und dem Krone-Planentrailer (siehe Steckbrief). Franziska übernahm dafür Jens alten DAF. „Erst war es nur als Notlösung gedacht“, sagt Franziska, „denn ich wollte eigentlich in den Nahverkehr im Tankbereich, und das mit dem Stapler war mir anfangs nicht geheuer. Doch die Tank-Geschichte hat sich dann zerschlagen, und so bin ich einfach bei Uwe Michael geblieben. Zum Glück!“

Mittlerweile schreiben wir das Jahr 2018, die beiden haben sich gerade ein Haus in Schöningen nahe Helmstedt gekauft, wo sie nahezu jedes Wochenende verbringen. Aber es kommt noch besser: Weil Jens' alter DAF turnusmäßig erneuert werden sollte, bekam Franziska Anfang des Jahres nun ihrerseits den ganz neuen DAF XF mit 480 PS, der fälschlicherweise von vielen Fahrern zwar als

106er-DAF bezeichnet wird – aber offiziell einfach „nur“ der neue DAF XF ist. Ein mittlerweile vielfach gelobtes Leistungs- und Spar-Wunder. „Auf manchen bergigen Touren habe ich bei gleicher Ladung im direkten Vergleich keine Chance mehr“, lacht Jens. „Heul doch!“, hat Franziska dort in dicken Lettern auf die linke Seitenscheibe geklebt.

Es ist früher Nachmittag am Donnerstag, als Franziska und Jens nach der Beladung im Werk im Konvoi Richtung Osten aufbrechen. Die Disposition hat es so geplant, denn an diesem Wochenende haben beide etwas vor. Bis zum Ende der heutigen Lenkzeit wollen sie noch Strecke machen, denn Freitag müssen sie ausladen und je eine Rückladung Baustoffe abholen. „Einen Teil der Tour fahren wir jetzt noch gemeinsam“, sagt Jens. Er hat drei Abladestellen im Raum Rostock, sie hat drei Kunden rund um Neubranden-

burg. Bis Magdeburg geht es noch zusammen, dann trennen sich die Wege schon wieder. „Normalerweise sehen wir uns unter der Woche selten“, so Franziska, „und wenn wir uns dann abends doch schon mal auf einem Autohof treffen, fällt der Abschied am Morgen nicht immer leicht.“ Über Telefon und die sozialen Medien sind sie aber in Kontakt.

„Wir beliefern mit den Dachziegeln vor allem Baustellen“, beschreibt Jens, „darunter sind viele kleine Baustellen, wo wir meistens mitten auf der Straße abladen müssen.“ Er fährt

gerne nach Mecklenburg-Vorpommern. Die Entladung per Mitnahmestapler ist dabei Teil des Jobs. „Dafür werden wir als Fahrer entsprechend gut bezahlt.“ Franziska selbst berichtet, dass sie als Frau schon sehr gerne an den Baustellen gesehen wird. „Gelegentlich kommt es schon mal vor, dass jemand ein Herz mit einer Handynummer in den staubigen Sitz des Moffet geschrieben hat.“

Und so stehen die beiden Lkw am Freitagabend wieder neu beladen und frisch gewaschen beim Truckerfestival in Malchin, das

vor drei Jahren ins Leben gerufen wurde und wo Jens einmal mehr einen Pokal für die individuelle Gestaltung seiner Zugmaschine bekommt. „Wir haben es wirklich geschafft, Beruf und Hobby miteinander zu verbinden“, betonen beide. Und das ist nicht so dahergesagt. Fünf bis sechs Festivals besuchen sie im Jahr, eher die kleineren, familiären Treffen wie in Friedersdorf bei Berlin oder, in diesem Herbst, erstmalig im Stöffelpark im Westerwald. Man kann es nicht anders sagen: Franziska und Jens sind gemeinsam auf der Tour ihres Lebens. <



FRANZISKA HINTZE, 32, war bereits Profi im Profil in FERNFAHRER 6/2011. Damals fuhr sie noch für Hoyer in Hamburg, hier auf einer Tour nach Dänemark. 2013 hat sie das Unternehmen verlassen. Seit 2016 fährt sie nun auch für Uwe Michael auf einem Sattelzug mit Mitnahmestapler.

DEN GEMÜTLICHEN INNENRAUM

seines DAF hat Jens bei S. C. Kabinenpolsterung in Hannover innen gestalten lassen.

FÜNF BIS SECHS TRUCK-FESTIVALS

besuchen Jens und Franziska im Jahr, hier Ende Mai in Malchin in Mecklenburg-Vorpommern. Elf Pokale hat Jens mittlerweile bekommen. In Malchin etwa für die größte Eigenleistung am Lkw. Denn das meiste an seinem Truck macht Jens selbst.

DIE MOTIVE AUF BEIDEN SEITEN des DAF XF stammen von MaGö Airbrush aus Osterode im Harz. Sie bringen auch zum Ausdruck, dass der kleine Fuhrpark mit acht Lkw von Uwe Michael zur Hälfte aus DAF und Scania besteht.



DAF XF105.460 (r.) und XF 480 (l.)

Zugmaschine: DAF XF105 mit 460 PS (Bj. 2015), Euro 6, Super Space Cab mit Automatikgetriebe und verstärkter Motorbremse. Innenausstattung von S. C. Kabinenpolsterung/Hannover

Auflieger: dreiachsiger luftgefederter Tautliner von Krone mit nach hinten versetzter hydraulischer Lenkachse hinten und Halterung für Mitnahmestapler Moffet M5. Edscha-Schiebeverdeck, Code XL, 34 Europaletten

Leergewichte: Zugmaschine: 8.512 kg, Auflieger: 7.130 kg, Moffet: 2.400 kg

Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40 t
Gesamtlänge Zug: 16,5 m



SCHÖNE NEUE WELT

Am 20. September ist es endlich so weit – die IAA Nutzfahrzeuge öffnet ihre Tore. Die deutschen Truck-Größen MAN und Mercedes-Benz aber geben schon jetzt einen Ausblick auf die Lkw der Zukunft.

TEXT | Julian Hoffmann FOTOS | Julian Hoffmann (2), Daimler, MAN

Wo gibt man wohl am besten Einblicke in die Entwicklungsarbeit von Lkw der Marke Mercedes-Benz? Genau: dort, wo diese auch geleistet wird. In Wörth am Rhein, nahe den Hallen des laut eigener Aussage größten Lkw-Werks der Welt, schaut Daimler Trucks in die Zukunft. Alternative Antriebe, eine weiter gesteigerte Effizienz, die fortschreitende Vernetzung, moderne Assistenzsysteme und

das immer weiter digitalisierte Cockpit stehen im Fokus der Schwaben.

Stefan Buchner, seines Zeichens Chef von Mercedes-Benz Lkw, gibt sich selbstsicher: „Wir sind die Erfinder des Lkw und werden auch der Taktgeber für seine Weiterentwicklung bleiben.“ Der Lkw der Zukunft werde mit Intelligenz und inneren Werten punkten. Über sein Design denke man dagegen nur nach, wenn dadurch die Performance ver-

bessert werden könne. So habe man zum Beispiel die Außenspiegel im Blick – die großen Windfänger könnte man einfach abschaffen und damit die Aerodynamik verbessern. Auch die Sicherheit im Straßenverkehr würde durch die damit einhergehende Vergrößerung des Sichtfelds der Fahrer gesteigert werden. Gibt der Chef von Mercedes-Benz Lkw hier einen Ausblick auf das, was da im Zuge der IAA kommen mag? Und wie würde er die Spiegel ersetzen wollen – durch



DAIMLER WILL DIE KOMPLEXITÄT der Anzeigen im Cockpit reduzieren. Die Bedienelemente sollen wie Tablets oder Smartphones steuerbar sein.

DER FUTURE TRUCK 2025 verzichtet auf Außenspiegel. Stattdessen sind direkt über seinen Türen zwei Kameras angebracht.

ein Kamerasystem wie im 2014 vorgestellten Future Truck 2025? All das wissen wir frühestens zur Messe im September.

Deutlich konkreter fallen da die Ausblicke in Sachen Assistenzsysteme aus: Der Active Brake Assist 4 (ABA 4) mit Fußgängererkennung ist schon bekannt. Auch der Abbiege-Assistent, der den Fahrer beim Rechtsabbiegen vor Fußgängern und Radfahrern im toten Winkel warnt, ist nicht neu. In der nächsten Lkw-Generation wird die Technik, die diese und andere Assistenzsysteme nutzen, laut Daimler aber noch weitgehender miteinander verknüpft – und so das zweite Level des automatisierten Fahrens möglich gemacht. Konkret bedeutet das, dass der Lkw dann teilautomatisiert fahren kann – sowohl in Längsrichtung (mit dem adaptiven Tempomat und dem Notbremsassistenten) als auch in Querrichtung (mit Spurhalteassistent samt aktivem Lenkeingriff) übernimmt die Elektronik zeitweise das Steuer. Auch um die Effizienz weiter zu steigern, ist intelligente Software gefragt. Das Predictive Powertrain Control (PPC), der vorausschauende Tempomat, der auf hügeligen Autobahnstrecken heute schon den Schwung des Lkw nutzt, könnte morgen dank hochauflösender Karten auch in der Innenstadt aktiv sein. Der Lkw könnte noch vor der nächsten Kurve wissen, ob dahinter ein Kreisverkehr wartet oder ein neues Tempolimit eingehalten werden muss, und diese Informationen in seine Schaltstrategie miteinbeziehen.

Einen eigenständig handelnden Lkw, dessen Fahrstil der Fahrer am Steuer gar nicht mehr nachvollziehen kann, möchte Daimler aber nicht bauen. Die Komplexität der Anzeigen im Cockpit soll zwar reduziert werden – über Displays werden sie aber immer genau die Informationen ausspielen, die in der aktuellen Situation gefragt sind. Die Bedienelemente sollen wie Tablets oder Smartphones steuerbar sein – über große Touchscreens mit



DER LKW ÜBERNIMMT IN LÄNGS- UND IN QUERRICHTUNG DAS STEUER.

einer auf das Minimum reduzierten Zahl an Tasten. Der Fahrer soll seine persönlichen Einstellungen – vom Lieblingsradiosender über die Farbe der Ambientebeleuchtung bis hin zur Gestaltung der Instrumente – von Lkw zu Lkw mitnehmen können. Jeder Mercedes soll ihm eine Wohlfühl-Atmosphäre bieten, jeder eigentlich fremde Truck soll zu seinem bekannten, mobilen Zuhause werden.

Die intuitive Bedienbarkeit im Stile von Smartphone und Co. ist auch für das Backoffice angedacht: In der Zukunft sollen die Informationen rund um die Lkw-Flotte nicht mehr auf drei Computerbildschirmen in vielen unübersichtlichen Diagrammen, sondern im Extremfall auf nur noch einem Tablet ausgespielt werden können. Auch in Sachen Vernetzung macht die Entwicklung keinen Halt: Rund

400 Sensoren zählt ein moderner Lkw laut Daimler – mit den Daten, die sie liefern, lasse sich die Effizienz weiter steigern. Während Mercedes-Benz Uptime heute mit Fehlercodes arbeitet, könnten künftig Daten wie das Gewicht der Ladung und das Fahrprofil in Berechnungen einfließen, die die Lebensdauer der Komponenten vorhersagen.

In Sachen alternative Antriebe konzentrieren sich die Schwaben auf Erdgas, batterieelektrische Konzepte und die Brennstoffzelle. Die effiziente Verbrennung von Erdgas nach dem Prinzip eines Dieselmotors, wie Volvo das



IM INNERSTÄDTISCHEN VERTEILERVERKEHR

setzt Daimler in Zukunft auf rein batterieelektrische Antriebe wie im kürzlich vorgestellten eActros.



JOACHIM DREES
VORSITZENDER DES VORSTANDS
MAN TRUCK & BUS AG



Im urbanen Umfeld können die E-Trucks ihre Stärken am besten ausspielen. Sie sind lokal emissionsfrei und tragen damit zur Verbesserung der Stadtluft bei. Für uns steht fest: Die Zukunft des Waren- und Personenverkehrs in der Stadt ist elektrisch.

aktuell im FH LNG betreibt, kann Methan als Brennstoff laut Daimler „für schwere Lkw im Fernverkehr zunehmend attraktiv werden lassen“. Im Verteilerverkehr sehen die Ingenieure den reinen Elektroantrieb im Kommen. Hier könne die Technologie ihre Vorteile ausspielen und beim Bremsen viel Energie rekuperieren, also zurückgewinnen und wieder in die Batterie einspeisen. Mit dem eActros (siehe FERNFAHRER 5/2018) will Daimler den ersten vollelektrischen Lkw für den schweren Verteilerverkehr schon bald bei den Kunden erproben.

Weiter sehen die Daimler-Ingenieure in der Brennstoffzelle großes Potenzial. Wasserstoff als Kraftstoff bietet viele Vorteile: Er ermöglicht lokal emissionsfreie Mobilität, kann eine

hohe Energiedichte aufweisen, lässt sich gut transportieren und schnell tanken. Wie auch bei der batterieelektrischen Mobilität ist ein entsprechend ausgebautes Tankstellennetz aber von großer Bedeutung. Die H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG, die die Daimler AG gemeinsam mit Air Liquide, Linde, OMV, Shell und Total gegründet hat, soll sich dieser Thematik widmen. Stufenweise soll das Gemeinschaftsunternehmen die Infrastruktur ausbauen – auf bis zu 400 Stationen bis zum Jahr 2023.

Zumindest, was die klare Ausrichtung auf batterieelektrische Lkw im städtischen Verteilerverkehr angeht, hat Daimler mit der Konkurrenz aus München viel gemein. „Im urbanen Umfeld können die E-Trucks ihre

Stärken am besten ausspielen,“ sagt auch Joachim Drees, Vorsitzender des Vorstands der MAN Truck & Bus AG. Sie fahren lokal emissionsfrei und sind dazu leise – so könnten Transportaufgaben auch in der Nacht erledigt werden. „Für uns steht fest: Die Zukunft des Waren- und Personenverkehrs in der Stadt ist elektrisch.“ Und wenn es nach den Münchnern geht, wird da der batterieelektrische eTGM die Hauptrolle spielen.

Der 26-Tonner leistet maximal 265 kW (360 PS) und kommt auf ein stattliches Drehmoment von 3.100 Newtonmetern. Auf der ersten Ausfahrt auf dem Gelände des Hauptstadtflughafens BER überzeugt der auf 20 Tonnen ausgeladene 6x2-Lkw mit einer linearen Leistungsentfaltung – ohne den Einsatz eines Getriebes wird seine Kraft auf die Straße übertragen. Leise surrend setzt sich der eTGM in Bewegung, der Elektroantrieb lässt einen das Gewicht und die Ausmaße des Gefährts sofort vergessen – wie ein flinker Transporter bewegt sich der Lkw über den Flughafen. Mit zwölf Batteriepacks, die insgesamt 185 kWh fassen, kommt der eTGM laut Hersteller bis zu 180 Kilometer weit. Gemeinsam mit neun Mitgliedsunternehmen des österreichischen Councils für nachhaltige Logistik (CNL) wird MAN die Lkw mit Kühlkoffern, Wechselbehältern und Getränkeaufbauten erproben – der Serienstart ist für 2021 vorgesehen.

Weit früher schon wird der neue D15-Diesel, der im neuen Stadtbus Lion's City mit 280, 330 und 360 PS respektive 1.200, 1.400 und 1.600 Newtonmetern zum Einsatz kommt,



AUF DER IAA stellt MAN zwei Busse mit einem Spiegellersatzsystem vor. Ein Trend, der auch in Lkw Einzug halten könnte.



EIN AUTOMATISIERT FAHRENDER TGM

stand im Mittelpunkt des aFAS-Projekts.

DER ELEKTRO-TGM

fährt flink und sportlich. Sein Serienstart ist für 2021 vorgesehen.

DIE DB-SCHENKER-LKW BEWEGEN

sich im High-Speed-Platoon über die Autobahn. Am Steuer des zweiten Lkw ist großes Vertrauen in die Technik gefragt.

auch im Lkw Einzug halten – ein entsprechend ausgestatteter Truck wird auf der IAA seine Premiere feiern. Ob der Neunliter-Sechszylinder dort allerdings wie im Bus mit „SCR only“-Abgasreinigung kommt, will MAN noch nicht verraten.

Auch bei den Assistenzsystemen gibt man sich noch bedeckt. Die Vorstellung eines Lane-Guard-Systems, das den Lkw mit aktiven Lenkeingriffen in der Spur hält, scheint aber gesetzt. Diese Funktion könnte den Emergency Brake Assist 2 (EBA 2) und den Abstandstempomaten ACC mit seiner Stop-and-go-Funktion um eine Querführung erweitern – eine teilautomatisierte Fahrt wäre die Folge. Ein Kamera-Monitor-System mit einem an der rechten A-Säule montierten Bildschirm soll zudem dem toten Winkel seinen Schrecken nehmen. Und siehe da – auch bei MAN denkt man über den Entfall der Außenspiegel nach! So will man in Hannover zwei Busse aus dem Neoplan-Portfolio mit einem Spiegelersatzsystem, das auf Kameras zurückgreift, die „eine hochauflösende Darstellung des Umfelds unabhängig vom Tageslicht“ ermöglichen, ausstellen.

Noch einen Schritt weiter geht MAN mit dem Low- und High-Speed-Platooning: In Zusammenarbeit mit DB Schenker und der Hochschule Fresenius bewegen die Münchner zwei elektronisch gekoppelte Lkw zwischen der bayerischen Landeshauptstadt und Nürnberg (siehe auch FERNFAHRER 4/2018). Auf einer Demonstrationsfahrt auf dem Taxiway des BER wird dabei schnell klar, auf welche Herausforderungen sich der



Fahrer des zweiten Lkw einstellen muss: Mit einem Abstand von 15 Metern folgt seine Zugmaschine dem vorausfahrenden Gespann ohne sein Zutun – eine Situation, die großes Vertrauen in die Technik erfordert. „Das elektronische System des Folge-Lkw reagiert in nur fünf Millisekunden auf den Bremsimpuls des vorderen Fahrzeugs – schneller als jeder Mensch“, erklärt Drees. Auffahrunfälle sollen damit verhindert werden – dazu erhofft man sich ein Kraftstoffeinsparpotenzial von bis zu zehn Prozent.

Um eine Kraftstoffersparnis ging es MAN beim sogenannten aFAS-Forschungsprojekt nicht – dafür aber wieder um das leidige Thema der Auffahrunfälle. Mit Partnern aus Industrie, Forschung und Verwaltung schickten die Münchner ein automatisiert fahrendes Absicherungsfahrzeug für Wanderbaustellen auf hessische Autobahnen. Der Versuchsträger, ein TGM 18.340, war mit umfangreichen Kamera-, Radar- und Assistenzsystemen ausgestattet – sobald der Fahrer die Elektronik aktivierte, lenkte, beschleunigte und

bremste der Lkw eigenständig und folgte so dem Baustellen-Tross. Im Juni wurde der Testlauf abgeschlossen, die aus dem Low-Speed-Platooning gewonnenen Erkenntnisse will MAN nun „in künftige Serienentwicklungen und weitere Test- und Forschungsprojekte zum Thema“ einbringen.

Mit MAN Digital Services geht der Lkw-Bauer dagegen sofort an den Start: Auf der RIO-Plattform aufbauend werden unter diesem Namen „erste, für MAN-Fahrzeuge maßgeschneiderte digitale Lösungen“ angeboten. Die Flotten können damit in Echtzeit überwacht werden, während MAN individuelle Handlungsempfehlungen gibt. Der Umfang dieser digitalen Services wird zur IAA in Bezug auf die Fahrzeuganalyse und das Wartungsmanagement weiter ausgebaut.

Viele spannende Themen kommunizieren MAN und Daimler also schon im Vorfeld der IAA – abzuwarten bleibt nur, inwieweit die Neuheiten dann auch ganz konkret in Hannover zu sehen sein werden. ➔

KLARER FALL?

Unfall im Kreuzungsbereich: Ein Lkw ist beteiligt. Da muss man nicht lange grübeln. Der Schuldige steht fest. Doch so einfach ist die Sache am Ende nicht.

TEXT | Peter Möller FOTOS | Autobahnkanzlei

Ich stehe im Fahrstuhl des Amtsgerichts, als mein Handy klingelt. Uwe* ist am Apparat. Er berichtet, er habe gerade einen Unfall gehabt, er brauche meine Hilfe. Meine erste Frage ist die nach dem Unfallort. Okay, nur ein paar Kilometer von hier entfernt. Ralf und ich rennen zum Auto. Nichts wie hin zu Uwe. Bevor ich das Gespräch beende, empfehle ich Uwe noch: „Nichts sagen, auch wenn die Polizei noch so sehr bohrt!“ Nur seine Personalien, sonst wirklich gar nix. Ein paar Minuten später stehe ich mit Ralf Grunert am Unfallort. Die Polizei ist schon wieder verschwunden. Einer von den beiden hat Fotos gemacht, der andere stand nur da. Um eine Aussage wurde Uwe gar nicht erst gebeten. Für den Rumsteher war sowieso sofort alles klar: Das sieht man am Bußgeldbescheid, der schon nach drei Wochen in Uwes Briefkasten flattert. Darin wird Uwe Folgendes vorgeworfen: „Sie missachteten die Vorfahrt des von rechts kommenden Fahrzeugs. Es kam zum Unfall.“

Uwe kann sich bis heute nicht erklären, wie der Unfall zustande gekommen sein soll. Er ist langsam an die vorfahrtsberechtigten Straße herangefahren. Direkt vor der Einmündung hat ihm ein besonders hoher Transporter die Sicht versperrt. Deshalb hat er sich ganz langsam vorgetastet. Das war auch genau richtig, und zwar rechtlich wie tatsächlich. Zwei Pkw kamen nämlich von rechts, die hat er vorgelassen. Dann ist er langsam wieder angefahren. Sekunden später hat es dann diesen dubiosen Knall gegeben. Uwe hat sofort angehalten

und ist aus dem Lkw gesprungen. Er sieht, dass an der rechten Seite neben seiner Zugmaschine ein silberner, größerer BMW steht. Er ist ziemlich ramponiert. Der Luxuswagen hat eine eingedrückte Tür hinten links. Die Scheibe in der Tür ist zerborsten. Beim Lkw hat es den Stoßfänger vorne rechts im Winkel von 45 Grad nach vorne verbogen.

Die Schäden passen irgendwie nicht zueinander. Uwe hat den Fahrer des BMW sofort gefragt, wo er denn hergekommen sei. Er hat nach rechts in die Straße reingeschaut und kein Fahrzeug mehr kommen sehen. Der BMW-Fahrer teilt nach mehrfachem Nachfragen lediglich mit, dass er kein Deutsch spreche und Uwe nicht verstehe.

Als ich am Unfallort ankomme, finden sich nur noch der Lkw und ein paar Scherben. Der BMW ist genauso plötzlich und unbemerkt, wie er kam, auch wieder verschwunden. Die Polizei hatte es auch eilig. Uwe steht, als wir eintreffen, ganz alleine vor seinem beschädigten Lastzug. Es gibt ein paar Schaulustige mit Handy in der Hand und offensichtlich einer Menge Zeit. Die frage ich, ob sie etwas gesehen haben. Leider bekunden alle, dass sie erst nach dem Unfall gekommen seien. In der Eckkneipe direkt am Unfallort ist außer dem Wirt auch noch keiner. Der erklärt mir gleich ungefragt: „Nix gesehen, Kumpel. Nix gesehen.“ Ralf Grunert misst noch ein paar Distanzen mittels Rollrad. Uwe und ich vereinbaren, dass ich mich als Verteidi-



DER DUBIOSE UNFALLHERGANG, von Messstellenüberprüfer Ralf Grunert wieder perfekt mit Modellautos in Szene gesetzt.



ger bei der Polizei unter Angabe von Uhrzeit und Unfallort melde. Uwe macht noch am selben Tag für seinen Chef und dessen Versicherung brav den Unfallbericht. Viel kann er nicht schreiben. Ihm fehlt einfach jede Ahnung, wo der BMW herkam.

Als der Bußgeldbescheid bei Uwe eingeht, ist der zuerst einmal richtig geknickt und gibt sich reumütig selbst die Schuld. Dieses Phänomen kenne ich. Viele Mandanten fangen irgendwann an, sich selbst zu zermartern, sich mit Selbstvorwürfen zu quälen. Wir einigen uns trotzdem darauf, Einspruch einzulegen und dann die Ermittlungsakte anzufordern. Mit der Akte in der Hand treffen wir uns weitere drei Wochen später am Unfallort. Uwe ist extrem gespannt darauf zu lesen, was der BMW-Fahrer ausgesagt hat. Leider ist die Aktenrecherche völlig unergiebig. In der Akte findet sich nicht eine einzige Aussage. Die Adresse und der Name eines bisher unbekannten Zeugen sind angegeben. Auch der wurde genauso wenig vernommen wie Uwe oder der BMW-Fahrer. Für die Polizei war eben sofort alles klar. Unfall im Kreuzungsbereich. Ein Lkw ist beteiligt. Da muss man nicht lange grübeln. Der Schuldige steht fest: der Lkw-Fahrer, ist doch klar.

Ich freue mich langsam auf die Gerichtsverhandlung, und die lässt gar nicht so lange auf sich warten. Geladen sind der BMW-Fahrer, der unbekannte Zeuge und ein Polizist sowie natürlich Uwe und sein Verteidiger. Die Zwischenzeit nutze ich und lege die Schadensbilder einem Sachverständigen vor. Der schließt aus, dass die Fahrzeuge im Unfallzeitpunkt im rechten Winkel zueinander standen. Ralf Grunert hat den Unfallort auf Tonpappe nachgezeichnet. Mit Gesetzestext, Kommentar, Tonpappe und Matchbox-Autos betrete ich den Gerichtssaal. Ich erkläre, dass Uwe keinesfalls die Vorfahrt missachtet habe. Missachten sei bewusste Ignoranz. Genau das habe Uwe nicht getan. Er habe sich an die Einmündung herangetastet. Das dürfe er nach § 8, Abs. 2, S. 3, StVO. Das sei keine Vorfahrtverletzung. Im Gegenteil, Uwes Fahrverhalten sei umsichtig und vorbildlich.

Die Richterin will wissen, wo denn der BMW herkam. „Aus dem Nichts!“, erkläre ich. Die Richterin grinst und fragt schelmisch, ob der Kanaldeckel denn zu war. Mir ist irgendwie nicht nach blöden Witzen. Immerhin geht es um einen Punkt für meinen Mandanten. Die Richterin will jetzt den BMW-Fahrer befragen. Ich äußere Bedenken dagegen, das ohne Dolmetscher zu tun. Sie ruft ihn trotzdem auf. Nichts passiert. Der Zeuge ist nicht da. Der Polizist übrigens auch nicht. Der sei krank, erklärt die Richterin. Der unbekannte Zeuge bleibt noch übrig, und den holt sie persönlich vom Gerichtsflur in den Saal. Sie bittet mich, dem Gericht für die Vernehmung die Matchbox-Autos zu leihen. Damit lässt sie den Zeugen den Unfall nachstellen. Was der zeigt, schlägt allen Beteiligten die Sprache. Ganz rechts in der vorfahrtsberechtigten Straße, direkt vor der Einmündung, hatte der BMW zunächst am Straßenrand geparkt. Dann fuhr der BMW los, bis er parallel zum Lkw stand. Dann hat er Vollgas gegeben und im Kreuzungsbereich versucht, den Lkw rechts zu überholen. Beim Einscheren vor dem Lkw sei es dann zum Zusammenstoß gekommen.

Jetzt ist für mich der richtige Zeitpunkt gekommen, um auf die Analyse des Sachverständigen hinzuweisen. Die deckt sich voll mit der Zeugenaussage. Die Richterin fragt den Zeugen, ob denn der BMW nicht hätte wahrgenommen werden müssen. Der Zeuge, der selbst den Lkw-Führerschein hat, fragt nur: „Wie denn?!“ Uwe sei extrem langsam und umsichtig gefahren. Er ist sichtlich empört über die Frage, ob Uwe den BMW nicht hätte sehen müssen. Die Richterin hingegen ist etwas geschockt. Auf einmal entwickelt sich der Prozess in eine völlig andere Richtung, doch alles passt auf einmal zusammen. Ich rege an, die Beweisaufnahme zu schließen, und beantrage Freispruch, hilfsweise Einstellung. Letzteres verkündet die Richterin. Verständlich, Richter sind auch nur Menschen und eine Einstellung ist weit weniger arbeitsintensiv als ein freisprechendes Urteil. Das bedeutet nämlich deutlich mehr Schreibkram. Uwe ist es sehr recht so. Die Einstellung kann nämlich nicht mehr angefochten werden. Die ist endgültig. Gegen ein freisprechendes Urteil hingegen hätte es für die Staatsanwaltschaft noch ein Rechtsmittel gegeben. Also ist das Verfahren endgültig abgeschlossen – und zwar ohne Punkt und ohne Bußgeld.



KLEINE FÄLLE

Aus eigener Erfahrung



Rechtsanwalt Silvio Lange hat eine schwierige Aufgabe vor sich. Sein Mandant Sigggi* hat bereits ein paar Voreintragungen. Außerdem ist er nicht nur 17 km/h zu schnell gefahren, sondern auch noch ohne Sicherheitsgurt. Die zwei Taten in Tateinheit machen es nicht einfacher. Silvio argumentiert aus eigener Erfahrung. Es ist die leidige Baustelle Petersdorfer Brücke. Mit einer Beschränkung auf Tempo 40 auf der Autobahn, führt er aus, müsse kein Mensch rechnen. Außerdem sei diese völlig unerwartete Geschwindigkeitsreduzierung schwer wahrnehmbar. Er selber sei da auch schon in den Blitzer reingerauscht. 40 km/h auf der Autobahn, wiederholt er noch einmal, seien derart unerwartet, dass die Behörde hier eine ganz besondere Hinweispflicht bezüglich dieser Beschilderung hätte. Der Richter zeigt Verständnis und verhängt ein punktfreies Urteil mit 55 €.

AG Waren/Müritz
Az.: 742 Js 15192/17 OWi

Rotlichtblitzer schwächt

sich noch genau daran erinnern. Nach dem Überfahren der grünen Ampel gab es einen Stau im Kreuzungsbereich. Nach einer Weile gaben ihr nachfolgende Fahrer Hupsignale. Sie überquerte die Kreuzung. Rechtsanwalt Silvio Lange erläutert, dass es sich vorliegend genau um die Schwachstelle bei diesen Kontrollanlagen handeln würde. Dokumentiert werde auf den Tatfotos das Überfahren der Messsensoren. Diese seien aber ein paar Meter von der Haltelinie entfernt. Ein Verstoß läge nur dann vor, wenn die Haltelinie bei Rotlicht überfahren worden wäre. Das Gericht befragt den städtischen Messbeamten, ob das von Annika dargelegte Szenario realistisch sei. Doch der äußert Zweifel. Rechtsanwalt Lange entgegnet, dann müsse er eben ein Sachverständigengutachten beantragen. Dem Messbeamten fehle die Sachkunde zur Beantwortung der Fragen. Ein Sachverständigengutachten will das Gericht dann doch nicht einholen und stellt das Verfahren etwas zähneknirschend gemäß § 47 Abs. 2 OWiG ein.

AG Dudenstadt
Az.: 3 OWi 51 Js 3109/18 (57/18)



Die Standorte der Autobahnkanzlei



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

* **Standort öffnet demnächst**



Autobahnkanzlei

Fernfahrerhotline:

+49(0) 3643 770 990

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

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI



Der Truck-Grand-Prix war wieder das Erlebnis des Jahres. Ein großes Dankeschön an FERNFAHRER, dass wir wieder dabei sein durften! Für unsere Mitarbeiter sind die Tage am Nürburgring mittlerweile zu einem Bad in einer großen Menge von Freunden geworden. Und die Festivalsaison ist noch nicht vorbei: So veranstalten die Frankenstrolche am letzten Augustwochenende ihr Truckertreffen in Lichtenfels. Autobahnkanzleigründer Peter Möller, selbst Frankenstrolch, wird am Samstag mehrfach in einem Auflieger Kurzvorträge zum Thema „Tipps und Tricks zur Punktevermeidung“ halten. +++ Eilmeldung +++ Eröffnung unserer neuen Kanzlei auf dem Hoyer-Autohof in 19039 Neustadt-Glewe, an der A7 +++ Arbeitsbeginn am 1.8.2018 +++ Tel.: 038757-550866 +++ feierliche Eröffnung am 7.9.2018 +++

ANGELIKA*: „KANN ICH DIE BENUTZUNGSGEBÜHR FÜR DIE SANITÄREN ANLAGEN AUF AUTOHÖFEN VON DER STEUER ABSETZEN?“

Hüttemann: „Auch diese wiederkehrenden Ausgaben sind Werbungskosten. Du musst dem Finanzamt die Kosten jedoch belegen. Dafür verlangen die Gerichte einen Nachweis für einen Zeit-

raum von drei Monaten. Du musst also für drei Monate etwas Aufwand betreiben und auflisten, bei welchem Autohof in welcher Höhe Kosten entstanden sind. Die Belege musst du sammeln. Hast du die drei Monate voll, wird vom Finanzamt ein Durchschnittsbetrag errechnet. Dieser wird dann auf das ganze Jahr hochgerechnet.“



Rechtsanwalt Bert Hüttemann 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.

FRIEDER*: „KANN ICH ALS LKW-FAHRER EINRICHTUNGSGEGENSTÄNDE FÜR MEINEN LKW VON DER STEUER ABSETZEN?“

Hüttemann: „Ja, das ist durchaus möglich. Entscheidend ist, ob du die Gegenstände ausschließlich in deinem Lkw nutzt. Wenn du regelmäßig im Lkw übernachtet, kann dies z. B. die besondere Bettwäsche oder auch die besondere Matratze sein. Auch die Gardinen oder eine besondere Ablagemöglichkeit und



vielen mehr fallen hier darunter. Wenn du besser sitzen willst, kann es natürlich auch ein ergonomisches Sitzpolster sein. Bei alledem und vielem mehr handelt es sich um sogenannte Werbungskosten, die ausschließlich beruflich veranlasst sind. Und die können von deinem zu versteuernden Einkommen abgezogen werden. Das lohnt sich allerdings erst dann, wenn

die Jahreskosten 1.000 Euro übersteigen. So hoch ist nämlich die Pauschale, die man pro Jahr abziehen kann, ohne dem Finanzamt konkrete Nachweise bringen zu müssen. Übersteigen die Werbungskosten diesen Betrag, so müssen die Kosten belegt werden. Dies machst du dann Anfang des Jahres in der Steuererklärung für das alte Jahr.“

TOMMY*: „ICH BIN QUEREINSTEIGER UND MACHE JETZT DEN LKW-FÜHRERSCHEIN. KANN ICH DIE KOSTEN FÜR DEN SCHEIN GELTEND MACHEN?“

Hüttemann: „Ja Tommy, wenn du später als Berufskraftfahrer arbeiten wirst, na klar. Machst du den Schein nur, um deinen eigenen Truck privat zu fahren, was weniger nahe liegend ist, dann handelt es sich um Aufwendungen für die private Lebensführung, wie das Finanzamt sagt, also nicht um Werbungskosten. Bist du aber Berufskraftfahrer, kannst du auch die Ausgaben für die Berufskraftfahrer-Qualifikation als Aus- und Weiterbildungskosten absetzen.“

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

ANZEIGE

Mobile living made easy.

KEINE CHANCE FÜR DEN „TOTEN WINKEL“

DOMETIC



DOMETIC MAGICWATCH MWE 4004 & PERFECTVIEW CAM 18

Toter Winkel Assistenzsystem

Das Toter Winkel Assistenzsystem Dometic MagicWatch MWE 4004 ist für das Zusammenspiel mit einer Seitenkamera vorbereitet. Die Kombilösung lässt sich so programmieren, dass sich die Kamera automatisch einschaltet, sobald das Assistenzsystem aktiviert wird. Vor der nächsten Tour besuchen Sie **dometic.com**

**Nachrüsten
und Unfälle
vermeiden!**

GROSSE BÜCHER-AUSWAHL FÜR PROFIS UND TRUCK-FANS!

DER

DMAX LASTWAGEN DEUTSCHLANDS

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

Preis: 14,95 €. Best.-Nr.: 120086



ROMAN: DIE SPUR DER LASTER

von FERNFAHRER-Redakteur Jan Bergrath.

Wenn Literatur auf Wirklichkeit trifft: Am Dienstag bist du tot! Peter Müllenbach ist der skrupellose Geschäftsführer eines renommierten internationalen Transportunternehmens im Logistikzentrum Köln-Eifeltor. Er beutet seine osteuropäischen Lkw-Fahrer nach Strich und Faden aus, er hat Parkplatzsex mit einer Arbeitsrichterin, und er ist für den Unfalltod eines Menschen auf der A4 bei Frechen mitverantwortlich. Nur einer weiß, dass Müllenbach bald sterben wird – ein Krimiautor. Preis: 9,90 €. Best.-Nr.: 120091

NEU:

WEITE STRASSEN - LAUTE LASTER NUTZFAHRZEUGE IN DER DDR

Ralf Weinreich

Ralf Weinreich schildert in diesem Band die ganze Geschichte des DDR-Nutzfahrzeugbaus, von den schwierigen Anfängen nach dem Krieg bis zum Fall der Mauer. Dabei porträtiert er die wichtigsten Lkws Ostdeutschlands ebenso wie die wichtigsten Importe. 256 Seiten, 250 Abbildungen, Format 21 cm x 24,2 cm. Preis: 24,90 €. Best.-Nr.: 080058



TYPEN- KOMPASS 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: 12,- €. Best.-Nr.: 080048



Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

TOP-MODELL – LIMITIERTE AUFLAGE:



FERNFAHRER Partnertruck „35 Jahre“ MAN TGX XXL von Herpa

Herpa-Exklusivmodell zum Truck-Grand-Prix 2018 im Maßstab 1:87. Der Auflieger zeigt FERNFAHRER-Ausgaben von der Gründung des Magazins vor 35 Jahren bis heute. Limitierte Auflage – solange Vorrat reicht;

Preis: 39,95 €; **Spezialpreis für**

Abonnenten: 35,95 €. Best.-Nr.: 120126

DER ORIGINAL POWERBALL®

Ideal für die Entspannung unterwegs: mit dem Powerball kann man Handgelenke, Finger, Arme und Schultern entspannen, so die Durchblutung steigern und Überanstrengungen und Verspannungen vorbeugen. Und das mit Spaß! Der Powerball ist ortsunabhängig. Seine 215 g fallen im täglichen Gepäck kaum ins Gewicht – man kann trainieren, wo man geht und steht.

Mit einfachen verschiedenen Übungen trainieren:

- die gesamte Armmuskulatur, von den Fingern, über die Handgelenke, Unter- und Oberarme bis hin zu den Schultern
- steigert die Greifkraft der Finger
- stärkt die Handgelenke und Unterarmmuskulatur
- entspannt die Nackenmuskulatur
- fördert die Durchblutung und regt die Konzentration an
- steigert die Koordinationsfähigkeiten
- sorgt für Abwechslung und Spaß.

Preis: 19,90 €. **Für Abonnenten nur 15,90 €!** Best.-Nr.: 120124



TwistFit®

- das patentierte Mini-Fitness-Studio im Taschenformat!

TwistFit® wurde in Zusammenarbeit mit Physiotherapeuten und Sportwissenschaftlern entwickelt und im Bereich Gesundheitsförderung ausgezeichnet.

Einfaches und vielseitiges Training mit Spaß:

- trainiert effizient alle Muskelgruppen und die oft vernachlässigte stabilisierende Tiefenmuskulatur
- hilft bei Hals-, Nacken-, Schulter und Rückenproblemen
- Männer können gezielt Muskeln aufbauen und das Volumenwachstum der Muskulatur anregen
- TwistFit® die „Band-Scheibe“ für den gesunden Rücken (aus medizinischem Silikon) stärkt mit seinem Spezialprogramm die Tiefenmuskulatur des Rückens.

Mit dem TwistFit® sind über hundert Übungen möglich.

Mit 120-Seiten-Trainingsbuch und Trainingsposter mit 30 Tage Basis-training. Preis: 29,90 €. **Für Abonnenten nur 23,90 €!** Best.-Nr.: 120123





PARTY AM RING

Vor den Lkw-Fahrern kann man das Feiern lernen, haben wir am Nürburgring einmal mehr festgestellt. Mit spannenden Rennen, reichlich Herstellerpräsenz, Lkw-Korso, Podiumsdiskussionen und diversen Aktionen war es ein tolles Grand-Prix-Wochenende.

TEXT | Johannes Roller

FOTOS | Richard Kienberger, Mathias Schröder (1), Julian Hoffmann (2), Johannes Roller (3)

Strahlender Sonnenschein und super Stimmung – wer das erste Juli-Wochenende über am Nürburgring war, hat es sicher nicht bereut. Wo wir vom FERNFAHRER auch hinkamen, überall wurde ausgelassen gefeiert, gehupt und natürlich fleißig gegrillt. Entsprechend gut besucht war die 33. Auflage des größten deutschen Truck-Events: Der Veranstalter ADAC Mittelrhein e. V. zählte von Freitag bis Sonntag insgesamt 117.500 Besucher.

Doch der Truck-Grand-Prix ist mehr als nur Party und Truckrennsport. Über 80 Aussteller aus der Industrie machen ihn auch zur zweitgrößten deutschen Nutzfahrzeugmesse – nach der alle zwei Jahre stattfindenden IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. Damit ist der Grand Prix für Fahrer und Spediteure nicht nur ein Ort, an dem sie gemeinsam feiern und ein Wochenende lang die Alltagssorgen vergessen, sondern auch ein wichtiger Branchentreff.

So lautete das Thema beim Trucksymposium von ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland: „Extremer Fahrermangel gefährdet die Versorgung der Gesellschaft – Politik und Unternehmen brauchen dringend Lösungen“. Klaus Manns, Vorsitzender des ADAC Mittelrhein, betonte: „Die Wirtschaft verlangt einerseits nach immer mehr Transportleistung. Dem gegenüber stehen andererseits ein überalterter Arbeitsmarkt an Kraftfahrern und die schwache Nachwuchslage – auf jährlich 50.000 neue Rentner kommen lediglich 10.000 Berufsanfänger. Geht es so weiter,



FEIERN IN DER MÜLLENBACHSCHLEIFE

zum Sound aus den mitgebrachten Boxen. Kurz darauf erleuchtete das Feuerwerk den Nachthimmel.

dann gefährdet der Fahrermangel unsere Wirtschaft und stellt sogar unsere Versorgungssicherheit in Frage.“ Der Fahrerberuf müsse daher mehr im Einklang mit den Familien- und Freizeitinteressen des Einzelnen stehen als bisher.

Auf der Freifläche inmitten der Rennstrecke präsentierten sich wieder vier der sieben großen Lkw-Hersteller. Hinzu kamen Servicepartner, Tankkartenanbieter, der Mautbetreiber Toll Collect informierte über die Bundesstraßenmaut und DocStop sammelte fleißig Spenden. Jeder Quadratmeter wurde genutzt – sehr zur Freude des Veranstalters wie auch des Publikums. Erstmals war auch die Bundes-

wehr mit ihrem „Karriere-Truck“ vor Ort und hatte unter anderem einen ihrer gepanzerten Wechsellader vom Typ Multi 2 aufgefahren. Bei den Besuchern, von denen einige den Lkw-Führerschein ja selbst „beim Bund“ gemacht haben, stießen die Einsatzfahrzeuge auf reges Interesse.

Die Technik zum Anfassen, aber auch der direkte Kontakt zu den Truckpiloten und ihren Teams ist es, was den Truck-Grand-Prix so besonders macht. Und so war auch bei der 33. Auflage das Fan-Village inmitten des

Fahrerlagers beheimatet. Betreut von der European Truck Racing Association, gab es dort von morgens früh bis weit nach dem letzten Rennen jede

117.500
BESUCHER





Menge Unterhaltung – ob Siegerehrung, Autogrammstunde, Musik oder Gewinnspiel.

Am FERNFAHRER-Stand war von der Marktschreier-Show mit Diesel-Dieter über den „Talk am Truck“ bis hin zu exklusiven Boxenführungen bei Hahn-Racing wieder einiges los. Außerdem erwartete die Besucher eine Autogrammstunde mit den Truck-Rennfahrern Jochen Hahn, Steffi Halm, Gerd Körber und Sascha Lenz. Auch Rechtsanwalt Peter Möller und sein Team von der Autobahnkanzlei standen wieder für juristische Fragen bereit. Und am Bierwagen gab es Freigetränke und Brezen für Abonnenten.

Doch was wäre der Internationale ADAC Truck-Grand-Prix ohne den Auftritt von Country-Urgesteinen vom Schlage eines Tom Astor? Wie die Industriemesse, so ist auch das zweitägige Open-Air-Festival ein fester Bestandteil des Truck-Race-Wochenendes am Fuße der Nürburg. In der Müllbachschleife begeisterten diesmal Truck Stop, Jessica Lynn, Ann Doka und, zum nunmehr 33. Mal, Tom Astor das Publikum. Den Höhepunkt bildete ein sehenswertes Feuerwerk, das am Samstagabend in der Müllbachschleife gezündet wurde, untermauert vom Hupkonzert der Lkw. Flammendes Motto diesmal: „Helden der Straße“. Balsam für die Seelen der Lkw-Fahrer, auf die nach dieser schönen Auszeit wieder der harte Alltag wartete. Doch eine kleine Aufmunterung zum Schluss: Der Termin für die 34. Auflage steht bereits fest. 2019 findet der Truck-Grand-Prix vom 19. bis 21. Juli statt. ➔



LKW-KORSO AUF DER RENNSTRECKE: Immer wieder schön anzusehen und ein unvergesslicher Moment für die teilnehmenden Fahrer. Oben rechts rollen die US-Trucks an der Tribüne vorbei und unten links die FERNFAHRER-Partner-Trucks von H.D.T.V. Logistik und Justen Transporte.

TRUCKER-BABE-FANCLUB: MANUELA SCHUHMACHER, eine der Protagonistinnen aus der beliebten Kabel-eins-Reportageserie „Trucker Babes“, wird von ihrem neu gegründeten Fanclub überrascht.

ACTION AM FERNFAHRER-STAND: Autogrammstunden mit den Rennfahrern und Bonbonregen.



Beim diesjährigen „Talk am Truck“ war der richtige Umgang mit Notbremsassistenten eines der spannenden Themen.

TEXT | Jan Bergrath

FOTO | Richard Kienberger



GEMEINSAM AUFKLÄREN

Die Politik in Berlin orientiert sich bekanntlich oft an den Themen, die gerade öffentlich diskutiert werden. So wurden kurz vor der Sommerpause im Bundesverkehrsministerium (BMVI) unter Andreas Scheuer (CSU) plötzlich die vielen Abbiegeunfälle mit Radfahrern zur Chefsache erklärt. Die bis dato geäußerte Sorge Scheuers, dass Lkw-Fahrer ihre seit 2015 in den Lkw verbauten Notbremsassistenten „permanent ausschalten“ würden (siehe dazu FERNFAHRER 8/2018), trat vor der politischen Sommerpause in den Hintergrund.

Doch das Thema Auffahrunfälle und Fahrerassistenzsysteme ist ja nicht aus der Welt verschwunden, wie die nach wie vor nahezu täglich gemeldeten schweren Lkw-Unfälle auf deutschen Autobahnen leider belegen. Und so hatten sich FERNFAHRER und MAN bereits im Frühjahr dazu entschlossen, die Lkw-Fahrer über die Wirkung des Emergency Brake Assist (EBA2) von MAN, stellvertretend für sämtliche Notbremsassistenten, aufzuklären. Ein Resultat ist der Safety Guide, die 16-seitige Beilage dieser Ausgabe.

Der Safety Guide wiederum beruht auf den Erfahrungen, die sechs Lkw-Fahrer und zwei Lkw-Fahrerinnen, ausgewählt von FERNFAHRER und MAN Trucker's World, auf dem Dekra-Testgelände in Klettwitz (Brandenburg) mit einem Fahrzeug von MAN Profi-Drive machten. Diese Erfahrungen sind auch im Film „Nerven behalten“ dokumentiert, der nun am 30. Juni am FERNFAHRER-Stand seine Publikumspremiere feierte.

Alles im Rahmen unseres Diskussionsformats „Talk am Truck“: Vier der teilnehmenden Fahrer aus dem Film – Sven Acker, Axel Flaake, Wolfgang Friedrich und Hannes Gläser – waren am Nürburgring dabei und schilderten den Kollegen ihre individuellen Eindrücke.

Danach diskutierten sie mit MAN-Profi-Drive-Trainer Michael Noll, mit Polizeidirektor Dieter Schäfer von der Verkehrspolizei aus Mannheim sowie mit Prof. Dirk Engelhardt, Hauptgeschäftsführer des BGL, über die Ursachen der zunehmenden Stauendeunfälle, von denen insbesondere die beiden Autobahnen rund um das Kreuz Walldorf immer wieder betroffen sind. Dabei ging es auch um die Frage, wie man Lkw-Fahrer besser über die

Technik und die Wirkung von Notbremsassistenten aufklären kann. Denn viele Expeditionen stellen ihren Fahrern mittlerweile zwar moderne Lkw mit allen Fahrerassistenzsystemen zur Verfügung. Doch wie diese tatsächlich im Notfall reagieren, wird aus praktischen Gründen kaum vermittelt.

Am Ende der Talkrunde forderte Engelhardt dazu auf, dass der beim Truck-Grand-Prix gastgebende ADAC Mittelrhein sowie Dekra, FERNFAHRER und die großen Lkw-Hersteller, die ja über ihre eigenen Informationskanäle verfügen, die wertvollen Erkenntnisse aus dem Demo-Film weiterverbreiten sollten, um noch mehr Fahrer über die Wirkung von Notbremsassistenten aufzuklären. „Lassen Sie uns bitte gemeinsam nach Lösungen suchen“, appellierte Engelhardt an alle Beteiligten, „um diese schlimmen Unfälle zu verringern.“ Klar, machen wir gerne! FERNFAHRER ist dabei.

> Der Talk als Video

Der Mittschnitt von MD.Motordialog ist hier zu sehen:
fernfahrer.de/tgpodium2018



HEISSER PUNKTEKAMPF IN DER **ARENA AM RING**

Der Truck-Grand-Prix bringt in diesem Jahr alles auf die Strecke, was ein spannendes Rennwochenende ausmacht: spektakuläre Crashes und Dreher, unzählige Überholmanöver und strahlende Sieger(innen).

TEXT | Markus Bauer FOTOS | Richard Kienberger, Mathias Schröder

Der Truck-Grand-Prix ist vor allem für die deutschen Fahrer das absolute Highlight der Saison. Umso bitterer also, wenn es ausgerechnet beim Heimatlauf so gar nicht laufen will. Mit René Reinert und Lokalmatador Sascha Lenz trifft es in diesem Jahr gleich zwei Fahrer am Ring mit aller Härte. Während dem Spediteur und Racer Reinert die Rennkommissare nicht nur einmal mit empfindlichen Strafen nachträglich das Ergebnis verhasgeln, sind bei Sa-



IVECO FREUT SICH am Ring über einen Schwaben-truck-Doppelsieg vor dem Buggyra-Piloten Adam Lacko. Dabei sammelt Steffie Halm wertvolle Punkte für den Kampf um die Meisterschaft. Und auch Gerd Körber, der nur noch einzelne Läufe fährt, hat als Zweiter allen Grund zum Jubeln.



DAS PECH KLEBT ein wenig an Sascha Lenz. Doch davon lässt er sich nicht entmutigen, wie packende Aufholjagden und Donuts für die Fans zeigen.

TRUCK RACE IST Rennsport zum Anfassen. Vor den Rennen dürfen die Fans in die Startaufstellung auf der Strecke, um ihren Idolen ganz nah zu sein.

LUIS RECUENCO SCHLITZT sich beim Crash an Oly Janes' Buggyra den Kühler auf. Das Kühlmittel schießt auf die Strecke: Aus!

scha Lenz die Kollegen auf der Rennstrecke die Unheilsbringer. Im ersten und dritten Rennen dreht er sich schon früh. Mit aller Macht rollt er dann das Feld von hinten auf. Alle Siegchancen sind aber dahin.

Freud und Leid liegen auch bei „Mr. Truck Race“ Gerd Körber eng beieinander. Eben feiert er noch den Doppelsieg hinter Markenkollegin Steffie Halm in Rennen zwei, da muss er sich im letzten Rennen des Wochenendes vor der Zeit verabschieden. Am Ende der Start-Ziel-Gerade setzt er alles auf eine Karte, bremst viel zu spät und rutscht von der Strecke: Aus! Und auch für den heißesten

Favoriten auf den diesjährigen Meistertitel, Jochen Hahn, läuft es nicht immer blendend. In Rennen zwei versucht der Altensteiger, im Kampf um den Sieg noch ein Wörtchen mitzureden. Ihn trennt nur Norbert Kiss von Steffie Halm und Gerd Körber. Doch am Ungarn kommt Hahn partout nicht vorbei. Vor der Kurzanbindung will er es aber endgültig wissen mit der Brechstange in der Hand. Dabei verpasst auch er den Bremspunkt. Die Aktion geht zwar ohne Kaltverformung glimpflich aus, doch Hahn muss den Notausgang nehmen, also geradeaus in Richtung der abgesperrten Mühlenbachschleife. Dort führt nur ein ordentlicher Umweg zurück auf die Strecke. Am Ende bleibt ihm nur ein Platz im Mittelfeld.

Am Ende bringt der Sieger des ersten Rennens, der alte Hase Antonio Albacete, dank seiner konstanten Leistung und vom Pech

verschont die meisten Punkte nach Hause. Knapp dahinter liegt Jochen Hahn, der damit die Führung auf seine ärgsten Verfolger weiter ausbauen kann. Gleichzeitig verliert Steffie Halm ihren zweiten Rang in der Meisterschaft, den sie mit Norbert Kiss geteilt hat, und rutscht gar zurück auf Rang fünf. Der neue Verfolger hinter Hahn ist damit der Titelverteidiger Adam Lacko mit 42 Punkten Rückstand. Danach folgen Norbert Kiss und Antonio Albacete. Die Plätze fünf bis neun

sind fest in deutscher Hand: Steffie Halm, Sascha Lenz, René Reinert und André Kursim, der zum ersten Mal im Iveco mit Don't Touch Racing unterwegs ist und mit einem zweiten Platz im vierten Rennen des Truck-

Grand-Prix sein bestes Ergebnis überhaupt im Renntruck abgeliefert hat.

Nach dem zwischenzeitlich vierten Lauf der Saison am Slovakiaring, kurz nach dem Truck-Grand-Prix, hat sich Hahn allerdings mit der besten Leistung des Laufes weiter von seinen Verfolgern abgesetzt. Mit einem komfortablen Polster von 57 Punkten Vorsprung geht Hahn in die Sommerpause.

160
KM/H SPITZE



TRADITIONELL TRAGEN DIE BRITEN am Ring einen ihrer Meisterschaftsläufe als Mittelrhein-Cup aus.

> Kurzlink

Alle Rennberichte und Infos zu Festival, Drumherum und tollen Trucks beim Truck-Grand-Prix findet ihr auf eurotransport.de/tgp18

SPONSOREN



Mercedes-Benz



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



gleich klicken

www.lastauto-omnibus.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

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 in
M.A.N. TGX XXL
erhältlich in vielen Varianten, ab **€ 557,- exkl. MwSt.**



Kaffeetisch
passend für M.A.N. TGX ab 2018
ab € 60,- inkl. MwSt.



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

Online bestellen



Motortunnelabdeckung
passend in M.A.N. TGX
in Creme, gesteppte Lederoptik



Fußmatten
passend in M.A.N. TGX in
Grau, gesteppte Lederoptik

Online bestellen

Ersatzteile/Zubehör



**Truck-Styling
für den MAN TGX**




Entdecken Sie neue Chrom-Applikationen sowie viele weitere Artikel im neuen Jumbo Truck-Styling Prospekt für den MAN TGX oder besuchen Sie uns auf www.jumbo.de

JUMBO
seit 1992

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



sei ein Original kauf ein Original

Original Edelstahl-Accessoires für Deinen Truck. Von Hand auf Hochglanz poliert.

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

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFÄHRER **trans aktuell** **lastauto omnibus**

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

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

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 11 05 51, 60040 Frankfurt (bitte gerne eine 0,70-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder per E-Mail an service@arthrose.de (bitte auch dann mit vollständiger Adresse).

Ersatzteile/
Zubehör

Cool forever ...
Kompressor-Kühlschrank Engel MK-43

Aktion... €649,-

Kompressor-Kühlschrank Engel MK-40

Aktion... €498,-

PIEPER www.truckerdepot.de

1. PLATZ
Tuning und Styling
2005 - 2018



HS Schoch®

Tel. 07363 96090
www.hs-schoch.de

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



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv



Schönheit vergeht, Laster besteht.
Rent a MAN

www.bfs.tv

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

Wir suchen Sie!



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

Fahrer / Subunternehmer / Partner

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

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

Jetzt eine Firma mit betreutem Büro (ALL-IN-SERVICE) in England gründen um dort z.B. Fahrer anzumelden mit nur ca. 13% Lohnnebenkosten!



Info: WWW.LCLHR oder persönliche Info unter EU-FreeCall 00800 21225555

gleich klicken

www.lastauto-omnibus.de

KOMBIMARKT

FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

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

€ 602,-

und hat das Format 2-spaltig · 70 mm

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

ETMverlag

Geschäfts-
verbindungen

**Absicherung
der Durchgriffshaftung**

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

Geschäftliche
Empfehlungen

Externer Verkehrsleiter

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



**FAHRVERBOT
ABSTAND
PUNKTE
BÜßGELD**

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

**2000+
LKW-FAHRER
JOBS auf**

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

**Ärztli. 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.verkehrsmedizin-dr.hingerle.de



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

Abfahrbereit für Contargo!



Wer sind wir?

Mit einer Jahrestransportleistung von 2,2 Millionen TEU ist Contargo eines der marktführenden Container-Hinterlandlogistik-Netzwerke in Europa. Mit rund 1000 Mitarbeitern und unserem Netzwerk aus eigenen Terminals, Bahn- und Binnenschiffslinien verbinden wir das europäische Hinterland mit den Nord- und Westhäfen. Wir sind erfolgreich und wachsen weiter.

Wen suchen wir?

Transportunternehmer für Containertransporte / Fernverkehr

Um den Anforderungen unserer wachsenden Anzahl an Kunden gerecht zu werden, suchen wir ständig zuverlässige Transportunternehmer mit eigenem Lkw für Festeinsätze. Dabei legen wir großen Wert auf eine langfristige, zuverlässige und faire Partnerschaft.

Ihre Vorteile beim Festeinsatz:

- ▶ Wir befrachten und disponieren die Lkw
- ▶ Wir sorgen für eine Ganzjahresbeschäftigung
- ▶ Wenig Aufwand, nur ein Ansprechpartner
- ▶ Komplettlösungen mit einer einzigen Lade- und Entladestelle
- ▶ Transparenter Abrechnungsmodus zu marktgerechten Preisen
- ▶ Zügige, regelmäßige und pünktliche Frachtzahlungen - Wir bezahlen wesentlich schneller, als in der Branche üblich!
- ▶ Erfahrenes mehrsprachiges Dispositions-Team
- ▶ Großer Kundenstamm
- ▶ Keine unbezahlten Leerkilometer

Voraussetzungen, Ausstattungen und Genehmigungen:

- ▶ Lkw mit Container-Chassis (am besten Multi-Chassis)
- ▶ ADR-Genehmigung und Genset wünschenswert
- ▶ Handy und Freisprecheinrichtung / Scanner und Drucker wären von Vorteil
- ▶ Alle erforderlichen Genehmigungen und Versicherungen für den EU-Verkehr
- ▶ Sicherheitsausrüstung für Fahrer
- ▶ Kenntnisse mindestens einer dieser Sprachen: Deutsch, Englisch oder Russisch

Haben Sie Interesse?

Wir haben Ihr Interesse geweckt oder Sie möchten für Contargo als Transportunternehmer arbeiten? Dann melden Sie sich bei uns!

Ihr Ansprechpartner:

Olaf Smoczynski / osmoczynski@contargo.net / Tel: +49 40 2809 725 - 21

www.contargo.net

CONTARGO®
■ ■ ■ trimodal network

Geschäftliche Empfehlungen

Bußgeldbescheide Fahrverbote Unfallregulierung Verkehrsstrafrecht

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



Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für
Verkehrsrecht



Dietz · Tonhäuser
& Partner

Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für
Verkehrsrecht:

Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für Verkehrsrecht

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

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts

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

**DER NEUE WEBSHOP FÜR DIE,
DIE ES BRINGEN.**

**Truckliteratur, Lkw-Modelle,
Merchandising und mehr**



**Für Abonnenten
zum Sonderpreis!**

eurotransport.de

Lkw, Anhänger, Auflieger

Thermoschiebeplanen- Sattelaufleger



Ladungs-
sicherungs-
zertifikat
Code XL

einsetzbar für Transporttemperaturen von +25 bis 0°C,
universelle Ladungssicherungs- &
Ausstattungsöglichkeiten, Leergewicht ab 7.600 kg

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

www.mevisse.de
verkauf@mevisse.de
Telefon: 02428 803710

**Mercedes-Benz LPK813 Meiler-
Dreiseitenkipper**, EZ 27.09.73, 3.
Hand, guter Zustand, Farbe grün,
247.512 km, TÜV 07/19,
0170/5566063

www.lastauto-omnibus.de

Easy loading

der Seitentüren-Spezialist aus Skandinavien!

- **Faltwandsattel** mit universeller Ladungssicherung
- **Thermo-Faltwandsattel ATP** Zulassung **FNA / FRC**
- **neu Pharma-Zertifikat**, Ladungssicherung **Code XL**
- **LKW-Aufbauten & Anhänger** mit Seitenfalttüren

www.ekeri.de
verkauf@mevisse.de
☎ 02428 - 803710

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

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

Jetzt europaweit die besten Autohöfe finden!

- ★ Autohöfe in ganz Europa
- ★ Raststätten und Tankstellen
- ★ Bewertungen aller Autohöfe
- ★ Sicherheitsparkplätze
- ★ erweiterter Suchfilter



Jetzt KOSTENLOS herunterladen:
fernfahrer.de/apple und fernfahrer.de/android

D CH A NL PL F GB ES IT HU

Mit der neuen Version der **FERNFAHRER** Autohöfe App für Apple und Android haben wir die drei Hauptwünsche unserer inzwischen über 70.000 Nutzer umgesetzt: Wir haben unser Kartenmaterial auf ganz Europa ausgeweitet, Autohöfe können ab sofort bewertet werden und wir haben Raststätten und viele Tankstellen mit aufgenommen – ebenfalls europaweit. Wir wünschen erholsame Pausen!

Präsentiert von



Kaufgesuche



wirkaufenlkws.de

KOMBIMARKT
trans aktuell
FERNFAHRER

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
für 4 Ausgaben verkaufte Auflage
inkl. ePaper: 132.919 (IVW 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

Stellenangebote



Nichts für Schiffschaukelbremser

Wenn Beruf für Dich auch Berufung ist!

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

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

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!

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



www.fehrenkoetter.de



**„IHRE SPENDE:
TRETSTOFF FÜR DIE DGM.“**

TV-Star Wolfgang Fierek
unterstützt unseren
Einsatz für Muskelkranke.

Helfen Sie uns zu helfen:
Bank für Sozialwirtschaft Karlsruhe
IBAN: DE38 6602 0500 0007 7722 00
BIC: BFSWDE33KRL

Informationen anfordern:
© 076 65/94 47-0
info@dgm.org · www.dgm.org



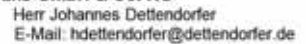
Stellenangebote



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

- 

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



FERCAM
Logistics & Transport

FER 9/18

Vorbereitung auf die Sach- und Fachkundeprüfung (IHK)

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

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

Termine und Preise:
www.verkehrs-seminare.eu

Kraftverkehrsmeister
Gottfried Helfert
Tel. 0163-92 51 493

**Fachkundevorbereitung
zur IHK-Prüfung**

- Güterkraftverkehr
- Taxi/Mietwagen
- Kraftomnibus

**Weiterbildung der
LKW- und KOM-Fahrer**
Module 1 – 5

**Verkehrsleiter-
Vermittlung**

Güter- und Personenverkehr

Schulungsorte, Termine und
Preise unter:

www.verkehrsseminare.de

Verkehrsseminare Frank R. Bibow
Tel. 0 44 86 - 93 88 44

Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit
**Fahrschule
B. Mülln**

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



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

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

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT für 4 Ausgaben
verkaufte Auflage inkl. ePaper: 132.919 (IVW 03/2017)
€ 215,-
und hat das Format 2-spaltig · 25 mm
Nähere Informationen erhalten Sie von Norbert Blucke unter Telefon 07 11/7 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm.de

Immobilien

Zu vermieten: 1-3 Büroräume und
6-8 LKW-Stellplätze im Gewerbe-
park Bockel direkt an der A1 Ab-
fahrt 49 Bockel zwischen HB und
HH. witte-zeven@web.de, Telefon
0171/4293009

World Vision
Zukunft für Kinder!

worldvision.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 Rubrik-
anzeigenteil von **trans aktuell**, **lastauto omnibus**
und **FERNFAHRER**.

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

Eine Anzeige = 4 Ausgaben!*

* 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.

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**

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.

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

bley OVERALLS
 MIT SICHERHEITSPRAXIS

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



Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

0 18 05/11 20 24*

 **DOC
STOP**

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

*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

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



**Wir kaufen Paletten,
 Schnittholz, Aufsatzrahmen,
 Gitterboxen, Behälter**

+49 (0) 36603 6097 40/ e.smigielska@ips-handel.de

FLEXIBLE FLÄCHEN FÜR
 LKWs / BUSSE / BAUGERÄTE
 KRÄNE / BOOTE / CONTAINER

HALLEN-DESSAU

TROCKEN – SICHER – PREISWERT
 +49(0)8801 9000 +49(0)171 616 1416

An- und Verkauf, Vermietung



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

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

Sandershäuser Str. 20-24 / Kassel

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

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



europatrucktrial.org

25-26
AUGUST
2018

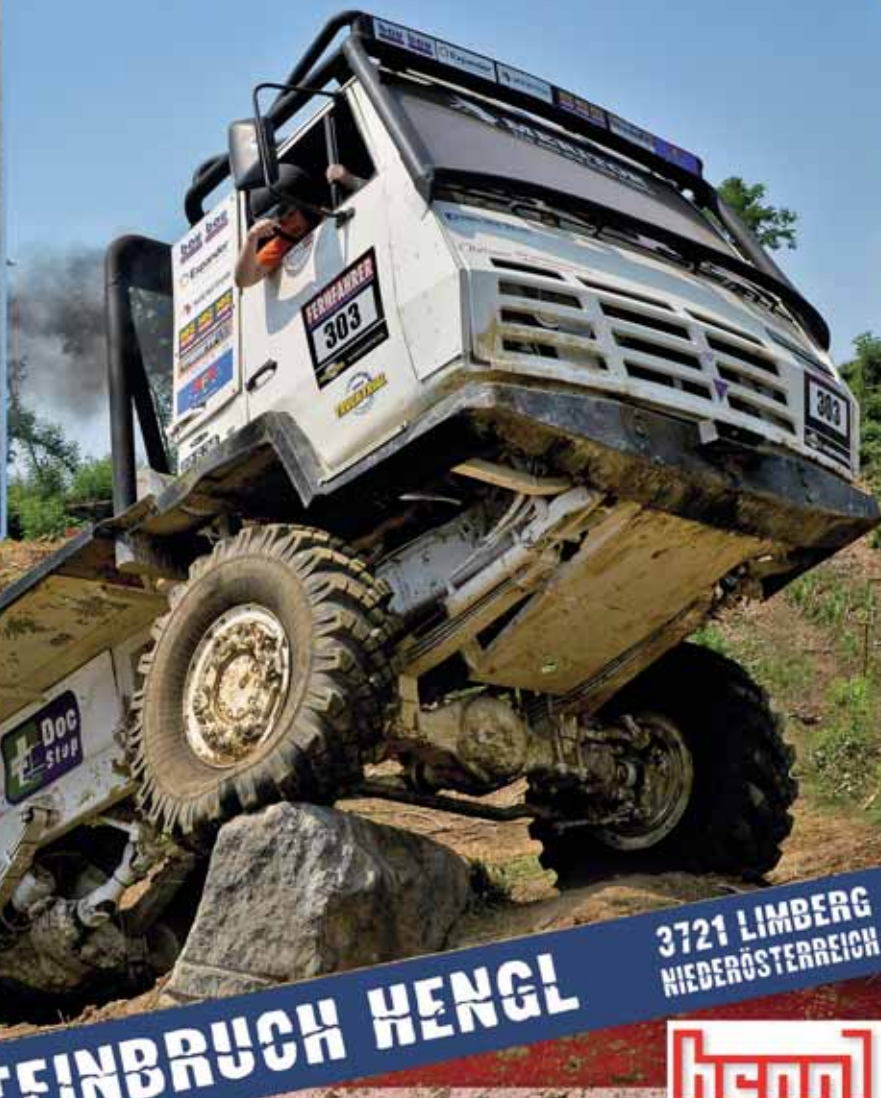
LIMBERG - MAISSAU



organized by:
**STONE
STAGE**
EVENTLOCATIONS
stonestage.at

5. LAUF TRUCK-TRIAL EUROPAMEISTERSCHAFT

SA/SO 9.00 - 18.00 Uhr | Tickets ab 12,-/15,- € an der Tageskasse



IM STEINBRUCH HENGL

3721 LIMBERG
NIEDERÖSTERREICH



TSCHANN
Competence in Trucks

ÖSTERREICH
baublatt

KIESEL
better handling

MIT DABEI:

- MOTORRAD-TRIAL
OPEN FREE BEWERB
- MODELL-TRUCK-TRIAL



Fünf Jahre ist die Kraftfahrerinitiative „Bewegen mit Herz – A happy Day of Life“ – heuer geworden. Das feierte das Team um Ulrike Müller und Andreas Böcker mit einem Rekord: Mehr als 100 Lkw-Taxis holten ebenso viele Kinder ab.

TEXT UND FOTOS | Thomas Rosenberger

jedes Jahr ein anderes Bundesland – in diesem Jahr ist Bayern dran. „A happy Day of Life“ machte am Samstag, 16. Juni 2018, Station am Autohof Wörnitz. Mehr als 100 Lkw-Taxis holten ebenso viele Kinder im Alter ab drei Jahren und bis ins Teenageralter hinein an neun Einrichtungen von drei Trägern aus der Umgebung ab. Das ist Rekord. Ebenso die Größe des Festgeländes. Allemal 1.500 Quadratmeter mögen es sein, die der Autohof für Hüpfburgen, Losbuden, Lkw-Parkplätze und viele weitere Attraktionen und Buden zur Verfügung stellte – alles ganz im Stile einer Westernstadt dekoriert. Überhaupt zeigte sich der Autohof spendabel, worüber

sich Vereinsvorstand Ulrike Müller freute. Er kam für die Verpflegung aller Kinder und ehrenamtlicher Helfer auf.

Zum Fünffährigen beschenkte sich das Team um die rührigen Vorstände Ulrike „Uli“ Müller und Andreas Böcker, der in diesem Jahr passend zum Thema Western als Lucky Luke auftrat, nicht nur mit den genannten Rekorden. Sie feierten es auch mit zahlreichen Premieren: Um überhaupt so viele Lkw-Taxis zusammenzubringen, beteiligte sich erstmals die Feuerwehr mit ihren Fahrzeugen. Erster Auftritt auch für die neu gegründete Jugendgruppe des Vereins, die die eigens

Fünf Jahre „Bewegen mit Herz – A happy Day of Life“ – das ist aller Ehren wert. Die Kraftfahrer-Initiative hat sich benachteiligter Kinder angenommen. Sie sollen mithilfe der Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer einen wunderbaren Tag erleben. Dafür tourt die Initiative durch Deutschland. Der Plan:



AUSZEICHNUNGEN GAB'S aus der Hand von Uli (2. v. l.) und Andi (3. v. l.) für die drei Helfer (Mitte, rote Shirts), die seit der ersten Stunde mit dabei sind.



NEBEN DER SHOW-BÜHNE (o.) gab es noch die große Losbude und viele, teils riesige Hüpfburgen und ähnliche Attraktionen für die Kids, die sie auch fleißig nutzten.

DIE VIELEN EHRENTAMTLICHEN HELFER (l.) trugen stolz das Jubiläums-Shirt.

DIE KINDERTAXIS (l. u.) sammelten sich auf dem Autohof Wörnitz. Nicht nur Fahrer, auch Unternehmer unterstützen die gute Sache und rückten mit mehreren Fahrzeugen an.



100

KINDERTAXIS

Mit so vielen Lkw wie nie zuvor holten die Fahrerinnen und Fahrer die Kinder von den neun Einrichtungen dreier Träger ab und brachten sie zum Autohof Wörnitz.

Schätzchen mitgebracht hatten. Die Schlepper-Veteranen sind ein echter Publikums-magnet. Und ihre Eigner drehten so manche Ehrenrunde mit den Kids. Auch der aus dem Fernsehen bekannte Schirmherr Michael Hirte. Der musizierende Lkw-Fahrer begeisterte das Publikum.

Auch der Bürgermeister von Wörnitz kletterte auf die FERNFAHRER-Bühne, um Worte der Anerkennung für die selbstlose Aktion der Berufskraftfahrer-Initiative loszuwerfen. Er spendete auch gleich 1.000 Euro für den Verein. Geld, das man dort sicherlich gut gebrauchen kann. Nach „A happy Day of Life“ sei vor „A happy Day of Life“, scherzt Uli. Ein Jahr Arbeit neben der Arbeit am Lkw-Steuer stecke in so einer Veranstaltung. Nächstes Jahr soll's in den Osten gehen. Und dann, zum zehnjährigen Jubiläum, möchte Uli am liebsten nach Berlin, um in der Bundeshauptstadt die Flagge der Berufskraftfahrer hochzuhalten. Eine prima Idee, die FERNFAHRER natürlich unterstützen wird.

Heute aber ist Wörnitz dran und dort blickte man überall in strahlende Kindergesichter, die sonst nicht so viel zu lachen haben. Morgen können alle Helfer durchschnaufen. „Und am Montag geht's wieder auf die Bahn“, erzählt Uli – und die Planungen fürs nächste Jahr beginnen.

Happy End

Erst gab es 2016 eine Krise, darauf folgten ein Jahr später die Versöhnung und ein Heiratsantrag im Rahmen des Treffens von „Bewegen mit Herz“: Manuela und Jörg Gerken sind zwar schon 20 Jahre standesamtlich getraut, nun aber haben die beiden „Bewegen mit Herz“-Vereinsmitglieder auch kirchlich geheiratet, um ihr Eheversprechen zu erneuern und die schlechten Tage hinter sich zu lassen – und zwar während „A happy Day of Life“ in Wörnitz. Ein Pfarrer war dort nämlich auch vor Ort, die Trucker Church ist schließlich Partner der Veranstaltung. „Ich liebe meine Frau und sie mich. ‚Bewegen mit Herz‘ ist für uns beide ebenfalls sehr wichtig und Teil unseres Lebens. Deswegen wollten wir alle vom Verein dabei haben“, erklärte Jörg. Bei Freibier und Grillfleisch haben dann alle auf eine glückliche Ehe angestoßen.

komponierte Vereinshymne zum Besten gab. Dahinter steckt der Bad Sodener Musiklehrer Herbert Freund. Innerhalb von zwei Wochen brachte er den rund 20 Jungs und Mädels der Jugendgruppe bei, wie das Lied zu spielen ist.

Außerdem gab's eine Auszeichnung für die drei Lkw-Fahrer, die in jedem Jahr ein Kinder-Taxi gestellt haben: Oliver Maack von Beelonia, Marco „Ali“ Allmann von HFL und Jörg Wüste. Dicke Blumensträuße gab's auch für die langjährigen Sponsoren wie Volvo Trucks, Liqui-Moly, SVG und den FERNFAHRER als Medienpartner. Auch in diesem Jahr waren der FERNFAHRER-Showtruck der „Drive your Dream“-Tour von American Truck Promotion und die FERNFAHRER-Hausband Sawyer mit dabei. Fünf Jahre Freundschaft zu „Bewegen mit Herz“ feierten auch die Schlepper-Freunde, die ihre

FERNFAHRER ROADSHOW 2018 POWERED BY





MULTI-TALENT

Der Scania-Kipperzug von Finkel Recycling aus Hirblingen ist ein herausragendes Einzelstück. Sowohl seine Technik wie auch seine Ausstattung sind höchst speziell.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby





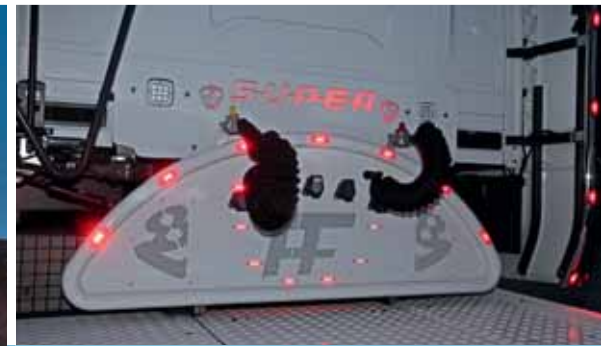
DIE ELEGANTE ZUSATZBELEUCHTUNG wird nur zu Show- und Fotozwecken angeklemt, da es bekanntlich Polizisten gibt, die Lkw-Fahrer deswegen mit größter Härte verfolgen – als wäre das eine der schlimmsten Verkehrssünden.

Die eine Gattung von Supertrucks lässt ihre Außerordentlichkeit schon von Weitem durch spektakuläre Lackbilder erkennen. Bei der anderen hingegen muss man erst zweimal hinschauen, um zu erkennen, wie weit sie den serienmäßigen Standard übertreffen. Ein gutes Beispiel dafür ist der Scania S 730, den Matthias Greinbold fährt. Von der Augsburger Gegend aus ist er im Fernverkehr unterwegs, um spezielle Materialien der Wiederaufbereitung zuzuführen.

Der Sattelzug ist schon vom Fahrzeugbau her etwas ziemlich Besonderes: Auf dem Aufliegerchassis ist ein Wechselsystem mon-

tiert, mit dem sich verschiedene Plattformen dank ausklappbarer Stützbeine abstellen und aufnehmen lassen. Auf der am meisten genutzten Einheit, die hier auch auf den Fotos zu sehen ist, wurden ein Palfinger-Greifkran und eine kippbare 50-Kubik-Stahlmulde montiert. Aber wenn schwere Güter zu bewegen sind, lässt sich stattdessen auch eine offene Lastpritsche mit Rungen und reichlich Zurrpunkten aufsetzen.

So etwas gibt es nicht von der Stange. Dieser Auflieger wurde von Lück Fahrzeugbau aus Freudenberg, der jetzt zum belgischen Hersteller Stas gehört, vor rund sechs Jahren auf die Räder gestellt. Und diejenigen, die den Auflieger von Finkel konstruiert haben,



TECHNISCHE DATEN SCANIA S730 FINKEL

TRUCK: SCANIA S 730 4X2

ERSTZULASSUNG: 7/2017

LEISTUNG: 730 PS

LAUFLEISTUNG: 100.000 KM

TRAILER: LÜCK-WECHSELSYSTEM MIT KRAN UND KIPPMULDE

EIGENTÜMER: FINKEL RECYCLING, HIRBLINGEN

FAHRER: MATTHIAS GREINBOLD

INTERIEUR/EXTERIEUR: MINSKI.AT

SOUNDSYSTEM/KAMERAS: STYRIA CUSTOMS

AUFGABENGEBIET: TRANSPORT VON SEKUNDÄRROHSTOFFEN

firmieren heutzutage unter dem Namen Kloos Fahrzeugbau in Wilnsdorf.

Das Konzept hat den Vorteil, dass sich der Lastzug auch jederzeit selbst be- und entladen kann, ohne fremde Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen.

MATTHIAS GREINBOLD
LKW-FAHRER



**ES MACHT VIEL
FREUDE, MIT SO
EINEM EDLEN
LASTWAGEN ZU
ARBEITEN**



AUSGEDIENTE BETONSCWELLEN aus dem Gleisbau sind das häufigste Transportgut dieses Lastzugs, der zum Be- und Entladen keine fremde Hilfe benötigt.

Das Recyclingunternehmen wurde vor 25 Jahren von Andreas Finkel gegründet. Heute leitet er das Unternehmen, für das mehr als 30 Lastwagen im Einsatz sind, gemeinsam mit seinem Sohn Christian. Es gibt verschiedene Tätigkeitsschwerpunkte, unter anderem eine riesige Brechanlage, einen Schrotthandel sowie Kies- und Sandgruben. Eine Spezialität ist die Rücknahme ausgedienter Bahnschwellen, wenn Gleiskörper zu

erneuern sind. Die werden aus der gesamten Republik zum Firmenstandort geholt, um dort entweder wiederaufbereitet oder – bei schlechtem Zustand – zu Schotter und Kies zermahlen zu werden.

Das ist meist auch die Aufgabe von Matthias, der seit 2004 als Fahrer bei Finkel beschäftigt ist. Er hat mal den Beruf des Industriemechanikers erlernt, aber seit er als Jugend-

licher bei jeder Gelegenheit seinen Onkel im Lastwagen begleitet hatte, war sein Traumberuf schon lange klar. Die ersten von ihm gelenkten Fahrzeuge waren noch gewöhnlich, doch schon den MAN TGX, der zeitgleich mit



EIN ELEGANTER KABEL- und Schlauchträger sowie starke Arbeitsscheinwerfer haben Stil und sind nützlich. Sogar in eine der Trittstufen sind LEDs eingelassen (Bild rechts).





DIE INNENEINRICHTUNG DER KABINE ist ein Traum in Weiß und Blau. Auf dem verbreiterten Bett schläft es sich komfortabel, und die Musikanlage erzeugt reichlich Schalldruck.

dem Auflieger im Jahr 2012 geliefert wurde, verschönerte der Fahrer mit Liebe zum besonderen Lastwagen.

Manchen Kunden ist es gleichgültig, welches Fahrzeug zum Liefern kommt. Aber der Firmenchef bemerkte, dass es auch Kunden gibt, die auf verschönerte Lkw mit ehrlicher Freude reagieren. Damit wirbt man nicht nur für das Unternehmen, sondern zieht auch Fahrer an, die sich für gepflegte Arbeitsgeräte begeistern. Und so ließ sich der Chef zu einem neuen Lastwagen-Projekt überreden, das dem Fuhrpark ein höchst außergewöhnliches Flaggschiff bescherte.

Durch seinen Freund und Kollegen Martin Lindner, einen Steierräcker, der auf Sizilienverkehre spezialisiert ist, war Matthias auf den Trucktuner Armin „Minski“ Ofner aufmerksam geworden. Der war früher selber Transportunternehmer, sein legendärer Scania-Hängerzug „la mia passione“ trug zuletzt Tausende von LED-Leuchten als Schmuck. Seit einigen Jahren verwirklicht der Österreicher in seiner Werkstatt in Neumarkt außergewöhnliche Projekte, deren Zutaten komplett aus eigener Fertigung stammen. Seine Bandbreite reicht vom Innenraumumbau bis zu der Maßfertigung von Edelstahl schmuck und stilvoller Extrabeleuchtung.

Diese Form des Kunsthandwerks hat ihren stolzen Preis, liefert aber auch herausragende Qualität. Und es gibt immer wieder Lastwagenfreunde, die sich weder von den Kosten noch von den langen Wartezeiten abschrecken lassen. So dauerte der Umbau der Sattelzugmaschine nicht weniger als fünf Monate, in denen Minski seine gestalterischen Fantasien mit großer Liebe zum Detail verwirklichen konnte. Und wer sich die Mühe macht, genauer hinzuschauen, wird mit einer schier unglaublichen Fülle an Raffinessen belohnt.

Das beginnt außen an der Kabine, wo sich nach Maß geformte Edelstahlrohre an die Kanten des Fahrerhauses schmiegen. Statt des sperrigen Spiegels oben rechts über der Frontscheibe gibt es hier nur eine kleine Kamera, die den toten Winkel auf einen Monitor am Armaturenbrett überträgt. Seitenverkleidungen und Spoiler tragen Edelstahlschmuck mit eingelassenen Schriftzügen. Und zahlreiche LED-Strahler als Arbeitscheinwerfer tauchen bei Nachtverladungen die Umgebung des Sattelzugs in gleißendes



Licht. Stark sieht auch die zusätzliche Stoßstange an der unteren Front des Scania aus. Selbstverständlich gibt es einen eleganten Stahlträger für die Luftschläuche und Kabel, die mit Stoffüberzügen gegen das Verheddern bei enger Kurvenfahrt geschützt sind. Die Schneeketten haben ein eigenes Staufach in der Hecktraverse. Und in der Dunkelheit erleuchten unzählige LED-Lämpchen die Silhouette des weißen S730.

Unglaublich ist auch der Aufwand, mit dem die Kabine innen veredelt wurde. Minski hat sie komplett zerlegt und mit neuen Seiten- und Rückwänden ausgestattet. Oben ist das Bett jetzt knapp einen Meter breit. Ein TV-Monitor ist versenkt in die Wand montiert, lässt sich aber praktisch ausklappen. Eine fette Stereoanlage mit gewaltigen Bassboxen und raffinierte Leuchten und Edelstahlteile runden die Ausstattung ab. Auf diesen Lastwagen sind Fahrer und Chef gleichermaßen stolz. Zu Recht! ➔



AUCH VON SCHRÄG HINTEN schindet die Zugmaschine Eindruck. Die starke Hydraulikpumpe hebt die Stahlmulde zum Abkippen in kürzester Zeit an.



BEWÄHRT

Der Maxi-Autohof Mogendorf liegt an der viel befahrenen A3 zwischen Frankfurt und Köln. Dort wird ein bewährtes Konzept sorgsam gepflegt.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

Rustikale Einrichtung, großzügige Platzverhältnisse im Gebäude, stets ordentliche Essensportionen und ein freundlicher Umgang – seit 17 Jahren wird an diesem Konzept im Autohof Mogendorf nicht gerüttelt. „Ganz im Sinne der Fernfahrer“, sagt Betriebsleiterin Anna Lennig und fügt schmunzelnd hinzu: „Sonst würden wir doch nicht immer wieder mal von den gestandenen Jungs mit Nettigkeiten bedacht: Gummibärchen, Blumen oder sogar selbst gebackener Kuchen als Dankeschön für unsere Arbeit, das rührt uns schon.“

Es liegt Lennig fern, zu viel Lobhudelei über die eigene Arbeit zu äußern, aber sie ist zu Recht stolz auf ihr verantwortungsbewusstes Team. Abgesehen davon haben sie in jüngster Vergangenheit zweimal die IHK-Auszeich-

nung als sehr guter Ausbildungsbetrieb bekommen – das spricht für Qualität.

Ideenreichtum ist natürlich immer gefragt: Als die Maxi-Karte im Restaurant von der Zentrale verkleinert wurde, haben sie die Gewichtung bei den Tagesessen auf die Wünsche der Fernfahrer abgestimmt. Bei rastlosen Seelen sind auch die Gerichte in der Mitnahmeschale beliebt. Ein besonderes musikalisches Schmankerl findet an jedem dritten Donnerstag im Monat im Autohof-Saal statt: Musiker aus der Umgebung spielen dann am Abend – spontan hat sich schon mancher Fernfahrer bei den wechselnden Westerwald-Bands eingeklinkt und für Stimmung gesorgt. Apropos Region: Mogendorf liegt im Rheinland, genauer: im Kannenbäckerland. Das ist der volkstümliche Ausdruck für heute noch aktive Tonbrennereien. Einige sehenswerte Stücke

sorgen in einer Vitrine im Atrium des Autohofs immer wieder für Bewunderung.

Anregungen von Fernfahrern werden gern gehört und nach Möglichkeit auch umgesetzt. Beispielsweise wurde eine reichhaltige Auswahl an Arbeitsschuhen ins Angebot aufgenommen. Die sind sehr gefragt.

In der Regel ist der Parkplatz ab 19 Uhr voll. Für Ende des Jahres steht eine Entlastung bei der Anfahrt in Aussicht. Es gibt wegen der notwendigen Überquerung einer Straße öfter einen Rückstau bis zur Autobahn. Eine neue Ausfahrt von der A3 aus Frankfurt in Richtung Köln soll hier endlich Abhilfe schaffen. <

DIE MÄDELS lachen gerne. Chefin Anna Lennig (2. v. r.) erzählt von vielen fröhlichen Begegnungen mit den Gästen.



GUTSCHEIN

AUTOHOF MOGENDORF, RESTAURANT

Gültig vom 04.08.2018 bis 07.09.2018

1 x 4,20 Euro



DIE KÖCHINNEN EMPFEHLEN

„Wir braten, dünsten und brutzeln meistens im Doppelpack. Deshalb haben wir uns besprochen und sind uns einig, dass wir den Fernfahrer das Holsteiner Schnitzel mit Bratkartoffeln und Speckbohnen für 13,49 Euro ans Herz legen. Was daran holsteinisch ist? Das von uns panierte und gepfefferte Stück Fleisch wird mit Schmorzwiebeln, Speckbohnen und einem Spiegelei in Szene gesetzt. Schmeckt einfach wunderbar – versprochen. Einige sehr hungrige Männer legen noch eins drauf, das heißt: Sie verdoppeln das 250-Gramm-Schnitzel auf 500 Gramm und erhalten dazu noch ein zweites Spiegelei – dieser Schnitzel-Eier-Zweierpack mit den fein geschmorten Zwiebeln und Bohnen im Speckmantel kostet 18,49 Euro und wird gerne bestellt.“



DIE KÖCHINNEN PEGGY SIEBERT UND STEPHANIE ENGEL EMPFEHLEN:



PETER ZACHARIAS (59) AUS AACHEN

„Ich bin nur für eine kurze Pause hier. Aber ich kenne den Autohof von Anfang an. Natürlich ist im Vergleich zu früher alles teurer geworden, aber es ist hier immer sauber und Service aller Art klappt fantastisch.“

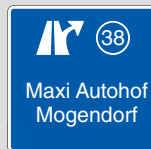
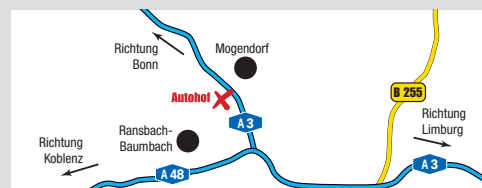


OLAF PERZER (56) AUS NEUNKIRCHEN

„Ich bin auf dem Weg nach Siegburg und mache hier gerne einen Halt. Alles ist einwandfrei, es fehlt an nichts. Im Gegenteil: Es gibt einen recht umfangreichen Shop.“



INFO



Im Reimersheck 3
56424 Mogendorf,
Tel.: 02623/9262-0
Fax: 02623/9262-111
www.maxi-autohof.de

Öffnungszeiten	Tankstelle mit Bistro: 24 h, 365 Tage, Restaurant: Mo–Fr 7–24 Uhr, Sa/So/Feiertag 8–23 Uhr
Lkw-Parkplätze	130, Parkgebühr 10 €, angerechnet auf Gastronomie 7 €
Lkw-Zapfsäulen	8 Hochleistungssäulen, 2 Adblue-Säulen
Dieseld Kreditkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien
Restaurant	95 Nichtraucherplätze, 40 Raucherplätze
Terrasse	50 Plätze
Duschen	10 Herren- und Damenduschen, Kosten: 3,49 €
Wäscheservice	3 € für Waschmaschine, Trockner 3 €
Pott Kaffee	2,99 €
Bier vom Fass	0,3 Liter 2,29 €
Frühstück, Auswahl	Rührei mit Schinken/Speck und zwei Brötchen mit Butter für 5,49 €; großes Frühstück für 7,99 €
Essen, Auswahl	Hamburger mit 200 Gramm Rindfleisch, hausgemachter Soße und Pommes für 9,99 €; Teufelsgulasch mit Paprika, Zwiebeln und Nudeln für 9,99 €, Leber Berliner Art mit Zwiebeln, Äpfelringen und Kartoffelpüree für 10,99 €
Freizeit	1 Bildschirm im Restaurant, 1 Bildschirm im Raucher-Restaurant + Sky
Eis- und Schneeegerüst	nein
DocStop	nein

LPG
CNG
AB
24h
Hochleist.

Autogas
Erdgas
AdBlue-Za...
24h-Tanks...
Hochleist.

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: 09.07.2018



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





UNSERE LESER UND IHR GANZER STOLZ



Mitmachen lohnt sich!

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

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



DAVID MITTERHAUSER, A-4645 Grünau im Almtal



ANDREAS JÜTTE, 58454 Witten



TANJA & AXEL SCHMID, 63879 Weibersbrunn



DIEGO WENDEL, 17213 Göhren-Lebbin



PETER FALZ, 35719 Angelburg

EURE FOTOS

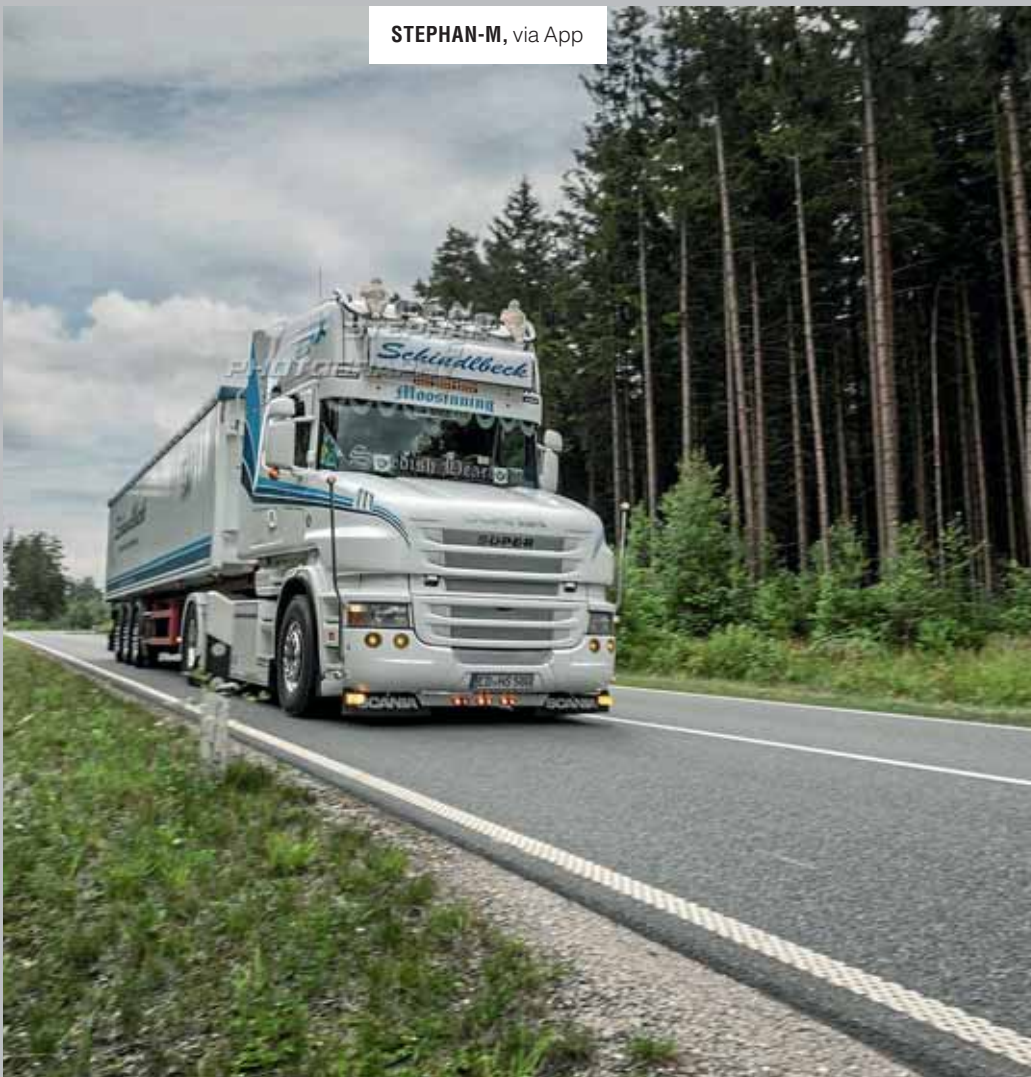
Eure eingesandten Bilder, die im FERNFAHRER-Fotoalbum veröffentlicht wurden, könnt ihr auch online anschauen und kommentieren.

Einfach per Smartphone den Code einscannen oder auf www.eurotransport.de/fotoalbum klicken.



JOACHIM SCHNEIDER, 75378 Bad Liebenzell

STEPHAN-M, via App



FETZER, via App



MILE, via App



HANSJÜRG SAHLI, via App



BAYRISCHER DAF TRUCKER, via App

FERNFAHRER-REPORTER-APP

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



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



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

STEINCHEN

Nach den Technic-Modellen von Mercedes Unimog und Arocs hat sich Lego einen waschechten US-Truck vorgenommen. Der neue Mack Anthem ist weniger technisch, dafür umso detailreicher.

TEXT UND FOTOS | Markus Bauer



BEIM NEUEN MACK ANTHEM (Modellnummer 42078) haben die Lego-Baumeister ganze Arbeit geleistet. Der Truck ist dem Original wie aus dem Gesicht geschnitten und lange nicht so löchrig, wie es bei Technic-Modellen öfter der Fall ist. Gleichzeitig hat Lego viel Wert auf Details gelegt. In der Fahrerkabine stecken nicht nur zwei nachgebildete Sitze, sondern sogar ein Bett mit Kissen. Auf der Haube darf das Mack-Markenzeichen, eine goldene Bulldogge, nicht fehlen. Leider legt Lego einen großen Bogen an Aufklebern bei, statt die Teile wie bei wenigen Ausnahmen direkt zu bedrucken. Was die Technic-Funktionen betrifft, beschränkt sich Lego zugunsten der sehr realistisch geratenen Proportionen auf Differenziale, Lenkung und Motor. Der besteht nicht aus den bekannten Einzelzylindern, sondern ist eine Nummer kleiner nachgebildet, bewegt sich aber trotzdem. Für eine Federung war im dicht gepackten schmalen Fahrgestell schlicht kein Platz mehr.

DEUTLICH TECHNISCHER geht es beim Trailer zu. Dort erkennt man sofort, dass man es mit Lego

Technic zu tun hat. Über mechanische Zylinder am reduziert gestalteten Chassis lässt sich ein Container absetzen. Leider ist der schon unbeladen beim Absetzen viel zu schwer für den Trailer, der dann kippt. Die eingebauten Stützen helfen kaum – dafür ein aufgelegter Finger.

DER MACK ANTHEM richtet sich also mit seiner beeindruckenden Optik eher an etwas ältere Baumeister, die ihn mehr bewundern, als damit spielen zu wollen. Der abwechslungsreiche Aufbau hat nur schlanke 6,5 Stunden gedauert. Der Straßenpreis von rund 110 Euro (UVP 149,99 Euro) für ganze 2.595 Teile ist zwar stolz, aber gewiss nicht zu hoch. Mehr Bilder gibt es unter: eurotransport.de/mack



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



DER CONTAINER HÄNGT an Lego-Ketten und lässt sich per Drehung an zwei Zahnrädern abladen und originalgetreu öffnen (o.).

UNTER DER HAUBE werkelt ein Reihensechszylinder, allerdings wesentlich kleiner als die bekannten Lego-Technic-Motoren. Gelenkt wird am Zahnrad an der Kabinenrückseite (u.).



[illegible]

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

**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

Wie nennen die Aborigines einen Bumerang, der nicht zurückkommt? Antwort: Stock!

SABRINA MÜLLER,
97980 BAD MERGENTHEIM

„ICH MÖCHTE DAS UMTAUSCHEN.“ „Wie bitte? Das ist ihr Kontoauszug!“ „Umtauschen habe ich gesagt!“

EINE FRAU WURDE zu einer Geldstrafe verurteilt, weil sie ihr eigenes Popcorn, Cola und Süßigkeiten ins Kino mitgebracht hat. Insgesamt kam sie aber günstiger davon.

„GEGEN IHR ÜBERGEWICHT hilft leichte Gymnastik“, mahnt der Doktor. „Sie meinen Liegestütze und so?“ „Nein, es genügt ein Kopfschütteln, wenn man Ihnen etwas zu essen anbietet.“

DER PERSONALCHEF INTERESSIERT sich besonders für den Familienstand des Bewerbers. „Ich bin Junggeselle“, sagt Herr Meier. „Dann ist leider nichts zu machen“, erklärt der Personalchef, „denn wir stellen nur Leute ein, die es gewohnt sind, sich unterzuordnen.“

DIE BLONDINE RUFT aufgeregt in den Telefonhörer: „Es brennt, es brennt. Machen Sie schnell!“ Der Feuerwehrmann am anderen Ende: „Wie kommen wir denn zu Ihnen?“ Ja, haben Sie denn nicht mehr diese großen roten Autos?!”

SUSI ERZÄHLT IHRER FREUNDIN: „Mein Verlobter hat gesagt, er heiratet die schönste Frau der Welt.“ „Ach, herrje“, antwortet die Freundin. „Aber sei nicht traurig. Ich finde, Ihr habt sowieso nicht gut zusammengepasst.“



UWE SIEVERS
PER E-MAIL

RICHTIG PROGRAMMIEREN

Die Darstellungen von Herrn Bopp in seinem Artikel „Falsch programmiert“ sind richtig. Zwar darf beziehungsweise muss der Tachograf so, wie die VO (EWG) Nr. 3821/85, Anlage I B, bestimmt, programmiert sein, aber diese rechtliche Vorgabe zur Tachografen-Programmierung widerspricht als Darstellungsergebnis, zum Leidwesen der Fahrer, den Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006.

Nach der Programmieranweisung in Absatz I, Buchstabe n, der Anlage I B der VO (EWG) Nr. 3821/85 würden alle Zeiten, die keine Lenkzeiten sind, zur Unterbrechung der akkumulierten Lenkzeit führen. Diese Anweisung für den Tachografen mag gegebenenfalls dessen Programmierung vereinfachen, ist aber rechtlich entsprechend den Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006 sicher nicht richtig.

Gemäß VO (EG) Nr. 561/2006, Art. 4, Buchstabe q, ist sowohl die ununterbrochene als auch die unterbrochene Lenk-



dauer als die Lenkzeit bestimmt, die sich zwischen zwei Ruhezeiten (Anm.: Tages- oder Wochenruhezeit) oder zwei Fahrtunterbrechungen oder zwischen einer Ruhezeit und einer Fahrtunterbrechung ergibt. Aus dieser Bestimmung ergibt sich schon zweifelsfrei, dass eine Lenkdauer nicht durch eine Bereitschaftszeit beeinflusst werden kann.

Eine Fahrtunterbrechung ist in Art. 4, Buchstabe d, der VO (EG) Nr. 561/2006 als ein Zeitraum definiert, in dem der Fahrer keine Fahrttätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf. Dieser Zeitraum darf nur zur Erholung genutzt werden.

Dieser Definition der Fahrtunterbrechung widerspricht aber die Beschreibung der Bereitschaftszeit. In Art. 3, Buchstabe b,



© INFINITY/FOTOLIA

der VO (EG) Nr. 561/2006 wird nämlich als Bereitschaftszeit definiert, dass sich der Fahrer bereithalten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme beziehungsweise Wiederaufnahme der Fahrttätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. Sich „bereithalten müssen“ ist jedoch eine Tätigkeit, die nicht ausschließlich der Erholung dient, und entspricht somit nicht der Bestimmung der VO (EG) 561/2006 zur Fahrtunterbrechung.

Die Definition einer Pause gemäß Art. 4, Buchstabe f, der VO (EG) 561/2006 beschreibt einen Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Und der Fahrer, der über seine Zeit frei verfügen kann, wird sich auch erholen können. Insoweit entspricht eine Pausenzeit fast einer Fahrtunterbrechung.

Nach diesen beschriebenen Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006 ist es falsch, wenn der Tachograf nach einer Bereitschaftszeit die Lenkdauer als unterbrochen darstellt. Diese Programmieranweisung in der Tachografen-Verordnung muss vom Ordnungsgeber dringend geändert werden. Die diesbezüglichen Ausführungen von V. Suhr (ob Frau oder Mann, ist mir leider nicht bekannt) sind nicht zielführend und leider auch falsch. Richtig ist zwar, dass einige Kontrollsoftware-Programme (z. B. Globo-Fleet, Tachonova, TachoPlus) diesen Sachverhalt fälschlicherweise nicht als Fehler ausweisen, dadurch aber nicht

der Schluss gezogen werden darf, dass es sich deshalb nicht um einen Fehler handelt.

Behördliche Kontrollsoftware-Programme im Ausland (z. B. in Frankreich, Spanien, Italien, Rumänien, Polen) weisen diesen Sachverhalt, wie ich schon selbst bei Kontrollen beziehungsweise Gesprächen mit Kontrollorganen erfahren durfte, sehr wohl als Fehler aus. So sehr ich es auch als Fahrer begrüße, dass das BAG in Deutschland diesen Sachverhalt nicht sanktioniert, so sind dennoch die Ausführungen des BAG zu diesem Thema falsch und entsprechen nicht den Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006. Einem international fahrenden Lkw-Fahrer hilft nämlich die ausgesetzte Sanktionierung des BAG im Inland wenig, wenn er, durch diese nicht korrekte Programmieranweisung in der Anlage I b der VO (EWG) 3821/85 zur falschen Auslegung der Bestimmungen der VO (EG) 561/2006 verführt, von Kontrollorganen im Ausland für diesen Fehler bestraft wird.



PETER ALT
PER E-MAIL

OBERLEITUNGS-LKW

Im FERNFAHRER 7/2017 war ein Bericht über eine Studie des Fraunhofer-Instituts über den Betrieb von Oberleitungs-Lkw zu lesen. Mein Hinweis: So was gibt es schon seit langer Zeit: Man nennt es Eisenbahn! Wie sagte schon der berühmte oberbayerische Philosoph Günter Grünwald: „Wir leben im Plemplem-Land.“

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.

VORSCHAU

10 18



TEST

Die größte Kabine mit neuem Interieur, darunter der 500 PS starke 12,4-Liter-Motor – so tritt der MAN TGX zum Test an.

AUSSERDEM:

IAA-Vorschau mit weiteren spannenden Neuheiten » Impressionen vom Truck-Treff Kaunitz » Kufstein: Autohof mit Fahrzeugdiagnose » neue Lkw-Modelle » wieder ein Fahrer vor Gericht » ein ganz spezieller Sonderteil » und vieles mehr

SPEDITION

Herbert Köhler Transporte aus Goslar, ein Familienunternehmen mit System und sozialem Gewissen, hat sich auf Getränke-logistik spezialisiert und den Fuhrpark weiter modernisiert.



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, Knut Zimmer

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Ralf Becker, Jan Bergrath, Gundel Jacobi, Felix Jacoby, Peter Möller, Achim Purvin

GRAFIK/PRODUKTION:

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

TEXT: schlussredaktion.de

FOTOABTEILUNG:

Thomas Küppers, Ralf Wackes

STÄNDIGE FOTOGRAFEN:

Karl-Heinz Augustin, Jacek Bilski

VERLAG:

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-0, Fax: 07 11/7 84 98 24
E-Mail: info@etm.de

GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost

LEITUNG ETM PUBLISHING:

Paul Göttl

LEITER VERMARKTUNG:

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

VERMARKTUNG MARKT:

Norbert Blucke (Leiter Innendienst), Tel.: 07 11/7 84 98-94

ANZEIGENVERWALTUNG: Iris Eifrig

ANZEIGEN:

Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 19 vom 1.1.2018

VERTRIEB:

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

HERSTELLUNG: Thomas Eisele

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

VERTRIEB EINZELVERKAUF HANDEL:

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

VERTRIEB ABONNEMENT:

FERNFAHRER, Aboservice, Zenit Pressevertrieb GmbH,
Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart,
E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de
Jährlich 12 Ausgaben und ein Sonderheft im Abonnement
inkl. Versandkosten: DE: € 45,30, AT: € 51,80, CH: sfr. 78,50, übriges Ausland auf Anfrage. Jahresabonnement
PLUS inkl. E-Paper, 1 Sonderheft und einer Content-Lizenz: DE: € 54,90, AT: € 62,80, CH: sfr. 91,75.
Mitglieder des DEKRA e.V. erhalten im Rahmen ihrer Mitgliedschaft 25 % Rabatt auf den Abopreis. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk.
ISSN 0257-3180



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

FERNFAHRER Jetzt kostenlos testen!



2
Hefte
GRATIS

☐ JA, ich möchte FERNFAHRER testen

und erhalte die nächsten zwei Ausgaben GRATIS. Nur wenn ich überzeugt bin und zwei Wochen nach Erhalt des zweiten Heftes nicht absage, erhalte ich FERNFAHRER weiterhin frei Haus, mit einem Preisvorteil von über 10 Prozent und dem Recht zum jederzeitigen Rücktritt vom Bezug. Jahrespreis für 12 Ausgaben + 1 Sonderheft nur € 45,30 im Inland (A: € 51,80, CH: sfr. 78,50). Verlagsgarantie: Meine Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: FERNFAHRER, Aboservice, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart, oder fernfahrer@zenit-presse.de. Kosten entstehen mir im Fall des Widerrufs nicht.

Name _____
Vorname _____
Straße, Nr. _____
PLZ, Wohnort _____
E-Mail _____
Datum, Unterschrift _____

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

FFPACP1809

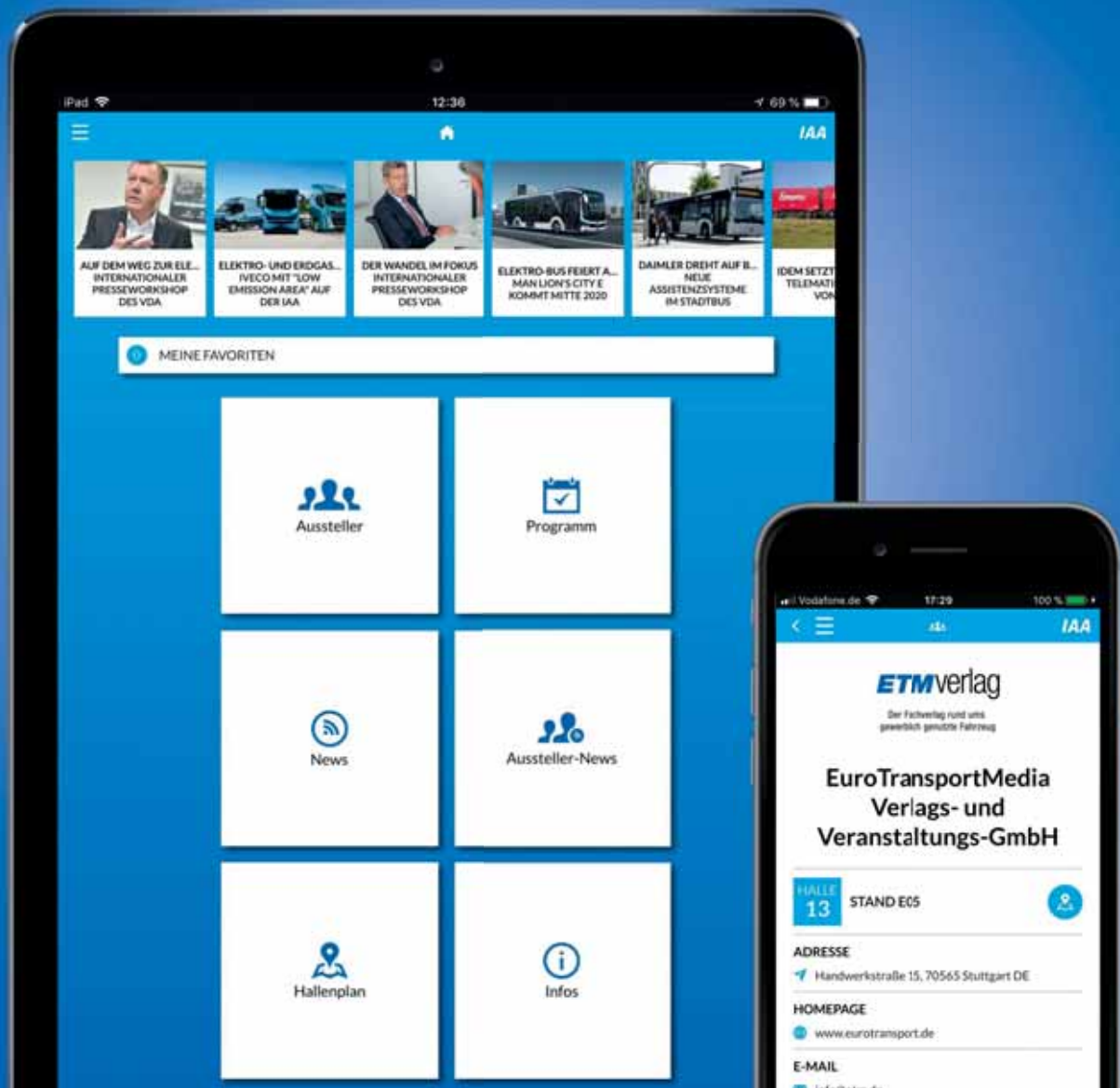
EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerksstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch Zenit Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Str. 47, 70597 Stuttgart, Geschäftsführer: Joachim John, Michael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

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

IAA NEWS GUIDE

Täglich alle
wichtigen TERMINE,
NEUHEITEN und INFOS.

Ihr Wegweiser und
Info-Ticker rund um die
IAA Nutzfahrzeuge.



Jetzt gratis herunterladen!

Präsentiert von



Eine Idee weiter



„Intelligent angepackt:
KRONE Qualität in
tragender Rolle.“

Wolfgang Bellon, Leiter Qualität Nutzfahrzeug Gruppe

Typisch KRONE: Es gibt kein noch so kleines Detail an Ihrem Trailer, dem wir nicht größte Aufmerksamkeit schenken. Auf diesem Weg haben wir bereits etliche Ideen ins Rollen gebracht. So bekommen Sie den Komplett-Trailer aus einer Hand: unserer. Und haben für Service, Wartung und Reparatur nur einen Ansprechpartner. Bei der Fertigung haben Qualität und Haltbarkeit oberste Priorität – bis ins kleinste Detail. Damit Ihre Life Cycle Costs auch in Zukunft am Boden bleiben.



Lass Infos anrollen!

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft