

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

fernfahrer.de
€ 4,20

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



DIE LEGENDE WIRD 25 **KRAFT-PAKET**

VERGLEICH: VOLVO FH16 MIT 520 UND 750 PS Seite 28

IM WERT VON
4,20 €
MIT AUTOHOF-
GUTSCHEIN



+SPESEN- TABELLE

KRONE Wir transportieren Zukunft

FERNFAHRER -Spesentabelle
Fernverkehr Inland und Ausland

| | | |
|-----------------------|--------------|----------------|
| Fahrer/-in | Name/Vorname | Personalkummer |
| Reisekostenabrechnung | Vom | 2019 |
| Abwesenheit | Abwesenheit | Abwesenheit |

**HOL DIR
DEIN GELD!**

Seite 46



SPEDITION Nah und fern: Tour nach Wahl bei Barth Seite 50



SUPERTRUCK Loblied auf ein Ruhrgebiets-Original Seite 66

FÜR ECHTE LÖWEN.



Der MAN TGX LION PRO 640.

Der TGX LION PRO 640 trägt stolz den MAN Löwen im Carbodesign auf der Fünf-Sterne-Fahrerkabine und begeistert jeden Fahrer mit seiner Highend-Ausstattung – innen wie außen. Er vereint Performance mit höchstem Komfort, wohin der anspruchsvolle Job auch führt. Kraftvolle 640 PS bringen Fracht und Fahrer zuverlässig ans Ziel.

Top emotionale Optik, perfekte Ausstattung, attraktivste Konditionen.
Sichern Sie sich ein Exemplar dieses Sondermodells: www.truck.man/lionpro640





IMMER WIEDER PASSIEREN die schrecklichen Unfälle am Stauende. Deswegen müssen wir dringend über Ursachen und Gegenmaßnahmen sprechen. Es gibt bereits Technologien, die die fatale Entwicklung aufhalten könnten. Nur wird davon von allen Beteiligten zu wenig Gebrauch gemacht.

FOTO | Polizei Mannheim



Die Politik muss **ambitionierte Ziele** für die **Sicherheit** vorgeben!



THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

SICHERHEIT HAT **KEINEN PREIS**

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

manche von Euch mögen sich fragen, warum wir uns so in die Berichterstattung über die Unfälle am Stauende vertiefen, wo es doch so viele weitere Themen gibt, über die es sich zu sprechen lohnt. Das kann ich nachvollziehen. Es gibt für unser Engagement aber gute Gründe. Kurz vor Redaktionsschluss sind in einer Woche wieder vier Lkw-Fahrer tödlich verunglückt. Die Unfälle treten jedoch nicht nur gehäuft auf und haben oft furchtbare Folgen. Das Tragische ist, dass die technischen Möglichkeiten, diese Unfälle zu verhindern, vorhanden sind. Nur wird davon viel zu wenig Gebrauch gemacht.

Anders gesagt: Es gibt je nach Fahrzeugmarke Notbremsassistenten, die über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus wirken. Sie kosten aber einen Aufpreis, weil die jeweiligen Lkw-Hersteller nur die gesetzlich vorgeschriebenen Varianten in Serie verbauen. Sie wollen sich im harten Preiskampf mit dem Wettbewerb keine Blöße geben. Das ließe sich leicht unterbinden. Dazu müsste die Politik auf europäischer Ebene nur viel schneller auf die technische Leistungsfähigkeit der Industrie reagieren. Wenn es um den

CO₂-Ausstoß geht, dann werden in regelmäßigen Intervallen sehr ambitionierte Ziele vorgegeben – warum nicht auch in Sachen Sicherheit?! Oder etwas sarkastisch formuliert: Ein Auffahrunfall am Stauende ist tödlicher als das bisschen Stickoxid, das aus dem Auspuff eines Euro-6-Lkw entweicht.

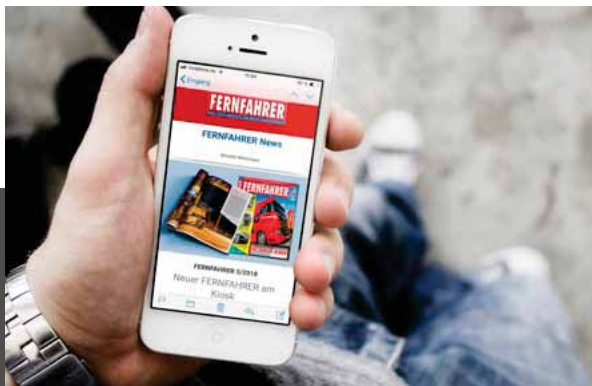
Zudem haben die Lkw-Hersteller einen wirkamen Stellhebel und könnten freiwillig vorausmarschieren, wenn sie denn nur wollten. Als große Verlagerer sollten sie für die Lastzüge ihrer Transporteure die bestmögliche Sicherheitsausstattung vorschreiben. Weil aber auch sie um den letzten Cent pro Kilometer feilschen, haben sie daran scheinbar kein großes Interesse. Schade! Das sind gleich zwei vergebene Chancen. Die Spediteure wiederum sollten auf die bestmögliche Ausbildung der Fahrer in Sachen Notbremsassistent achten. Noch immer gibt es hier viele Missverständnisse. Aufklärung tut not!

KONTAKT ZUR REDAKTION:

Redaktion FERNFAHRER
Handwerkstraße 15
70565 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

NEWSLETTER-ANGEBOT

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

Die Redaktion weitet ihre tägliche Berichterstattung aus, indem sie euch kostenlose, maßgeschneiderte Newsletter anbietet. Dabei setzt ihr selbst die Schwerpunkte der Berichterstattung, indem ihr die für euch wichtigen Newsletter bestellt. 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 Donnerstags-Newsletter mit Themen aus der Welt der schweren Lkw beschäftigt.

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

FRAGEN AN UNSERE EXPERTEN



HARRY BINHAMMER
RECHTSANWALT

?: „Ich bin Fahrer im Nahverkehr, und es gibt Tage, an denen ich morgens um 7 Uhr in der Firma lade und zwischenzeitlich ein- bis zweimal zum Laden in der Firma bin und gegen 18 oder 19 Uhr wieder in der Firma bin und dann Feierabend mache. Somit kann ich im Gegensatz zu meinen Kollegen nicht an den Kühlschrank, Mikrowelle etc., ich

mache meine Pausen unterwegs und muss zum Beispiel für einen Kaffee an die Tankstelle oder zum Bäcker. Bin ich berechtigt, einen Verpflegungsmehraufwand von mehr als acht Stunden in der Steuererklärung geltend zu machen?“

Harry Binhammer: „Die Verpflegungsmehraufwendungen richten sich nach dem Steuerrecht, die Erstattung durch den Arbeitgeber

nach dem Arbeitsrecht. Er kann Ihnen das erstatten, muss es aber nicht. Sie können es dann aber steuerlich geltend machen. Sind Sie mehrfach am Tag unterwegs und dies mehr als insgesamt acht Stunden (zusammengerechnet), so steht Ihnen der Spesensatz von zwölf Euro wahrscheinlich zu. Sie müssen die gesamten Fahrten aber darlegen. Nähere Auskünfte gibt Ihnen Ihr Steuerberater.“

DAS FERNFAHRER-EXPERTENPORTAL

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





Persönliche Eindrücke, Neuigkeiten und Hintergründe zum Straßengüterverkehr

findet ihr auch unter www.fernfahrer.de/jan. Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath seine Meinung zu den Herausforderungen im Fahreralltag – diesmal einen Unfall.

UNFALL TROTZ NOTBREMSASSISTENT

Im Sommer 2017 raste ein Lkw-Fahrer auf der A6 bei Mannheim mit einem Sattelzug ins Stauende. Zwei Menschen starben, elf weitere wurden verletzt. Das Amtsgericht Mannheim versucht nun zu klären, ob der Active Brake Assist (ABA) 3 des Mercedes-Benz Actros 1845 womöglich an seine Systemgrenzen geraten ist.

Es war wohl ein Augenblicksversagen des Fahrers. Das ist vor Gericht unstrittig. Er gibt zu Protokoll, dass er vielleicht etwas zu lange

in den linken Außen- spiegel geschaut habe. Dann habe die Warn- phase

des ABA3 begonnen: erst ein optisches Signal, dann folgte der Warnton, der laut der europäischen Vorschrift mindestens 1,4 Sekunden dauern muss. Er habe gebremst. Doch die Pkw waren bereits viel zu nahe. Den Unfall konnte er nicht mehr verhindern. Das Problem: Im Grunde gibt kein Hersteller eine

Garantie, dass sein Notbremsassistent unter idealen Bedingungen jederzeit einen Sattelzug bis zum Stillstand bremst. MAN hat sich im Mai 2018 bei einer Demonstration des EBA2 weit vorgewagt und erklärt, der über die Wirkung aufgeklärte Fahrer sollte nicht in die Tätigkeit des NBA eingreifen, sondern lieber der Technik vertrauen. Die besteht meines Wissens allerdings, bei MAN wie bei Volvo, aus einem Radar-Kamera-System, bei dem die Kamera sofort abgleicht, ob das Hindernis auf der Straße überhaupt für eine Notbremsung relevant ist. Bei Mercedes ist diese Absicherung erst mit Einführung der fünften ABA-Generation vorhanden.



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

Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir haben auch unsere Facebook-Community zu ihren Erfahrungen mit Notbremsassistenten gefragt. Hier eine kleine Auswahl an Kommentaren unserer Leser:



Ralf J. Greve berichtet: „Mein Notbremsassistent hat vor Kurzem auf der B9 Koblenz–Bonn eine Vollbremsung wegen einer Blumeninsel ohne Fußgängerüberweg hingelegt, da war hinter mir aber was los. Eine ganz normale Insel mittig der Fahrbahnen, da braucht man nicht mal einen Schlenker zu machen, um sie zu umfahren – und trotzdem ging er bis zum Stillstand in die Bremsen. Bei mir ist der Assistent immer eingeschaltet, doch bei dem Vorfall hätte Böses hinter mir passieren können.“



Alexander Freese kommentiert: „Letztendlich ist immer noch der Fahrer verantwortlich für das Führen eines Kfz. Die Assistenzsysteme sind Hilfsmittel zur aktiven und passiven Vermeidung von Unfällen.“



Auch Peter Kausch schreibt: „Wer am Steuer sitzt, hat sich trotzdem zu konzentrieren. Vielleicht hat aber auch einer den Lkw direkt geschnitten, und dadurch konnte das System nicht mehr reagieren. Aber das ist nur reine Vermutung. Deshalb bin ich für Blackboxen und Dashcam.“



/fernfahreromagazin

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

2 19



03 ZUR SACHE

Unfallvermeidung – die Lkw-Hersteller bleiben hinter ihren Möglichkeiten zurück.

04 FERNFAHRER HILFT

Jans neuer Blog-Beitrag zur Gerichtsverhandlung über einen Auffahrunfall trotz verbautem Notbremsassistenten.

08 BILD DES MONATS

Andrea und Mike Kammermann fahren mit ihrem Axor zu den unwirtlichsten Orten dieser Welt.

10 THEMA DES MONATS

Gegen die Unfallgefahr helfen nicht nur Assistenzsysteme, sondern vor allem auch aufmerksame Fahrer.

14 AKTUELL

Viel Aufregung um nichts: der aktuelle Stand beim EU-Mobilitätspaket; geänderte Lkw-Maut und OBU-Bedienung; Massendiebstahl an der A6; Kritik am ersten Dieselfahrverbot auf einem Autobahnabschnitt.

18 RECHT AKTUELL

Lkw-Verfolgungsjagd im Drogenrausch: Nun steht der Fahrer vor Gericht.

20 TEST UND TECHNIK

Stralis 460 NP: Iveco treibt das Thema LNG konsequent voran.

26 TEST UND TECHNIK

Scania bringt eine Erdgas-Variante des 12,7-Liter-Reihensechszylinders.

28 VERGLEICHSAHRT

25 Jahre Volvo FH16: Anlass für einen Vergleichstest Alt gegen Neu.

38 REPORT KONTROLLE

Groß angelegte Lkw-Kontrolle vor dem Lübecker Skandinavienkai.

42 REPORT SICHERHEIT

Für die Fahrer der Spedition Rothermel sind die Max-80-Regeln im Alltag selbstverständlich.

46 REPORT SPESEN

Aktuelles zum Thema Spesen – inklusive Spesentabelle für die Steuererklärung.

50 SPEDITION IM PROFIL

Barth bietet seinen Fahrern vielfältige Einsatzmöglichkeiten.

54 AUTOBAHNKANZLEI

Neue Fälle aus der Autobahnkanzlei.

66 SUPERTRUCK

Mit einem MAN TGX 18.640 erinnert Transporte Müller aus Essen an den Firmengründer.

72 TRUCKSTOP

Der Autohof Wittenburg an der A24 zwischen Hamburg und Berlin.

74 FOTOALBUM

Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.

78 RÄTSEL

Lkw-Chronik von DMAX zu gewinnen.

79 TRUCK RACE

Die Termine für die neue Saison 2019.

80 HUMOR

Sachen zum Lachen.

82 VORSCHAU

Das erwartet euch in Heft 3/2019.

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

TEST UND TECHNIK

Ist der Stralis NP fernverkehrsstauglich? Um dies zu testen, stellte Iveco einen AS 440 S 46 T/P NP bereit.

20



TEST UND TECHNIK

Auch Scania nimmt das Thema LNG in Angriff und setzt dabei auf Erdgas beziehungsweise (Bio-)Methan und das Ottoprinzip.

26



REPORT SPESEN

Aktuelle Infos zur Spesenabrechnung inklusive Tabelle für die Steuererklärung.

46



66

SUPERTRUCK

Als Erinnerung an den Firmengründer und seine Ehefrau kommt bei Transporte Müller ein ganz besonderer, kunstvoll gestalteter Supertruck von MAN zum Einsatz.



UNTER DEM HIMMELSWAGEN



TEXT | Johannes Roller

FOTOS | Andrea B. Kammermann/4-xtremes

Weltenbummeln extrem: Nach fünf Jahren Vorbereitung haben sich die Schweizer Mike und Andrea Kammermann den Traum von der Weltreise im eigenen Expeditions-Lkw erfüllt. Mit einem umgebauten Mercedes-Benz Axor 1829 4x4 aus Bundeswehr-Beständen wollen die beiden die vier extremsten Orte be- und erfahren, die diese Welt zu bieten hat: den heißesten Punkt, den tiefstgelegenen, den höchsten befahrbaren Pass und den kältesten bewohnten Ort. Um dorthin zu gelangen, müssen sie insgesamt 45.000 Kilometer durch 22 Länder zurücklegen. Am 9. Juni 2018 ging es los, erstes Etappenziel war die Wüste Lut im Iran. Dort entstand auch dieses atemberaubende Bild vom nächtlichen Wüstenhimmel. Im November erreichten die Kammermanns den russischen Osten. Die Reise dokumentiert Andrea, ausgebildete Fotografin, auf Facebook und Instagram. Mehr zur Expedition unter: eurotransport.de/4xtremes





DIE UNFALLGEFAHR AM STAUELENDE

Neue Erkenntnisse zur Wirksamkeit von Notbremsassistenten sind auch für Dieter Schäfer, Direktor der Verkehrspolizei Mannheim, ein weiterer Grund, die Fahrer vor gefährlicher Ablenkung zu warnen.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Verkehrspolizei Mannheim

Die Zeugen des schweren Unfalls auf der A6 bei Sinsheim am 8. November 2018 haben es genau beschrieben: Der in Polen zugelassene Sattelzug nähert sich mit hoher Geschwindigkeit dem Stauende Richtung Mannheim, der 49-jährige Fahrer lenkt zunächst etwas nach links, dann zieht er scharf nach rechts. Doch es reicht nicht. Mit hoher Restgeschwindigkeit kracht er ins Heck des vor ihm stehenden Lkw. Einen Notbremsassistenten hatte der Actros mit Baujahr Mai 2015 nicht. Der Fahrer verstirbt an der Unfallstelle. Anders ist es am 9. Juni 2017 auf der A6 bei Mannheim-

Santhofen: Auch der 33-jährige Fahrer eines deutschen Sattelzuges erkennt den Stau Richtung Saarbrücken zu spät, der Active Brake Assist 3 seines Actros aus dem Jahr 2014 warnt, der Fahrer bremst sofort selbst und rast dennoch mit 85 km/h ins Stauende. Eine Frau und ihre Tochter versterben in einem Pkw, der Vater ist seither ein Pflegefall. Am 3. Dezember 2018 stand der Fahrer vor dem Amtsgericht Mannheim. Ein Verfahren, das Fragen zur Wirksamkeit von Notbremsassistenten (NBA) aufgeworfen hat und im Blog „Unfall trotz Notbremsassistent“ auf Seite fünf dieser Ausgabe gesondert beschrieben ist. „Augenblicksversagen“ der

Fahrer ist mutmaßlich der Grund für diese beiden schweren Unfälle. Während ein Gutachter nun untersucht, ob der polnische Fahrer möglicherweise durch sein Smartphone abgelenkt war, hat der deutsche Fahrer eingeräumt, vielleicht zu lange nach links gesehen zu haben. An einer Dauerstaustelle, wo es im Jahr 2017 allein neun Todesopfer zu beklagen gab.

Fahrer der Spedition Graeff aus Mannheim, so Geschäftsführer Jochen Graeff, weigern sich bereits, über die A6 zu fahren. Weil die Gefahr droht, dass sie im Rahmen ihrer Touren wegen Staugefahr nicht mehr zum Standort kommen. Ein Unfallschwerpunkt ist das Walldorfer Kreuz, über das FERNFAHRER (Heft 7/2018) bereits berichtet hat. Dieter Schäfer, zuständiger Direktor der Verkehrspolizei Mannheim, sieht mit Sorge, dass es eher schlimmer als besser wird: „Rund um das Walldorfer Kreuz und andernorts wird weiter gestorben“, klagt er. „Am Ende ist es immer der Lkw-Fahrer, der entweder selbst ums Leben kommt oder andere tötet. Bei jeder Meldung ‚Lkw-Unfall auf der BAB‘ zucke ich zusammen – nicht schon wieder.“



SPEDITEUR JOCHEN GRAEFF (2. v. l.) beteiligt sich nun offiziell an der Verkehrssicherheitsaktion „Hellwach mit 80 km/h“, die Dieter Schäfer, Direktor der Verkehrspolizei Mannheim, ins Leben gerufen hat.



DIETER SCHÄFER

**BEVOR IM LKW
DIE TECHNIK DER
NOTBREMSASSIS-
TENTEN WIRKLICH
HILFT, MÜSSEN
WIR WEITER AN
DIE FAHRER
RAN.**

Kein Wunder, denn mittlerweile hat Dr. Erwin Petersen, langjähriger Entwicklungsleiter bei WABCO und heute ehrenamtlicher Vizepräsident der Landesverkehrswacht Niedersachsen, in einer umfangreichen Studie über Lkw-Unfälle auf niedersächsischen Autobahnen im Jahr 2017 neue Diskussionspunkte zur Wirksamkeit von NBA veröffentlicht. „Ende 2017“, so der Experte, „waren etwa 60 Prozent der auf unseren Autobahnen fahrenden schweren Lkw, hier vor allem Sattel-

kraftfahrzeuge, mit Zulassung in Deutschland oder dem EU-Ausland mit einem NBA ausgestattet.“ Petersen untersuchte dabei 155 Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden und Hauptbeteiligung von Güterkraftfahrzeugen über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht. 57 Unfälle (37 Prozent) waren dabei von den Lkw-Fahrern verursacht worden. „38 der 57 Auffahrunfälle, also 67 Prozent, wurden verursacht durch Lkw, die vor Herbst 2015 zugelassen waren und daher keinen

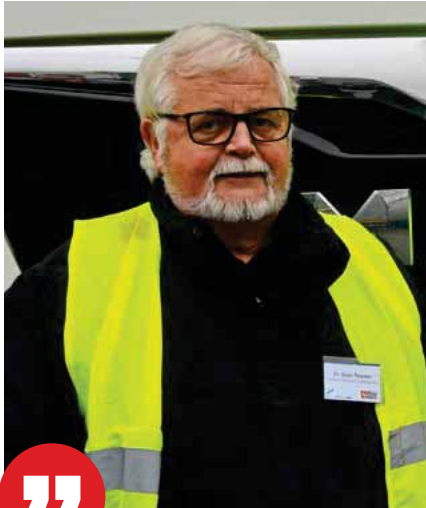


EINE AKTUELLE STUDIE der Landesverkehrswacht Niedersachsen über Lkw-Unfälle im Jahr 2017 belegt: Die meisten Unfälle verursachen derzeit Fahrer mit Lkw ohne Notbremsassistenten.

NBA verbaut hatten“, so Petersen. Für ihn ein Argument, dass die aktuelle verkehrspolitische Diskussion, dass Fahrer ihren NBA per Schalter dauerhaft abschalten, das Thema verfehlt: „Aufklärung der Fahrer über die Technik der Systeme ist stattdessen gefragt.“

Denn es waren drei der auffahrenden Lkw mit älteren NBA, 16 mit aktuellen NBA und sieben mit Serien-NBA (nach Baujahr 9/2015) ausgestattet. Eigentlich logisch, aber bei Unwissenheit gefährlich: Auch bei Regen verzögern NBA schlagartig mit 6 m/s^2 . „Jedoch kann auf nasser Fahrbahn in den meisten Fällen nur eine Verzögerung von $3,5$ bis $4,5 \text{ m/s}^2$ auf die Straße gebracht werden“, so






DR. ERWIN PETERSEN

DIE AKTUELLEN NOTBREMS-ASSISTENTEN SIND NICHT AUF NASSE UND GLATTE FAHRBAHNEN AUSGERICHTET.

Petersen. „Das bedeutet, dass die starke, aber nur kurze Abbremsung mit 6 m/s² schlicht nicht zur Wirkung kommt.“

Für Dieter Schäfer bedeutet dies: Die Fahrer müssen einerseits Abstand halten und sich zu jeder Zeit vollkommen konzentrieren. „Bevor also die Technik wirklich hilft, müssen wir weiter an die Fahrer ran. Sicher fährt kein Lkw-Fahrer absichtlich auf ein Stauende auf.“ Genau hier wurzeln die zehn Max-80-Regeln. „Ich verlange doch gar nicht, dass immer nur mit 80 km/h gefahren wird. Aber jeder Profi kennt die Strecken, auf denen wegen Baustellen regelmäßig Stau droht. Da erwarte ich, dass die Fahrer regel-treu, hellwach und bremsbereit unterwegs sind.“ Die Speditionen Graeff aus Mannheim und Rothermel aus Östringen (siehe Seite 42) setzen diese Regeln nun im Alltag konsequent um. 

Zehn Regeln zur Selbstverpflichtung

1. Lenk- und Pausenzeiten stets einhalten, Pausen sinnvoll nutzen.
2. Nur dringende Telefonate führen und nur dann, wenn eine Freisprechanlage vorhanden ist. Jedes Telefonat lenkt ab.
3. Social Media wie Facebook, WhatsApp, SMS oder YouTube per Smartphone, Notebook, Tablet zu nutzen, muss unterbleiben.
4. Dispositionen von Route, Routenänderung oder Auftragsbearbeitung nicht während der Fahrt vornehmen.
5. Fahrerfremde Tätigkeiten wie Lesen, Kaffeekochen, Speisenzubereiten, Körperpflege sind mit einem sicheren Fahren unvereinbar und zu unterlassen.
6. Essen und Trinken während der Fahrt nur, wenn sichergestellt ist, dass die Konzentration auf den Verkehr nicht gestört wird.
7. Alkohol und sonstige die Reaktion und Konzentration beeinflussende Mittel, aber auch Medikamente, die das Fahren ausschließen, sind direkt vor und während der Fahrzeiten strikt untersagt.



DIE MAX-80-REGELN GIBT es nun als Plakat und sollten laut Schäfer in jeder Dispo hängen.

8. Kleiderwechsel erst beim nächsten Parkplatz oder in der Pause vornehmen. Festes Schuhwerk tragen.
9. Wenn etwas herunterfällt, bei nächster Gelegenheit anhalten und es erst dann aufheben.
10. Max-80-Gebot: Ich halte mich – gerade auf Strecken mit Staugefahr und in Baustellen – strikt an die vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen. Ich halte Sicherheitsabstände und Überholverbote ein und bin hellwach.



BEI REGEN REAGIEREN die aktuellen Notbremssysteme der Hersteller genauso wie bei trockener Fahrbahn. Nach der Warnphase von 1,4 Sekunden verzögern sie mit 6 m/s² deutlich zu stark.

Ihre Profi-Newsletter – maßgeschneidert!

Sichern Sie sich Ihren Informationsvorsprung mit den neuen Newslettern für die Transport- und Nutzfahrzeugbranche.



Die eurotransport-Newsletter aus den Redaktionen **trans aktuell**, **lastauto omnibus** und **FERNFAHRER** informieren Sie jetzt noch aktueller und ganz nach Ihren Interessen.

- ✓ Eurotransport **Logistik & Management** (montags, mittwochs, freitags)
- ✓ Eurotransport **Transporter-News** (dienstags)
- ✓ Eurotransport **Bus-News** (mittwochs)
- ✓ Eurotransport **Lkw-News** (donnerstags)
- ✓ **FERNFAHRER** (monatlich freitags)

KOSTENLOS!



Abonnieren Sie jetzt Ihre Wunsch-Newsletter unter:
www.eurotransport.de/newsletter

NOCH LANGE NICHT SPRUCHREIF



Fahrerhaus oder Hotel? Ein Vorschlag der europäischen Verkehrsminister ist noch lange kein Gesetz.

TEXT UND FOTO | Jan Bergrath

Ein Vorschlag des europäischen Rates der Verkehrsminister hat Anfang Dezember 2018 durch eine teilweise falsche Berichterstattung in den Tagesmedien für Aufsehen gesorgt. Es ging um die noch andauernden Verhandlungen über das erste Mobilitätspaket der EU. Demnach hätten sich ebenjene Verkehrsminister bereits darauf geeinigt, dass alle Lkw-Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden EU-weit nicht mehr im Lkw verbringen dürfen. Für mehrwöchige Touren müssten dann die Unternehmer die Hotelzimmer bezahlen.

Das ist allerdings nur ein kleiner Teil der Wahrheit in einem sehr komplexen Prozess der Gesetzgebung im Rahmen des sogenannten Trilog, an dem drei Parteien beteiligt sind. Der Vorschlag der Verkehrsminister steht demnach erst einmal für sich, ist aber noch lange nicht spruchreif und schon gar kein unmittelbar wirkendes Verbot. Hier wur-

de einiges durcheinandergebracht. Vollkommen unabhängig des Ratsvorschlages wird im Januar 2019 erst das Europäische Parlament noch einmal – ebenfalls für sich – über die ursprünglichen Vorschläge der Europäischen Kommission entscheiden, die im Mai 2017 in der Ring geworfen wurden.

Darin hieß es unter anderem, dass Fahrer in Zukunft alle drei Wochen nach Hause müssen, dafür aber zweimal hintereinander jeweils eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit einlegen können. Die beträgt mindestens 24 Stunden und kann bis zu 44.59 Stunden dauern. Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit beginnt laut der Definition aus der nach wie vor geltenden Verordnung VO (EG) 561/2006 ab der vollen 45. Stunde.

Die Abgeordneten des Parlaments sind sich aber deutlich weniger einig, als es die Verkehrsminister sind. Es besteht nur eine vage

Hoffnung, dass man sich im Januar tatsächlich auf die Änderungsanträge einigt. Ist das der Fall, gehen je ein Vertreter des Rates, des Parlaments und der Kommission unter der Ratspräsidentschaft Rumaniens, die ab Januar 2019 für ein halbes Jahr beginnt, in den Trilog. Sollte es hier tatsächlich zu einer Einigung kommen, wäre mit einer rechtskräftigen neuen Verordnung vielleicht noch Ende 2019, eher Anfang 2020 zu rechnen. Wenn nicht, so gilt weiter das bereits bestehende Verbot, die 45 Stunden im Lkw zu verbringen.

Eine präventive Alkoholkontrolle der Autobahnpolizei rund um das Kreuz Walldorf bei 611 Lkw-Fahrern aus Osteuropa (siehe den Blogbeitrag „Volle Treffer“ auf eurotransport.de) hat jedoch gezeigt, dass deutlich mehr Fahrer aus Osteuropa regelmäßig im Lkw übernachten, als es das BAG bislang vermutet hat. Es ist daher zweifelhaft, dass es überhaupt genug Hotels an der Autobahn gibt.

Erster Autobahn droht Dieselfahrverbot

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ist wieder vor Gericht gezogen. Der Verein hatte die Städte Essen und Gelsenkirchen verklagt, weil dort die umstrittenen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (40 Mikrogramm je Kubikmeter Luft im Jahresschnitt) immer wieder überschritten worden seien. Mitte November 2018 hat das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen sein Urteil gesprochen und der klagefreudigen DUH recht gegeben. Durch die von Richterin Margit Balkenhol angeordnete Fahrverbotszone für Essen, die auch die Autobahn 40 im Stadtgebiet betrifft, drohen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bis Euro IV ab Juli 2019 und bis Euro V ab September 2019. Zunächst werden die betroffenen Kommunen jedoch in Berufung gehen, wahrscheinlich auch das Land NRW, dessen Umweltministerin Ursula Heinen-Esser die Härte des Urteils kritisierte. Kritik kam auch vom Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL). Der Vorsitzende Horst Kottmeyer betonte in einer Pressemitteilung: „Unsere Transport- und Speditionsunternehmen haben in den letzten Jahren bereits viel in modernere Technik investiert. Die Verkehrs- und Logistikwirtschaft muss sich bei der Investition in neue Fahrzeuge auf die bestehenden gesetzlichen Regelungen verlassen können. Es ist nicht vermittelbar, dass erst wenige Jahre alte Fahrzeuge plötzlich nicht mehr der Rechtslage entsprechen beziehungsweise zulässig sein sollen.“ Zudem sei die erstmalige Verhängung eines Fahrverbots für eine Autobahn unverhältnismäßig. Soll-



ten sich die Fahrverbote auch in den angekündigten Berufungsverfahren bestätigen, spricht sich der VVWL für intelligente Lösungen mit Übergangs- und Anpassungsfristen für den betroffenen allgemeinen Güter- und Wirtschaftsverkehr aus.

jr

Diebstahl an der A 6

Der Ladungsdiebstahl entlang deutscher Autobahnen hat eine neue Dimension erreicht: Die Planen von mehr als 100 Lkw-Anhängern und Sattelauflegern wurden an einem Wochenende Ende November 2018 auf dem Parkplatz der Tank- und Rastanlage Kraichgau-Süd in Sinsheim, A6 Fahrtrichtung Heilbronn, aufgeschlitzt. Die hohe Zahl an Betroffenen sei außergewöhnlich, heißt es vom Polizeipräsidium Mannheim. Dass niemand auf den Massendiebstahl aufmerksam wurde, lasse auf eine professionelle Diebesbande schließen, die in der Nacht von Samstag auf Sonntag zugeschlagen habe. Unter anderem seien hochwertige Kettensägen der Marke Stihl, Duschgels und Wickelspulen gestohlen worden. Hinzu komme ein beträchtlicher Sachschaden an den aufgeschlitzten Lkw- und Anhängerplanen. Die Beamten des Verkehrskommissariats Walldorf haben kurz darauf die Ermittlungen übernommen. Etwaige Zeugen werden gebeten, sich unter folgender Telefonnummer zu melden: 06227/35826-0. Das einst für diesen Teil der A6 zuständige Autobahnpolizeirevier Sinsheim war Ende 2013 im Zuge der baden-württembergischen Landespolizeireform aufgelöst worden – trotz Protests von Bürgern und Stadtverwaltung.

jr

Änderung der Lkw-Maut

Zum 1. Januar 2019 hat das Bundesverkehrsministerium eine Anpassung der Mautsätze angekündigt. Das Gesetzgebungsverfahren wurde im Dezember 2018 abgeschlossen. Maßgeblich für die Mauthöhe ist nun neben der zurückgelegten Strecke die Gewichtsklasse. Zweiter Bestandteil des Mautsatzes ist die Schadstoffklasse, dritter und neuer Teilsatz die Lärmbelastung. Für den Lärm werden pauschal 0,002 Euro je Kilometer veranschlagt, egal wie laut oder leise ein Lkw tatsächlich ist. Elektro- und Erdgas-Lkw sind komplett von der Maut befreit, die gasbetriebenen Lkw zunächst bis zum 31. Dezember 2020. Der BGL beklagt eine Benachteiligung moderner Lkw: Da auch für Euro-VI-Fahrzeu-

ge erstmals sogenannte Luftverschmutzungskosten erhoben würden, seien die Mautsatzsteigerungen hier besonders hoch. Mautbetreiber Toll Collect weist darauf hin, dass die Gesetzesänderung neue Mitwirkungspflichten bei der Bedienung der On-Board-Unit mit sich bringt. So erscheinen auf den Displays bereits seit Juni 2018 die Gewichtsklassen. Bisher war deren manuelle Eingabe freiwillig und nur für nicht mautpflichtige Fahrzeuge relevant. Seit Januar 2019 ist die Angabe der Gewichtsklasse nun verpflichtend. Zudem muss der Fahrer bei Fahrzeugen und Kombinationen über 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht die Anzahl der Achsen nennen.

jr



Warnung vor dem Versorgungskollaps

Eine Initiative namhafter Verbände aus Transport, Logistik, Industrie und Handel hat einen Fünfpunkteplan gegen Logistikkengpässe und Fahrermangel im Straßengüterverkehr aufgestellt. Diesen Plan überreichten die Verbandsvertreter offiziell in Berlin an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Die Initiative repräsentiert laut dem beteiligten Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) etwa 60 Prozent der Wirtschaftsleistung Deutschlands. Mit dem Papier wolle man auf einen drohenden Versorgungskollaps aufmerksam machen. Jedes Jahr scheiden in Deutschland etwa 67.000 Berufskraftfahrer aus dem Berufsleben aus, rechnet der BGL vor. Es könnten jedoch nur knapp 27.000 neue Fahrer hinzugewonnen werden. Damit fehlten jährlich etwa 40.000 Fahrer, was inzwischen zu akuten Engpässen in der gesamten Logistikbranche führe – mit gravierenden Folgen für die gesamte deutsche Wirtschaft wie auch die Gesellschaft. In ihrem Fünfpunkteplan fordern die Verbände gemeinsame Anstrengungen von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Sie zeigen fünf zen-



trale Handlungsfelder auf, die schnellstens in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe unter Beteiligung aller relevanten Bundesministerien konkretisiert und umgesetzt werden müssten. Diese fünf Handlungsfelder sind: mehr Wertschätzung und eine Erhöhung der Attraktivität des Fahrerberufs durch eine angemessene Bezahlung und eine bessere Work-Life-Balance, die Verbesserung der

Ausbildung und Qualifizierung sowie die Förderung von Quereinsteigern, eine Imagekampagne zur Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung des Berufsbilds, eine Verbesserung der Infrastruktur von den Straßen bis zu den Rastplätzen sowie eine umfassende Digitalisierungsstrategie, die die Prozesse im Transport- und Logistiksektor vernetzter und effizienter macht.

jr

FAHRVERBOTE JANUAR/FEBRUAR 2019

| LAND | GENERELLES FAHRVERBOT | FAHRVERBOTE | ZEITEN |
|------|--|-------------|-----------------------------------|
| D | Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhänger hinter Lkw unabhängig vom Gewicht | 1. Januar | 0–22 Uhr |
| A | Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t | 1. Januar | 15–24 Uhr 0–22 Uhr 22–5 Uhr |
| F | Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht | 1. Januar | 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. Januar | 0–24 Uhr 22–5 Uhr |



TERMINE

E-MOBILITÄTSTAG

24.01.2019
Paul Nutzfahrzeuge Vilshofen-Albersdorf

FERNFAHRERSTAMMTISCH

06.02.2019, 19.00 Uhr
Shell-Autohof Kirchberg

LOGIMAT 2019

19.02.–21.02.2019
Messe Stuttgart

TRANS AKTUELL-SYMPOSIUM KV

27.03.2019; eurotransport.de/tasymposien
Paneuropa, Bakum

TRUCK SHOW CINEY (BELGIEN)

06.04.–07.04.2019
Ciney Expo

WEITERE TERMINE, darunter die vielen Fernfahrerstammtische der Polizei, findet ihr unter eurotransport.de/termine. Dort könnt ihr auch selbst Veranstaltungen eintragen.



RALF LENGLING
PER E-MAIL

PRODUKTVORSTELLUNG



In Ihrer Ausgabe 11/2018 haben Sie einen Artikel unter der Überschrift „Voll versiegelt“ (Seite 80) zum Produkt „Clean2Go Frontsafe“ veröffentlicht. Darin wird der positive Effekt an einer Frontscheibe beschrieben und auf eine mögliche Behandlung der ganzen Fahrzeugfront hingewiesen. Zu der Behandlung auf Fahrzeuglack möchte ich in diesem Zusammenhang auf einen Artikel in der Fachzeitschrift „profi“, Ausgabe 2018/10, Seite 90/91, hinweisen. Hier wurde ein Test auf Autolack durchgeführt, der aber nicht den gewünschten Erfolg gebracht hat und sogar noch für mehr Arbeit gesorgt hat. Aufgrund dessen habe ich von diesem Produkt wieder Abstand genommen.



CONSTANTIN MARTIN
PER E-MAIL

LOB UND ANERKENNUNG

Guten Abend, liebe Fernfahrer. Eigentlich keine Frage, eher nur ein Leserbrief, verbunden mit einer kleinen Anregung. Meinen damals vielleicht etwas zu naiven Berufswunsch „Fernfahrer“ gab ich am Ende meiner Jugendzeit zugunsten einer aus Sicht meines Elternhauses vernünftigeren Berufsperspektive auf. Ich studierte stattdessen vier Jahre Jura, kam dann allerdings aus finanziellen Gründen nicht



mehr zum Abschluss. Nach vielen Jobs wurde ich schließlich Fahrlehrer (Kl. B) und arbeite heute – deutlich stressfreier und sehr zufrieden – als sogenannter Facility-Manager. Meinen Diensttransporter, momentan ein 2017er-Vito, darf ich (in Maßen) auch für private Transporte nutzen. Und damit bin ich endlich beim Kern meines kleinen heutigen Anliegens: Während meiner zahllosen Stunden tagsüber oder nachts auf den Autobahnen in Richtung Allgäu oder Flensburg überholte ich zahllose Konvois von Lastzügen oder sie kamen mir stillschweigend entgegen, und ich gedachte immer wieder der Fahrerinnen und Fahrer, die sich bei jedem Wetter zu jeder Zeit bemühen, uhrwerksgetreu ihre Ladung sicher ans Ziel zu bringen, damit unsere Kühlregale nie leer werden, unsere Tankstellen gut gefüllt bleiben, unsere Häuser unterbrechungslos beheizt sind, Windräder installiert werden können, um unseren Strom zu produzieren, unseren Kindern Spielzeug zu besorgen, unsere Straßen zu unterhalten oder einfach nur unsere Billigklamotten den Weg in Einkaufsstäten finden zu lassen. Es sind Menschen hinter den Kulissen unserer griffbereit fertigen Produkte, die ihr Leben diesem relativ lebensfeindlichen Dasein auf der Straße verschrieben haben. Menschen, denen für ihre Arbeit zu wenig Respekt und Dank zuteilwird, sondern die stattdessen oft genug mehr Kilometer für weniger Geld schaffen sollen, damit die Transportkosten möglichst irgendwann gänzlich verschwun-

den sind, um es den zahlreichen sparwütigen Verbrauchern recht zu machen, die Geiz auch längst nach dem Untergang der diese Lebenseinstellung sprichwörtlich prägenden Baumarktkette „Praktiker“ noch heute „geil“ finden. Geiz ist aber gar nicht geil, sondern allzu oft schlichtweg asozial zulasten von Mensch und Umwelt. Leider kann ich dagegen nichts tun, außer mit Bedacht zu kaufen. Und zu danken! Das möchte ich heute einmal ganz ausdrücklich: Danke sagen euch allen, die ihr tagtäglich durch breite und schmale Straßen bei Schnee und Hitze, Sonne und Mondschein alles transportiert, was wir zum Leben brauchen oder was unser Leben besser macht. Danke für eure Nerven und eure Risikobereitschaft! Ja, auch Risiko, denn viele gab und gibt es noch immer, die beispielsweise trotz der gut gemeinten „Uwaga!“-Schilder auf der A2 irgendwann doch zu unaufmerksam sind und in ihren Fahrerhäusern zerquetscht werden. Es tut mir auch sehr leid, wenn ich von Fahrern lese, die versuchen, die freudlose Tristesse ihres Schicksals mit Alkohol zu bereichern, und damit letztlich nur noch depressiver werden müssen. Ich würde mich sehr freuen, wenn vielleicht die großen Lkw-Magazine gemeinsam zum Beispiel mit Auto-Bild einen Aufkleber herausbringen würden, mit dem sich Autofahrer mit Lkw-Fahrern solidarisch zeigen können. „Danke Trucker!“ würde ich mir dann auf die Heckklappe kleben und beim Überholen vielleicht sogar mal kurz hupen. Ein kleiner Gruß, ein kleiner Dank, vielleicht gerade zur Weihnachtszeit nicht fehl am Platze. Jedenfalls liebe Grüße euch allen – keep on trucking carefully!

ANSCHRIFT FÜR LESERBRIEFE:

Redaktion FERNFAHRER
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart

LESERBRIEFE ONLINE:

info@fernfahrer.de

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe sinngerecht zu kürzen.

UNTER DROGEN

Ende Januar leistete sich ein Lkw-Fahrer im Drogenrausch eine anderthalbstündige Verfolgungsjagd mit der Polizei. Nun stand er in Coburg vor Gericht.

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



**LAUT AUSSAGE
DES POLIZISTEN
VOR GERICHT HAT-
TE DER FAHRER
GLÜCK, DASS ER
NICHT IM LKW
ERSCHOSSEN
WURDE.**

**FERNFAHRER
hilft!**

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



©VEGE/FOTOLIA

VERFOLGUNGSJAGD AM ZWEITEN ARBEITSTAG: So hieß Ende Januar 2017 der Blogbeitrag, der unter diesem Titel auf www.eurotransport.de zu finden ist. Unter Drogeneinfluss hatte sich der frisch eingestellte, einheimische Fahrer einer Spedition aus Norddeutschland ein hochgefährliches Rennen mit der Polizei geliefert: über anderthalb Stunden lang durch Franken. Er konnte nur gestoppt werden, indem ein Polizeihubschrauber den Fahrer mit einem Scheinwerfer massiv durch die Frontscheibe blendete.

DAS LANDGERICHT COBURG hat den Fahrer nun wegen fahrlässigen Vollrauschs zu zwei Jahren und sechs Monaten Gefängnis verurteilt, ihm dazu die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung von einem Jahr und neun Monaten festgesetzt. Das basiert auf Paragraph 323a Strafgesetzbuch (StGB), der im Kern besagt: „Wer sich vorsätzlich oder fahrlässig durch alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel in einen Rausch versetzt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn er in diesem Zustand eine rechtswidrige Tat begeht und infolge des Rausches schuldunfähig war oder weil dies nicht auszuschließen ist.“

DAS HEISST, erläutert Rechtsanwalt Matthias Pfitzenmaier, „das Landgericht ist bei der Tatbegehung von Schuldunfähigkeit des Angeklagten ausgegangen. So kann der Täter

wegen der Taten, die er sonst verwirklichen würde, also eine Trunkenheitsfahrt, Straßenverkehrsgefährdung oder Körperverletzung, nicht bestraft werden – mangels Schuld.“



DAS URTEIL IST allerdings noch nicht rechtskräftig. „Einer der Polizeibeamten, der verletzt wurde, hat Revision eingelegt, wohl weil für ihn die Feststellung der Schuldunfähigkeit zweifelhaft war.“ Die Strafe selbst lautet ohne Bewährung. „Der Entzug der Fahrerlaubnis mit Sperrfrist von einem Jahr und neun Monaten ist dagegen eher mild“, sagt Pfitzenmaier. „Der Führerschein ist weg und bleibt weg, bis er von der Verwaltungsbehörde nach einer medizinisch-psychologischen-Untersuchung (MPU) wiedererteilt wurde.“

DER RICHTERSPRUCH IST laut Pfitzenmaier bemerkenswert, da sich Gerichte mit der Feststellung von Schuldunfähigkeit sonst eher schwertun. „Hier bleibt abzuwarten, was die Revision bringt. Bemerkenswert ist sicher auch, dass ein Polizist im Verfahren sagte, der rasende Fahrer habe großes Glück gehabt, dass er nicht im Lkw erschossen wurde.“

LKW-FAHRER, die unter Drogeneinfluss Unfälle bauen oder von der Polizei vorher aus dem Verkehr gezogen werden, sind noch Einzelfälle – aber diese nehmen laut den aktuellen Pressemeldungen der Polizei zu. „Im Gegensatz zu Alkohol gibt es bei Drogen aber keine Grenzwerte. Es reicht, dass sie im Blut oder Urin nachgewiesen werden“, so der Anwalt.

DIE EINZIGE AUSNAHME: Bei Haschisch gibt es einen vom Bundesverfassungsgericht aufgestellten Grenzwert von 1 ng/ml. Unter diesem liegt kein Drogen- oder Trunkenheitsdelikt vor. Es liegt bei Drogen im Körper daher immer relative Fahruntüchtigkeit vor. Für eine Straftat, die zur Bestrafung eine Fahruntüchtigkeit voraussetzt, muss daher noch eine drogentypische Ausfallerscheinung kommen, etwa Schlangenlinien fahren. Die Ermittlung der Drogenwerte erfolgt durch eine Haar-, Blut- oder Urinprobe. Der Unterschied liegt in der jeweiligen Eignung, bestimmte Stoffe feststellen zu können – im Blut akute Werte, im Urin Abbauprodukte.

ÜBER DIE GRÜNDE, warum auch Lkw-Fahrer Drogen konsumieren, kann Pfitzenmaier allerdings nur spekulieren. „Der Stress im Straßenverkehr, die Angst um den Job und so manche privaten Probleme wären eine Erklärung.“

GANZ NEUE

PERSPERKTIVE

Konsequenter als die meisten anderen Lkw-Hersteller hat Iveco das Thema Gas beziehungsweise LNG im Fernverkehr vorangetrieben. Das Ergebnis heißt Stralis NP und ist längst serienreif.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Mario Rodrigues





FACTS

12.880 cm³ • Reihensechszylinder
460 PS • 2.000 Nm • 32,2 kg LNG/100 km

Die Marktstrategien von Iveco in Turin und München konnten ihr Glück zum Jahresende 2018 wohl kaum fassen: Ziemlich überraschend beschloss die Bundesregierung die Mautbefreiung für Gas-Lkw ab Januar 2019 (siehe Kasten Seite 25). Das ohnehin hochaktuelle Thema Erdgas beziehungsweise CNG/LNG nahm dadurch zusätzlich an Fahrt auf. Hört man sich bei Iveco-Händlern um, geht der Tenor immer in dieselbe Richtung: Das Interesse der Kundschaft sei gewaltig, allein die Tankstellenproblematik versemmele den Verkäufern noch das ganz große Geschäft. Die Produktion der

Gasmodelle Stralis NP im Werk Madrid dürfte ansonsten längst auf Hochtouren laufen.

Um einstweilen die volle Fernverkehrtauglichkeit der Stralis NP zu belegen, stellte Iveco einen AS 440 S 46 T/P NP zum Test bereit. Die Auflösung der Reihe nach: großes Active-Space-Fahrerhaus, 44 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, Baureihe Stralis, 460 PS, Blatt-/Luftfederung und schließlich „Natural Power“ für den Gasmotor. Er basiert auf dem 12,9 Liter großen Reihensechszylinder Cursor 13, arbeitet mit Gas als Kraftstoff dann aber nach dem Ottoprinzip. 460 PS sind dabei aller Ehren wert, nur beim maxi-

malen Drehmoment – 2.000 Nm von 1.100 bis 1.600 Umdrehungen – kann der Gas-Cursor nicht ganz mit den Dieselkollegen seiner Leistungsklasse mithalten.

Als Ausgleich gibt Iveco dem Stralis NP ein insgesamt höheres Drehzahlniveau mit auf den Weg, was sich auch im Testwagen ablesen lässt. Mit knapp 1.200 Touren rollt der 460er-Stralis-NP bei 85 km/h über die Autobahn, bei den Diesel-Stralis sind es mit der Standardübersetzung 2,47:1 nur rund 1.130 Umdrehungen. Und: Das höhere Drehzahlniveau erreicht der NP in der heutzutage sehr ungewöhnlichen Kombination aus drastisch kürzerer Achse und Overdrive-Getriebe (Letzteres aus der Traxon-Baureihe von ZF). Als Hauptgrund dafür nennt Iveco einen effektiveren Einsatz des Retarders in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen, denn auch das ist klar: Mit der schlicht nicht vorhandenen Motorbremse des Gasmotors hat der Retarder das Thema Dauerbremsen in allen Lebenslagen allein zu bestreiten.

Als Fahrer bekommt man von der Problematik am Ende herzlich wenig mit, denn wie auch in den Diesel-Stralis lässt der Dauerbremshebel im NP sechs Abstufungen zu. Der Unterschied: Beim Diesel bremst in der ersten Stellung die Motorbremse, dann folgen fünf Retarderstufen à 20 Prozent, beim LNG stehen die sechs Stufen für jeweils rund 16 Prozent der maximal verfügbaren Retarderleistung. Auch bei der Schaltung ist keine Umgewöhnung erforderlich. Das Traxon-Getriebe arbeitet im Stralis NP mit allen gewohnten Features, unter anderem also mit vorausschauendem Tempomaten und Eco-roll-Freilauf. Jener ist Iveco-typisch auch beim LNG-Fahrzeug mit oder ohne Tempomat ab 55 km/h aktiv, wird insgesamt aber eher sparsam eingesetzt.

Aufbauend auf dem Grundmotor des Cursor 13 wird die Methanvariante vor allem durch die seitlichen Gasinjektoren, den Zylinderkopf



- 1 DURCH DAS RÖHRCHEN** wird ab 16 Bar Tankdruck kontrolliert Gas abgelassen.
- 2 DER AUSPUFF AM NP** soll künftig durch eine neue Serienausführung ersetzt werden.
- 3 MICHELIN X-ENERGY** im Format 385/55 auf der Vorderachse sind verbrauchsmäßig erste Wahl.
- 4 DIE SERVICEPUNKTE** präsentieren sich im Vergleich zu den Diesel-Stralis unverändert.

Technische Daten und Messwerte

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Methan-Reihenmotor (Cursor 13 NG F3H), oben liegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader mit elektronisch geregelter Wastegate-Ventil und Ladeluftkühlung, stöchiometrische Verbrennung mit Dreibegekatalsator und Lambdasonde; Niederdruck-Common-Rail-Einspritzung

| | |
|------------------------|---|
| Bohrung/Hub | 135/150 mm |
| Hubraum | 12.880 cm ³ |
| Leistung | 338 kW (460 PS) bei 1.600 bis 1.900/min |
| Max. Drehmoment | 2.000 Nm bei 1.100 bis 1.600/min |
| Motorbremsleistung | – |
| Motorgewicht (trocken) | 1.240 kg |
| Umweltklasse | Euro 6 (Dreibegekat) |

Getriebe

ZF Traxon 12 TX 2010 TO, Zweigang-Grundgetriebe mit Range- und Dreifach-Splitgruppe, 12 Gänge, Overdrive-Ausführung, Übersetzung 0,77 bis 12,92, automatisierte Schaltung; Intarder

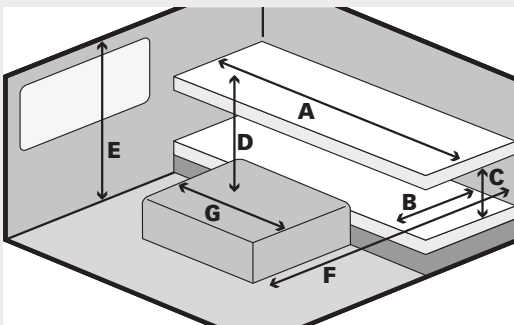
Fahrgestell

Doppelt gekröpfter U-Profil-Leiterrahmen (302,4 × 80,0 × 6,7 mm), Federung vorn/hinten: Ein-Blatt-Parabel/Vier-Balg-Luft, elektronisch geregelte Scheibenbremsen rundum, zwei LNG-Kryotanks à 540 Liter Nennvolumen, Bereifung vorn/hinten: 385/55 R 22,5/315/70 R 22,5, ZF-Hydrolenkung, 470 mm Lenkraddurchmesser, 4,25 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag

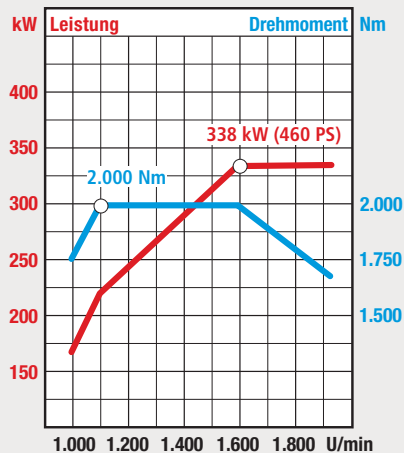
Fahrerhaus

Stralis Hi-Way, Fernverkehrsfahrerhaus mit zwei Liegen, Hochdach mit Spoilerfunktion, mechanisch gefedert

| | |
|------------------------------|------------------|
| 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 |



Vollastkurven



Hinterachse

Einfach übersetzte Antriebsachse mit Differenzialsperre, Übersetzung 3,36:1 (= 1.188/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (volle LNG-Tanks, ohne Fahrer und ohne Reserverad): 7.950 kg
Zul. Achslast vorn/hinten: 7.500/11.500 kg

Preis

k. A.

Messwerte

| | Ø Verbrauch | Geschwindigkeit |
|------------------------|-------------|-----------------|
| LNG insgesamt | 32,2 kg | 82,2 km/h |
| Adblue | – | |
| Schwere Strecken | 36,9 kg | 81,6 km/h |
| Leichte Strecken | 27,3 kg | 82,8 km/h |
| Vollast (5% Steigung) | 90,9 kg | 67,4 km/h |
| Teillast (bei 85 km/h) | 20,2 kg | |

Schaltheufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 43

Innengeräusch

| | |
|-----------------------|------------|
| Bei 85 km/h | 63,2 dB(A) |
| Maximal (in Steigung) | 65,2 dB(A) |

Praxiswerte

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Drehzahl bei 85 km/h | 1.188/min |
| Theoretische Steigfähigkeit | 2,34 % |
| Maximale rechnerische Geschwindigkeit | 136 km/h |

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★☆
Mit über 2 Meter Innenhöhe ist der Stralis NP voll fernverkehrstauglich

Ausstattungsöglichkeiten

★★★★☆
Reiche Optionsliste, u. a. mit Sitzecke und drehbarem Beifahrersitz

Arbeitsplatz

★★★★☆
Gelungene Raumaufteilung auf dem flachen, podestartigen Boden

Schaltung/Bedienung

★★★★☆
Größtenteils intuitiv bedienbar, keine Umgewöhnung zum Diesel

Fahrkomfort

★★★★☆
Straffe Federung mit Einblattfeder okay, niedrige Innengeräusche

Stauraum/Ablagen

★★★★☆
Zwei Kühlschränke lieferbar, aber keine Schrankwand statt 2. Liege

Liegen

★★★★☆
Gut verarbeitet, unten mit Lattenrost, oben mit integrierter Leiter

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★☆
Aufstieg hinten über den LNG-Tank knapp; niedriger Einstieg Kabine

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★☆
Gute Handlungseigenschaften, geringes Wankverhalten Kabine

Antriebsstrang

★★★★☆
Gut an den Gasmotor angepasst, Fokus auf Geschwindigkeit

Verbrauch

Mangels Vergleich (erstes LNG-Fahrzeug im Test) keine Wertung

Bremsen

★★★★☆
Fehlende Motorbremse ein Fakt, Retarder ein absolutes Muss

Sicherheit

★★★★☆
Alle von den Diesel-Stralis bekannten Systeme erhältlich



mit Zündkerzen sowie die hinsichtlich heißerer Verbrennung modifizierten Kolben und Laufbuchsen charakterisiert. Im Gegensatz zum Dieselmotor kommt zudem statt des variablen Laders ein Wastegate-Turbolader zum Einsatz. Und schlussendlich wird auch der beim Erstversuch noch ziemlich respekt-einflößende Tankvorgang mit dem Stralis NP

(siehe Fernfahrer 4/2018) relativ schnell zur Routine. Wer sich dazu weiter informieren möchte: Eine ausführliche, bebilderte Anweisung (auch auf Deutsch) findet sich auf der Internetseite der Nationaal LNG Platform (www.nationaalngplatform.nl), an der sich neben anderen Lkw-Herstellern und Gasanbietern auch Iveco beteiligt.

- 1 **DIE VERBRAUCHSANZEIGE** in „kg LNG“ ist gasspezifisch, der Rest ist wie gehabt.
- 2 **DIE RUNDUMLAUFENDEN VORHÄNGE** sind beim Stralis generell neu. Das komplett schließende Rollo an der Scheibe ist passé.
- 3 **IM COCKPIT** nichts Neues: Der Arbeitsplatz im Stralis NP bietet gewohnten Standard.
- 4 **VOLLER FERNVERKEHRSKOMFORT** ist auch im Gasfahrzeug garantiert. Mit drehbarem Beifahrersitz, bis zu 80 Zentimeter breitem Bett mit Lattenrost unten sowie platzsparender Klappliege oben ist einiges geboten.

Mit 43 steigungsbedingten Schaltungen hat das Traxon-Getriebe auf der Testrunde gut zu tun. Selbst ein länger übersetzter Stralis 460 mit kleinem 11,1-Liter-Motor kam einige Wochen zuvor nur auf 32. Doch auch wenn häufiger als sonst am Berg der neunte Gang erhalten muss, liegt das Durchschnittstempo am Ende mit 82,2 km/h auf klassenüblichem Niveau – ein Verkehrshindernis ist der 460er-NP also auch mit 40 Tonnen keineswegs. Fahrkomfort und Fahrverhalten stehen den Diesel-Stralis ebenfalls in nichts nach, im Gegenteil: Mit nur 63,2 dB(A), gemessen auf Kopfhöhe, ist es auf der flachen Autobahn ein gutes Stück leiser. Die insgesamt straffer abgestimmte Federung des Testwagens ist zudem nicht NP-spezifisch, sondern lediglich der ungewohnten Wahl einer mechanischen Fahrerhauslagerung mit Schraubenfedern und Dämpfern geschuldet.



Bei der Tankabrechnung ist ein wenig Rechenaufwand gefragt. Der Durchschnittsverbrauch von 32,2 Kilogramm LNG auf der Testrunde entspricht volumenmäßig 76 Liter LNG und vom Energiegehalt her knapp 43 Liter Diesel. Das klingt im ersten Moment nach viel (üblich sind in der 460-PS-Klasse

- 1 **BEIM AUFSTIEG HINTEN** schmiegt sich die schmale Leiter eng an den runden LNG-Tank.
- 2 **DIE MECHANISCHE FAHRERHAUSFEDERUNG** ist für Fernverkehrs-Stralis eher untypisch.

rund 33 bis 35 Liter Diesel), aber auch in Form von LNG ist Erdgas deutlich günstiger als Diesel. Shell Deutschland zum Beispiel spricht bei der Gestaltung des Listenpreises von einem relativ konstanten Preisvorteil von einem Kilogramm LNG zu einem Liter Diesel von circa elf Cent (brutto). Außerdem werden bei den Euro-6-Selbstzündern je nach AGR-/SCR-Einsatz zusätzlich noch ein bis drei Liter Adblue fällig. Der Stralis NP kommt für Euro 6 dagegen mit einem Dreivegekat aus.

Abgesehen von den Tanks und den angepassten Anzeigen im Display sind am Fahrzeug ansonsten nur wenige gasspezifische Eigenarten auszumachen. Noch glänzen die Tanks frei in der Sonne, angepasste Seitenverkleidungen sollen aber folgen. Bei den schmalen Tritten für den Heckaufstieg wird es dagegen wohl bleiben, hier lässt nun einmal der Fokus auf maximales Tankvolumen nur wenig Spielraum. Generell bietet Iveco LNG-Tanks mit 250, 400 und 540 Liter Nennvolumen an, wobei vier Konfigurationen möglich sind. Die beiden am Testwagen angebauten 540-Liter-Tanks für insgesamt 457 Kilogramm LNG sind das Maximum. Bereits leer bringt jeder der beiden doppelwandig isolierten Kryotanks (das LNG lagert bei rund minus 160 Grad) fast 320 Kilogramm auf die Waage. Entsprechend hoch liegt das Leergewicht des Fahrzeugs: Vollgetankt bringt es der Stralis 460 NP auf 7.950 Kilogramm. Die LNG-Tanks, hinter denen ein beträchtliches Know-how mit entsprechenden Kosten steckt, bezieht Iveco vom US-Hersteller Chart Industries. Ein cleveres Detail ist die Schutzkappe vor den Anschlüssen, die Verschmutzungen vorbeugt und mit einem Sicherheitssensor versehen ist: Mit offener Kappe lässt sich der Motor nicht starten.

Als Sonderlösung bietet Iveco auch CNG- und LNG-Tanks an ein und demselben Fahrzeug an. In Low-Deck- und ADR-Ausführung ist der NP ebenfalls zu bekommen, zudem auch mit Hydraulik für Kipp- oder Schubbodenaufleger. Und schließlich ist auch bei der eingangs angesprochenen Tankstellenproblematik (mit derzeit drei öffentlichen LNG-Zapfsäulen in Ulm, Berlin und Hamburg) Besserung in Sicht. Unter anderen plant Shell den weiteren Ausbau der LNG-Infrastruktur, und auch das Bundesverkehrsministerium strebt bis 2025 flächendeckend rund 40 Tankstellen an. Für den Stralis NP und LNG im Fernverkehr könnten sich spätestens damit völlig neue Perspektiven eröffnen. ◀



- 1 NICHT VERWIRREN LASSEN:** Der kleine Dieseltank ist nur für die Standheizung zuständig.
- 2 DIE TANKARMATUR** besteht aus dem Anschluss für die Pendelleitung (eventuell Druckausgleich vorm Tanken), Manometer (Normaldruck 7 bis 16 Bar) und dem eigentlichen LNG-Füllanschluss.
- 3 ZUR SICHERHEIT:** Mit dem Not-Aus-Schalter wird das gesamte Fahrzeug sofort stromlos.
- 4 DER 12,9-LITER-GASMOTOR** basiert auf dem Cursor 13. Wesentliche Unterschiede: Gasinjektoren, Zündkerzen, Wastegate-Turbolader sowie modifizierte Kolben und Laufbuchsen.

Günstige Gelegenheit

Umweltfreundlicher als Diesel sind CNG- oder LNG-Lkw allemal. Von allen fossilen Energieträgern weist Erdgas, das je nach Lagerstätte zu fast 100 Prozent aus Methan besteht, die günstigste CO₂-Bilanz auf. Zudem wird der Ausstoß von Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Ruß- und anderen Partikeln auf ein Minimum reduziert. Mit Methan aus regenerativen Quellen (Power-to-Gas, Depo- nie- oder Biogas) lässt sich der CO₂-Ausstoß in der Gesamtbilanz sogar fast auf null fahren. Grünes Image schön und gut, aber schlussendlich muss auch die wirtschaftliche Seite stimmen. Hier gibt der Gesetzgeber nun einen mächtigen Anshub. Nach Zuschüssen von bis zu 8.000 Euro für CNG- und 12.000 Euro für LNG-Lkw folgte ziemlich kurzfristig (und für viele überraschend) die Mautbefreiung ab Januar 2019. Vorläufig zwar nur bis Ende 2020, aber in zwei Jahren kommt da im deutschlandweiten Fernverkehr schon ein hübsches Sümmchen zusammen. Der Aufpreis für die Gasfahrzeuge sollte sich damit jedenfalls locker wieder reinholen lassen. Mit klaren Ansagen zur Preisfrage halten sich die Hersteller zwar vornehm zurück, aber die Richtung ist erkennbar: Bei Iveco ist von etwa 30.000 bis 40.000 Euro die Rede, Scania spricht von rund 30 Prozent Zuschlag auf den Diesel-Listenpreis – was bei Grundpreisen um 100.000 Euro aufs Gleiche hinausläuft.



FIT FÜR DIE ZUKUNFT

Scania sieht in LNG offenbar ebenfalls eine ernst zu nehmende Kraftstoffalternative im Fernverkehr. Folgerichtig hoben die Schweden eine Gas-Variante ihres 12,7-Liter-Reihensechszylinders aus der Taufe.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Thomas Kueppers

Auch Scania nimmt das Thema Gas-Lkw verstärkt in Angriff. Wie Iveco setzen die Schweden dabei auf Erdgas beziehungsweise (Bio-)Methan als einzigen Kraftstoff und das Ottoprinzip, also die Zündung des Gemischs mit Zündkerzen. Drei Leistungsstufen bieten die Schweden an: 280 oder 340 PS aus dem 9,3 Liter großen Fünfzylinder OC09 sowie 410 PS aus dem 12,7-Liter-Sechszylinder OC13. Letzterer ist der jüngste Vertreter und mit 2.000 Nm maximalem Drehmoment (2.150 Nm sind es beim Diesel-Pendant DC13) auch eine Alternative für den Fernverkehr.

Treffpunkt für die Fahrvorstellung des 410-PS-Gasmotors ist die LNG-Tankstelle vor den Toren von Magirus in Ulm. Von hier aus geht es auf einen knapp 250 Kilometer

langen Rundkurs über die A7 und die B30 zum Bodensee und wieder retour. Der dabei eingefahrene Durchschnittsverbrauch von 23,2 Kilogramm LNG (vom Energiegehalt her knapp 31 Liter Diesel) ist schwer einzuschätzen, fällt im gedanklichen Vergleich mit einem ähnlich starken Diesel aber nicht aus dem Rahmen. Beim Gesamtgewicht mit gelenktem Zweiachs-Sattelaufleger beließ es Scania bei 32 Tonnen, was in etwa die angepeilte Obergrenze für den 410er darstellt. Volle 40 Tonnen sind aber durchaus möglich, wahlweise auch im Volumenbereich oder mit Gefahrgut. In jedem Fall ist der Retarder unverzichtbar, denn abgesehen vom geringen Schlepplmoment ist beim Gasmotor verzögerungstechnisch nichts zu holen.

Ein Freilauf ist in Verbindung mit dem Gasmotor (noch) nicht in die Getriebesteuerung

integriert, ansonsten ist das typische Scania-Software-Tripel installiert – also Eco-, Standard- und Power-Modus. Auch die Schaltungen des Optidriver-(Direktgang-)Getriebes gehen gewohnt schnell und sachte vor sich, allerdings macht sich bei den einzelnen Gangwechseln deutlich ein Zischen aus Richtung Wastegate bemerkbar. Davon abgesehen geht es im Gas-Scania sehr ruhig zu. Auf der flachen Autobahn bewegt sich der Geräuschpegel nur um 61,5 dB(A). Weniger noch als bei den im Wettbewerbsumfeld ohnehin sehr leisen Diesel-Scania.

Auch mit der Kabine unterstreicht Scania den angepeilten Einsatz im regionalen Verteiler- und mittleren Fernverkehr. Aufgebaut ist ein Normaldach-Fahrerhaus der G-Serie, tief montiert mit drei Einstiegsstufen und maximal 1.800 Millimeter Innenhöhe. Alternativ

sind die LNG-Scania mit den weiteren G- sowie den größeren R-Kabine zu haben. Innen liefern im Grunde nur die angepassten Anzeigen im Display mit den Trip-Daten zu Momentan-, Durchschnitts- und Gesamtverbrauch in „Kilogramm LNG“ einen Hinweis auf den Gasmotor. Zudem prangt auf der Sonnenblende eine Gedächtnisstütze: Ein signalgelber Aufkleber gibt eine grobe Orientierung, wie lange das Fahrzeug mit vollen LNG-Tanks parken kann, bevor ab 16 Bar Überdruck Gas abgelassen wird. Die Tabelle ist absteigend sortiert von fünf Tagen bei 10 Bar anfänglichem Tankdruck bis zu einem Tag bei 14 Bar. Das Ablassen geschieht letztlich über ein Röhrchen an der Rückwand, wie man das auch von den LNG-Fahrzeugen der Wettbewerber kennt.

Die doppelwandig isolierten Kryotanks stammen vom österreichischen Spezialisten SAG Alutech. Angebaut sind Behälter mit 340 und 400 Liter Nennvolumen, was vollgetankt rund 313 Kilogramm LNG bedeutet. Das Leergewicht der Tanks ist beachtlich: Laut eingestanzter Herstellerangabe satte 265 und 295 Kilogramm, in der Summe also gute elf Zentner. In die Kategorie Leichtbau fallen die



DAS LNG-TANKEN mit Gesichtsschutz und Kältehandschuhen ist anfangs gewöhnungsbedürftig.



BEIM KLEINEN G-FAHRERHAUS bietet sich die Kombination aus einer Liege und Schrankwand oben an.

LNG-Modelle somit eher weniger. Mit rund 7.800 Kilogramm steht die vollgetankte Test-Zugmaschine auf der Waage. Ein konventioneller G 410 mit kleinem 400-Liter-Dieseltank (und somit mindestens vergleichbarer Reichweite) baut bei ähnlicher Ausstattung locker 600 Kilogramm leichter.

Auf dem Weg zu den Injektoren passiert das LNG nacheinander Wärmetauscher und Gasfilter, wobei Letztere ebenso wie die Zündkerzen Wartungsintervalle von nur 45.000 Kilometern aufweisen. Laut Scania

sind das aber die einzigen Einschränkungen gegenüber den Dieselmotoren, alle anderen Serviceintervalle bleiben gleich. Das maximale Tankvolumen bilden derzeit 740 Liter LNG bei 4x2-Sattelzugmaschinen (auf zwei Tanks wie am Testwagen verteilt) sowie 1.100 Liter (550 + 550) bei zwei- und dreiachsigen Lkw-Fahrgestellen. Setzt man einen Durchschnittsverbrauch von ungefähr 30 Kilogramm LNG pro 100 Kilometer an, ergeben sich knapp 1.100 beziehungsweise 1.600 Kilometer Reichweite – wie das im Übrigen auch Scania beispielhaft vorrechnet. ↻

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Methan-Reihenmotor (Scania OC13 01/410) mit Wastegate-Turbolader (feste Geometrie), Einzelzylinderköpfe, vier Ventile pro Zylinder, stöchiometrische Verbrennung nach dem Ottoprinzip, Lambdasonde, Einspritzanlage von Bosch; Abgasreinigung (Euro 6): gekühlte AGR (max. 20%) und Dreivegekat

| | |
|------------------------|----------------------------------|
| Bohrung/Hub | 130/140 mm |
| Hubraum | 12.700 cm ³ |
| Leistung | 302 kW/410 PS bei 1.900/min |
| Max. Drehmoment | 2.000 Nm bei 1.100 bis 1.400/min |

Getriebe/Retarder

Scania GRS895R, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 12 Gänge, Übersetzung 1,00 bis 11,32, automatisierte Schaltung (Zwei-Pedal-Opticruise) mit den Fahrmodi Standard/Economy/Power (mit Kick-down); Scania-Retarder R4100D mit Freilauffunktion bis 680 PS/4.100 Nm

Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen (F800), 8 mm stark, Federung vorn/hinten: Zwei-Blatt-Parabel/Zwei-Balg-Luft, Bereifung vorn/hinten: 315/70 R 22,5, Lenkung ZF Servocom 8098, 450 mm Lenkraddurchmesser, 4,75 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Radstand 3.750 mm, 15.530 mm Wendekreis, 2 LNG-Tanks mit 340 und 400 l Nennvolumen (entspricht 313 kg LNG)

Hinterachse

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

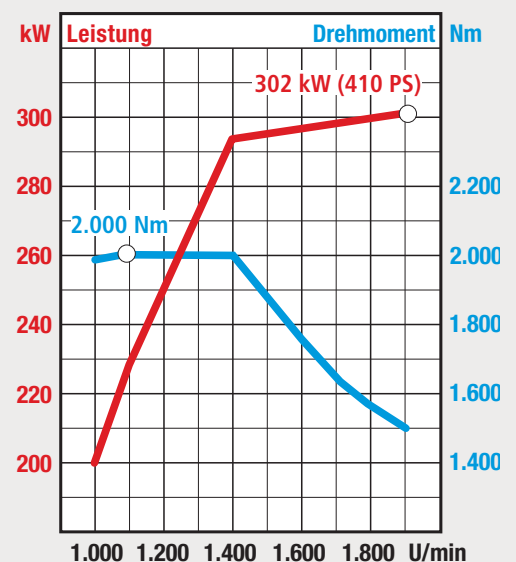
Abmessungen und Gewichte

| | |
|--|------------------|
| Fahrerhaus außen (L/B) | 2.270/2.470 mm |
| Vorderer Überhang | 1.410 mm |
| Einstieg, Höhe Stufen | 355/670/945 mm |
| Einstieg Gesamthöhe | 1.260 mm |
| Frontscheibe/Rückwand | 2.060 mm |
| Breite Fenster/Fenster | 2.285 mm |
| Innenhöhe vor Sitz | 1.800 mm |
| Höhe über Motortunnel | 1.465 mm |
| Höhe Motortunnel | 325 mm |
| Liege unten (L/B) | 2.175/670–790 mm |
| Zul. Achslasten | 8.000/11.500 kg |
| Leergewicht (Testfahrzeug mit vollen Tanks, ohne Fahrer, ohne Reserverad) | 7.800 kg |

Fahrerhaus

CG20N, langes Fahrerhaus mit Normaldach; Vier-Punkt-Luftfederung; eine Liege, Stauraum an der Rückwand, Kühlschranks, vollintegrierte Standklimaanlage

Volllastkurven



1.000 1.200 1.400 1.600 1.800 U/min

**MIT DEM FH AUF
ZEIT-REISE**



Seit 25 Jahren gehört der Volvo FH fest zum Straßenbild auf Europas Fernstraßen. Zwei FH16-Topmodelle aus der ersten und der aktuellen vierten Modellbaureihe treten pünktlich zum Jubiläum zum Vergleich an.

TEXT | Oliver Willms FOTOS | Richard Kienberger, Volvo Trucks





AUF DER HÖHE DER ZEIT war das FH-Cockpit bei seinem Debüt 1993: Airbag-Lenkrad und ergonomisch geformtes Armaturenbrett (oben).

LAMPENFLUT STATT LED-DISPLAY: zahllose Anzeigenleuchten und analoge Uhren im FH Cockpit. Digital war gerade mal die Uhrzeit (oben links).

KNÜPPEL AUS DEM SACK: Für die Verteilung der Antriebskraft war in den 90ern das zwölfstufige Handschaltgetriebe zuständig (Mitte links).

STEILE KARRIERE: Der Eintritt in das vergleichsweise hoch liegende FH-Haus war schon immer was für Aufsteiger (unten).



Wenn das kein unfairer Wettstreit wird! Ein in Ehren gealterter Volvo FH des ersten Baumusters aus den 90ern muss gegen seinen fabrikkungen und bärenstarken Enkel antreten. Opa gegen Teenager – kann das gut gehen? Es kann, denn der betagte, aber immer noch topfite FH16 Baujahr 95 denkt gar nicht daran, seinem Nachfahren mit den großserienrekordbrechenden 750 PS den Weg frei zu machen. Muss er auch nicht. Denn der aktuelle 750er-FH zieht die XL-Dachkappe vor seinem Altvorderen mit 520 PS, der es heute noch versteht, im Straßenverkehr ein Wörtchen mitzureden.

Treffpunkt für den spannenden Einblick in ein Vierteljahrhundert Volvo FH ist das Lkw-Werk im belgischen Gent. Hier laufen seit 25 Jahren schwere Volvo-Trucks vom Band (siehe

Kasten Seite 36), nach Göteborg quasi die zweite Heimat der Volvo-Oberklasse. Und hier stehen sich die Topmodelle ihrer Zeit Scheinwerfer in Scheinwerfer gegenüber.

Erst beim direkten Tête-à-Tête werden die Veränderungen in einem Vierteljahrhundert Lkw-Entwicklung richtig offensichtlich: Während der altgediente FH mit seinem aerodynamisch fein geschliffenen Hochdachfahrerhaus damals seinen Zeitgenossen wie MAN F90 und Mercedes SK um Welten voraus war, macht er heute gegenüber dem massigen FH-Haus eine sprichwörtlich schlanke Figur. Das aktuelle Globetrotter-Großraumhaus ist nicht nur breiter, sondern nach der Abkehr von der stark geneigten Frontscheibe auch deutlich voluminöser. Es reist sich bequem im größten FH, auch wenn er in der schweren Klasse, was den Wohnraum angeht, keine Bestmarken setzt. Mit dem



MODERNE ZEITEN am Arbeitsplatz: Fast alle Menüfunktionen werden über die Lenkradtasten bedient (oben).

IM ZENTRUM DES BLICKFELDS sitzt beim aktuellen FH als letztes Analoginstrument der kombinierte Tacho/Drehzahlmesser. Alles andere wird digital angezeigt (oben rechts).

DER SITZNAH VERBAUTE GANGWAHL-KNUBBEL stört weder Beinfreiheit noch Durchgang im Globetrotter-Haus (Mitte rechts).

AN ORANGE BELEDERTEN HALTEGRIFFEN entert der FH-Fahrer heute das Großraumfahrerhaus. Der Sitzverstellbereich ist ein wenig knapp bemessen.



großen FH-Fahrerhaus kann man heute wie damals gut leben, vor allem, wenn man allein auf große Tour geht.

Auch wenn H4-Scheinwerfer gegen LED-Lichttechnik, aerodynamisch optimal durchbrochene Träger gegen klassische Spiegelpakete oder feingliedrige Kühlerstrukturen gegen massige Lamellen antreten: Der erste FH gibt mit seinem zeitlos-eleganten Design von außen immer noch das Bild eines modernen Langstrecken-Lkw ab.

In der Komfortdisziplin hat der aktuelle FH16 in der hübsch aufgebrezelten 25-Jahre-FH-Edition dagegen leichtes Spiel. Fast alle Funktionen sind automatisiert oder hilfskraftunterstützt. Nicht mal mehr die elektromechanische Lenkung verlangt nach Männern, die noch zupacken können. Thors Hammer mit aktuell 750 PS und urgewaltigen 3.550 Nm

Durchzug ist heute ein Fahrzeug, das sogar Anfänger relativ fehlerfrei über die Piste stemmen können. Die Gänge werden vom zwölfstufigen I-Shift-Getriebe trefflich vorsortiert, sofern die souveräne Motorleistung auf der belgischen Ebene auf dem Weg zum Ärmelkanal überhaupt einen Gangwechsel verlangt.

Auf den 150 Kilometer Strecke in Richtung Eurotunnel bietet der FH750 Fahrkomfort im Vollkaskomodus. Das satellitengestützte I-See übernimmt jedwede Einschätzung von Fahrtempo oder Gangwahl, Korrekturlenkungen erledigt der Lenkassistent, und sogar die Bremsarbeit wird dem FH16-Fahrer Jahrgang 2018 nahezu immer abgenommen. Die VEB+-Motorbremse mobilisiert zusammen mit dem optional erhältlichen Voith-Hydroretarder sagenhafte 920 kW oder 1.251 PS Bremsleistung.

Auch weich gespült mit allen Servodiensten der hydraulischen, pneumatischen und motorischen Helfer – die Fahrt mit dem 750-PS-Kracher aus dem Hause Volvo bleibt immer etwas Besonderes. Zu souverän lässt das Flaggschiff sogar unbeladene Lastzugkollegen im Rückspiegel verschwinden. Dabei





FÜR EINEN TRUCK mit 25 Jahren auf dem Buckel gibt sich der FH-Oldie als ausgesprochen fahraktives Gefährt.

DER SCHON DAMALS 16,1 Liter große Sechszylinder mobilisierte im FH16 kraftvolle 520 PS und immerhin 2.400 Newtonmeter – zu der Zeit eine echte Ansage.

750

VS. 520 PS

und Euro-2-Norm gegen Euro-6-Grenzwerte lauten die Vergleichswerte zwischen dem ersten und dem aktuellen FH16.



bleibt der Sechszylinder bemerkenswert ruhig – sowohl was die Drehzahl als auch die Geräuschkulisse angeht. Tiefenentspannt scrollt man sich durch die Menüs des Bordrechners, setzt die Route im Navi und blickt beiläufig auf die etwas über 1.100 Touren im Drehzahlmesser, mit denen der stärkste Serien-Lkw Europas mit 90 km/h in Richtung Ärmelkanal voranzieht.

Bei dieser Fahrweise wuchtet der große Schwede bereits 550 PS und seinen Drehmomentbestwert von 3.550 Nm an die Hinterachse – mehr als üppig für die belgisch-französische Normandie-Ebene. Die

Dynamic-Steering-Lenkung macht ihrem Namen alle Ehre. Leichtgängig und mit blitzsauberem Strich hält sie den 40-Tonner exakt auf Kurs in Richtung Calais.

Dort wollen die beiden FH16 nach England ziehen, um die Heimat des FH-Nestors in Warwick zu besuchen. Das Tempo bleibt bis kurz vor dem Eurotunnel rasant, doch dann helfen weder Assistenzsysteme noch Motorpower weiter. Das eilige Duo der nordischen Hubraumgiganten steckt mit anderen Kollegen gemeinsam im kilometerlangen Stau. Marodierende Aktivisten der französischen Gelbwestenfraktion strafen mit brennenden

VOLVO FH: Stationen einer nordischen Bestseller-Karriere

Volvo FH Generation I

1993

Die Baureihe FH löst mit einem komplett neu aufgelegten, schweren Modell die lange und erfolgreich produzierte F12-/F16-Reihe ab. Die FH-Reihe geht mit einem neuen Fahrgestell und einem komplett neu gestalteten aerodynamischen Fahrerhaus in zwei Höhen (Sleeper Cab/Globetrotter) an den Start. Charakteristisch für die neue Kabine ist die stark geneigte Frontscheibe. Im Antriebsstrang kommen die D12A-Motoren mit 340, 380 und 420 PS sowie die bekannten 16 Liter großen Sechszylinder D16 mit 470 und 520 PS zum Einsatz. Ebenfalls neu ist die verstärkte Volvo-Motorbremse (VEB).

1995



Die FH-Reihe gewinnt auf Anhieb den begehrten Titel „Truck of the Year“, die wichtigste Auszeichnung für innovative Lkw-Neuheiten auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt.

Als weltweit erster Lkw kann der FH als Option mit einem Airbag-System

geordert werden. Die zusätzliche Fahrerhausvariante Globetrotter XL mit erhöhter Dachkappe bietet noch mehr Lebensraum für den Langstreckeneinsatz. Die erste Generation des Flottenkontrollsystems Dynafleet kommt auf den Markt.

1996

Volvo unterstreicht sein Vorreiter-Image in Sachen Sicherheit mit dem serienmäßigen Einbau eines vorderen Unterfahrschutzes (FUPS).

1998

Die FH-Modelle bekommen ein neues Fahrgestell mit Scheibenbremse an allen Achsen und elektronisch gesteuerter Bremsanlage (EBS).

2000

Der rundum erneuerte FH kann zum zweiten Mal den Titel „Truck of the Year“ für sich gewinnen.

Volvo FH Generation II

2001



Das optisch wie technisch stark überarbeitete FH-Programm setzt die erste Generation der automatisier-



DER FH16 BAUJAHR 2018 wirkt nicht nur massiger, größer und kraftvoller als sein Vorgänger. Er ist es auch.

AUS DEMSELBEN RUMPFMOTOR wie damals mobilisiert Volvo heute die Rekordleistung von 750 PS und 3.550 Nm Drehmomentbestwert.

Paletten auf der Autobahn anstelle der Politiker die Kollegen am Steuer ab – rien ne vas plus auf dem Weg zum Eurotunnel-Terminal. Hier hilft auch kein Drehmomentberg mehr: Vor Gott und der französischen Grenzschranke sind alle Trucks gleich.

Im Stop-and-go durch die Zufahrtszone bleibt Zeit, die Fahrzeuge zu wechseln. Aus der multimedialen Moderne des FH750 Jahrgang 2018 geht es zurück in die 90er-Jahre des ersten FH. Im Innenraum wird der Lauf der Entwicklung der letzten 25 Jahre freilich offensichtlich. Die etwas plumpen, aber dafür handschuhbedientauglichen Kippchal-

ter und Schieberegler im klassischen FH, die Analoginstrumente in ihren Kunststofffenstern und der Verzicht auf jedes LED-Display machen die Zeitreise perfekt. Navigation oder LED-Displays? Fehlanzeige, dafür Kassettenspieler, Knüppelschaltung und das fast vergessene Kupplungspedal, das im Kriechbetrieb in der Stauschlange für einseitiges Wadentraining sorgt.

Der kunststoffummantelte Volant verkneift sich, abgesehen von den Hupenknöpfen, jede Form von multimedialer Bedienbarkeit. Dafür sitzt im massigen Lenkradtopf der erste Airbag, der in einem Lkw verbaut wurde.

Verglichen mit der elektrohydraulischen Weichspüler-Lenkung aus dem aktuellen FH verlangt der FH-Volant aus den 90ern schon beim Rangieren eine straff führende Hand. Dafür dankt es die analoge Lenkung mit präzisiertem Kurshalten, ohne viel Stöße von der Fahrbahn an die Fahrerhände weiterzuleiten. Der damals wie heute aufpreispflichtige Ledersessel des Klassikers ist bequem, auch wenn der Verstellbereich nach hinten limitiert



ten I-Shift-Schaltung ein. Im zwölf Liter großen D12D 500 kommt eine Turbocompound-Turbine zum Einsatz. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie das Sicherheitsfahrerhaus gehören zum Serienstandard.

2003
Als Topmodelle der FH16-Reihe treten die schweren Schweden mit 550 PS und 610 PS an. Als Option ist die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) erhältlich.

2005
Der hubraumvergrößerte D13-Motor mit oberliegender Nockenwelle kommt in vier Leistungsvarianten mit 400, 440, 480 und 520 PS auf den Markt.

2006
Die Volvo-typische VEB-Motorbremse wird verstärkt und nennt sich nun VEB+. Das Topmodell wartet mit 660 PS Spitzenleistung im FH16 auf.

2007
Der Spurhalteassistent feiert in der FH-Reihe sein Debüt.

Volvo FH Generation III
2008

Als Neuerungen mit dem optisch überarbeiteten FH kommen das Fahrerwarnsystem (DAS) und der drehbare Beifahrersitz in die Produktion.



Volvo ist der erste Lkw-Hersteller, der ESP auch für Gliederzugkombinationen anbietet. Ein erweitertes elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) betrifft alle Baumuster. Der weiter erstarkte D16-Motor reißt die 700-PS-Marke. Die überarbeiteten D13-Motoren treten mit 420, 460, 500 und 540 PS an.

2011
Volvo setzt im Rennen um den leistungsstärksten Serien-Lkw eine neue Bestmarke mit 750 PS und 3.550 Nm.

Volvo FH Generation IV
2012



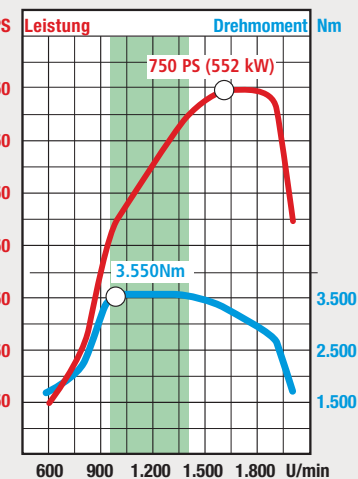
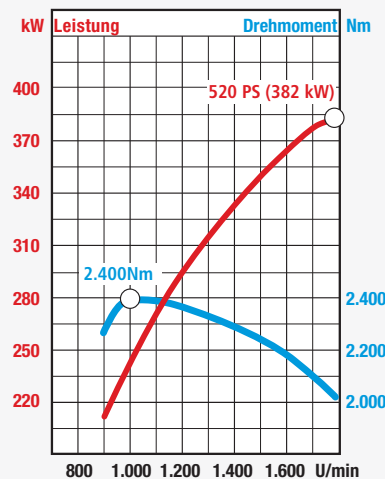
Volvo legt mit der bis heute aktuellen FH-Generation ein komplett neues Fahrzeug auf Kiel.

Technische Daten



| | Volvo FH16-520 (Baujahr 1993) | Volvo FH16-750 (Baujahr 2018) |
|--|---|--|
| Motor | Reihensechszylinder Volvo D16B520 mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Bohrung/Hub 144/165 mm, Hubraum 16.100 cm ³ , elektronisch geregelte Reihen-Einspritzung, Verdichtung 17,5:1, Euro 2, Motorgewicht trocken 1.342 kg | Reihensechszylinder Volvo D16K750 mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Bohrung/Hub 144/165 mm, Hubraum 16.100 cm ³ , elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, Verdichtung 16:1, Euro 6 C mit gekühlten AGR, DPF und SCR, Motorgewicht trocken 1.100 kg |
| Leistung | 520 PS (382 kW) bei 2.000/min | 750 PS (552 kW) bei 1.450–1.900/min |
| Drehmoment | 2.400 Nm bei 1.000/min | 3.550 Nm bei 950–1.450/min |
| Bremsleistung Motorbremse | VEB: 374 PS (275 kW) bei 2.200/min | VEB+: 639 PS (470 kW) bei 2.200/min |
| Kraftübertragung | Zweischeiben-Trockenkupplung, manuell betätigtes Split-/Rangegetriebe Volvo VT02514B mit 12 + 2 Fahrstufen, Übersetzung 13,16–0,8. Einfach untersetzte Hypoid-Hinterachse RSS1356SVA mit Achsübersetzung $i = 3,67$, Differenzialsperre | Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Split-/Rangegetriebe Volvo I-Shift AT03512F mit 12 Fahrstufen, Voith-Hydroretarder – Bremsleistung in Kombination mit VEB+ 1.251 PS (920 kW), Übersetzung 17,54–0,78. Einfach untersetzte Hypoid-Hinterachse RSS13600A mit Achsübersetzung $i = 3,08$ |
| Fahrgestell | U-Profil-Leiterrahmen, Zweiblatt-Parabelfederung mit Stabilisator vorn, Vierbalg-Luftfederung mit Stabilisator hinten, Fahrerhaus Globetrotter XL, vorn und hinten an je zwei Luftbälgen gefedert, Trommelbremsen an allen Achsen, ABS, mechanische Servolenkung Volvo VDS, Tank 625 + 180 l, Bereifung 315/70 R 22.5 | U-Profil-Leiterrahmen, Zweiblatt-Parabelfederung mit Stabilisator vorn, Vierbalg-Luftfederung mit Stabilisator hinten, Fahrerhaus Globetrotter XL, vorn und hinten an je zwei Luftbälgen gefedert, Scheibenbremsen an allen Achsen, EBS, ESP, elektrohydraulische Lenkung Volvo VDS, Tank 405 + 750 l, Adblue-Tank 64 l, Bereifung 385/55 R 22.5 vorn / 315/70 R 22.5 hinten |
| Gewicht fahrfertig mit vollen Tanks | 7.890 kg | 8.120 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 44.000 kg | 40.000 kg |
| Fahrzeug Breite x Länge x Höhe | 2.490 x 5.902 x 3.749 mm | 2.495 x 6.080 x 3.917 mm |
| Radstand | 3.700 mm | 3.700 mm |
| Fahrerhaus Außenbreite/-länge | 2.490/2.230 mm | 2.495/2.225 mm |
| Höhe Stufen | 340/355/350 mm | 430/383/382/384 mm |
| Einstieg Gesamthöhe | 1.355 mm | 1.579 mm |
| Frontscheibe–Rückwand | 2.235 mm | 1.950 mm |
| Breite Fenster–Fenster/Tür–Tür | 2.170/2.010 mm | 2.170/2.010 mm |
| Innenhöhe über Boden/Motortunnel | 2.100/1.930 mm | 2.200/2.110 mm |
| Höhe Motortunnel | 170 mm | 90 mm |
| Länge x Breite Liege unten/oben | 2.000 x 700/1.900 x 600 mm | 2.000 x 740–815/1.900 x 600 mm |
| Liegefläche unten/oben | 1,4/1,14 m ² | 1,43/1,14 m ² |
| Spurwechselunterstützung | nein | ja |
| Spurhalteassistent | nein | ja |
| Abstandsregeltempomat | nein | ja |
| Geschwindigkeitsregelanlage | ja | ja, I-See |

Vollastkurven



**EINSAMER GRENZGÄNGER:**

Auf dem nächtlichen Rückweg aus England klettert der FH16-750 aus dem Verladeterminale des Eurotunnel-Bahnhofs.

ist. Große Fahrer sitzen in inniger Verbindung mit dem Volvo mehr im als auf dem Fahrerplatz. Der Neue bietet hierbei aber ebenso wenig Verstellbereich nach hinten.

So oder so ist es bequem im heimelig eingerichteten FH. Die Tachoscheibe verschwindet in der Falltür im Schacht über den Armaturen. Genau – jetzt erinnert man sich wieder an die alten Zeiten, die viel umständlicher waren. Auch wenn man eine Tachoscheibe im Notfall aufessen konnte – und das mit der Fahrerkarte schon unappetitlicher wird.

Viele Hebel und Schalter und trotzdem wenig Funktionen – Trucking war damals simpler als heute, dafür musste man mehr Aufmerksamkeit mitbringen. Auch wenn der immer noch kräftige 16-Liter etliche Gangsprünge mit seinem Drehmomenthammer plättet, will der Volvo weise durch das Dreiganggrundgetriebe mit vier Range- und Splitstufen geführt werden. Die größte Herausforderung ist die Zweischeibenkupplung – nicht in puncto Dosierung oder Kraftaufwand, sondern schlichtweg, weil wir sie im letzten Jahrzehnt einfach vergessen haben ...

So rollt der mit 372.000 Kilometern in 25 Jahren geradezu jugendlich frische FH aus der ultraengen Fahrinne des Eurotunnel-Wagons zurück auf heimatischen englischen Boden. Im quirligen Feierabendverkehr auf der M20 in Richtung London fühlt sich der rechtsgelenkte FH-Oldie spürbar wohl. Die 520 PS Spitzenleistung – zum FH16-Debüt



VOLVO FH: Stationen einer nordischen Bestseller-Karriere

Das Fahrerhaus wird geräumiger. Als Option stehen technische High-lights wie die Einzelradaufhängung an der Vorderachse (IFS) oder der Kollisionswarner mit Head-up-Display und Notbremsfunktion bereit. Die vollintegrierte Standklimaanlage I-Park Cool bietet dauerhafte Klimakonstanz im Fahrerhaus. Das GPS-gestützte Cruise-Control-System hört bei Volvo auf den Namen I-See.

2013

Die elektrohydraulische Lenkanlage Volvo Dynamic Steering (VDS) kommt als Option ins FH-Programm.

2014

Das Doppelkupplungsgetriebe I-Shift Dual Clutch ist eine Weltpremiere im Lkw. Der aktuelle Volvo FH gewinnt einmal mehr den Titel „Truck of the Year“.

2015

Volvo bietet für traktionsfordernde Einsatzgebiete eine liftbare Tandem-Antriebsachse.

2016

Das I-Shift mit Kriechgängen verkrachtet bis zu 325 Tonnen Gesamtzuggewicht.

2017

Volvo mischt im neuen Markt mit den erdgasgetriebenen Nutzfahrzeugen mit dem FH LNG mit 420 und 460 PS mit.

2018

Die elektrohydraulische Lenkung Volvo Dynamic Steering Evolution wird um Funktionen wie Spurhalteassistent, Stabilitätsassistent und die Möglichkeit persönlicher Einstellungen erweitert. Wahlweise lässt sich die Lenkung auch fernsteuern.

Oliver Willms steht für diese Geschichte vor dem Eurotunnel ganze 6 Stunden und 45 Minuten im Stau.

Volvo-Werk Gent: Lkw-Bau mit Wind und Sonne

Werksbesuche haben spätestens nach der dritten Besichtigung ein ähnlich spannendes Image wie der Nachmittagskaffee bei der Verwandtschaft. Das moderne Volvo-Werk im belgischen Gent macht dabei aber eine erfreuliche Ausnahme. Das fängt schon bei der Außenansicht des CO₂-neutral arbeitenden Werks an. Mit turmhohen Windkraftanlagen und Solarzellentechnik produziert das 25 Jahre alte Werk seine eigene Energie – immerhin so viel, wie für ein 22.000-Einwohner-Städtchen benötigt würde.

In den hellen und aufgeräumt wirkenden Werkshallen laufen auf einem Zweiliniensystem alle gängigen schweren Trucks durch die Produktionsstraße. Nur Spezialanwendungen wie 8x8- und 6x6-Fahrzeuge, Fünffachser und die erdgasbetriebenen FH werden exklusiv im schwedischen Stammwerk Tuve produziert.

Die Arbeitsatmosphäre für die im Zweischichtbetrieb arbeitenden 2.500 Werker, darunter ein besonders hoher Anteil an Frauen, unterscheidet sich von klassischen Lkw-Produktionsstraßen. Beim Aufbau des Rahmens mit seinen Aggregateträgern kommen Elektrotransportkarren zum Einsatz, die an jeder Arbeitsstation anhalten, bis die Anbauten erledigt sind. Das Mitlaufen der Bandarbeiter, die ihre Teile direkt aus der Bevorratung am Produktionsort entnehmen, entfällt. Erst nach dem Kranlift über eine querende „Durchgangsstraße“ laufen die nun in Endposition gedrehten Rahmen auf einem Transportband mit kontinuierlicher Geschwindigkeit.



Was überdies auffällt: Durch den niedrigen Geräuschpegel wirkt die Lkw-Montage weniger stressig als in anderen Werken. In den letzten Jahren hat man die Produktionstiefe im Werk erhöht, so werden beispielsweise alle Luftdruckleitungen direkt am „Band“ passgenau auf jedes Fahrzeug hin konfektioniert. Auch die Reifen-Rad-Montage wird, anders als in vielen Lkw-Produktionswerken, selbst erledigt. Stattliche 720.000 Pneus werden hier jährlich auf die Felgen gezogen.

In einer anderen Werkshalle werden die aus dem mittelschwedischen Umeå bereits lackiert

angelieferten Roh-Fahrerhauskarosserien gemäß Kundenauftrag komplettiert eingerichtet. Die Hochzeit zwischen Fahrerhaus und Chassis bedeutet aber noch nicht das Ende der Montage: Nach dem Stapellauf vom Band müssen die jungfräulichen Volvo-Trucks – derzeit 207 Einheiten pro Arbeitstag – auf einen eigens eingerichteten Prüfstand, auf dem sie vor der Auslieferung per Trailer oder auf Achse noch einmal penibel geprüft werden. Im Jahr 2016 waren das über 45.000 brandneue Volvo-Trucks, die von hier aus ihren Weg zu den Kunden in ganz Europa angetreten haben.



AUF DEN ERSTEN METERN rollen die entstehenden FH-Chassis auf elektrisch betriebenen Plattformwagen und werden dann für die weitere Montage am Kran gedreht (oben).

MOTOR UND GETRIEBE schweben terminexakt zur Hochzeit mit dem Chassis von oben herab. Dann erfolgt die Montage in das Fahrgestell (links). Die aus Mittelschweden importierten Rohfahrerhäuser werden in Gent genau nach Kundenorder konfektioniert und ausgerüstet (rechts).



der Europarekord unter den Schwer-Lkw – werden hier nicht abgerufen, dafür kann der hubraumgroße Sechszylinder mit 2.400 Nm bei geruhsamen 1.000/min jede Menge Durchzugskraft bieten. Beim Halten der ungewohnt hohen Autobahngeschwindigkeit hilft der Tempomat am linken Lenkstockhebel. Den Abstandswarner ersetzt ein waches Fahrerauge, der Spurführungsassistent über die engen Baustellenfahrspuren heißt Bond, Clive Bond, sitzt auf dem heißen Stuhl links und kommentiert mit einem charmanten „Drifting!“ bevorstehendes Abkommen vom rechten oder, in England besser gesagt, linken Kurs.

Der 69-jährige Fahrertrainer aus der Volvo-Niederlassung im mittelländischen Warwick agiert ebenso fit wie sein Schützling. Und weist mit typisch englischem Feinsinn auf den gebührlchen Umgang mit dem FH hin. Sorry, Sir! In England wäre der Truck eine Sie, deswegen ersucht der kundige Lkw-Profi, sein altes FH-Mädchen auch wie eine Lady zu behandeln. Das fällt nicht so schwer, denn „die“ FH 520 spielt bei allen Fahrmanövern willig mit. Die Gänge liegen etwas indifferent, aber dafür umso satter im Dreigangschema. Der Euro-2-saubere Sechszylinder hängt arbeitsfreudig am Gas und kommt mit spontaner Kraft zur Sache. Nur beim Bremsen sollte man sich besser alter Zeiten erinnern. Die zweistufige VEB-Kompressionsmotorbremse – 1993 als epochale Neuheit gelobt – bietet für heutige hohe Ansprüche allenfalls eine matte Bremskraftunterstützung. Dafür gehen die Trommelbremsen rundum – feiner dosierbare Scheiben gab es erst ab Baujahr 98 – umso unvermittelter an die Arbeit.

Nach ein paar Stunden auf den englischen Motorways fahren die beiden FH-Brüder – oder -Schwestern, ganz nach Sichtweise – in das hiesige Volvo-Truckcenter ein. Das alte Mädchen hat erst mal verdienten Feierabend, der junge Enkel stürmt in der Nacht wieder zurück auf das europäische Festland.

Das Fazit im Fahrvergleich der 25 Jahre Truck-Entwicklung fällt zwiespältig aus. So erscheint der 95er-FH auch heute noch als sehr fahraktiver Lkw, mit dem man durchaus auf Langstrecke gehen kann. Damit beweist er, wie modern der FH zu Zeiten seines Debüts Anfang der 90er-Jahre war. Und gleichzeitig wirkt er gegen den voll elektrifizierten und digital aufgerüsteten FH750 der Neuzeit

DOPPELSPIEL IM GENERATIONENVERGLEICH:

Die beiden FH16 sind typische Vertreter ihrer Zeit. Der klassische FH kann sich im Verkehr sehr gut behaupten, der Neue wirkt mit 750 PS fast übermotorisiert.



doch wie ein Dinosaurier aus der Eisenzeit des Lastwagen-Baus.

Am offensichtlichsten wird der Fortschritt der letzten 25 Jahre beim Blick auf die Motor-kennzahlen. Denselben Grundmotor hat Volvo trotz vielfach verschärfter Abgas- und Verbrauchslimits weitere satte 230 PS und 1.150 Nm entlockt – eine reife Leistung! Der 750 gewinnt den ungleichen Vergleich folglich in allen Disziplinen – bis auf die Charakterwertung. Da kann die rote „Lady“ mit ihrem reifen Charme der analogen Welt gegenüber Mr. Perfect aus dem Digitalzeitalter nämlich richtig punkten. <



MEIN HAUS, DEIN HAUS: Der moderne FH bietet nicht zuletzt durch die wieder steil stehende Frontscheibe mehr Innenraumvolumen als der Klassiker, setzt aber im Konkurrenzvergleich keine Bestmarken.





HÄLFTE ALLER LKW

BEANSTANDET

Eine groß angelegte Lkw-Kontrolle vor dem Lübecker Skandinavienkai offenbarte hauptsächlich Schwächen bei der Ladungssicherung. Auch andere Delikte sorgten für ein Fahrverbot.

TEXT UND FOTOS | Ralf Johanning

st das Glas jetzt halb voll oder halb leer? Diese Frage könnte man sich angesichts des Ergebnisses der Lkw-Kontrolle am Lübecker Skandinavienkai stellen. Bei der Betrachtungsweise eines halb vollen Glases hatten die Beamten bei ungefähr der Hälfte der 150 umfassend kontrollierten Fahrzeuge und Fahrer nichts zu

beanstanden. Von den weiteren 100 Fahrern, die nur auf Alkohol, Drogen und Medikamentenmissbrauch geprüft wurden, durfte lediglich ein Fahrer anschließend nicht weiterfahren.

Dabei war die Liste der zu kontrollierenden Vorschriften bei der groß angelegten Kon-

trolle sehr lang. Das begann bei der Überprüfung der Lenk- und Ruhezeiten, ging über die bereits erwähnte Beeinflussung durch Alkohol, Drogen und Medikamente bis hin zu den mitzuführenden Dokumenten und ausländerrechtlichen Bestimmungen. Am Fahrzeug prüften die Beamten die Einhaltung der Ladungssicherung sowie der Gefahrgutvor-

145

MITARBEITER

von Polizei, Zoll, Ausländerbehörde, Drogenfahndung, Wasserschutzpolizei, BAG und Bundespolizei waren bei der groß angelegten Lkw-Kontrolle vor dem Lübecker Skandinavienkai im Einsatz.

schriften. Zudem wurde auch der technische Zustand der Fahrzeuge in Augenschein genommen. „Wir sind hier mit 145 Mitarbeitern von Polizei, Zoll, Ausländerbehörde, Drogenfahndung, Wasserschutzpolizei, BAG und Bundespolizei im Einsatz“, erklärte Kai-Oliver Braß, Leiter des Schwerlast- und Gefahrgutkontrolldienstes vom Polizei Autobahn- und Bezirksrevier Scharbeutz. Der Polizeihauptkommissar hielt an diesem Mittwoch Anfang November alle Fäden in der Hand und organisierte die groß angelegte Aktion. Ausgestattet mit einem mobilen Röntgengerät, Rauschgift hunden und mobilem Gerät zur Erkennung von Urkundenfälschungen, prüften die Beteiligten die gesamte Bandbreite des Lkw-Verkehrs auf Herz und Nieren.



1 EINMAL RECHTS AB zur Kontrolle.

2 SO SOLLTE LADUNGSSICHERUNG nicht aussehen. Die Paletten mussten alle mit neuen Spanngurten gesichert werden.

3 EIGAR VASELS musste neue Zurrgurte beschaffen, um den Anforderungen an die Ladungssicherung zu genügen.

4 AB DEN FRÜHEN MORGENSTUNDEN kontrollierten 145 Beamte und Angestellte am Skandinavienkai in Travemünde Lkw und Fahrer.



MEHRERE FAHRER WENDETEN **NOCH VOR DER AUSFAHRT** UND FUHREN ZURÜCK AUF DAS HAFENGELÄNDE, UM SICH **DORT ZU VERSTECKEN.**



KAI-OLIVER BRASS
LEITER SCHWER-
LAST- UND GEFAHR-
GUTKONTROLL-
DIENST DER POLIZEI
IN SCHARBEUTZ



DIE BEAMTEN PRÜFTEN die Papiere.



Der Startschuss fiel am Morgen mit dem Einlaufen der ersten großen Fähre aus Skandinavien nach Sonnenaufgang. Sobald die Fahrer im noch dichten Nebel das Hafengelände verlassen hatten, kam die Kelle. Für viele bedeutete dies eine Zwangspause von gut einer Stunde, wenn die Kontrolle ergebnislos blieb. In den anderen Fällen hing es von der Schwere der Tat ab. Für Eigar Vasels aus Lettland, der auf der Tour nach Frankreich war, hatte die Kontrolle keine großen Folgen. Er musste sich jedoch möglichst schnell acht neue Spanngurte besorgen, da die alten nicht mehr funktionsfähig waren. „Wir haben es heute oft erlebt, dass altes Material für die Ladungssicherung verwendet wird, das nicht mehr den Vorschriften entspricht“, erklärte Michael Bockolt, Zivilangestellter bei der Frachtdiensttechnik und Schwerlastgruppe in Kiel, der das Fahrzeug von Vasels prüfte. Vasels war bei Weitem nicht der einzige Fahrer, der seine Ladung nachträglich sichern musste. Auf vielen Trailern gab es teilweise gar keine Sicherung. Dort hingen die alten defekten Zurrgurte einfach an den Rungen.

Eine mangelnde Ladungssicherung ließ sich oft recht schnell vor Ort beheben, während es bei anderen Taten auch zu Fahrverboten kam. So stellten die Beamten bei einem Fahrzeug eine Manipulation des Digitalen Tachografen fest. Die Zugmaschine musste daraufhin zur weiteren Prüfung in eine Werkstatt gebracht werden. „Um diese Vergehen wird sich jetzt die Staatsanwaltschaft kümmern, denn hierbei handelt es sich um Urkundenfälschung und das ist eine Straftat“, heißt es vonseiten der Polizei. Zudem mussten die Beamten viele Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten ahnden.

Darüber hinaus stellten sie sechs Verstöße gegen das Ausländergesetz fest. Dabei gab



5 FÜR GEORGI ANGELAKOV konnte die Tour nach Zwolle anschließend weitergehen.

6 BEI DER PRÜFUNG von Fahrer und Lkw lief alles friedlich ab.

7 ÜBERPRÜFUNG DER LENK- UND RUHEZEITEN:

Die Beamten lesen Massendatenspeicher und Fahrerkarte des digitalen Tachografen in den Fahrzeugen aus.

es sechs nicht europäische Fahrer, die in Deutschland keine Arbeitserlaubnis besitzen oder erst gar nicht einreisen dürften. Um diese Fälle kümmerte sich dann die Ausländerbehörde.

Auch einige kuriose Fälle ereigneten sich auf dem Gelände des Hafens. So berichtete Braß, dass gleich mehrere Lkw-Fahrer noch vor der Ausfahrt aus dem Hafentor wendeten und zurück auf das Hafengelände fahren, um sich zu verstecken. Denn dort hat die Polizei kein Hoheitsrecht und durfte entsprechend nicht kontrollieren.

Positiv hingegen bewerteten die Behörden den Umgang mit Gefahrgut. Zur Kontrolle war extra die Wasserschutzpolizei mit einer darauf spezialisierten Einheit gekommen. Doch bei den kontrollierten Fahrzeugen konnten keine Verstöße festgestellt werden. Dafür traf es einen Schwerguttransporteur aus Österreich. Er durfte vorerst nicht weiterfahren, da seine Ladung zehn Zentimeter zu breit für die ihm erteilten Genehmigungen war. So wie dem Fahrer des Schwerguttransports erging es ungefähr zwei Dutzend Fahrern. Die Kontrollbehörden mussten allen die Weiterfahrt untersagen, so gravierend waren

die Verstöße. Bei der Betrachtung dieser Fälle zeigt sich dann, dass das Glas Wasser wohl doch eher halb leer ist. Für die anderen Fahrer, wie den Ungarn Georgi Angelkov, blieb es letztendlich bei einer einstündigen Verspätung. Er war auf der Tour von Schweden ins niederländische Zwolle, um dort Teile für den Lkw-Bau abzuliefern. Für seine Ladungssicherung hatte er extra ein Zertifikat, das ausführlich die getroffenen Maßnahmen darstellte. Da es jedoch keine form-schlüssige Ladung war, waren die Beamten zu Beginn etwas skeptisch, ließen ihn dann aber weiterfahren. ◀



EINE FRAGE DER BERUFSEHRE

Die Fahrer der Spedition Rothermel aus Östringen sind Profis am Steuer. Daher sind die zehn Max-80-Regeln der Verkehrspolizei Mannheim für sie im Alltag eigentlich selbstverständlich.

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

Die Speditionen Graeff in Mannheim und Rothermel in Östringen haben eigentlich keine Berührungspunkte. Dennoch haben sie etwas gemeinsam: Beide stehen sozusagen unter „Polizeischutz“. Während Dieter Schäfer, Direktor der Verkehrspolizei Mannheim, höchstpersönlich den 17 Fahrern von Graeff die zehn Max-80-Regeln aus der Kampagne „Hellwach mit 80 km/h“ nahebrachte (siehe Thema des Monats), war es dem Polizeihauptkommissar Rüdiger Heiler, Leiter Verkehrsgruppe gewerblicher Güter- und Personenverkehr der

Polizei Karlsruhe, überlassen, die Fahrer von Rothermel vom Sinn und Zweck dieser sehr lobenswerten Aktion zu überzeugen. 22 Jahre lang fuhr Heiler im Rahmen einer erlaubten Nebentätigkeit als Aushilfe für Rothermel. Nun klärt er sie bei Schulungen über das Thema der „fahrerfremden Tätigkeiten“ auf. Immer wieder entdecken seine Kontrollbeamten auf ihren Streifen Fahrer, die mit etwas anderem beschäftigt sind als eben dem Fahren. „Im Rahmen meiner Schulung möchte ich die Fahrer sensibilisieren, sich es täglich zur Aufgabe zu machen, auf das Fahren konzentriert zu sein.“ Das Dilemma:

DREI GEWISSENHAFTE FAHRER: Uwe Mönch, Rolf Giesin, Karl Weimann (v. l.). Für sie ist die Einhaltung der Regeln selbstverständlich.

Moderne Lkw mit allen ihren technischen Assistenten unterstützen den Fahrer auf der einen Seite, andererseits fördern sie die Monotonie hinterm Lenkrad. Diese wiederum reizt dazu, sich abzulenken. Sei es durch den schnellen Griff zum Smartphone oder den kurzen Blick etwa auf den Frachtbrief. Lkw-Fahrer sollten es eigentlich wissen: In einer Sekunde legt ein Lkw bei 80 km/h etwa 22 Meter zurück. Taucht ein Hindernis auf, beträgt der Anhalteweg auf trockener Fahrbahn immer noch 60 Meter.

Tausende Male am Tag geht die momentane Ablenkung auf der Autobahn gut. Und dann gibt es eben doch irgendwo in Deutschland diese eine Konstellation, die letztendlich zu einem Crash am Stauende führt. So wie es immer wieder auf den Autobahnen 5 und 6 rund um das Walldorfer Kreuz passiert: das sogenannte Augenblicksversagen.



**KARL WEINMANN
(53) AUS BRÜHL**



„Ich finde die Idee sehr gut. Wir haben diese Max-80-Regeln als Flyer mit einem Brief der Geschäftsleitung in der Lohnabrechnung bekommen. Für mich und meine Kollegen ist das meiste allerdings selbstverständlich.“

CHRISTIAN ROTHERMEL (49)

Geschäftsführer der Spedition Rothermel



**FÜR UNS SIND
DIESE ZEHN
REGELN SELBST-
VERSTÄNDLICH
BESTANDTEIL
UNSERER FUHR-
PARKLEITUNG**

Oft reicht es, um für einen kurzen Moment nach rechts abzudriften. Genau in dem Augenblick, in dem auf dem Pannestreifen ein Fahrzeug steht. „Auch wir hatten 2010 einen Unfall, bei dem ein Fahrer nur kurz zu einer noch brennenden Zigarette auf dem Boden der Beifahrerseite gegriffen hat“, sagt Christian Rothermel. Er ist zusammen mit seinem Bruder Manfred in zweiter Generation Geschäftsführer der Spedition mit 130 Lkw und 155 festen Fahrern. „Dann hat er ein Fahrzeug des ADAC touchiert. Zum Glück ist nichts Schlimmes passiert.“

Rothermel hat daraus in der Fuhrparkleitung Konsequenzen gezogen und acht Jahre später sofort zugesagt, die Aktion der Polizei zu unterstützen. „Wir haben den Flyer mit den zehn Regeln mit einem Schreiben an unsere Fahrer sofort in die nächste Lohnabrechnung gesteckt. Und Rüdiger Heiler baut die Aufklärung über die Gefahr der fahrerfremden Tätigkeiten in seine Modulschulungen ein, die er seit diesem Herbst bei uns abhält.“

Drei gewissenhafte Fahrer von Rothermel, so beschreibt sie Heiler, haben sich nun die zehn Regeln genau angesehen und dabei, so wie ihr Chef, festgestellt, dass sie für Profis am Steuer eigentlich selbstverständlich sein sollten – eine Frage der Berufsehre. „Von uns muss sich zum Beispiel niemand während der Fahrt am Steuer umziehen“, meint etwa Uwe Mönch, 45, aus Waldangeloch, seit 19 Jahren Fahrer bei Rothermel. Was natürlich auch damit zu tun hat, dass die meisten Fahrer von Rothermel ausschließlich im Radius von rund 250 bis 300 Kilometern unterwegs sind. Schwerpunkte sind neben der Automotive-Logistik die Transporte von Baustoffen, Reifen und Verpackungen. Die grundsätzlich defensive Fahrweise schlägt sich bei Mönch in einer kontinuierlichen Fleetboard-Note von 9,5 nieder, knapp über dem Flottendurchschnitt von 9,2.

„Manche Punkte scheinen mir vor allem auf die Kollegen aus Osteuropa gemünzt zu sein, die tagelang auf Tour sind“, ergänzt Rolf Giesin, 62, aus Hambrücken, schon seit 30 Jahren dabei. In der Tat werden die Flyer dank eines Sponsors, der Mannheimer Versicherungs AG, in mehreren Sprachen gedruckt und sollen an den wichtigsten Ladestellen der Metropolregion Mannheim/Ludwigshafen verteilt werden. „Alkohol oder Drogen kommen für Profis am Steuer sowieso nicht infrage“, betont Karl Weinmann. „Und zum Glück kommen wir im Regionalverkehr jederzeit schnell zum Arzt.“

Alle drei Fahrer können den Regeln absolut zustimmen. In der Dispo herrscht ein hoher Digitalisierungsgrad: telefoniert wird eher selten, Nachrichten in den Lkw werden nur im Stand entgegengenommen oder ins Büro geschickt. Und den Drang, immer in den sozialen Medien unterwegs zu sein, haben die drei Fahrer nicht. „Allerdings sollte man während der Fahrt schon mal trinken dürfen“, meint Mönch, „schließlich gibt es doch in allen Lkw praktische Getränkehalter.“



DIE FLOTTE VON ROTHERMEL mit 130 Lkw, davon überwiegend Mercedes-Benz Actros, ist im Bereich von 250 Kilometern unterwegs. Die Fleetboard-Note der Fahrer liegt im Durchschnitt bei 9,2.

**Eiskalt reduzierte Aktionspreise
zum Jahresstart!**

DER

**Für Abonnenten mit
zusätzlichem
Rabatt.**

FERNFAHRER STRICKMÜTZE

Warme Mütze – coole Optik: Die original FERNFAHRER-Strickmütze.

Universalgröße. Preis: ~~12,90 €~~; Jetzt nur 9,90 €.

Spezialpreis für Abonnenten nur 7,50 €. Best.-Nr.: 120090

NUR FÜR BEGRENZTE
ZEIT UND SOLANGE
VORRAT REICHT!



FERNFAHRER DUSCHHANDTUCH

Großformatiges Handtuch aus
hochwertigem Frottee mit Stick.
Größe 70 x 140 cm in rot oder grau.

Preis: ~~19,90 €~~; Jetzt nur 15,90 €.

Spezialpreis für Abonnenten nur 12,90 €.

Rot: Best.-Nr.: 120064

Grau: Best.-Nr.: 120063



FERNFAHRER SWEATJACKE „EDITION“

Baumwoll-Sweatjacke mit cooler Optik und FERNFAHRER-Logo.

Preis: ~~39,90 €~~; Jetzt nur 34,90 €. Spezialpreis für Abonnenten nur 29,90 €.

Best.-Nr.: 120047 Größe S; 120048 Größe M; 120049 Größe L;

120050 Größe XL; 120051 Größe 2XL; 120052 Größe 3XL

 www.eurotransport.de/angebote

RACETRUCK-MODELLE im Maßstab 1:87



Preis: ~~29,90 €~~; Jetzt nur 24,90 €.
Spezialpreis für Abonnenten
nur 19,90 €.

Modell Team Hahn

Best.-Nr.: 120023

Modell Team Schwabentruck

Best.-Nr.: 120114

Modell Team Lenz

Best.-Nr.: 120127

HOCHWERTIGE OLDTIMER-MODELLE im Maßstab 1:87

**Henschel
H 261 AK
6x6 Kipper**
von Golden
Oldies in gelb,
blau oder grau.



Gelb: Best.-Nr.: 041753



Blau: Best.-Nr.: 041752



Grau: Best.-Nr.: 041748

Preis: ~~24,50 €~~; Jetzt nur 20,00 €.
Spezialpreis für Abonnenten
nur 15,00 €.

Krupp F 360 K
von Golden Oldies
in blau oder grün.



Blau: Best.-Nr.: 041741



Grün: Best.-Nr.: 041745



MIT SPESEN

STEUERN SPAREN

Kaffee, Duschen, Abendessen: Autohöfe und Raststätten decken fast jeden Bedarf eines Lkw-Fahrers. An den nicht geringen Kosten kann der Fiskus zumindest teilweise beteiligt werden.

TEXT | Matthias Gaul FOTOS | Norbert Böwing, Gundel Jacobi, Boris Lehner, Thomas Küppers

Joachim Fehrenkötter, geschäftsführender Gesellschafter der Fehrenkötter Transport & Logistik GmbH, ist in der Branche bekannt als Mann der klaren Worte. So äußert er auch deutlich seine Meinung zu den geltenden steuerfreien Pauschalen für Berufskraftfahrer: „Die gehören meiner Ansicht nach längst angehoben, da sie keineswegs mehr die ständig steigenden Ausgaben für die Verpflegung und andere berufliche Nebenkosten während einer Tour widerspiegeln.“ Der Staat tue gut daran, in diesem Punkt Aktivität zu zeigen, um der Realität gerecht zu werden. „Eine Korrektur der steuerfreien Spesensätze nach oben könnte durchaus auch als schöne Anerkennungsgeste für den harten Job von Lkw-Fahrern gewertet werden“, betont Fehrenkötter. Angesichts des immensen Fachkräftemangels

in dieser Branche sei dies schon eine Überlegung wert.

Zur Erinnerung: Die letzte Korrektur erfolgte hauptsächlich auf Initiative des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) zum 1. Januar 2014. Seitdem kann für Verpflegungsmehraufwendungen ab einer Abwesenheit von mehr als acht Stunden von der Wohnung oder der „ersten Tätigkeitsstätte“ ein Pauschbetrag in Höhe von 12 Euro vom Arbeitgeber steuerfrei gewährt beziehungsweise bei der Steuererklärung als Werbungskosten abgezogen werden. Ab 24 Stunden erhöht sich dieser Satz auf 24 Euro.

Immerhin hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) zum 1. Januar 2019 schon mal die Pauschbeträge für Verpflegungs-

mehraufwand und Übernachtungskosten bei Auslandsfahrten leicht nach oben angepasst – unter anderem für Österreich, Griechenland, Portugal, Madrid, Barcelona, die Kanarischen Inseln und Palma de Mallorca sowie im Osten die Städte Breslau, Danzig, Krakau und Warschau. Hält sich der Fahrer beispielsweise berufsbedingt in Norwegen auf, können je Kalendertag bei einer Abwesenheitsdauer von mehr als acht Stunden 53 Euro und von mehr als 24 Stunden 80 Euro pauschal geltend gemacht werden. Für eine Übernachtung sind 182 Euro anrechenbar.

Und wie sieht es mit den Fahrtkosten von der Wohnung zur Arbeitsstätte aus? Gibt es dafür die Pendlerpauschale von 30 Cent je Entfernungskilometer oder die Reisekostenpauschale von 30 Cent pro Kilometer für die Hin- und Rückfahrt? Hier kommt nun der



| | | | |
|------------------------------|--------------|----------------|----------|
| Fahrer/-in | Name/Vorname | Personalnummer | Fahrzeug |
| Reisekostenabrechnung | vom | bis | Auftrag |
| | | 2019 | 2019 |

| Angaben zu Tour, Fahrtag, Abfahrt, Ankunft | | | | | | | | | | Abwesenheit | | Inland | | Ausland | |
|--|------------|-----------------|---|--------------------------|-----------------|--|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|---|------------------------|----------------|--|---------|--|
| Datum | Tour/Kunde | Uhrzeit Abfahrt | Abfahrt von der ersten Tätigkeitsstätte | | Uhrzeit Ankunft | Ankunft an der ersten Tätigkeitsstätte | | An-, Abreisetag oder mind. 8 h | | Spesen in Euro mind. 8 h: 12 € mind. 24 h: 24 € | Spesenland nach 24 Uhr | Spesen in Euro | | | |
| | | | ja | nein | | ja | nein | mind. 24 h | mind. 24 h | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | </ | | | |

bereits erwähnte Begriff der „ersten Tätigkeitsstätte“ – einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung – ins Spiel. Und die ist für die Entscheidung dieser Frage wichtig. Rein steuerlich gesehen üben Berufskraftfahrer zunächst einmal eine Fahrtätigkeit aus. Somit haben sie in der Regel keine „erste Tätigkeitsstätte“, da ihr Lkw nicht als ortsfeste Einrichtung gilt. Also müssten die Fahrtkosten zur Firma eigentlich mit der Reisekostenpauschale von 30 Cent für die Hin- und Rückfahrt steuerlich absetzbar sein. Dem ist aber nach einem Urteil des Finanzgerichts Nürnberg vom Mai 2016 (Az.: 4 K 1536/15) nicht so: Muss sich der Lkw-Fahrer typischerweise arbeitstäglich in der Firma oder an einem festen Übergabeort einfinden, um seinen Lkw entgegenzunehmen, so handelt es sich hierbei um einen vom Arbeitgeber festgelegten Sammelpunkt. Die Fahrtkosten dorthin sind dann nur mit der Entfernungspauschale als Werbungskosten abziehbar – also mit 30 Cent nur für die einfache Strecke.

Weiteres Thema: Sind Fernfahrer länger unterwegs, übernachten sie meistens auf Rastplätzen kostenlos in den Schlafkabinen ihrer Fahrzeuge. Dessen ungeachtet fallen Ausgaben beispielsweise für die Benutzung der sanitären Einrichtungen oder für die Reinigung der Bettwäsche an. „Schon im Sommer 2012 fällte der Bundesfinanzhof (BFH) hierzu ein positives Urteil für alle Lkw-Fahrer“, sagt Jörg Strötzel, Steuerberater und Vorstandsvorsitzender der Vereinigten Lohnsteuerhilfe (VLH). Danach können besagte Aufwendungen von der Steuer abgesetzt werden. Und was ist, wenn keine Quittungen vorliegen oder man gar keine Quittung bekommen hat? „Auch darauf hatten die Richter des BFH eine Antwort“, erklärt Strötzel. „In diesem Fall darf die Höhe geschätzt werden, im Rahmen sind dabei arbeitstägliche Kosten in Höhe von fünf Euro.“ Ein Vorgehen, das sich bewährt hat. Denn 2015 blieb das Finanzgericht München der Linie des BFH treu. Die Richter aus Bayern betonten erneut, dass eine Schätzung der Kosten in Höhe von fünf Euro je Übernachtung „keinesfalls überhöht“ erscheint.

Um die Kosten nachweisen zu können, empfiehlt das BMF folgendes Vorgehen: Führen Sie drei Monate lang eine Liste darüber, wann und wo Sie eine kostenpflichtige Toilette oder Dusche benutzt haben: Tag, Datum, Uhrzeit, Name der Autobahnraststätte und



Höhe der Kosten. Für die Übernachtungen in der Schlafkabine des Lkw gilt das Gleiche, außer dass man dafür in der Regel keine Kosten notieren muss. Rechnen Sie dann anhand der Aufzeichnungen den täglichen Durchschnittsbetrag aus. Die Drei-Monats-Liste fügt man am besten der Steuererklärung bei. „Sollte das Finanzamt Ihre Kosten nicht anerkennen, legen Sie Einspruch ein und verweisen Sie auf das BFH-Urteil mit dem Aktenzeichen VI R 48/11 und das Urteil des Finanzgerichts Münchens mit dem Aktenzeichen 7 K 2393/13“, lautet die Empfehlung der VLH. <



GUT GEREDELTE ARBEIT

Der Mensch macht's aus. So lautet das Motto der Spedition Barth aus Burladingen. Die Fahrer haben dabei die Möglichkeit, zwischen Begegnungsverkehr, Fernverkehr und Nahverkehr zu wählen.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Gelernt ist einfach gelernt. Und gelernt hat Udo Kleimann in seinem Berufsleben schon viel. Nach seiner Lehre zum, wie es damals noch hieß, Kfz-Mechaniker bei Mercedes-Benz in Balingen, arbeitete er ab 1988 erst für sieben Jahre in der Werkstatt bei Barth in Burladingen. „Dann habe ich mir meinen Kindheits Traum erfüllt“, schwärmt Udo, „und bin 1995 auf den Lkw umgestiegen. Das mache ich jetzt seit 23 Jahren. Und mir gefällt es immer noch, die ganze Woche unterwegs zu sein.“

Und so brückt er an diesem Freitagnachmittag nach der Rampenentladung erst die beiden Wechselbrücken ab, die er aus Frankreich mitgebracht hat, und setzt in einem Zug die beiden vorgeladenen Brücken für Frankreich wieder auf. Seine Frau wartet im Pkw, um ihn abzuholen. Freitag ist Feierabend.

Gut geregelte und sichere Arbeit, über den reinen Lohn hinausgehende soziale Leistungen, konsequente Aus- und für die Fahrer selbstverständlich bezahlte verpflichtende Weiterbildung: Damit kann das 1948 gegründete und heute in zweiter Generation von den geschäftsführenden Gesellschaftern Berthold Barth und dessen Cousin Peter-Johannes geleitete Familienunternehmen vor allem bei den Fahrern punkten, die mehr auf die Zuverlässigkeit des Arbeitgebers als auf vom Chef bezahltes Zubehör stehen. Die 230 Fahrzeuge an den sieben eigenen Spediti onsstandorten sind daher in erster Linie funktional und konsequent schmucklos.

Für Udo kein Problem. Er hat einen Actros 2545 als Gliederzug. In der Regel fährt er zweimal die Woche nach Frankreich, feste Linie, feste Abfahrten, drei bis fünf feste Kunden, immer im Rahmen der Lenk- und Ruhe-



MICHAEL PFISTER FUHR lange Zeit selbst für Barth und ist heute Ausbildungsleiter.



UDO KLEIMANN
(50) AUS HECHINGEN

Ich bin seit 23 Jahren bei Barth und mit der Firma groß geworden. Mir macht es immer noch großen Spaß, die ganze Woche zwei Mal nach Frankreich unterwegs zu sein.



FREITAGNACHMITTAG SIND DIE RAMPEN am Standort von Barth belegt. Auch die Lkw für die letzten Begegnungstouren dieser Woche werden dann vorgeladen.

zeiten. „Ich bin gerne Lkw-Fahrer“, sagt Udo, „trotz der schlimmen Zustände vor allem auf den deutschen Autobahnen.“ Was für ihn zählt, ist das Wochenende daheim mit der Familie und sein Engagement bei der freiwilligen Feuerwehr in Hechingen – die sich auch über einen Kraftfahrer freut. Das Hobby teilt er mit den Söhnen Lukas und Simon. „Um Barth als Arbeitgeber muss ich mir keine Sorgen machen. In Hechingen wird gerade unser neuer Standort gebaut. Dann kann ich in Zukunft zu Fuß zum Lkw kommen.“



NACH DER RÜCKKEHR aus Frankreich am Freitagmittag wird Udos Zug an einer der Rampen entladen.



IN EINEM ZUG nimmt Udo auf dem Hof die beiden beladenen Wechselbrücken für die neue Tour nach Frankreich auf.

IM NOVEMBER 2018 kamen weitere neue Fahrzeuge der jeweils jüngsten Generation von Mercedes-Benz und MAN.



DIE FÄHRER IM NAHVERKEHR sind im Radius von rund 100 Kilometern um den Standort Burladingen unterwegs.



Der Mensch macht's aus. So lautet hier das offizielle Motto. Auch Michael Pfister (49) verkörpert diese überall spürbare Firmenkultur. Mit 19 hat er seine Lehre zum Berufskraftfahrer begonnen, später ist er zehn Jahre lang selbst die Frankreich-Touren gefahren. 2008 machte er in Absprache mit Barth für ein Jahr die Weiterbildung zum Kraftverkehrsmeister, seit 2009 ist er unter anderem der Ausbildungsleiter. So koordiniert er etwa die regelmäßigen praktischen Trainings der wirtschaftlichen Fahrweise in Zusammenarbeit mit den Trainern der Lkw-Marken MAN, Mercedes-Benz und Scania.

Derzeit wird in der Transportbranche viel über den akuten Fahrermangel und dessen Gründe diskutiert. Immer wieder taucht dabei neben dem Lohngefüge und der fehlenden Wertschätzung auch die oft mangelnde Vereinbarkeit des Berufs mit der Freizeit und der Familie auf. Bei der Jugend von heute gerät zunehmend die innerbetriebliche Weiterbildung in den Fokus.

Barth ist ein klassischer Ausbildungsbetrieb mit einer sehr geringen Fluktuation. Pfister ist daher sehr stolz darauf, dass er mit Boris Sauter einen motivierten Auszubildenden gefunden hat, der statt in drei Jahren einen Beruf in vier Jahren zwei Berufe erlernt. „Zuerst habe ich die Ausbildung zum Fachlageristen absolviert“, sagt Boris. „Nun ist der Berufskraftfahrer an der Reihe.“

Damit stehen ihm später zwei Möglichkeiten zur Wahl. Letztendlich fehlt es in der Logistik überall an Leuten. Derzeit hat noch der Fahrerjob die Priorität. „Allerdings möchte ich nach der Ausbildung lieber im Nahverkehr arbeiten, denn ich möchte einfach jeden Abend zu Hause sein.“ Für Barth ist das überhaupt kein Problem. Die Spedition bietet ihren Fahrern sogar drei Möglichkeiten.

”

**BORIS SAUTER
(18) AUS GAUSELFINGEN**

Ich mache in vier Jahren zwei Ausbildungen, zum Fachlageristen und zum Fahrer. Dann habe ich die Wahl. Ich möchte später allerdings im Nahverkehr arbeiten.





ERIC PENZHOLZ
(27) AUS BREISACH



Ich habe bei Barth meine Ausbildung gemacht und bin über die geregelten Zeiten sehr glücklich. Ende November habe ich nun einen ganz neuen MAN bekommen.



Zahlen & Fakten

Anschrift:

Barth Spedition GmbH
Gammertinger Straße 36–40
72393 Burladingen
Tel.: +49 (0) 74 75/8 91-0
Fax: +49 (0) 74 75/8 91-10
E-Mail: contact@barth.eu
Internet: www.barth.de

Gründungsjahr: 1948

Unternehmensgröße:

Mittelständisches, inhabergeführtes Unternehmen mit einer seit über sieben Jahrzehnten erfolgreichen Marktpräsenz

Umsatz: 77 Millionen Euro

Schwerpunkt:

Stückgut, Teil- und Komplettladungstransporte mit eigenem Netzwerk und neun Speditionsstandorten. 105.000 m² Logistikflächen

Beschäftigte: insgesamt 680

Fahrer: 250 Fahrer

Fuhrpark: 230 eigene Fahrzeuge vom 7,5 Tonne für den Nahverkehr bis zum 40 Tonne, sowohl als Wechselbrückenzug oder als Sattelzug, für den Begegnungs- und Fernverkehr. Alle Lkw mit Euro 6 und 450 bis 460 PS, etwa zu 40/30/30 Prozent von Mercedes-Benz, MAN und Scania. Die neuen Lkw mit Assistenzsystemen, Lkw im Fernverkehr mit Standklimaanlage

Eigene Werkstatt:

ja, mit zwei Meistern und 11 Mitarbeitern

Einsatzbereich der Fahrer:

80 % innerdeutsch, 20 % Benelux, Frankreich, Österreich und Schweiz

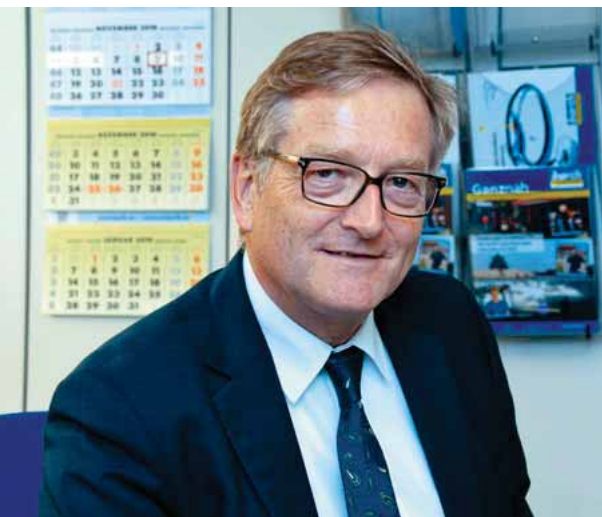
Fahrleistung der Lkw:

rund 60.000 im Nahverkehr, rund 90.000–110.000 im Fernverkehr

Offene Stellen: auf Anfrage

Alle Angaben laut:

Michael Pfister, Ausbildungsleiter und Gefahrgutbeauftragter



AM WOCHENENDE ENGAGIERT sich Udo Kleimann mit seinen beiden Söhnen bei der Feuerwehr.

BERTHOLD BARTH (58) leitet das Unternehmen in der zweiten Generation zusammen mit seinem Cousin Peter-Johannes Barth.

„Bei uns gibt es den klassischen Fernverkehr, von Montag bis Freitag“, erläutert Pfister, „sowie den klassischen Nahverkehr im Radius von rund 100 Kilometern um den Standort. Die Touren beginnen zwischen 6.00 und 6.30 Uhr am Morgen. Hier müssen die Fahrer allerdings selber den Lkw be- und entladen.“

Vor allem die dritte Wahlmöglichkeit erfreut sich offenbar immer größerer Beliebtheit:

Dank des eigenen Netzwerks gibt es jede Nacht Begegnungsverkehre. „Hier müssen die Fahrer eigentlich nur fahren und unterwegs zu festen Zeiten entweder Brücken oder Auflieger tauschen.“

Gute Aussicht also auch für Jeremy Jungk, der im dritten Lehrjahr ist: „Hier ist das Arbeitsklima einfach klasse. Und später habe ich als fester Fahrer die Qual der Wahl.“



JEREMY JUNGK
(24) AUS WINTERLINGEN



Mir macht es total Spaß, in der Ausbildung mit unseren Lkw unterwegs zu sein. Das Arbeitsklima bei Barth ist einfach klasse, Fernverkehr ist später eine der Optionen.

FAHRER JAGT FAHRER

Ein Fahrer macht dem anderen unnötig das Leben schwer. Erst wird die Straße zum Spielfeld von Wut und Frust, dann der Gerichtssaal.

TEXT | Peter Möller FOTOS | Autobahnkanzlei

Der Albtraum ist vorbei, das Urteil ist gesprochen. Der Richter räumt seine Akten zusammen. Björn* verlässt mit Autobahnanwalt Alexander Rietesel den Saal. Auf dem Flur steht eine Bank. Björn bricht auf dieser fast zusammen. Sitzend hält er den Kopf zwischen den Händen, schaut seinen Anwalt an und fragt mit dem Blick der Verzweiflung: „Was ist nur los in diesem Land?! Kann hier jeder jeden anschwärzen?“

Drehen wir die Zeit ein wenig zurück. Das ganze Drama beginnt vor gut einem Jahr: Björn kann sich noch ganz genau an diesen Samstagvormittag erinnern. Mit seiner Familie sitzt er beim Frühstück. Die Ruhe wird unterbrochen, als die Briefträgerin klingelt. Sie hat einen Umschlag für Björn. Von der Polizeiinspektion?! Sein erster Gedanke ist: Die wollen sicher seine Hilfe. Er macht den Umschlag auf und liest, dass gegen ihn ermittelt wird wegen Unfallflucht. Björn atmet durch. Unfallflucht?! Das gibt's doch nicht! „Warum das denn?“, fragt er laut am Frühstückstisch. „Ich bin doch versichert. Wenn etwas passiert, dann steht man dazu. Das muss ein Irrtum sein!“

Er ruft sofort bei der Polizeiinspektion an. Der Sachbearbeiter ist nicht da. Björn wird auf Anfang kommender Woche getröstet. Vom Fußballplatz kennt er mich und hat noch meine Visitenkarte. Wir verabreden uns drei Stunden später in der Kanzlei. Ich schaue mir den Brief an: tatsächlich Unfallflucht. Der Beschuldigte ist Björn. Die Alarmglocken läuten. Unfallflucht ist ein heißes Eisen. Da drohen nicht nur Geldstrafe und Punkte, da droht vor allem eines: Führerscheinentzug. Über den Schadensumfang steht nichts im Brief. Es ist fatal. Auch ich erreiche bei der Polizei niemanden. Ich muss Björn auf Montag getrösten. Viel Beruhigendes kann ich ihm nicht sagen. Auffallend ist allerdings, dass es zwei Monate gedauert hat, bis das Schreiben kam. Wenn es um einen Fall ginge, bei dem der Führerscheinentzug drohen würde und der Schaden groß wäre, dann hätte Björn mit Sicherheit schon eher etwas gehört.

Wir rufen gleich noch bei Björns Chef an. Der kontaktiert seinen Versicherungsvertreter. Ein Schaden ist dort noch gar nicht gemeldet. Der Schaden kann also so groß gar nicht sein. Das ist beruhigend.

Am Montag früh um sechs Uhr kann ich den Polizeibeamten erreichen. Der teilt mir den Schadensumfang mit: 80 Euro, ein Kratzer am Spiegel eines anderen Lkw. Eine Bagatelle, so formuliert es der Polizist selbst. „Aber stell dich auf was ein“, meint er zu mir. „Der Erstatte der Anzeige steht alle paar Tage hier und fragt, was bei dem Verfahren herausgekommen ist.“ Ich rufe sofort Björn an, informiere ihn darüber, dass die Unfallflucht im Bagatellbereich liegt. Ich gehe davon aus, dass das Verfahren eingestellt werden wird. Über Führerscheinentzug und andere existenzbedrohende Dinge braucht er sich keine Sorgen zu machen. Auch ein Fahrverbot kommt bei so etwas nicht in Betracht. Ich setze ein Schreiben an die Polizei auf und teile mit, dass eine Stellungnahme erst nach Akteneinsicht erfolgt. Wir werden uns schriftlich gegenüber der Staatsanwaltschaft äußern.

Unterdessen – ganz im Hintergrund – beginnt Horror Teil 2: Nach ungefähr 14 Tagen ruft mich Björn wieder aufgeregt an. Er soll über eine rote Ampel gefahren sein. Das sei ausgeschlossen. Das tue er nie. Was ist denn nur los?! Vom nächsten Autohof aus faxt er mir den Anhörungsbogen, den er bekommen hat, zu. Ich sehe den Tattag, und mich trifft der Schlag. Es ist genau derselbe Tag, an dem Björn auch die Unfallflucht begangen haben soll. Ich werde skeptisch. Am nächsten Tag habe ich die Unfallfluchtakte in der Hand. Als ich den Namen des Anzeigenerstatters lese, schwant mir Ungeheures. Es ist genau derselbe Mann, der als Zeuge unter dem Tatvorwurf im Anhörungsbogen steht. Ich rufe sofort Björn an und frage ihn, ob er den Namen kennt, ob ihn da jemand auf dem Kieker hat. Doch der Name ist ihm völlig unbekannt. Er weiß nicht, was das soll. Ich fordere Akte Nummer 2 an – die Ermittlungsakte bezüglich des Rotlichtverstößes. Nachdem ich die gelesen habe, weiß ich, was Wut und Frust ist. Derjenige Lkw-Fahrer, dessen Spiegel angeblich durch den Lkw von

Björn berührt worden war, ist danach hinter Björn hergefahren. Er hat ihn durch die ganze Stadt verfolgt. Dabei will der Zeuge festgestellt haben, dass Björn wie eine „gesengte Sau“ gefahren sei. Deswegen hätten ihn auch rote Ampeln nicht interessiert. Ganz sicher sei er sich, dass er eine Ampelkreuzung am Stadtrand bei Rot überfahren habe, und die sei schon lange rot gewesen.

Deswegen geht die Bußgeldstelle auch von einem qualifizierten Rotlichtverstoß aus. Drei Wochen später kommt der Bußgeldbescheid: ein Monat Fahrverbot, zwei Punkte. Ich lese mir alles genau durch. Mehrfach. Die Stellungnahme haben wir an die Staatsanwaltschaft geschickt. Mit der jungen Staatsanwältin habe ich telefoniert. Sie will das Verfahren gegen eine geringe Auflage einstellen. Damit bin ich nicht einverstanden. Nicht bei 80 Euro und einer Unfallflucht, die gar keine ist. Björn hat nichts, aber auch gar nichts von einem Unfall mitbekommen. Wer weiß, ob der überhaupt stattgefunden hat. Die Staatsanwältin bietet eine Einstellung ohne irgendeine Auflage an. Da gehen wir mit. Das Strafverfahren ist erledigt. Ich rufe Björn an und sage ihm, dass wir noch warten müssen, bis wir das schwarz auf weiß haben. Das dauert noch ein paar Tage, dann ist dieses Verfahren endgültig erledigt.

Ich grübele. Was wäre denn, wenn Björn tatsächlich geflüchtet wäre? Die Unfallflucht ist eingestellt. Ist dann nicht der angebliche Rotlichtverstoß Teil dieser Tat? Ist dann nicht mit der Einstellung auch bis zur Beendigung der Fluchtfahrt alles erledigt? Ich verwerfe den Gedanken. Björn ist ein Guter. Der hat keine Fluchtfahrt begangen. Aber trotzdem: Am Nachmittag nach einer Gerichtsverhandlung merke ich, dass der Gedanke mich nicht loslässt. Man nennt das „ne bis in idem“ – keine zwei Sanktionen für eine Handlung. Die Unfallflucht wäre, wenn sie denn stattgefunden hätte, noch gar nicht beendet, der Rotlichtverstoß Teil davon, also durch die Einstellung bereits mitentschieden. Ich setze mich sofort hin und teile das dem Richter mit. Der weist das Argument mit einem Wort zurück und terminiert. Die Verhandlung will Autobahnanwalt Alexander Rietesel aus Berg gern wahrnehmen. Björn findet's in Ordnung. Ich habe kein Problem damit. Björn und Alex kennen sich. Beide haben bei einer Weihnachtsfeier in Berg zusammengesessen. Alexander Rietesel macht das sicher perfekt, und ich kann in Ruhe an einem Fachartikel, den ich schon lange geschrieben haben muss, arbeiten.

Alexander hat sich vor dem Termin noch einmal in die Problematik des Strafklageverbrauchs eingearbeitet und ist sich ganz sicher, dass hier eine Strafe wegen des Rotlichtverstoßes, der sowieso nicht in Betracht kommt, ausgeschlossen ist. Außerdem hat er sich mit Ralf Grunert, unserem Messstellenüberprüfer, und Björn den Tatort ange-

schaut. Die Ampel steht rechts. Die Fahrspur, auf der Björn gefahren ist, ist eng. Wenn er auf die Ampelkreuzung zufährt, kann 20 Meter dahinter ein nachfolgender Lkw-Fahrer unmöglich auf die Ampel schauen. Ralf Grunert macht von dieser Konstellation entsprechende Fotos. Was der Zeuge behauptet, muss falsch sein.

Der Richter ist völlig überrascht von der Energie, mit der Alexander auftritt. Er war davon ausgegangen, dass er nur drei Sätze zu sagen braucht, und dann wird der Einspruch zurückgenommen. Nix da, meint Autobahnanwalt Rietesel: „Erstens gibt es ein Verfahrenshindernis. Mit der Einstellung der Unfallflucht wurde auch der Vorwurf

hier bereits abgegolten. Und zweitens ist die Zeugenaussage nicht haltbar. Das kann sich gar nicht so abgespielt haben!“ Der Zeuge wird vernommen. Er ist voller Wut und steigert sich förmlich rein. In seiner heutigen Version hat Björn ihm sogar den Stinkefinger gezeigt. Björn schüttelt nur mit dem Kopf. Der Zeuge kann noch nicht mal sagen, wann denn die Ampel rot wurde, ob sie rot war, als Björn mit der Vorderachse oder mit der letzten Achse vom Hänger drüberfuhr. All das ist wichtig, aber nichts ist beweisbar.



Der Richter schaut großmütig zu Björn und sagt: „Ich mache Ihnen einen Vorschlag. Wir machen aus dem Zwei-Punkte-Rotlichtverstoß mit Fahrverbot einen Ein-Punkt-Rotlichtverstoß ohne Fahrverbot.“ Björn schüttelt den Kopf. „Nein, ich habe nichts Verbotenes getan. Ich will weiter eine weiße Weste haben!“ Alexander Rietesel kann das völlig verstehen. Er bittet den Richter um ein Rechtsgespräch und weist darauf hin, dass nichts, aber auch gar nichts bewiesen ist. Der Zeuge sei derart emotional, dass er schon deswegen unglaubwürdig sei. Im Zweifel müsse ein Sachverständigengutachten die Frage klären, ob der Zeuge überhaupt etwas gesehen haben könne. Das Thema Sachverständigengutachten hört der Richter nicht gern. Ein solches Gutachten zieht den Prozess Monate in die Länge. Nein, das will er nicht. Dann bietet er lieber ein Urteil unterhalb der Punktegrenze an.

Björn nickt das ab. Das Urteil wird verkündet. Wir verlassen den Gerichtssaal. Björn fällt auf die Bank im Gerichtsflur. Was ist nur los hier? Kann wirklich jeder jeden anschwärzen? „Ja, leider jeder“, antwortet Alexander Rietesel. „Es ist gar nicht so einfach und gelingt nicht immer, den Kopf wieder aus der Schlinge zu ziehen.“ – „Das habe ich gemerkt“, entgegnet Björn.



***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**



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

JOSIE*: „IST ES RICHTIG, DASS FAHR-VERBOTSPUNKTE FÜNF JAHRE LANG IM REGISTER BLEIBEN?“

Möller: „Liebe Josie, das gilt nur bei Regelfahrverbotspunkten. Wenn du ein Fahrverbot wegen Wiederholungstäterschaft (zweimal mindestens 26 km/h, auch außerorts) bekommst, dann bleibt der eine Punkt, den es dafür gibt, nur zweieinhalb Jahre in Flensburg eingetragen. Diese zweieinhalb Jahre werden auch nicht durch neue Eintragungen, die hinzukommen, weiter verlängert. Beim Regelfahrverbot gibt es allerdings zwei Punkte, und die bleiben fünf Jahre lang drin.“

WILLI*: „ICH BIN MIT MEINEM LKW INNERORTS 27 KM/H ZU SCHNELL GEFAHREN, WEIL ICH BLÖDERWEISE EIN TEMPO-30-SCHILD ÜBERSEHEN HABE. DROHT MIR JETZT EIN FAHRVERBOT?“

Möller: „Zuerst mal müsstest du mir sagen, ob die 27 km/h der um die Toleranz bereinigte Wert sind oder ob die Toleranz noch abgezogen werden muss. Tatsächlich droht einem Lkw-Fahrer ein Regelfahrverbot ab 26 km/h innerorts zu schnell – nach Abzug der Toleranz natürlich. Dieses Fahrverbot ist ein Regelfahrverbot und bringt zwei Punkte mit sich, die fünf Jahre in Flensburg registriert bleiben.“

WALDEMAR*: „ICH HABE EIN VERWAR- NUNGSGELD VON 30 EURO BEKOMMEN UND BEZAHLT. MUSS ICH DANN NOCH MEINE PER- SÖNLICHEN DATEN ANGEBEN?“

Möller: „Nein, Waldemar, das musst du nicht. Bei den Verwarnungsgeldern geht es ein wenig anonym zu. Das könnte auch jeder andere für dich bezahlen. Persönliche Daten muss man nur dann angeben, wenn man die Verwarnung ablehnt. Das macht aber regelmäßig kaum Sinn, weil mit einer Verwarnung keine Punkte verbunden sind.“

MARTIN*: „ES GEHT UM EINE GESCHWIN- DIGKEITSÜBERSCHREITUNG VON 17 KM/H. DER RICHTER MEINT, ER MÜSSE BEI DIESER ÜBERSCHREITUNG AUF VORSATZ URTEILEN UND DAS BUSSGELD MINDESTENS VERDOP- PELN. ICH SOLLE MIR DAS MIT DEM EINSPRUCH ÜBERLEGEN.“

Möller: „Das ist ohne Akte schwer zu sagen. Aber 17 Kilometer pro Stunde zu schnell als vorsätzlich zu bezeichnen, das ist schon etwas ganz Besonderes. Ich habe eher den Eindruck, dass der Richter ausnutzen wollte, dass du ohne Anwalt im Gerichtssaal warst. Wahrscheinlich hat er sich gedacht, er droht einmal ein wenig, und dann knickst du schon ein. Gut gemacht, dass du das nicht getan hast. Ich habe den Eindruck, Richter versuchen bisweilen, im Gerichtssaal Horrorszenarien auszumalen, um den Betroffenen dazu zu bringen, den Einspruch zurückzunehmen.“



Die Standorte der Autobahnkanzlei



§ Ausschließlich für die Autobahnkanzlei tätiger Vertragsanwalt.



Autobahnkanzlei

Fernfahrertelefon:

+49(0) 3643 770 990

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

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI



Autobahnkanzleigründer und Frankenstrolch Peter Möller hat auch dieses Jahr wieder an die Lkw-Fahrer gedacht, die Weihnachten nicht zu Hause verbringen konnten. Die sollen wissen, dass die Frankenstrolche an Weihnachten mit dem Herzen auch bei ihnen sind. Die Autobahnkanzlei hat die Frankenstrolche bei ihrer Aktion unterstützt und einen kleinen Berg an Geschenktüten gepackt. Die wurden an Weihnachten den Fahrern, die nicht im Kreise ihrer Familie feiern können, übergeben. Herzlichen Dank den Frankenstrolchen dafür!

KLEINE FÄLLE



Wie Weizen schiebt

Joachim* kann sich noch genau erinnern. Sein Lkw war zu zwei Dritteln voll beladen mit Weizen. Vor ihm fuhr ein anderer Lkw. Er konnte die Ampel erst sehr spät sehen.

Als er sie wahrnahm, war sie bereits bei Gelb. Wenn er da eine Vollbremsung gemacht hätte, hätte er durch den Weizen einen derartigen Schub nach vorn bekommen, dass er auch bis in die Kreuzung reingerutscht wäre, meint er. Das will Autobahnanwalt Silvio Lange untermauern. Er will mit der Aussage eines Sachverständigen aufschlagen. Der traut sich das aber aus dem Stand nicht zu, weil er nicht weiß, wie sich Weizen beim Bremsen verhält. Kurzerhand schlägt er aber vor, einfach eine Kiste zu zwei Dritteln mit Weizen zu füllen, auf den Beifahrersitz zu stellen und eine Vollbremsung zu machen. Das Ergebnis ist anschaulich: Der Weizen schiebt nach vorn. Silvio Lange legt Video und Fotos im Gerichtssaal vor. Der Richter stellt das Verfahren ein, weil er eine Ahndung für nicht geboten hält.

AG Eberswalde

Az.: 12 OWi 203 Js-OWi 3711/18 (137/18)

Verstecktes 60-Schild

Karl* soll 20 km/h zu schnell gefahren sein. Er dachte, er sei noch auf einer Kraftfahrtstraße unterwegs. Bei der Gerichtsverhandlung ist er nicht persönlich anwesend. Silvio Lange, Autobahnanwalt vom Autohof Mecklenburg in Neustadt-Glewe, nimmt den Termin wahr. Lediglich leichte Fahrlässigkeit liege vor. Hier müsse das Gericht von seinem Ermessen Gebrauch machen und das Bußgeld reduzieren.

Das Bußgeld aus dem Bußgeldkatalog gehe vom Regelfall aus. Ein solcher Regelfall liege hier nicht vor. Die bauliche Situation sei nämlich eine ganz besondere. Zwar sei die Kraftfahrtstraße aufgehoben gewesen, aber die Straße sei unverändert in jeder Richtung zweispurig gewesen. Auch eine Mittelleitplanke habe es gegeben. Durch einen anderen Lkw, der sich knapp vor Karl gesetzt habe, sei das entsprechende Schild verdeckt gewesen. Der Richter geht von besonderen Tatumständen aus und reduziert antragsgemäß das Bußgeld auf 55 Euro. Keine Eintragung in Flensburg. Passt!

AG Oranienburg

Az.: 13 d OWi 3422 Js-OWi 16403/18 (511/18)

Schilder-Widerspruch

Rainer* hat sich vor dem Termin noch einmal genau die Beschilderung mit Silvio Lange angeschaut. Zum Tatort sind sie gefahren. Rainer hat dann

erklärt, welch bösem Irrtum er unterlag: Direkt vor dem Ortseingangsschild steht nämlich ein Schild, mit dem die Geschwindigkeit auf 70 km/h reduziert wird. Rainer meint, dass das Schild nur dann Sinn ergäbe, wenn die 70 km/h auch innerhalb des Ortes gälten. Ansonsten wäre das Schild sinnlos. Die Argumentation hinkt ein wenig. Ein entsprechender Irrtum ist aber möglich. Darüber, dass der Lkw-Fahrer auf der Landstraße sowieso nur 60 km/h fahren darf, reden wir besser nicht. Der Richter jedenfalls kann von Silvio Lange überzeugt werden. Es liegt kein Regelfall vor, also Reduzierung des Bußgelds in den punktfreien Bereich. Genau so wird's gemacht. Der Richter spricht ein entsprechendes Urteil.

AG Dannenberg

Az.: 10 OWi 5201 Js 29434/18

Verliehene Verkehrsüberwacher

16 km/h innerorts soll René* mit seinem Laster zu schnell gewesen sein. Zwei Millionen Kilometer ist er punktfrei

gefahren und wollte das vor seiner Pensionierung auch nicht mehr ändern. Er gesteht ein, dass er bei dem Thema ziemlich eitel sei. Als Rechtsanwältin Heike Herzog die Akte in die Hand nimmt, weiß sie gleich, wo es langgeht. Kommunale Verkehrsüberwachung steht dick über dem Bußgeldbescheid. Die ist in Bayern ausdrücklich durch Private verboten. So etwas dürfen in Bayern nur die Gemeinden machen. Ob ein überlassener Arbeitnehmer, der die Messungen vornimmt, als privat oder gemeindlich einzustufen ist, findet Herzog höchst zweifelhaft. Mit Beweisanträgen bewaffnet und einer meterlangen Liste von Fragen, die sie der Messbeamtin stellen will, betritt sie den Gerichtssaal. Doch die Zeugin der Anklage fehlt – sie bleibt unentschuldig fern. Um die Sache zu beenden, schlägt das Gericht 55 Euro Bußgeld ohne Punkte als Kompromiss vor. René ist zufrieden – und das zählt.

AG Würzburg

Az.: 206 OWi 962 Js 15416/18

***ALLE NAMEN VON DER
REDAKTION GEÄNDERT**

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



Transportwelt

News aus Wirtschaft und Politik
www.eurotransport.de



**Licht & Glanz gibt Sicherheit!
Scheinwerfer & Leuchten von**


JUMBO
seit 1932

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

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



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

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



DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER



DAS LEBEN IST BEGRENZT. IHRE HILFE NICHT.

Ein Vermächtnis zugunsten von
ÄRZTE OHNE GRENZEN schenkt
Menschen weltweit neue Hoffnung.

Wir informieren Sie gerne. Schicken Sie
einfach diese Anzeige an:

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



...über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...

Kompressor-Kühlbox Engel MK-45
Außenmaße: 8647 (ohne Griff) x H 508 x T 344 mm
Spannung: 12/24/220 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Stahlblech eloxiert
Farbe: Marine hellgrün,
Schwarz dunkelgrün
Gewicht: 24 kg
Temperaturbereich
+5°C bis >-18°C
Stufenlos regelbar
Leistungsaufnahme: 22 Watt
Aktion...€649,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-40
Außenmaße: 8 x 6 x 1 (ohne Griff)
630x470x340 mm
Innenmaße: 8 x 6 x 1 (ohne Griff)
Spannung: 12/24/220 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Kunststoffgehäuse
Farbe: Grau mit rot
Gewicht: 23 kg
Temperaturbereich
+5°C bis >-18°C, Stufenlos regelbar
Leistungsaufnahme (12 Volt): 22 Watt
Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
Sandstr. 14 - 18, D-45864 Gladbeck
Tel.: 02043 / 6 99 -27 • Fax: 02043 / 6 99 61

Die hellste Leuchte in der Flotte

Scheinwerferbügel aus V2A Edelstahl, von Hand auf Hochglanz poliert.

Für jedes Fahrzeug das passende Design. Rostfrei. Glänzend.

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

HS Schoch®

Tel. 07363 96090
www.hs-schoch.de

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

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER



**Jeden
MONAT
NEU!**

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Ersatzteile/Zubehör

Ben's Kabinemöbel Holland

Emmeloord Holland

www.benskabinemoebel.de

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



Scania R Topline

Online bestellen



Scania R Highline

Online bestellen



Scania R Lowline



DAF 106 Super Space Cab



DAF 106 Space Cab



DAF 85 Space Cab



KOMBIMARKT

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

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

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

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

Eine Anzeige = 4 Ausgaben!*

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

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

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

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

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



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv



Schönheit vergeht, Laster besteht.
Rent a MAN

www.bfs.tv

Geschäftliche Empfehlungen

Bußgeldbescheide Fahrverbote Unfallregulierung Verkehrsstrafrecht

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



Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für
Verkehrsrecht

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts



Dietz · Tonhäuser
& Partner

Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für
Verkehrsrecht:

Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für Verkehrsrecht

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

Geschäftsverbindungen

Wir suchen ab sofort



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

**Wir bieten einen fairen Umgang
miteinander und faire Konditionen!**

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

Sie sind

Selbstfahrender Transportunternehmer

oder wollen sich Selbständig machen ?

Wir bieten Ihnen die Möglichkeit. Ganzjähriger, unbefristeter Einsatz im überwiegend nationalen Nah- / Regional- und Fernverkehr.

- Aufflieger kann von uns gestellt werden
- Tankkarte stellen wir auf Wunsch zur Verfügung
- kostenlose Nutzung unseres Telematiksystem
- Abwicklung ihrer Buchhaltung über unser Steuerbüro
- Beratung in betriebswirtschaftlichen Fragen

Gerne sind wir bei der Beschaffung einer SZM behilflich.



Sprechen Sie mit uns unverbindlich. Wir freuen uns
auf Ihren Anruf.
Tel. 07041/81523-0, vk@koppelhuber-spedition.eu

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

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

www.transaktuell.de

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

**2000+
LKW-FAHRER
JOBS auf**

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

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

www.famev.de

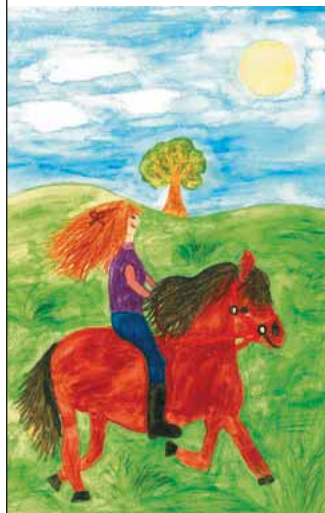
„Mit meinen Freunden durch das Jahr“

Jahreskalender von
Kindern mit Behinderung

Jetzt kostenlos reservieren:
Tel.: 06294 4281-70
E-Mail: kalender@bsk-ev.org
www.bsk-ev.org



Bundesverband
Selbsthilfe
Körperbehinderter e.V.



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

Was tun bei ARTHROSE?

Zu dieser dringlichen Frage gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe nützliche praktische Tipps, die jeder kennen sollte. Eine Sonderausgabe ihres Ratgebers „Arthrose-Info“ kann kostenlos angefordert werden bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 110551, 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).



Für Dich!

Ein Kinderlächeln. Was gibt es Schöneres? Mit Ihrer Hilfe können noch mehr Kinder eine unbeschwerte Kindheit erleben. Ihre Zuwendung an die SOS-Kinderdorf-Stiftung bewirkt mehr Freude. Mehr Glück. Mehr Kindheit. Und das nachhaltig!

Petra Träg, 089 12606-109
petra.trag@sos-kinderdorf.de



SOS-Kinderdorf-Stiftung
www.sos-kinderdorf-stiftung.de


Kaufgesuche



wirkaufenlkws.de

Suche oberirdische, doppelwan-
dige **Stahl tanks** ab 2000 l, Erd-
tanks ab 20000 l, Brückenkrane ab
3 t, Spur ab 12 m. 0171/6725689,
fritz_seitz@gmx.de H

www.lastauto-omnibus.de



Wir sind eine international tätige mittelständige Spedition mit Schwerpunkt Kühlverkehr und Sitz im Raum Köln/Bonn. **Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir in Festanstellung Fahrer, gerne auch Fahrerpaare, Führerschein Kl. CE für unsere Kühlfahrzeuge.** Wenn Sie verantwortungsbewusst, flexibel und belastbar sind, die Bereitschaft mitbringen, auch mehrwöchig unterwegs zu sein sowie ein einwandfreies Führungszeugnis vorlegen können, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Kontaktieren Sie bitte telefonisch **Wilfried Wirtz** unter: **Tel: 0 22 22 / 91 00 28**
 Franz Wirtz GmbH
 Johann-Philipp-Reis-Str. 22
 53332 Bornheim
 www.wirtz-international.com



2000+ LKW-FAHRER JOBS auf



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



World Vision
 Zukunft für Kinder!

worldvision.de



FEHRENKÖTTER
 Qualität kommt an.

Nichts für WG-Insassen

Wenn Du Deine Bude nicht teilen willst.

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

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

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!

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

www.fehrenkoetter.de



Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

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

Norbert Blucke
 +49 (0) 711 784 98 94 • norbert.blucke@etm.de



HF Works, für den besten Fahrer – Jobs in Holland!
 Ab sofort oder schnellstmöglich **LKW-Fahrer** (m/w) gesucht

- **Kühlwagenfahrer Touren NL - Deutschland**
 Standorte Venlo, Rotterdam, NL-Oldenzaal und NL-Duiven
- **Kühlwagenfahrer Obst & Gemüse**, Standorte Schifferstadt, Saarbrücken, Früh- und Spätschicht
- **Kühlwagenfahrer Obst & Gemüse, Touren NL - Deutschland**, Standort Kerpen
- **Seecontainerfahrer**, Standorte: NL-Nijmegen, Den Bosch, Rotterdam
- **Tankcontainerfahrer**, Standort Rotterdam (oder Raum Duisburg), International, Wochentouren, LKW kann mit nach Hause, wenn man günstig wohnt
- **Fahrer Lebensmitteltank**, Standort NL-Oss u. NL-Rotterdam
- **Fahrer lose Agrarprodukte**, Standort NL-Venlo u. NL-Breda
- **Fahrer Filialenbelieferung**, Standort NL Raum Roermond, Tagestouren, Touren nach Ruhrgebiet und Belgien. Bewerber sollen Grenznähe Roermond wohnen oder bereit sein, dorthin zu ziehen
- **Benötigter Führerschein:**
 CE (Schwere Lastzüge über 3,5 t + Anhänger)

Guter Verdienst - nach holländischem Tarifvertrag!

HF Works
 Kontaktperson T. Fokkens
 Het Schakelplein 10
 NL-5651 GR EINDHOVEN

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



Es lohnt sich!

Kraftfahrer / innen bei **RTS Transport Service**

Verschiedene Standorte in Deutschland

Wir wünschen allen ein frohes gesundes 2019 und allen Truckern ein unfallfreies Jahr.

Tel: +49 (0) 4104 / 6950041
 Bewerbung@rts-transport-service.de



Baumann LOGISTIK

Werde einer von uns ...

wenn Du die Freiheit liebst und Dir vorstellen kannst für eine gute Bezahlung plus Prämienlohnsystem Güter quer durch Westeuropa zu transportieren.

Bei uns erwartet Kraftfahrer ein unbefristetes Arbeitsverhältnis mit netten Disponenten am Standort Bonn. Wenn Du die Qualifikation FS Klasse CE + Eintrag 95 hast, solltest Du keine Sekunde zögern Dich bei uns zu bewerben!

Baumann Logistik GmbH & Co. KG
 Johannes Kalt · Tel. +49 228 98 98 015
johannes.kalt@baumannlogistik.de

baumannlogistik.de

WERDEN SIE TEAMPLAYER.



Bitte schicken Sie mir unverbindlich

Informationen zur Mitarbeit im Projekt

Allgemeine Informationen über **ÄRZTE OHNE GRENZEN**

Informationen zu Spendenmöglichkeiten

Name: _____

Anschrift: _____

E-Mail: _____

Mit **ÄRZTE OHNE GRENZEN** helfen Sie Menschen in Not. Schnell, unkompliziert und in rund 60 Ländern weltweit. Unsere Teams arbeiten oft in Konfliktgebieten – selbst unter schwierigsten Bedingungen. Ein Einsatz, der sich lohnt: www.aerzte-ohne-grenzen.de/mitarbeiten

ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.
 Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
 Spendenkonto 970 97
 Bank für Sozialwirtschaft
 BLZ 370 205 00



FAHRERSCHMIEDE WECHSELN & VERBESSERN!



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

Unbefristet, übertariflicher Stundenlohn, per sofort für den Nahverkehr.

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

www.fahrschmiede.de

Jetzt europaweit die besten Autohöfe finden!

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



Foto: fotofix

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



Verschiedenes

NEUE HOTLINE

00800 03627867

KOSTENLOSES HILFETELEFON

Doc Stop www.docstop.eu

STARK
Mobile Waschanlage
 NEU: Selbstfahrend mit Wassertank
 Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Altgeräterücknahme

Vorführgeräte/
 Leasing 99

STARK
Reparatur

Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

2000+ LKW-FAHRER JOBS auf

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

Unser Ziel:
Sie werden Pate und sie hat Wasser.

Ulrich Wickert:
 „Mädchen brauchen Ihre Hilfe!“

Plan
gibt Kindern eine Chance

Nähere Infos: www.plan-deutschland.de

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

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

bley
OVERALLS
MIT SICHERHEIT PRAKTISCH

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

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

An- und Verkauf, Vermietung

HAAAS

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

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

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

Bekanntschaften

Ehemaliger Fernfahrer, 64, sucht liebe Frau. Chiffre FE02/1129536

www.lastauto-omnibus.de

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

Jeden MONAT NEU!

FERNFAHRER

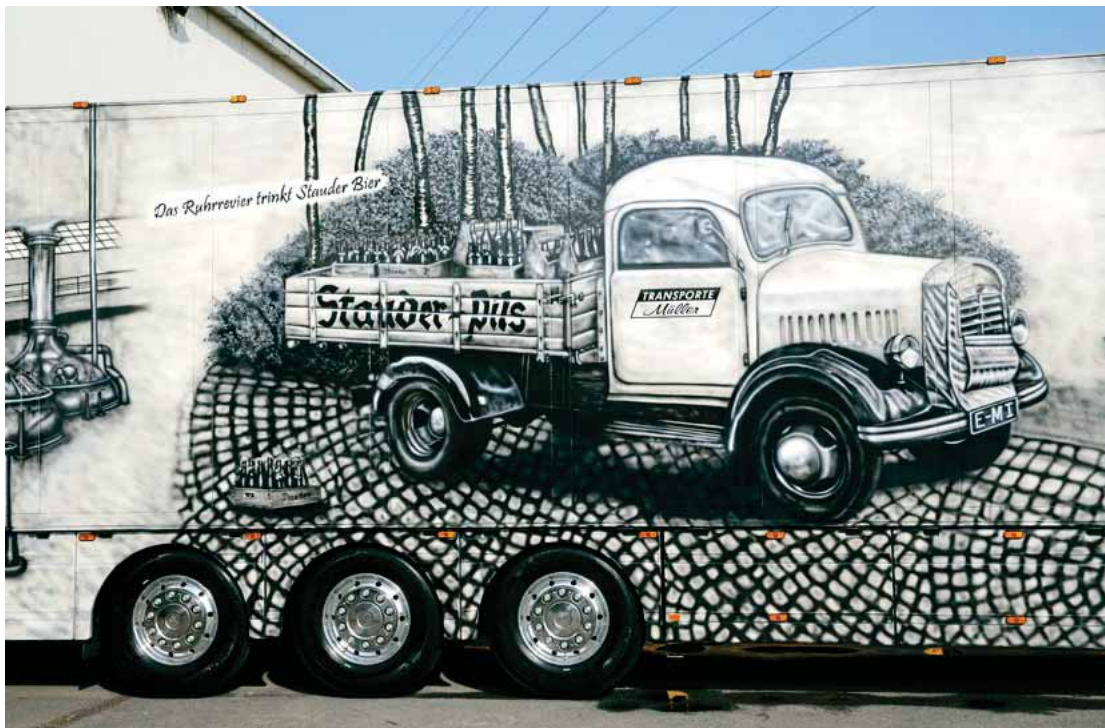


ALTENESENER ORIGINAL

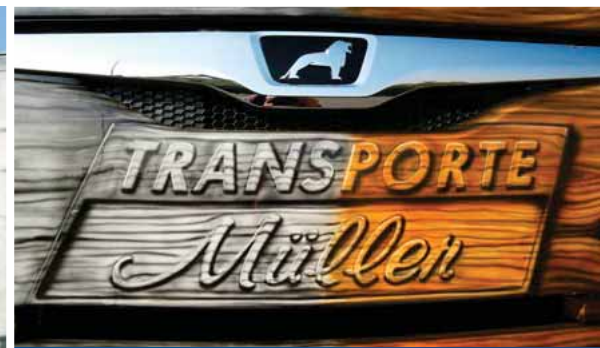
Transporte Müller aus Essen legt Wert auf einen gediegenen Fuhrpark. Als Erinnerung an den Firmengründer kommt jetzt auch ein besonderer Supertruck zum Einsatz.

TEXT | Felix Jacoby FOTOS | Felix Jacoby, Transporte Müller





DIE RECHTE SEITE des Fahrzeuggemäldes erinnert an die Zeiten vor über 50 Jahren, als das Ausliefern des Biers noch eine kräftezehrende Schuferei nur mit der Stechkarre und ohne hydraulische Hilfsmittel war.



TECHNISCHE DATEN MAN TGX MÜLLER

TRUCK: MAN TGX 18.640

ERSTZULASSUNG: 7/2017

LEISTUNG: 640 PS

LAUFLEISTUNG: 120.000 KM

TRAILER: SCHMITZ

EIGENTÜMER: TRANSPORTE MÜLLER, ESSEN

FAHRER: MICHAEL VITTINGHOFF

ARTWORK: WWW.KUNST-SABINE.COM

EXTERIEUR: MAN SONDERMODELL UND SCHDYLER'S
SCHMIEDE

INTERIEUR: MAN SONDERMODELL

AUFGABENGEBIET: INNERDEUTSCHER FERNVERKEHR

Der schicke MAN-Sattelzug von Transporte Müller ist mehr als nur eine schöne Fahrzeugkombination. Er ehrt auf besondere Weise die Geschichte des Unternehmens. Und dass dabei die Essener Brauerei Stauder in vielfacher Hinsicht auf der faszinierend exakten Lackierung erscheint, ist auch kein Zufall: Hier war der Firmengründer Gerd Müller, der 2017 verstorben ist, einst über zwei Jahrzehnte lang als Bierfahrer angestellt. Sein Ruf als Altenessener Original ist legendär, denn trotz der harten Arbeit war er ein menschliches Urgestein des Ruhrgebiets. Sein Sohn Volker, heute Geschäftsführer des auf beträchtliche Größe gewachsenen Transportunternehmens,

beschreibt ihn rückblickend als herzlich, großzügig, ehrlich und hilfsbereit.

Mitte der 80er-Jahre kam die Brauerei auf die Idee, ihrem treuen Mitarbeiter die Selbstständigkeit als Subunternehmer mit eigenem Lastwagen vorzuschlagen. Seine Frau Roswitha machte flugs die erforderliche Sachkundeprüfung für das Führen eines Transportunternehmens. Der erste Lastwagen war ein MAN 24.320. Vater und Sohn gingen damit oft gemeinsam auf Tour, häufig im innerdeutschen Fernverkehr, um Biere von Brauereien aus Bayern zu holen, die das Sortiment von Stauder ergänzten. Auch wenn Sohn Volker heutzutage nur noch gelegentlich fährt, weil ihn die Führung des Unternehmens mit knapp



MICHAEL VITTINGHOFF
LKW-FAHRER



MIT DIESEM EINZIGARTIGEN MAN HAT MIR MEIN CHEF EINE **BESONDERE FREUDE** BEREITET!



DER SATTELZUG PASST sich den Stilelementen der Brauerei Stauder an (oben). Transporte Müller-Geschäftsführer Volker Müller (u. r.), der Sohn des Firmengründers, fährt immer mal wieder selbst Lkw.



DIE KABINENRÜCKWAND SCHMÜCKEN drei stilisierte Holzfässer, die im Original auch die Hallen der Brauerei zieren. Auf der Fahrerseite des Sattelzugs ist das Gründer-Ehepaar Roswitha und Gerd Müller verewigt: er auf dem Kutschbock, sie am Fenster der Trinkhalle.





BEIM GENAUEREN BETRACHTEN der Lackierung kann man schon durstig werden. Die Privatbrauerei Jacob Stauder ist eng mit der Entstehungsgeschichte des Transportunternehmens Müller verbunden.

30 Lastzügen und rund 50 Mitarbeitern in Anspruch nimmt, hat er durch diese Zeit doch einen starken Bezug zu seiner Flotte.

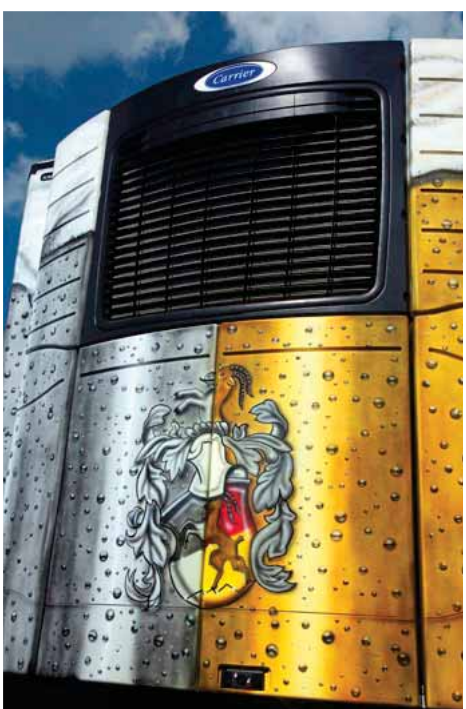
Viele seiner Fahrzeuge laufen in leuchtendem Gelb für einen Großlogistiker, doch mit Lampenbügeln und schmuckem Zubehör unterscheiden sie sich deutlich von den Standardmodellen. Volker Müller hat ein Auge darauf, dass seine Fahrzeuge einen ordentlichen Eindruck hinterlassen. Einmal in der Woche geht jeder Zug durch die Waschstraße, und die Firma vermerkt stolz, dass sie ihren Fuhr-

park gekauft und nicht geleast hat. Bemerkenswert ist auch die Investition in Sicherheitspakete weit über dem, was der Gesetzgeber fordert. Zum Einsatz kommen im Wesentlichen Mercedes-Benz, MAN und DAF.

Um die Erinnerung an den Firmengründer lebendig zu halten, wurde im Jahr seines Todes beschlossen, ihm ein besonderes Denkmal zu schaffen: MAN bot Transporte Müller ein Sondermodell des aktuellen Modells mit dem großen, 640 PS starken D38-Motor an, einer von 100 Stück aus der Sonderserie „Per-

formance Line Edition“, ausgestattet mit reichlich nützlichem wie auch dekorativem Zubehör. Passend dazu wurde, für diesen Fuhrpark eher untypisch, ein Thermoauflieger von Schmitz bestellt, ebenfalls mit feinem Zubehör wie Seitenverkleidung, zusätzlichen Leuchten und Edelstahlrädern.

Nachdem die Kombination zusammengestellt war, musste sie trotzdem nicht gleich auf die Straße zum Geldverdienen. Stattdessen bekam die Airbrush-Künstlerin Sabine Krbecek aus Mülheim den Auftrag und reichlich Zeit,



DAS MODERNE KÜHLAGGREGAT von Thermoking ist mit dem Wappen der Brauerei geschmückt. Die Kabine des Sondermodells ist mit praktischen und schönen Details aufgewertet.

um aus dem Gespann etwas Einzigartiges zu schaffen. Sie ist unglaublich kreativ, hat in ihrer Vergangenheit ein Diplom als Airbrusherin gemacht, aber auch schon in einer Speziallackiererei für Kirmesbuden gearbeitet. Dazu gestaltet sie so ziemlich alles, was sich als Projektionsfläche ihrer Fantasie anbietet, von menschlichen Körpern über Motorräder bis hin zu Sattelzugmaschinen. Dieser Auftrag aber war von der Größe und vom Aufwand her auch für sie etwas Neues.

Auf der rechten Seite, weitgehend in Grau gehalten, geht es um die Zeit, als der Vater während des westdeutschen Wirtschaftswunders die Menschen mit Getränkenschub versorgte. Damals waren Bierkästen noch aus Holz, und es gab noch kaum Hilfsmittel – eine heute nur noch schwer vorstellbare Plackerei, die Gerd Müller trotzdem mit Herzlichkeit bewältigte. Auf der Fahrerseite ist er, nun voll in Farbe, auf dem Bock einer vielspännigen Bierkutsche zu sehen. Davor blickt seine Frau Roswitha aus einem kleinen Kiosk. Wer von hinten auf den Auflieger schaut, erblickt eine freundliche Bierkönigin. Die Qualität der Gemälde ist beeindruckend.

Zum Truck-Grand-Prix am Nürburgring im Sommer 2018 wurde der Lastzug feierlich eingeweiht. Seitdem ist er der gut gepflegte Stolz des Kraftfahrers Michael Vittinghoff aus Gelsenkirchen. Der ehemalige Gerüstbauer fährt Lastwagen aus Leidenschaft, und er schwärmt von der Kraft und dem Fahrverhalten des Trucks mit dem Löwen im Markenzeichen. Unter der Woche erledigt er mit dem Gespann Fernverkehrstouren, an den Wochenenden fährt Michael am liebsten zu Truckfesten mit wohlütigem Charakter wie kürzlich in Bakum, wo er mit seinem MAN wieder viele Kinderaugen zum Leuchten brachte.



DIE AIRBRUSHKÜNSTLERIN HAT WOCHEN an den sehr detaillierten Bildern gearbeitet. Auf dem Kutschbock (u. l.) sitzt Firmengründer Gerd Müller. Transporte Müller wie auch die Privatbrauerei Stauder sponsern Rot-Weiss Essen – hier steht der TGX neben der Helmut-Rahn-Statue vorm Stadion.



SAUBERMANN

Der Autohof Wittenburg liegt an der A 24 zwischen Hamburg und Berlin. Mit seinem gut sortierten Angebot in besonders gepflegten Räumlichkeiten soll das Areal Gäste anziehen.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacoby

Sein Traum war ein Autohof – und nun hat er einen: Robert Bremer gehört hierzulande zweifellos zu den jüngsten Betriebsleitern. Mit seinen 29 Jahren ist er aber kein Neuling im Geschäft. Ordentlich Autohof-Erfahrung hat sich der ausgebildete Einzelhandelskaufmann schon länger angeeignet. In Wittenburg kann er im Rahmen der Möglichkeiten seine Vorstellungen verwirklichen: „Man muss aufmerksam hinter allem her sein, auf Sauberkeit achten, Lücken schließen und beweglich bleiben.“

Bremer ist ein ruhiger Typ, der unaufgeregt nach Lösungen sucht, wenn sich Probleme auftun: „Ich finde es spannend, wenn Unvorhergesehenes passiert.“

Davon gibt es täglich jede Menge.“ Er ist verantwortlich für die Tankstellenstation mit Bistro. Zu Beginn hat er seinen Bereich „luftiger und aufgeräumter gemacht. Jetzt können sich die Kunden besser orientieren“. Im rechten Teil des Gebäudes befindet sich der Tankstellenshop mit den herkömmlichen kleinen Snacks; links ist das Miss Pepper American Restaurant untergebracht – im klassischen Stil der 50er- und 60er-Jahre. Das Restaurant bietet die typischen amerikanischen Gerichte: von Burgern über Spareribs bis hin zu Steaks. Wer es scharf mag, ist bei Miss Pepper sowieso richtig. In einer extra Spalte wartet die Karte auch mit deutschen Gerichten auf.

Wechselnde Tagesgerichte bietet das Lokal jedoch nicht an.

Meistens kommen die Fahrer schon mit einem Lächeln ins Lokal, da das Parken auf dem Gelände kostenfrei ist. Es gibt daher auch keinen Einweiser, die Einfahrt ist laut der Gäste ohnehin kein Problem. So ist jeden Abend viel los auf dem Wittenburger Autohof. Robert Bremer freut sich darüber und will seinen Truckstop-Traum auch in Zukunft gut strukturiert weiterentwickeln. An Selbstbewusstsein mangelt es ihm jedenfalls nicht: „Ich bin davon überzeugt, dass wir einer der saubersten Autohöfe sind.“



AUF ZACK IM SERVICE: Robert Bremer (rechts) und sein junges Team sorgen täglich auch für frische Sandwiches.



GUTSCHEIN

AUTOHOF WITTENBURG, RESTAURANT
Gültig vom 05.01.2019 bis 01.02.2019

1 x 4,20 Euro



DER KOCH EMPFIEHLT

„Wer das erste Mal bei uns isst, wird einen unserer Burger auswählen. Also empfehle ich zunächst den Zwiebel-Pepperoni-Burger mit Paprika und scharfer Soße für 9,10 Euro. Man kann natürlich auch mehr als 100-Gramm-Beeburger bestellen: 180 Gramm für 10,80 Euro oder 360 Gramm für 15,60 Euro. Auf jeden Fall bereite ich alles mit großer Leidenschaft zu. Beim zweiten Besuch wäre die Rindfleischpfanne mit Bratkartoffeln für 15,90 Euro vielleicht eine Versuchung. Viele kommen auch wegen unserer Spareribs: 800 Gramm für 14,90 Euro.“

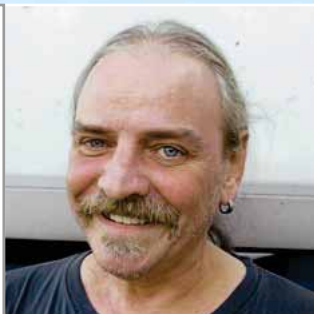


KOCH SASCHA JENIKEJEVS



ANDRÉ WILLHÖFT (51) AUS KALTENKIRCHEN

„Vor 18 Uhr findet man immer einen Parkplatz. Die Auswahl an Fleischgerichten ist hervorragend, das Bier schmeckt, die Leute sind in Ordnung, die sanitären Anlagen geben keinen Grund zur Klage.“

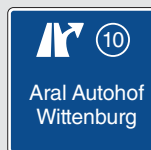


OLE KEMMERICH (41) AUS BAD SEGEBERG

„Wenn es mir nicht gefallen würde, wäre ich nicht hier: Die Atmosphäre passt einfach, und ich esse alles, was die Speisekarte hergibt. Die Burger sind hervorragend, nicht nur wegen ihrer Größe.“



INFO



Rudolf-Dieselstr. 2,
19243 Wittenburg,
Tel.: 03 88 52/5 21 82
Fax: 03 88 52/68 99 07
www.autohof.net/autohof/
autohof-wittenburg

| | |
|-----------------------------------|---|
| Öffnungszeiten | Tankstelle mit Bistro: 24 h/ 365 Tage; Restaurant: Mo. – Do. 6–24 Uhr, Fr. + Sa. 6–2 Uhr |
| Lkw-Parkplätze | 60, keine Parkgebühr |
| Lkw-Zapfsäulen | 6 Hochleistungssäulen, 2 Adblue-Säulen |
| Diesekreditkarten | alle gängigen |
| EC-Automat | ja |
| Kommunikation | Fax, Kopien |
| Restaurant | 100 Nichtraucherplätze, 8 Raucherplätze |
| Terrasse | 32 Plätze |
| Duschen | 3 Duschen, Kosten: 3 € |
| Wäscheservice | Waschmaschine: 2 €, Trockner: 2 € |
| Pott Kaffee | 0,3 Liter 1,90 € |
| Bier vom Fass | 0,3 Liter 2,90 € |
| Frühstück, Auswahl | Auswahl im Bistro: 1 belegtes Baguette + 1 Kaffee für 3,99 €; bei Miss Pepper: Highway- Frühstück mit 2 Brötchen, Toast, 3 Spiegeleier, 2 Brat- würstchen, Bohnen, Bacon, Tomaten und Käse für 8,10 € |
| Essen, Auswahl | Trucker-Schnitzel mit gebratenen Champignons, gekochtem Schinken, Mozzarella-Käse, Sauce Bernaise und Pommes für 13,10 € |
| Freizeit | 2 Bildschirme im Restaurant und 1 Bildschirm im Raucher- Restaurant |
| Eis- und Schneeegerüst | nein |
| DocStop | nein |



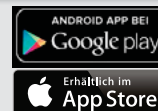
- ★★★★☆ Parkplatz
- ★★★★☆ Qualität des Essens
- ★★★★☆ Sauberkeit der Duschen/
Toiletten

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

Stand: 29.11.2018



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





UNSERE LESER UND IHR GANZER STOLZ



Mitmachen lohnt sich!

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

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

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



PIERRE METHUSALEM, 09496 Marienberg



ANDREAS WIEDMANN, 89075 Ulm



MATTHIAS KLAIBER, 79114 Freiburg



JOHNNY OPSTRUP OLESEN, Dänemark



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.



CLAUS KOLBE, A-8784 Trieben

GSCHWIND, via App



ALBESA, via App

TRUCKERLADY, via App



MARCEL, via App



PASTAALDENTE, 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



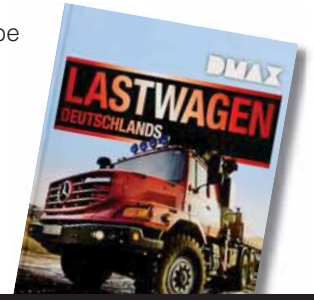
ZUR ANDROID-VERSION der FERNFAHRER-Reporter-App gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über www.fernfahrer.de/repand



| | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|------------------|-------------------------------|
| malen, skizzieren | französischer Frauenname | so weit, so lange | german. Göttergeschlecht | Schiffahrtsroute | israel. Politikerin † (Golda) |
| Heidekraut, Glockenheide | | | ältester Sohn Noahs (A.T.) | | |
| | | antikes Zupfinstrument | kalte Süßspeise | | |
| übel, schlecht | essbare Innerei | | | | hinweisendes Wort |
| hochhieven | | 8 | Tiergruppe | erfrischen | |
| | Staat in Westafrika | | griech. Göttin der Jugend | | |

Gewinn des Monats

Zu gewinnen gibt es in dieser Ausgabe fünf Exemplare der gemeinsamen Lkw-Chronik von DMAX, Motorbuch Verlag und FERNFAHRER. In diesem großformatigen Prachtband mit über 600 Fotos steckt das Beste aus über einem Jahrhundert deutschen Lastwagenbaus. Geordnet nach Herstellern finden sich hier die Baureihen bestehender sowie längst untergegangener Traditionsmarken.
Einzelpreis: 15 Euro.



Der Gewinner des Sweatshirts aus Heft 12/2018: U. Böhm

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|----------------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------------|----------------|---------------------------------|
| englisch: eins | sich rühren | | | niedersächsischer Hafen | naheliegen, empfehlen | nord. Göttin der Jugend | Fechtwaffe | Auflistung | Notizbuch | |
| Wasserstrudel m. Gegenströmung | | 12 | dumm, albern | Ruf, Ansehen | | Vorname der Nielsen † | | | | |
| Assistent | befriedigt | boshafte Schadenfreude | „König der Lüfte“ | | 4 | Gattung (lat.) | Feiertag | | 3 | |
| | | | | 14 | Wirtschaftsprüfer | vollbracht, fertig | | 2 | Eisenbahnwagen | chem. Zeichen für Beryllium |
| | 5 | | Südstaat der USA | in Worte fassen | | spanische Provinz | Tuch herstellen | | 15 | |
| radioaktives Metall | | zeitlich abstimmen (engl.) | 10 | | dt. Kabarettist (Jochen) | Republik am Himalaja | | | | Infantin von Spanien |
| unnötig lange Strecke | | | | Zeit der Indianer | 1 | brennbares Gas | | Hetzruf an den Hund bei der Jagd | | israelitischer König |
| | | Normzahl beim Golf | Schüler des Apostels Paulus | | | Naturwissenschaftler | Märchengestalt (Frau ...) | | | Kanaans Göttin d. Fruchtbarkeit |
| brit. Schausp. (Christopher) † 2015 | Metropole an der Seine | | | alter Tonträger (Abk.) | | Staat in Westafrika | 6 | undeutliches Vorgefühl haben | | südd. Pferderennplatz |
| Erdzeitalter | | | Kissen, weicher Stoßdämpfer | | | | Tendenz | Backgewürz | | 9 |
| Treffer beim Fußball | | 11 | Grille | | | Siedlung | | | | |

T V I
B L E I B E N P R
I M T R A F O
E N T E N E I O L
U K A S R B T L
S S K A R R E
F U S I O N A A L A R D
M E F A U S G A B E B E T R U G
Z E H N T U A R M E E A R
F A N A L G S T O L A U A U G E
D N B E R T I K B L U F F E N
T R A G B A R U K E U L E T W O
G E R E H A N N A N U K E B A B
S P S N A C K B W E B E R N L
S A R A H J A M E S L O D E
B A D V O K A B E L S S C A R T
T J A F E T T E P P I C H D L
L E E N E R O
A I N S E R A T
A N O D E U S T
T A S T A S E
Z A E H L E R E R
A G R O P U L L I
E Z A T M U N G

Wenn ihr das Rätsel richtig ausfüllt, entspricht das Lösungswort mit 16 Buchstaben einem Begriff aus der Nutzfahrzeugwelt. Gebt es auf eurotransport.de/loesung ein. Alternative: Postkarte ausreichend frankieren und ab in den Briefkasten oder per E-Mail an info@fernfahrer.de.

Redaktion
FERNFAHRER
 Handwerksstraße 15
 70565 Stuttgart
 Einsendeschluss:
 01.02.2019*

| | | | | | |
|----------------------------------|-------------------|---------------|-------------------------------|-----------------------------|----|
| venezolanischer Bundesstaat | | | Rand der Mundöffnung | Initialen Astaires † 1987 | 13 |
| Geschäftsvermittlerin | selbstgefällig | Schuhmaterial | | Vorname der Filzgerald † | |
| | | 7 | Antriebschlußregelung (Abk.) | Lebensgemeinschaft | |
| Schwur | | | englisch: Apfel | Vorname der Dago-ver † 1980 | |
| Markt für Wertpapiere u. Devisen | Zustimmung (Abk.) | | | chem. Zeichen: Lithium | |
| einleuchtend | | | „Mutter“ in der Kindersprache | | |

Lösung vom letzten Heft 1–15: TRUCKERFESTIVAL

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

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

NEUE RENNSERIE AB 2020

VAN-RACE

Das Truck Race bekommt Nachwuchs. Ab 2020 sollen getunte Transporter auf den Rennstrecken auf Punktehatz gehen – Lkw-Rennsport en miniature.

TEXT | Markus Bauer FOTO | LT4 Cup



SO ODER SO ÄHNLICH könnten die Boliden der neuen Rennserie LT4 Cup aussehen. Technisch sollen die Mini-Racetrucks auf Basis von Sprinter und Co. aber nah an der Serie bleiben.

TERMINE



GEPLANTE ETRC-RENNTERMINE 2019

| | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 25./26. MAI | MISANO/Italien |
| 22./23. JUNI | HUNGARORING/ Ungarn |
| 6./7. JULI | SLOVAKIARING/ Slowakei |
| 20./21. JULI | NÜRBURGRING/ Deutschland |
| 31. AUGUST/ 1. SEPTEMBER | MOST/ Tschechien |
| 14./15. SEPTEMBER | ZOLDER/ Belgien |
| 28./29. SEPTEMBER | LE MANS/ Frankreich |
| 5./6. OKTOBER | JARAMA/ Spanien |

Die neue Serie soll, so der Veranstalter European Truck Racing Association (ETRA), eine erschwingliche Einstiegerserie werden. Das Ziel sei, aus dem neuen Light Truck for Drivers Cup (LT4 Cup) neue Talente für die European Truck Racing Championship (ETRC) heranzuziehen. Die erste volle Saison des LT4 Cup wird 2020 beginnen. „Wir haben in den letzten zwölf Monaten detailliert am Projekt LT4 Cup gearbeitet“, sagt Georg Fuchs, Direktor der ETRA, „jetzt sind wir zuversichtlich, dass die Serie ein attraktiver und machbarer Vorschlag ist.“ Das Design der neuen Mini-Racetrucks wird sich an den

großen Geschwistern in der FIA ETRC orientieren, also ähnlich sportlich-aggressiv daherkommen. Die Sportgeräte kommen direkt von den Herstellern oder von autorisierten Tunern. Ein Boxenstopp pro Rennen ist Pflicht – inklusive Reifen- und Fahrerwechsel. Dadurch werden die Teammechaniker deutlich stärker ins eigentliche Rennen und das Ergebnis eingebunden. „Genauso wie in die etablierten Märkte wie Deutschland, Spanien, Frankreich und die Tschechische Republik wollen wir das Truck Race auch in neue Gegenden bringen“, sagt Rolf Werner, ebenfalls Direktor der ETRA. Ab 2021 dürfen



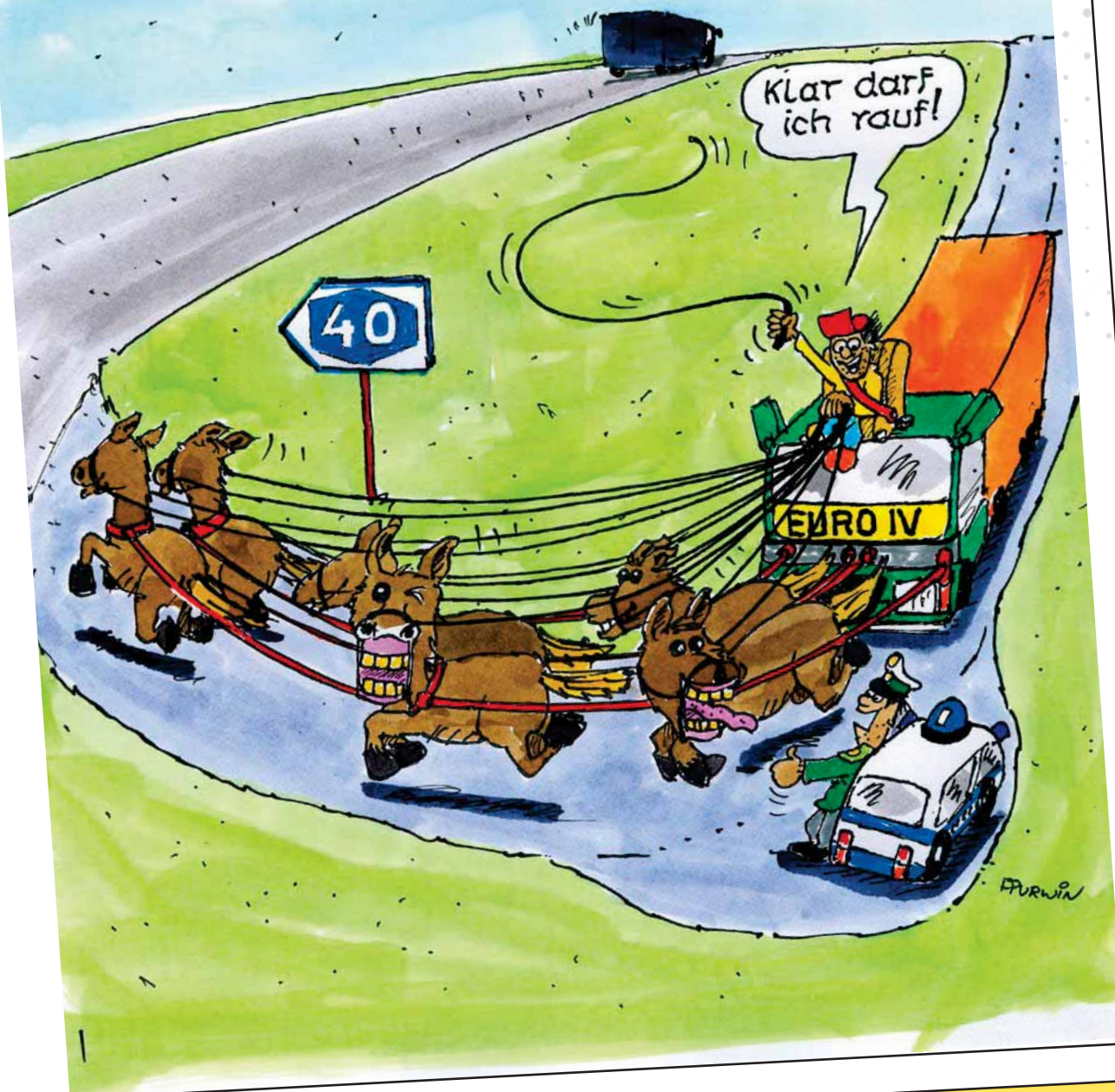
die Renn-Vans zudem neben regulären Verbrennungsmotoren auch alternative Antriebsstränge wie beispielsweise Gas, Wasserstoff oder auch elektrische Antriebe nutzen. Man wolle sicherstellen, dass Hersteller in der Serie neue Modelle und Ingenieurslösungen präsentieren können. <

SPONSOREN



Mercedes-Benz





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
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart

Leserwitze online:
info@fernfahrer.de

Leserwitz

Der Unteroffizier zu den Rekruten: „Männer, ihr müsst dem Feind immer fest ins Auge sehen! Krause, was starren Sie mich so an?!“

FRANZ SEIFERT,
95448 BAYREUTH

ZWEI ÄLTERE DAMEN unterhalten sich: „Mein Mann wird immer vergesslicher!“ – „Och, ich kann mich nicht beklagen. Ich hatte dieses Jahr schon drei Mal Geburtstag!“

„HAST DU GEHÖRT?“ Unser Chef ist verstorben!“ – „Ja, und ich frage mich die ganze Zeit, wer da mit ihm gestorben ist.“ – „Wieso denn ‚mit ihm‘?!“ – „Na, in der Anzeige stand: ‚Mit ihm starb einer unserer fähigsten Mitarbeiter.‘“

KOMMT EINE ALTE FRAU in eine Bank und will dort ein Spargbuch eröffnen, um 1.000 Euro einzuzahlen: Die Dame: „Ist mein Geld bei Ihnen auch sicher?“ Kassierer: „Klar doch!“ Dame: „Und was ist, wenn Sie Pleite machen?“ Kassierer: „Dann kommt die Landeszentralbank dafür auf!“ Dame: „Und was, wenn die Pleite machen?“ Kassierer: „Dann kommt die Bundesbank auf!“ Dame: „Und wenn die Pleite macht?“ Kassierer: „Dann tritt die Bundesregierung zurück, und das sollte Ihnen nun wirklich die 1.000 Euro wert sein!“

ANGEKLAGTER: „Also, Herr Richter, Ihnen kann man es aber auch nie recht machen! Breche ich ein, werde ich verurteilt. Breche ich aus, werde ich auch verurteilt.“

PSYCHOLOGE ZU EINER FRAU mit Eheproblemen: „Schreiben Sie alles, was Sie an Ihrem Ehemann stört, in einen Brief und verbrennen ihn dann.“ Die Frau ruft einen Tag später an: „Okay, ich habe getan, was Sie mir geraten haben. Und was soll ich jetzt mit dem Brief machen?!“

RENNT EIN MANN bei Rot über die Ampel und wird von einem Polizisten angehalten. „Das macht dann 20 Euro Bußgeld!“ – „Ich habe aber kein Geld dabei...“ „Dann schicken wir Ihnen den Bescheid zu. Wie heißen Sie?“ – „Pralysovski“ – „Wie?!“ – „Pralysovski.“ – „Ach, wissen Sie was: Heute lasse ich Sie ausnahmsweise noch mit einer Verwarnung davonkommen!“

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

- ABONNENTEN HABEN DEN DURCHBLICK!

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

Gratis zum Jahresabo

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

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



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

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

Außerdem jede Ausgabe als E-Paper. Lies den neuen **FERNFAHRER** bereits vor Erscheinen am Kiosk – egal wann, egal wo, egal auf welchem Gerät. Einfach das E-Paper laden und überall mit jedem Endgerät lesen!



Gratis zum Jahresabo

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

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

**AKTION
Jetzt
sparen! 50%**



Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

www.fernfahrer.de/abo

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



VORSCHAU

3 19



STRALIS 480 IM TEST

Iveco kann auch noch Diesel: Wir bewegen den neben den gehypten LNG-Trucks fast vergessenen 480er mit Hi-Way-Haus auf der Teststrecke.

AUSSERDEM:

Der Renault T 480 im Test » ein Silo-Supertruck » Abenteuer: auf Tour von Portugal bis nach Sibirien » Recht aktuell: der Mensch oder die Maschine – wer ist schuld am Unfall? » Lkw-Modelle » unsere große Leserwahl 2019 » und mehr

PROFI IM PROFIL

Ingo Seekircher fährt seit 26 Jahren für die Wandt Spedition aus Braunschweig. Passend zum 80. Jubiläum des Familienunternehmens erhält er einen neuen, bärenstarken Löwen.



Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

ANZEIGE

FERNFAHRER

36. 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, Carina Belluomo (Volontärin)
REDAKTIONELLE MITARBEIT:
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Felix Jacoby, Peter Möller, Achim Purwin, Oliver Willms
GRAFIK/PRODUKTION:
 Frank Haug (Ltg.), Timo Elflein (Lubitz Zeiten Media), Florence Frieser, Monika Haug, Eva Pröbß (Lubitz Zeiten Media), Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
SCHLUSSREDAKTION: 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
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-Straße 47, 70597 Stuttgart; Tel.: 07 11/72 52-216; Fax: 07 11/72 52-310; E-Mail: dogan@partner-medienservices.de; www.partner-medienservices.de
VERTRIEB ABONNEMENT:
 FERNFAHRER, Aboservice, Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart
 E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de
 Jährlich 12 Ausgaben und ein Sonderheft im Abonnement inkl. Versandkosten: DE: € 45,30, AT: € 51,80, CH: sfr. 78,50, übriges Ausland auf Anfrage. Jahresabonnement PLUS inkl. E-Paper, 1 Sonderheft und einer Content-Lizenz: DE: € 54,90, AT: € 62,80, CH: sfr. 91,75. Mitglieder des DEKRA e.V. erhalten im Rahmen ihrer Mitgliedschaft 25% Rabatt auf den Abopreis. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN 0257-3180

FERNFAHRER Jetzt kostenlos testen!



JA, ich möchte FERNFAHRER testen

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

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

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.

FFPACP1902

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15336, Geschäftsführer: Oliver Trost, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Str. 47, 70597 Stuttgart, Geschäftsführer: Joachim John, Michael Staudenmaier, Sitz und Registergericht: Stuttgart HRB 10156.



ABONNENTEN-SERVICE/ EINZELHEFT-BESTELLUNG

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

Abonnenten
sparen
bis zu **35%**

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

XXL -SHOP



KRAFTPAKET FÜR UNTERWEGS



NEU:

POWERBANK mit 4.000 mAh für Smartphone, Tablet, Kamera. Handlich und robust mit toller Optik: mit matt gummierter Oberfläche und Glanzdruck mit FERNFAHRER-Logo. Mit USB / Micro-USB Anschluss.
Preis: 19,90 €; Für Abonnenten nur 16,90 €. Best.-Nr.: 120065

FERNFAHRER RUCKSACK

Mit hochwertiger Ausstattung für Job und Freizeit.
Preis: 24,90 €;
Für Abonnenten nur 18,70 €.
Best.-Nr.: 120029



FERNFAHRER BASE-CAP „KEEP ON TRUCKING“

In rot oder grau mit Logo aus Baumwolle mit gesticktem Logo. Preis: 12,- €;
Für Abonnenten nur 10,- €.
Best.-Nr.: 120062



FERNFAHRER SAMMELMAPPE

So sind Ihre Hefte sauber archiviert und immer schnell zur Hand. Die Sammelmappe bietet Platz für einen kompletten Jahrgang.
Preis: 8,50 €;
Für Abonnenten nur 7,20 €.
Best.-Nr.: 130004



HEFTE & E-PAPER

Heft verpasst? Nicht gesehen? Schon vergriffen? **Kein Problem – einfach bestellen.** Im Shop gibt es aktuelle und ältere Hefte sowie Sonderhefte. Als gedrucktes Heft oder digital als E-Paper für alle Geräte.

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

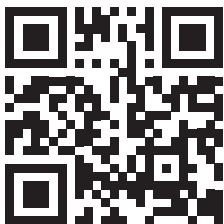




SCANIA DRIVER COMPETITIONS

WIR SUCHEN DEUTSCHLANDS BESTEN FAHRER

Jetzt ohne Alterslimit!
Lkw im Wert von 100.000 € zu
gewinnen



Bist du Deutschlands bester Fahrer?
Beweise es und melde dich jetzt an!
www.scania.de/SDC

SCANIA