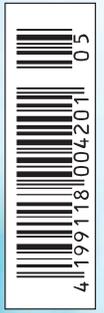


FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

fernfahrer.de
€ 4,20

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



ANWEISUNG MIT FOLGEN WIR KÄMPFEN FÜR EUCH

EIN BUNDESLAND BLÄST ZUR
JAGD AUFS ZUSATZLICHT Seite 10

IM WERT VON
4,20 €
MIT AUTOHOF-
GUTSCHEIN



FAHRBERICHT DAF CF450
startet in die Bausaison Seite 34



TRUCKER-BABE Tinka wirbt
für die Branche Seite 40



ÜBERSICHT Lang-Lkw weltweit Seite 42



Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

MirrorCam. Anstelle herkömmlicher Rückspiegel wird der neue Actros mit der revolutionären, aerodynamisch ausgefeilten MirrorCam ausgerüstet. Das bietet nicht nur eine ideale Rundumsicht, sondern auch hohe Sicherheit beim Rangieren, Abbiegen und Spurwechsel. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





GERADE DIE FAHRER von besonders herausgeputzten Lkw setzen sich unter anderem im Rahmen von Festivals (hier die Rüssel Truck Show) für Benachteiligte und Kranke ein. Sie sind es auch, die sich besonders um den technisch einwandfreien Zustand ihres Fahrzeugs kümmern und sich um ein positives Image der Branche bemühen.

FOTO | Felix Jacoby

EIN SCHLAG INS GESICHT



Es gibt Wichtigeres
zu kontrollieren
als Zusatzbeleuch-
tung eines Lkw!

THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

es ist ein Schlag ins Gesicht all derer, die die Entbehrungen des Fahrerberufs auf sich nehmen: ständig auf Achse, wenig Freizeit und Zeit für die Familie, häufiges Übernachten entlang der Autobahn und oft auch noch für ein verhältnismäßig geringes Entgelt, gemessen an anderen Berufen, die ähnlich lange Arbeitstage mit sich bringen. Nun will man diesen Menschen, die täglich dafür sorgen, dass die Regale der Supermärkte gefüllt sind und die Industrie läuft, auch noch den letzten Spaß nehmen, indem man die Zusatzbeleuchtung am Lkw verbietet.

Das hört sich nach einer Kleinigkeit an. Doch für etliche Fahrer bedeuten Lampen und LED-Bügel unheimlich viel – so viel, dass sie all die Widrigkeiten des Berufsalltags auf sich nehmen. Noch dazu befinden sich unter diesen Fahrerinnen und Fahrern solche, die sich mit ihren liebevoll gestylten Lkw und Show-Trucks beispielsweise für benachteiligte oder kranke Kinder einsetzen. Es sind eben diese geschmackvoll hergerichteten Fahrzeuge, die viele Besucher auf die einschlägigen Festivals locken, wo sie gern bereit sind, für den guten Zweck zu spenden.

All das soll jetzt vorbei sein? Das widerspricht doch dem gesunden Menschenverstand und



THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

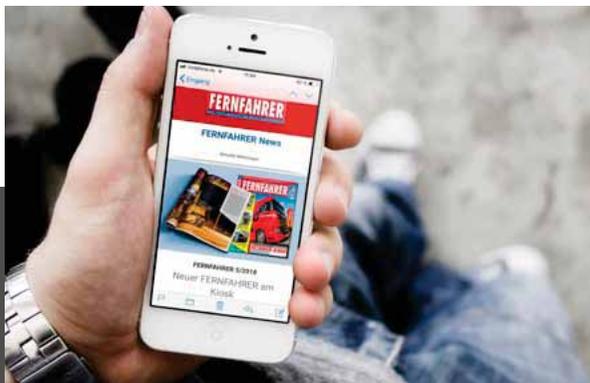
sorgt zu Recht für ein riesiges Maß an Frust in der Branche. Kontrollen sind wichtig. Auch die turnusgemäßen Prüfungen sind notwendig, damit keine verkehrsunsicheren Lkw auf die Straße kommen. Aber ich habe noch nie von einem Unfall durch zu viel Beleuchtung gehört – noch dazu, wenn sie außer auf Festivals auf öffentlichen Straßen gar nicht benutzt wird. Übrigens: Auch das dritte Bremslicht war in den Achtzigerjahren erst verschrien und ist heute unerlässliche Sicherheitsausrüstung von Pkw. Liebe Behörden, lasst bitte die Kirche im Dorf. Sagt lieber „Danke schön“, wenn ihr vorm vollen Supermarktregal steht, anstatt Lkw-Fahrer wie Verbrecher zu jagen!

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



GÖTZ BOPP
IHK STUTTGART

?: „Bei der Modulschulung zu den ‚Lenk- und Ruhezeiten‘ teilte uns der Dozent mit, dass bei der Nachbuchung von Urlaub oder Krankheitstagen im Digitacho nicht die Zeitgruppenschaltung für Ruhezeiten (Bett), sondern das Fragezeichen einzugeben sei. Die so dokumentierte ungeklärte Zeit sei sodann mit der ‚EU-Bescheinigung für tätigkeitsfreie

Zeiten‘ als Urlaubs- oder Krankheitszeit nachzuweisen. Die Einstellung der Zeitgruppenschaltung auf Ruhezeit für Krankheits- bzw. Urlaubstage sei falsch und stelle einen Verstoß dar. Ist das richtig?“

Bopp: „Bei der Thematik muss man differenzieren, ob Sie sich ausschließlich auf deutschem Hoheitsgebiet oder auch in anderen EU-Mitgliedstaaten bewegen. Für

Deutschland, die Schweiz und Österreich liegen gesicherte Informationen vor, dass ein Ruhezeitnachtrag für Zeiten des Urlaubs oder der Krankheit akzeptiert wird. Arbeitszeitrechtlich ist das kritisch zu sehen, bei einer Straßenkontrolle hat das aber keinerlei Relevanz. Bei grenzüberschreitenden Fahrten ist es auf jeden Fall sicherer, Zeiten des Urlaubs und der Krankheit auf Papier zu bescheinigen.“

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

FERNFAHRER
FÜR UNSERE
ABONNENTEN **hilft!**



FERNFAHRER JANS BLOG

ZUSATZBELEUCHTUNG

Persönliche Eindrücke, Neuigkeiten und Hintergründe vom Straßengüterverkehr

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

IN EIGENER SACHE

Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir haben auch unsere Facebook-Community zu ihrer Einstellung gegenüber der Lkw-Zusatzbeleuchtung gefragt. Hier eine kleine Auswahl an Kommentaren unserer Leser:



Christian Otto bemerkt ironisch: „Das ist wirklich eines der wichtigsten Probleme im Transportgewerbe. Ein Fahrer, der gerne etwas mehr Licht im Dunkeln um sich hat und auch sonst seinen Lkw gut in Schuss hält, ist natürlich der Feind.“



Markus Mayer kommentiert: „Das betrifft mich jetzt nicht, dafür hab ich kein Geld übrig. Aber ich finde es übertrieben, wie da jetzt kontrolliert und durchgegriffen wird, es gibt in unserem Gewerbe andere Probleme, die wichtiger sind.“



Willi Nussbaum schreibt: „Von nix kommt nix. Es wurde maßlos übertrieben. Es gibt Kollegen, die kommen von hinten angefliegen mit zig Lampen und Lämpchen, und dann noch die Nebelscheinwerfer dazu, weil es ja so schick aussieht. Das blendet so drastisch im Spiegel nachts, dass man den Außenspiegel zuhalten muss.“



Evert Timmer kommentiert: „Wäre mal interessant, wie der zuständige Minister auf Anfrage dazu Stellung nimmt. Der Polizei und Dekra mache ich keinen Vorwurf, bei Missachtung dieser Anordnung drohen denen sicher Konsequenzen.“



/fernfahreromagazin

„SIE NEHMEN UNS DIE LETZTE MOTIVATION“

Eine Anweisung aus dem baden-württembergischen Verkehrsministerium an die Überwachungsorganisationen zum Thema Zusatzbeleuchtung sorgt bei betroffenen Fahrern und Spediteuren für pures Entsetzen. Kontrollbeamte greifen nun noch rigorosier durch als bislang. Kenner der Showtruck-Szene sehen die Festivals in Gefahr. Von Motivation und Nachwuchsgewinnung ganz zu schweigen.

Der Arbeitsalltag macht immer mehr Fahrern zu schaffen. Stress an den Rampen, hohe



Baustellendichte, viele Staus und eine nach wie vor hohe Anzahl an Unfällen rauben ihnen

den letzten Nerv. Noch ist die Welle der Aussteiger klein. Aber sie könnte über kurz oder lang anschwellen. Gerade die Verbände aus der Logistikbranche sollten ein wachsames Auge darauf werfen und ihre warnende Stimme erheben – solange es noch möglich ist. Auch wenn es nur um das Thema

„Licht“ geht. Grund für meine These ist eine aktuelle Weisung aus dem Verkehrsministerium Baden-Württembergs an die Überwachungsorganisationen, die mir kürzlich zugespielt wurde und die für massiven Unmut vor allem in der Showtruck-Szene sorgt. Darin werden alle Überwachungsvereine, aber auch die Kontrollorgane aufgefordert, die bisherige Duldung verschiedener lichttechnischer Einrichtungen einzustellen. In meinem Blog beschäftige ich mich vor allem mit der emotionalen Seite dieser Weisung. Sie gipfelt in der Aussage von Fahrern und Unternehmern: „Sie nehmen uns die letzte Motivation!“



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

SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR ANMELDUNG



www.eurotransport.de aufrufen



Rechts oben unter ANMELDEN entweder auf LOGIN klicken, sofern du bereits registriert bist, oder auf REGISTRIEREN, falls du noch keinen Zugang hast



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



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



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



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



INHALT

5 19

- 03 ZUR SACHE**
Ein Schlag ins Gesicht.
- 04 FERNFAHRER HILFT**
Jans neuer Blog-Beitrag; Fragen an unsere Experten.
- 08 BILD DES MONATS**
Dornröschenschlaf in der Provence.
- 10 THEMA DES MONATS**
Hohes Frustrationspotenzial: Baden-Württembergs Verkehrsministerium bläst zur Jagd auf Zusatzbeleuchtung.
- 14 AKTUELL**
EU setzt neue Standards für Lkw; die FERNFAHRER-Roadshow 2019 startet; Azubi-Zahlen steigen weiter; Tickets für Truck-Grand-Prix und Truck-Trial zu gewinnen; Fahrverbote und Termine.
- 20 RECHT AKTUELL**
Rechtliche Aspekte rund um die Zusatzbeleuchtung am Lkw.
- 22 MEINUNG**
Leserbriefe an die Redaktion.
- 24 TEST UND TECHNIK**
Fahrspaß bei günstigem Verbrauch: Volvo FH 420 Globetrotter im Test.
- 30 PROFI IM PROFIL**
„Pepe“ fährt Kartoffeln und engagiert sich samt Lkw sozial.
- 34 TEST UND TECHNIK**
Kleiner Bruder: DAF CF 450 als robuster Vierachsskipper.
- 40 REPORT**
Trucker-Babe „Tinka“ ist das sympathische Gesicht der Branche.
- 42 REPORT**
Lang-Lkw aus aller Welt, von Europa bis Australien.
- 48 REPORT**
Lkw-Wäscher-Karriere.
- 50 REPORT**
Sitzproduktion bei Grammer.
- 54 TEST UND TECHNIK**
E-Actros gegen Oberleitungs-Scania.
- 58 KANZLEI**
Neue Fälle aus der Autobahnkanzlei.
- 70 ABENTEUER**
Geschichtsträchtig: Tour durch Namibia.
- 74 SUPERTRUCK**
Einzigartig: Olaf Sattlers Green Mamba
- 80 TRUCKSTOP**
Autohof Hilpoltstein.
- 82 FOTOALBUM**
Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.
- 86 MODELLE**
Neues aus der Miniaturwelt.
- 88 HUMOR**
Sachen zum Lachen.
- 90 VORSCHAU**
Das erwartet euch in Heft 6/2019.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

EXTRA-GEWINNCHANCE NUR FÜR ABONNENTEN

> 2 Abonnenten können sich auf je eine exklusive Testfahrt mit Renault Trucks und mit Volvo freuen.



> 2 Abonnenten haben die Chance auf ein Truck-Trial-VIP-Wochenende inkl. Kennenlernen des BFS Trucksport Teams (amtierender Europameister in der Kategorie III), gesponsert von WORLD OF HEROES



> Für 5 Abonnenten gibt es je 2 Premium-Karten für das Truck-Grand-Prix-Wochenende am Nürburgring. Einer der glücklichen Gewinner darf mit Europameister Jochen Hahn über den Nürburgring fahren.



Mehr Infos:
Seite 57

TRUCK WASH



48

KARRIERE

Santo Zavattieri ist der Aufstieg vom Lkw-Wäscher zum Betreiber von demnächst zwei eigenen Truck-Wash-Anlagen gelungen.

ABENTEUER

Weit entfernt, aber gar nicht so fremd: auf Tour durch Namibia.

70



54

E-DUELL

Oberleitungs-Scania und eActros treten im Schwarzwald zum Vergleich an.



74

SUPERTRUCK

Mit dem Renault T 520 „Green Mamba“ ist Olaf Sattler ein einzigartiger Supertruck gelungen.



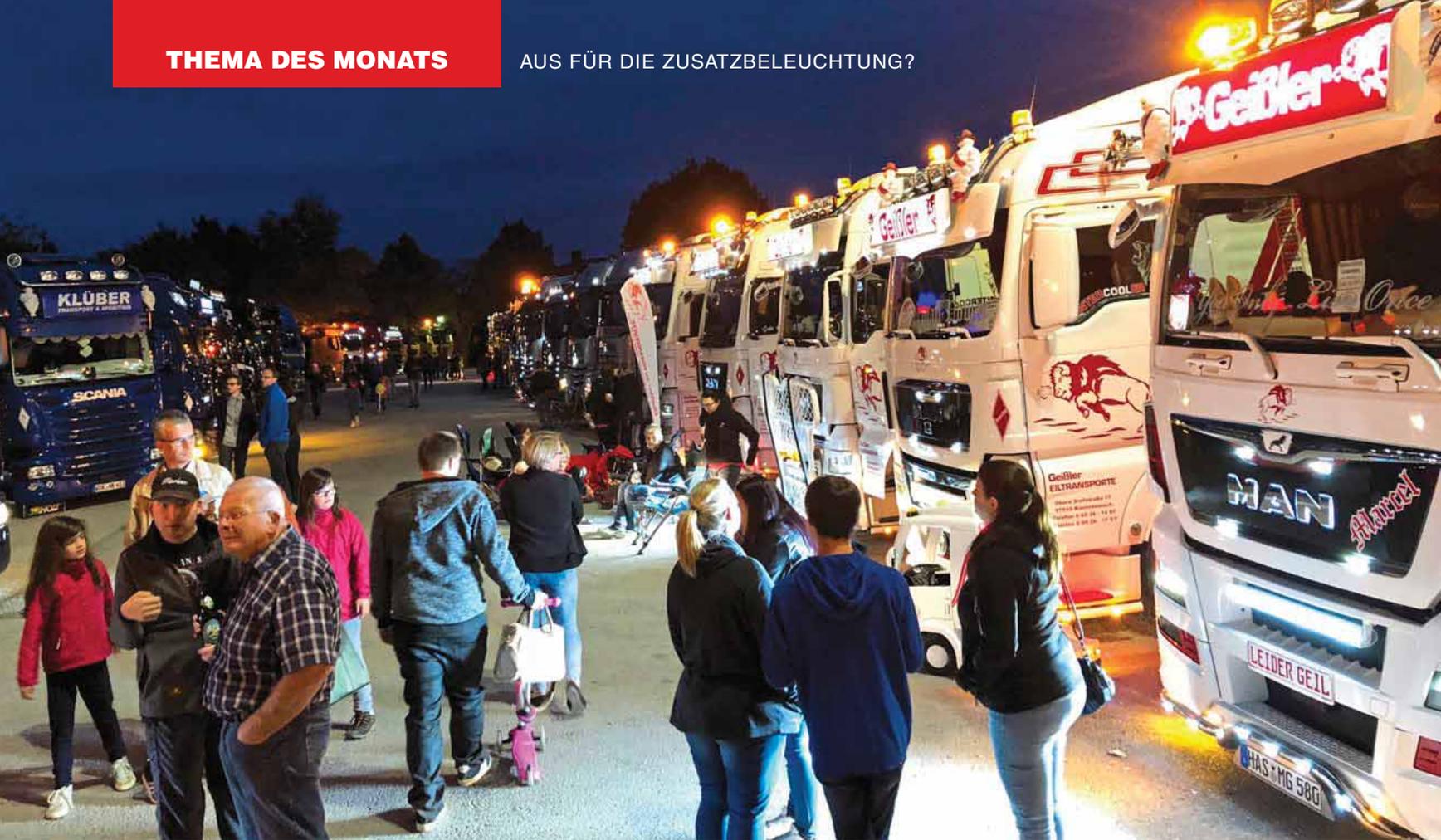
IM DORNRÖSCHEN- SCHLAF





Abseits der ausgetretenen Pfade in der Provence präsentiert sich der Südosten Frankreichs einsam, naturbelassen und wildromantisch. Die Naturparks Vercors und Monts d'Ardèche sind nicht nur für Wanderer und Mountainbiker echte Geheimtipps. Auch die Fans alter Lastwagen kommen dort auf ihre Kosten. Abenteuerliche Straßen – meist nicht breiter als zwei, drei Meter – führen hier über saftig grüne Wiesen und Wälder. Auf den Hochebenen bläst ein kräftiger Wind, weite Ausblicke aber lohnen jeden Meter. Neben großen Schafherden und wilden Ansammlungen von teils bewohnten, teils verlassenem steinernen Häusern finden sich altgediente Nutzfahrzeuge, die im Dornröschenschlaf von Sträuchern und Büschen als Lebensraum entdeckt werden. Auf den Dächern der betagten Renault, Berliet, Unic und Unimog blüht der Rost, in den Karosseriespalten macht sich das Moos breit. Oft trägt der Schein jedoch, denn manch altes Schmuckstück wird auch heute noch bewegt.





LICHT AUS, FRUST AN

Eine Anweisung aus dem baden-württembergischen Verkehrsministerium zur schärferen Kontrolle von Zusatzbeleuchtung an Lkw bedroht mittelfristig wohl auch die deutsche Truck-Festival-Szene.

TEXT | Jan Bergrath, Felix Jacoby **FOTOS** | Jan Bergrath, Felix Jacoby (1), Simon Lappert (2), Annika Röhl, Mario Bruns, Axel Flaake, Facebook-Profil der Fernfahrerstammtische (1)

Der Schweizer Lkw-Fahrer Simon Lappert liebt seinen Beruf. Und er pflegt seinen Lkw, einen edlen Scania R 560 Streamline, Baujahr 2013, mit 600.000 Kilometer Laufleistung. Europaweit ist er mit dem technisch top gewarteten Silozug unterwegs und noch nie hat ihn eine Polizeistreife wegen seiner Zusatzbeleuchtung, die er aus eigener Tasche bezahlt hat, angehalten. Bis

zum 5. März 2019. Da war er auf der B311 Richtung Ulm unterwegs. Es herrschte dichter Verkehr, beschreibt er die damalige Situation. „Ich habe hinter mir Blaulicht gesehen und dachte, die Polizei ist auf der Jagd nach Verbrechern“, so Simon. „Vorsichtshalber fuhr ich lieber auf einen Parkplatz. Doch dann merkte ich, dass ich selbst das Ziel der Polizei war. Mein Fehler war, dass ich den Schalter für die zusätzlichen Lampen einge-

schaltet hatte, deshalb bin ich den Beamten wohl sofort aufgefallen. Nur – ist es nötig, bei solch einem Verstoß jemanden mit Sonderlicht bei dichtem Verkehr zu verfolgen?“

Auf dem Parkplatz musste er mit seinem eigenen Werkzeug Licht und Zierrat abbauen. „Wenigstens bekam ich von den Beamten eine Leiter, da ich sogar noch die Michelin-Männchen abbauen musste. Die waren jedoch zu dem Zeitpunkt nicht beleuchtet. Auch die Spiegellampen mussten weg. Die hatten nicht mal Leuchtmittel drin und waren auch nicht verkabelt. Als ich dann noch die Sicherheitsleistung von 385 Euro bezahlt und den Rapport wegen Gefährdung des Straßenverkehrs unterschrieben hatte, durfte ich wieder weiterfahren.“

Jagdszenen in Baden-Württemberg. Michael Finkbeiner, selbstfahrender Unternehmer (Kaiko Transporte) aus Freiburg, und mit seinen acht schwarzen Scania-Lkw eine feste



MIT DIESEM SCANIA war der Schweizer Lkw-Fahrer Simon Lappert auf der B311 unterwegs. Als er hinter sich Blaulicht sah, fuhr er auf einen Parkplatz. Das Ziel der Polizei waren seine Lampen.



SIMON LAPPERT

ICH DACHTE, DIE
**POLIZEI JAGT
 VERBRECHER.
 ABER DIE HATTEN
 MICH MIT BLAU-
 LICHT VERFOLGT.
 WEGEN ZU VIEL
 LICHT AM LKW.**



MICHAEL FINKBEINER

**STILLEGUNG
 ODER VOR ORT
 ABBAUEN IST
 ÜBERTRIEBEN. ES
 GIBT WAHRLICH
 ANDERE
 PROBLEME IN
 DER BRANCHE.**

Größe auch in der deutschen „Show-Truck-Szene“, sammelt derzeit die frustrierenden Erfahrungsberichte deutscher Lkw-Fahrer. „Mittlerweile müssen sogar einfache Lampenbügel abgebaut werden“, berichtet er. Aufgrund der vielen Rückmeldungen schätzt Finkbeiner, dass allein in Baden-Württemberg rund 8.000 Lkw von der neuen Härte betroffen sind. „Und das sind nicht nur irgendwelche Spinner, darunter sind Lkw von mittelständischen Unternehmen, die ihren verdienten Fahrern durch die individuelle Lkw-Gestaltung eine Freude machen wollen.“

Bislang wurde zu viel Licht am Lkw meist geduldet – bis einige Polizisten auf diesem Gebiet einen besonderen Jagdinstinkt entwickelten. Dies wurde nun vom Land Baden-Württemberg institutionalisiert. Das Verkehrsministerium hat am 20. Dezember 2018 eine Anweisung „für die wiederkehrende Fahrzeugüberwachung“ an das Innenministerium und die Prüfinstitutionen versandt. „Seither ist es mit der Duldung vorbei“, erklärt der Fachanwalt für Verkehrsrecht, Matthias Pfitzenmaier (siehe auch „Recht aktuell“, S. 20). „Seither muss die Polizei in Baden-Württemberg diese Lkw kontrollieren.“

Mit der schriftlichen Stellungnahme von Simon Lappert hat FERNFAHRER bei der Aufsichtsbehörde der Landespolizei, dem baden-württembergischen Innenministerium, nachgefragt, ob diese Jagd auf die Zusatzbeleuchtung wirklich notwendig ist. Es sei zulässig“, heißt es dazu aus Stuttgart.

Viele Fahrer, die ihre Lastwagen liebevoll gestalten, pflegen und warten, sind jedenfalls angegriffen. „Mir ist bewusst, dass das mit der zusätzlichen Beleuchtung nicht hundertprozentig legal ist“, sagt Finkbeiner. „Auch eine Strafe ist ok. Aber Stilllegung oder vor Ort abbauen, ist übertrieben. Es gibt wahrlich andere Probleme im Transportwesen!“

Nach dem Blog „Zusatzbeleuchtung im Fokus“, der allein über die Facebook-Seite von FERNFAHRER 770-mal geteilt wurde, ist die Meinung der Fahrer zu diesem Thema durchaus kontrovers. Peter „Pepe“ Pilarczyk etwa, unser Profi im Profil, dessen Hobby es ist, „seinen“ Lkw der Spedition Köhnen auf eigene Kosten mit Zubehör zu gestalten,





1



3



2



4

1 DIE INDIVIDUELL AUSGESTATTETE KABINE

seines Actros ist unter der Woche das Zuhause von Peter „Pepe“ Pilarczyk.

2 IM STAND LEUCHTET Pepes Actros, für die Fahrt hat er einen sogenannten „Baumann-Schalter“ installiert. Der New Actros, den unser Profi im Profil im Sommer bekommen soll, hat dank der Anweisung aus Baden-Württemberg nur noch Standardlicht.

3 LKW-FAHRER würden wegen Zusatzbeleuchtung teilweise behandelt wie der Staatsfeind Nr. 1, meint Mario Bruns.

4 DIE FACEBOOK-GUPPE „Actros Mafia“ sammelt auf Truck-Festivals wie „Wunderland Kalkar on Wheels“ mit ihren veredelten Lkw Spendengelder für krebskranke Kinder.

betont, dass dies für ihn eine gewisse Motivation in einem Beruf darstellt, der den Fahrern immer weniger Freiheiten lässt.

Auf der anderen Seite vertritt etwa Horst Fritzsche aus Westerstede die Auffassung, dass seine eigene Motivation für den Beruf nicht von der Zahl der Lampen am Lkw abhängig ist – sondern von den Arbeitsbedingungen im Gewerbe an sich. „So manche Fahrer haben es mit Zusatzbeleuchtung einfach übertrieben“, argumentiert das Nordlicht. „Sie sehen eher aus wie Kirmesfahrzeuge als wie Arbeitsgeräte. Mitschuld haben auch die Festivalbetreiber, die nur noch Lkw mit möglichst viel Bling-Bling küren.“ Mittelfristig, so steht zu befürchten, könnte es mit den Festivals ganz vorbei sein, falls die Polizei in allen Bundesländern entsprechende Handlungsanweisungen erhalten sollte.

Derzeit scheint die Situation verfahren. Da steht auf der einen Seite Ulrich Wild, ein ehemaliger Dekra-Prüfer, der im Haus des grünen Verkehrsministers Winfried Hermann jene Anweisung zu den „unvorschriftsmäßigen lichttechnischen Einrichtungen“ geschrieben hat. Sie betrifft auch Lastwagen, die in anderen Bundesländern ihre HU absolvieren müssen, und irgendwann durchs Ländle fahren.

Gegenüber FERNFAHRER argumentiert Wild, der früher mit Lkw „erfahren“ habe, dass vorschriftskonforme Beleuchtung möglich sei: „Die tägliche Leistung unserer Berufskraftfahrer ist unbestritten bewundernswert und dient der Versorgung und dem Wohl der Allgemeinheit“. Allerdings sagt er ziemlich klar. „Der öffentliche Straßenverkehr ist kein freies ‚Designstudio‘ lichttechnischer Einrichtungen an Fahrzeugen.“



AUCH DIE SPEDITION HUHDORF sammelt für den guten Zweck und sorgt mit ihren individuell gestalteten Lastwagen dafür, dass Kinderherzen höher schlagen.

TRUCKERFESTIVALS wie hier 1986 in Minden haben schon immer den Nachwuchs begeistert. Der achtjährige Sven Flaake (M.) ist heute begeisterter Lkw-Fahrer.



Demgegenüber sagt „Show-Truck-Fan“ Mario Bruns, Geschäftsführer von Heide Logistik aus Kirchlinteln: „Die Legislative hat in den letzten Jahren nicht nur versäumt, zur Frage der Zusatzbeleuchtung an Lkw eine moderne Überarbeitung der alten Gesetze auf den Weg zu bringen. Im Gegenteil, Lkw-Fahrer, auch die jungen in der Ausbildung, werden durch angeblich zu viele Lichtquellen an den Fahrzeugen heute teilweise behandelt wie der Staatsfeind Nummer Eins.“

Dem Vorschlag von FERNFAHRER, eine Gesprächsrunde mit den Betroffenen, mit Kraftfahrern, Polizisten und Prüferingenieuren ins Leben zu rufen, hat Verkehrsminister Hermann erstmal eine Absage erteilt.

Simon Lappert jedenfalls hat sich nicht einschüchtern lassen. Er hat seine Lampen plus Michelin-Männchen wieder angebaut – und fährt damit weiter europaweit. „Wenn es im Grunde nicht so traurig wäre, so ist das doch eine Lachnummer.“



DIE AUTOBAHPOLIZEI ORGANISIERT seit vielen Jahren auch die zahlreichen Fernfahrerstammtische. Im letzten Jahr wurde zur Weihnachtszeit dieser hübsche Gruß unter anderem auf Facebook veröffentlicht. Mit einem Lkw, der durch zu viel Licht und ein Geweih stark verkehrgefährdend ist.

Blick gen Norden

Die Norweger gehen anders mit dem Thema Lkw-Licht um: Im Oktober 2018 wurde die Zahl der gleichzeitig schaltbaren Fernscheinwerfer und zusätzlicher LED-Leuchtbalken freigegeben, weil selbst die Verwaltung in diesem nordischen Land verstanden hat, dass mehr Licht auch mehr Sicherheit bedeutet. Und bei den viel häufigeren Lkw-Kontrollen in Norwegen kümmert man sich lieber um Achslastüberschreitungen und mangelhafte Bereifung als um solchen Schnickschnack wie ein paar Zusatzlämpchen. Was die Norweger jedoch ahnden, sind Lampen auf dem Spiegelgehäuse, weil damit auf den oft schmalen Straßen eine Breite vorgetäuscht wird, die den Gegenverkehr in den Graben drängen könnte. „Verboten sind hier auch Standlichtbirnen in den Fernscheinwerfern, aber ein paar farbige Lampen werden akzeptiert“, erzählt Fernfahrer Christian Zeh, der in Norwegen lebt und arbeitet.

ALLES NEU

Zum Ende der Legislaturperiode bringt die EU neue Standards auf den Weg. Neben erstmaligen CO₂-Grenzwerten gibt es auch neue Regeln zur Länge von Lkw und der Sicht aus dem Fahrerhaus.

TEXT | Regina Weinrich, Markus Bauer FOTO | MAN Truck & Bus

Die Unterhändler von EU-Staaten, das Europäische Parlament und die EU-Kommission haben sich auf CO₂-Grenzwerte für Lkw geeinigt. Der CO₂-Ausstoß von neuen Trucks soll im Vergleich zu 2019 bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 30 Prozent sinken. Bis 2025 können die Hersteller mithilfe von sogenannten Supercredits Lkw ohne oder mit geringem CO₂-Ausstoß mehrfach vorteilhaft auf ihre Gesamtbilanz anrechnen. Wer anschließend mehr als zwei Prozent an lokal emissionsfreien Fahrzeugen verkauft, profitiert Experten zufolge von einem weniger strengen CO₂-Ziel. Zum Kompromiss gehört offenbar auch, dass Modelle ohne direkte Emissionen zwei Tonnen schwerer sein dürfen als gängige Lkw.

Die Hersteller, die bis zum Ende der Verhandlungen auf ein für sie vorteilhafteres Ergebnis gehofft hatten, bewerteten die Ziele als sehr fordernd, zumal die Umsetzung nicht allein von ihnen abhängt.

„Wir können die

Mitgliedstaaten nur dringend aufrufen, ihre Anstrengungen beim Aufbau einer Infrastruktur zum Laden und Tanken für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu steigern“, sagte der Generalsekretär des europäischen Industrieverbands ACEA, Erik Jonnaert. Besorgniserregend sei zudem, dass andere Maßnahmen zum Erreichen der Ziele wie längere Fahrzeugkombinationen oder alternative Kraftstoffe mindestens bis 2025 außen vor bleiben. Die Höhe der Strafzahlungen könne selbst große Lkw-Hersteller in ihrer Existenz bedrohen, stellte Bernhard Mattes, der Präsident des Verbands der Automobilindustrie, fest. Während der ursprüngliche Entwurf bei Nichteinhalten der Ziele ab 2030 eine Strafe von 6.800 Euro pro Gramm CO₂ je Tonnenkilometer vorsah, wurde die Summe jetzt zumindest auf 4.250 Euro festgelegt.

Der zuständige Parlamentsberichtersteller, der niederländische Grünen-Abgeordnete Bas Eickhout, begrüßte die Einigung. Ambitioniertere Ziele seien aber unter anderem von der Bundesregierung

blockiert worden, kritisierte er. „Die neuen CO₂-Standards sind hervorragend für Transportunternehmen und für die Umwelt“, sagte auch Stef Cornelis von der Brüsseler Organisation für nachhaltigen Transport, T&E. Nach 20 Jahren ohne große Fortschritte bei der Kraftstoffeffizienz müssten die Hersteller jetzt bezahlbare CO₂-arme Fahrzeuge anbieten, die zu riesigen Spriteinsparungen führten.

Noch vor den CO₂-Grenzwerten hat die EU derweil entschieden, dass Lkw-Kabinen künftig bis zu 90 Zentimeter länger sein dürfen. Am 1. September 2020 fällt der Startschuss. Laut T&E sollen die Lkw-Fronten durch die Längenreform runder werden, wodurch Fahrer einerseits Fußgänger und Radfahrer besser sehen sollen, andererseits der Spritverbrauch dank der verbesserten Aerodynamik sinken dürfte. Im besten Fall wächst zusätzlich auch der Platz an Bord. Apropos bessere Sicht: Der Binnenmarktausschuss des Europäischen Parlaments wiederum hat für einen neuen Standard für eine direkte Sicht aus Lkw gestimmt. Die entsprechend umgestalteten Lkw-Kabinen sollen dabei helfen, Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern zu verhindern, indem sie den toten Winkel reduzieren. Die Abgeordneten votierten außerdem für weitere Sicherheitsstandards. Dazu gehören neben automatischen Notbremssystemen mit Fußgängererkennung auch intelligente Geschwindigkeitsassistenten, eine Vorrichtung zum Einbau einer Alkoholwegfahrsperrung, eine Müdigkeits- und Ablenkungserkennung des Fahrers, das Notbremslicht und die Erkennung beim Rückwärtsfahren. Die neuen Regeln sollen für neu eingeführte Lkw-Modelle ab 2024 und für alle anderen neuen Lkw ab 2027 ein Muss sein. <





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

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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





ETM Verlag startet neue Job-Börse

Du bist auf der Suche nach einer neuen Herausforderung? Gute Berufskraftfahrer werden händeringend gesucht. Doch ein Wechsel sollte gut überlegt sein. Wir helfen dabei: Auf unserem neuen kostenlosen Jobportal unter eurotransport.de/jobs findest du mit rund 45.000 Stellenangeboten garantiert mehr aktuelle, offene Stellen in der Transport- und Logistikbranche als auf jeder anderen Online-Plattform. Über die Suchfunktion kannst du zum Beispiel angeben, in welcher Region oder Stadt dein neuer Arbeitgeber beheimatet sein soll, welche Berufserfahrung und Führerscheinklassen du mitbringst und welche Touren du bevorzugst. Auf Basis dieser Angaben erscheinen dann die passenden Stellenangebote für dich. Außerdem bietet eurotransport jobs zusätzlich einen „Jobfinder“. Damit wirst du per E-Mail sofort benachrichtigt, wenn ein neues, passendes Angebot in unsere Jobbörse eingestellt wurde.

nic



Französische Festung

Ein gutes Gefühl auch auf abgelegenen Parkplätzen: Das will Renault Trucks den Fahrern mit dem T High Edition Protect mit auf den Weg geben. Das Sondermodell der Franzosen ist mit einer Alarmanlage versehen, die sich auf den Laderaum erweitern lässt. Dazu kommt der mechanische Einbruchschutz Doorlock, der das Aufbrechen der Türen praktisch unmöglich machen soll. In Kombination mit den Verbundglasscheiben wird aus dem Lkw laut Hersteller so eine regelrechte Festung. Für die rechtmäßigen Fahrer hat Renault Trucks den Innenraum komfortabel ausgestattet: Recaro-Ledersitze, das Soundsystem D-Box und das neue Infotainment-System Roadpad+ samt 19-Zoll-TV sind Serie. Außen lässt die Edition Protect mit schwarzen Akzenten die Muskeln spielen. Für Vortrieb sorgt der 13-Liter-Diesel mit 440, 480 oder 520 PS, der an das automatisierte Optidriver-Getriebe gekoppelt ist. Die Sondermodelle werden mit einer Drei-Jahre-Vollgarantie ausgeliefert.

jho

FAHRVERBOTE APRIL/MAI 2019

| LAND | GENERELLES FAHRVERBOT | FAHRVERBOTE | ZEITEN |
|------|--|---|-----------------------------------|
| D | Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhänger hinter Lkw unabhängig vom Gewicht | 19. April (Karfreitag), 22. April (Ostermontag), 1. Mai, 30. Mai (Christi Himmelfahrt) | 0-22 Uhr |
| A | Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t | 22. April, 1. Mai, 30. Mai | 15-24 Uhr 0-22 Uhr 22-5 Uhr |
| F | Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht | 22. April, 1. Mai, 8. Mai (Kriegsende 1945), 30. Mai | 22-24 Uhr 0-22 Uhr |
| CH | Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot über 3,5 t, Sattel-Kfz über 5 t, Anhänger über 3,5 t zul. Gesamtgewicht | 19. April (18.04., 22 Uhr, bis 19.04., 5 Uhr), 22. April, 1. Mai, 30. Mai | 0-24 Uhr 22-5 Uhr |



TERMINE

KIPPERTREFFEN GEILENKIRCHEN
06.-07.04.2019
Kiesgrube Davids, Geilenkirchen

BAUMA 2019
08.-14.04.2019
Messe München

RÜSSEL TRUCK SHOW
26.-28.04.2019
Autohof Lohfeldener Rüssel

OLDTIMER-TREFFEN
01.05.2019
Nutzfahrzeugmuseum Hartmannsdorf

21. OLDTIMER-SAUERLANDRUNDFAHRT
11.05.2019
Brilon, Autohaus Witteler

1. WERRATALER TRUCK-FESTIVAL
10.-12.05.2019
Breitungen/Werra

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



Saison 2019 beginnt

Auch 2019 steuert die FERNFAHRER-Roadshow „Drive Your Dream“ eine Auswahl der bekanntesten Truck-Festivals an. Bei den einzelnen Stationen präsentiert sich der FERNFAHRER mit Showtruck, Shop, Abo-Aktionen und abwechslungsreichem Liveprogramm, darunter Bandauftritte und natürlich die beliebte Marktschreier-Show von Diesel-Dieter. Hinzu kommen Aktionen unserer Tourpartner und Sponsoren. Anders als in den Vorjahren wird diesmal kein US-Hauber im Zentrum des FERNFAHRER-Stands stehen, sondern ein Mercedes-Benz Actros samt Kögel-Planenaufleger. Folgende Termine stehen fest:

- Rüssel Truck Show vom 26. bis 28. April am Autohof Lohfeldener Rüssel
- Trucker- & Country-Festival Geiselwind vom 7. bis 10. Juni
- Herpa Sommerfest mit Truckertreffen am 6. Juli in Diethenhofen
- Truck-Grand-Prix vom 19. bis 21. Juli am Nürburgring
- Truckfestival Lichtenfels vom 6. bis 8. September
- Ländle Truckshow Bludesch (A) vom 21. bis 22. September
- NUFAM Karlsruhe vom 26. bis 29. September

Mehr als eine halbe Million interessierte Besucher zählte der FERNFAHRER auf seiner Roadshow „Drive Your Dream“ im vergangenen Jahr. „Dieser neue Rekord zeigt, wie erfolgreich unsere Roadshow ist“, sagt Chefredakteur Thomas Rosenberger. 2018 standen acht Stationen auf dem Tourplan, darunter sechs Truck-Festivals – von der Rüssel Truck Show bis zum Trucker- & Country-Festival Lichtenfels. Klar, dass FERNFAHRER auch auf dem Truck-Grand-Prix am Nürburgring nicht fehlen durfte. Den krönenden Abschluss bildete im September die IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. jr

FERNFAHRER ROADSHOW 2019



DOMETIC

Mobile living made easy.

STARKE LEISTUNG, RIESIGE AUSWAHL!

Extrem
kompakt!



Sie suchen nach der perfekten Kühlbox für Ihren Truck?
Wählen Sie aus dem weltweit größten Produktprogramm!
Leistungsstarke Kompressor-Boxen zum Kühlen und Tiefkühlen.
Thermoelektrische Kühlboxen zum Kühlen und Warmhalten.
Einsetzbar im Truck, im Auto und zu Hause.
Mehr erfahren unter dometic.com

DOMETIC COOLFREEZE CDF 36

Kompressorkühl- und -gefrierbox, 31 l

- Starke Kühlleistung bis -15°C
- Praktische LED-Innenbeleuchtung
- Superkompakte Bauform
- Für 12 / 24 V DC und 230 V AC

DOMETIC TROPICOOOL TCX 35

Thermoelektrische Kühlbox, 33 l

- Kühlung bis 27°C unter Umgebungstemperatur
- Heizfunktion bis $+65^{\circ}\text{C}$
- Energieklasse A++
- Für 12 / 24 V DC und 230 V AC

**KATALOG ANFORDERN,
ANSCHAUEN ODER
HERUNTERLADEN
UNTER:**

dometic.com

NEU!
Katalog
2019

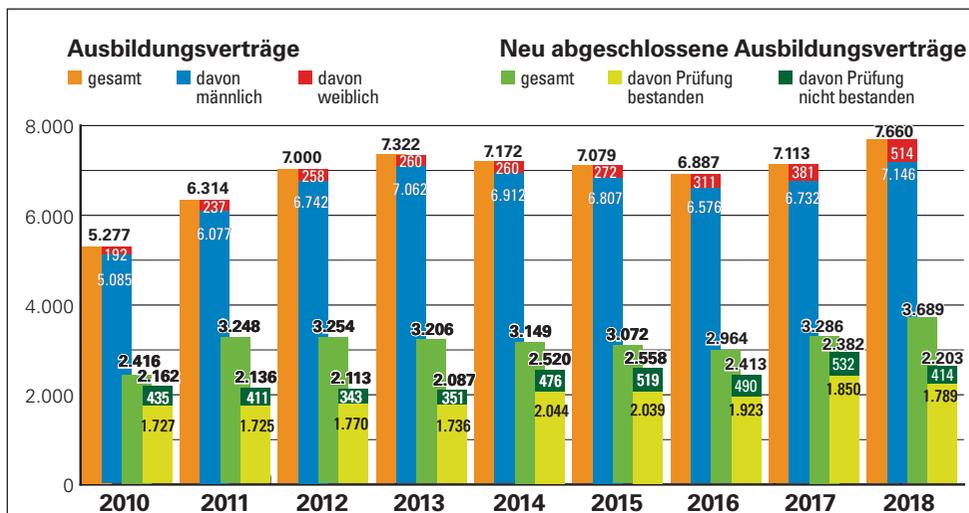


Zahl der Azubis und Umschüler steigt weiter

3.689 neue Ausbildungsverträge für Berufskraftfahrer: Der positive Trend bei den neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen der dreijährigen Ausbildung zum Berufskraftfahrer hält auch im Jahrgang 2018/2019 an. Wie der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) auf Anfrage von FERNFAHRER mitgeteilt hat, stieg die Zahl von 3.286 Verträgen im Ausbildungsjahr 2017/2018 auf nunmehr 3.689 Azubis, die im Sommer 2018 ihre Ausbildung begannen.

Die Statistik verrät aber auch: Aus dem bislang schwächsten Ausbildungsjahr 2015/2016 mit nur 3.072 Verträgen haben sich lediglich 2.203 Teilnehmer zur Prüfung angemeldet, und nur 1.789 von ihnen haben diese am Ende auch bestanden.

Immer mehr junge Auszubildende sind offenbar an einer neuen Form der dualen Ausbildung interessiert. So wie Boris Sauter (18) von der Spedition Barth aus Burladingen, den wir bereits in Heft 3/2019 vorgestellt haben. „2plus2“ nennt sich das Konzept – zwei Jahre Ausbildung zum Berufskraftfahrer und zwei Jahre Lehre zum Fachlageristen. Ebenfalls positiv zeigt sich der Trend bei den Teilnehmern der überwiegend von der Arbeitsagentur mittels Bildungsgutscheinen geförderten mehrmonatigen Umschulung zum EU-Berufskraftfahrer, die mit dem Eintrag der Kennziffer 95 im Führerschein zum Einsatz im gewerblichen Güterverkehr berechtigt. Hier stieg die Zahl der Teilnehmer von 17.505 im Jahr 2017 auf 19.329 im vergangenen Jahr.



IM AUSBILDUNGSJAHR 2018/2019 setzt sich der Aufwärtstrend bei den Neuverträgen fort.

Race-Tickets zu gewinnen



Vom 19. bis 21. Juli 2019 ist es wieder so weit: Packender Motorsport, eine der größten Messen der Nutzfahrzeugindustrie und das mehrtägige Open-Air-Festival begeistern am Fuße der Nürburg die Massen. Klar, die Rede ist vom Truck-Grand-Prix. Mit freundlicher Unterstützung des Veranstalters, des ADAC Mittelrhein e. V., verlost FERNFAHRER mehrfach Tickets für das Partywochenende am Ring. So gibt es auch in dieser Ausgabe zehnmals zwei Tickets für das Spektakel zu gewinnen. Schreibt uns bis zum 3. Mai 2019 an info@fernfahrer.de oder an Redaktion FERNFAHRER, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart! Stichwort: TGP-Tickets. Mehr Infos und Karten im offiziellen Verkauf bekommt ihr unter www.truck-grand-prix.de, unter facebook.com/truckgrandprix oder unter der Hotline 02 61/1 30 33 00 (werktags 8 bis 18 Uhr und samstags 9 bis 13 Uhr).





Trial-Tickets zu gewinnen

Die Truck-Trial-Saison steht in den Startlöchern. Packende Action offroad wartet in den Steinbrüchen Europas auf euch. Darum verlosen wir für jeden Lauf jeweils zwei Tickets. Los geht's mit dem Auftakt in Belgien am 11. und 12. Mai 2019. Wenn ihr dabei sein wollt, schreibt uns bis zum 26. April 2019 an info@fernfahrer.de oder an Redaktion FERNFAHRER, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, mit dem Stichwort „Trial-Tickets“. Mehr Infos zum Europa-Truck-Trial gibt es unter www.euopatrucktrial.org. Wir drücken euch die Daumen!

LNG-Großauftrag für Scania

KP Logistik hat den bislang umfangreichsten Erwerb von LNG-Fahrzeugen in Deutschland angekündigt. Die auf Lebensmittellogistik spezialisierte Spedition hat 100 mit Flüssigerdgas betriebene Scania-Zugmaschinen bestellt. Der Erwerb der Lkw geht Hand in Hand mit dem Aufbau einer entsprechenden Tankstelleninfrastruktur. Jeweils eine feste LNG-Tankstelle soll an den KP-Logistik-Standorten Wustermark (in Brandenburg bei Berlin) und Stavenhagen (Mecklenburg-Vorpommern) entstehen. Partner hierfür ist das Unternehmen Liquid. Im GVZ Wustermark soll zunächst eine mobile Tankanlage zur Verfügung stehen, die für später geplanten stationären Tankstellen sollen öffentlich zugänglich sein. An beiden KP-Logistik-Standorten arbeiten mehr als 400 Mitarbeiter, die eine Flotte von 150 eigenen Zugmaschinen und 400 Trailern bewegen. KP Logistik setzt die neuen LNG-Lkw vorrangig für die Filialbelieferung ihrer Kunden Netto Deutschland und Norma ein. rat



Abonnenten sparen
bis zu **35%**

**ANGEBOT
DES MONATS**
- Nur solange Vorrat reicht! -



EMEK SONDERMODELL 1:25 MAN TGS LX 2/3-ACHS KIPPAUFLIEGER

- Design Fa. Felbermayr
 - Kippfunktion wie beim Original
 - Kippmulde mit schwenkbarer Heckklappe
 - Zugmaschine ist mit allen EMEK-Aufliegern kombinierbar
 - Hochwertiges, detailliertes Kunststoffmodell
 - Schlag- und witterungsfest
 - Großformat: LxBxH 50 x 10 x 15 cm
- Preis: ~~58,00 €~~ Jetzt nur **38,00 €**.
Für Abonnenten nur **29,75 €**.
Best.-Nr.: 120142

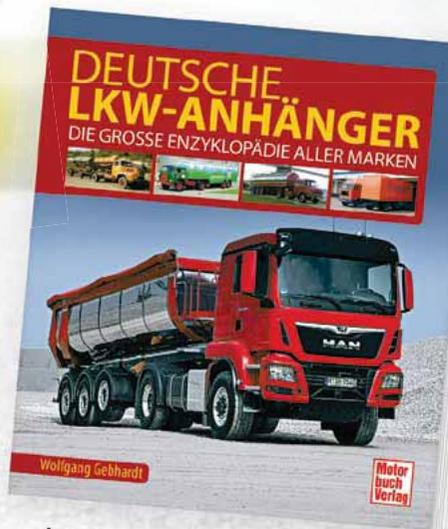


Neu im Shop!

DEUTSCHE LKW-ANHÄNGER- DIE GROSSE ENZYKLOPÄDIE ALLER MARKEN

von **Wolfgang H. Gebhardt**

Der schönste Laster nützt nichts, wenn er nicht ordentlich belastet werden kann. Und das ist der Zeitpunkt, an dem die Hersteller von Aufbauten und Anhängern in die Hände spucken: Denn sie machen einen Lastwagen erst zum Nutzfahrzeug. Im Laufe der vergangenen 125 Jahre Lkw-Bau gab es unzählige Hersteller und Produzenten, die alle denkbaren Anhänger-Arten und Formen für alle Arten von Lkw lieferten. Was aber fehlte, ist eine Übersicht über jene Firmen, die sich damit beschäftigten – bis jetzt: Wolfgang Gebhardt schuf ein einzigartiges Standardwerk zur Lkw-Geschichte mit einer Unmenge an Daten, Fakten und Bildern. 350 Seiten, ca. 700 Abbildungen. Format 23 cm x 26,5 cm. Preis: 39,90 €. Best.-Nr.: 140183



shop.eurotransport.de

Telefon: +49 (0) 711 72 52 266

E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de



KANN ODER MUSS?

Eine Anweisung zur Kontrolle von Zusatzbeleuchtung an Lkw aus Baden-Württemberg trifft Unternehmer und ihre Fahrer. Selbst Lampenbügel fallen unter das Verbot.

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



LANDESBEHÖRDEN
KÖNNEN DEN
BETRIEB EINES
LKW AUF ÖFFENT-
LICHEN STRASSEN
UNTERSAGEN – SIE
MÜSSEN ES NICHT.

FERNFAHRER
hilft!

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



DER SELBSTFAHRENDE UNTERNEHMER Dirk S. aus Rottweil in Baden-Württemberg ist sauer. Zwei DAF hat er im Fernverkehr. Einer ist ein DAF XF Euro 6 mit intakter Adblue-Anlage, wie er betont, und Wartungsvertrag ohne Wartungsstau. Er hat lediglich einen Lampenbügel mit fünf LED-Points im Rohr unten und vier Fernscheinwerfern montiert. Auch hat er zwei Rundumkennleuchten, die, so Dirk, „gebraucht werden, da in den Tunneln in Österreich die ADR-Transporte gekennzeichnet werden müssen“:

EINE BETRIEBSERLAUBNIS SEI nun nicht mehr möglich, hat Dirk von seiner Prüforganisation gehört. Grund ist eine Weisung aus dem Verkehrsministerium in Stuttgart unter dem Titel „Unvorschriftsmäßige lichttechnische Einrichtungen an Fahrzeugen – Anweisung für die wiederkehrende Fahrzeugüberwachung nach § 29 StVZO an die Überwachungsinstitutionen nach § 13 KfSachvG und nach Anlage VIIIb Nr. 5 StVZO“. Sie ist im Blog „Ausgeleuchtet“ auf www.eurotransport.de für die „Betroffenen“ veröffentlicht. Was bislang gilt, steht unter www.eurotransport.de/licht.

FÜR MATTHIAS PFITZENMAIER gilt zunächst der allgemeine Gesetzestext: „Erweist sich ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach dieser Verordnung oder der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, kann die nach Landesrecht zuständige Behörde, die Zulassungsbehörde, dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen.“ Sie kann also, so Pfitzenmaier, „sie muss es aber nicht“:



DOCH DURCH DIESE ANWEISUNG aus dem Verkehrsministerium in Stuttgart müssen nun aber die Polizei und die Prüforganisationen strikt handeln – ob sie wollen oder nicht. „Der bisher noch mit halb zugedrücktem Auge vorhandene Spielraum bei diesem Thema wird eliminiert“, so Pfitzenmaier. „Es ist gut vorstellbar, dass andere Bundesländer nachziehen.“ Unser Profi im Profil auf Seite 30 aus Nordrhein-Westfalen hat genau das schon zu spüren bekommen.

DENN DIE BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE Anweisung hat nun bereits Auswirkungen über das Bundesland hinaus. Da die Anweisung nicht allein an die Überwacher, sondern auch ans Innenministerium und damit an die Polizei geht, bekommen künftig auch Fahrzeuge, die nicht in Baden-Württemberg geprüft werden, sondern „nur“ dort unterwegs sind, potenziell ein großes Problem. „Deshalb werden natürlich auch die Prüffingenieure von Dekra und TÜV anderswo hellhörig“, sagt Pfitzenmaier. Teilweise, so die Recherche von FERNFAHRER, sichern sie sich bereits selbst mit Fotos der von ihnen abgenommenen Fahrzeuge ab.

ZURÜCK ZU DIRKS LAMPENBÜGEL: Der ist, wie viele ähnliche Anbauten aus Pfitzenmaiers anderen Prozessakten, wohl eintragungspflichtig. „Ohne Eintragung erlischt unter Umständen nach Paragraph 19 StVZO die Betriebserlaubnis, insbesondere dann, wenn durch den Anbau der Zusatzbeleuchtung die genehmigte Fahrzeugart geändert oder dritte Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Bei zusätzlichen Such-/Arbeitsscheinwerfern ist dies nicht ohne Weiteres der Fall.“

AUCH DIE TATSACHE, dass die Polizei verstärkt Lkw anhält und die Fahrer zum sofortigen Abbau von Zusatzbeleuchtung zwingt, erscheint laut Pfitzenmaier sehr fragwürdig. „Wird ein Lkw in Betrieb genommen und entsprechen die Beleuchtungsanlagen nicht den Vorschriften der Paragraphen 49 ff. der StVZO, dann erlischt nicht immer die Betriebserlaubnis, und es wäre in vielen Fällen eine Ahndung nach der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) mit Bußgeldern von 15 bis 20 Euro angemessen und ausreichend.“



OLIVER GÜNTHER
PER E-MAIL

LEMMY-GEWINNSPIEL 1

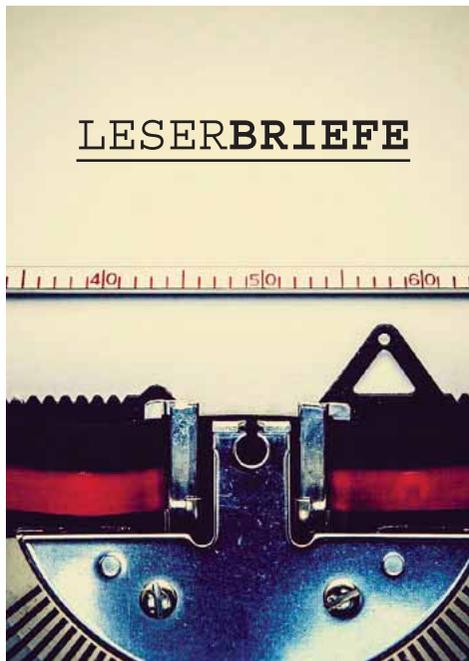
Vielen Dank für den tollen Truck! Er hat einen Ehrenplatz im Wohnzimmer. Wir haben uns sehr gefreut. Rockige Grüße, Oliver und Pius.



KLAUS HOFMANN
PER E-MAIL

ZUSATZLICHT HILFT

Zum Thema Bußgeldbescheid wegen Zusatzbeleuchtung beziehungsweise Licht vor Gericht: Ich war früher als Busfahrer im Reiseverkehr und auch Mischverkehr unterwegs und war froh, dass mir gerade bei Dunkelheit gut beleuchtete Lkw entgegenkamen oder auf der gleichen Spur fuhren wie ich, egal, ob ich mit dem Bus beruflich oder mit dem Auto privat unterwegs war. Gut beleuchtete Lkw mindern das Unfallrisiko auf Autobahnen und Landstraßen. Es wäre ratsamer, andere, schwerwiegende Delikte zu ahnden als diese Lappalie. Ich musste diesen Brief einfach schreiben, da so eine Kleinigkeit nun bestraft wird.



KLAUS FORSTMANN
PER E-MAIL

LEMMY-GEWINNSPIEL 3

Über das Mäkelä-Modell aus der Verlosung habe ich mich gefreut! Die Figur hat mir meine Tochter mal geschenkt. Auf den Rücken hat sie ihr ein paar Engelsflügel geklebt. So solle Lemmy immer auf mich aufpassen, sagte sie.



MELANIE KNAPPE
PER E-MAIL

LEMMY-GEWINNSPIEL 2

Erst mal vielen Dank für die Zusendung des Trucks! Wie versprochen erhaltet ihr ein Bild von meinem Mann mit seinem Gewinn. Wie man erkennen kann, geht seine Liebe zu Lemmy/Motörhead unter die Haut. Der Truck wird einen tollen Platz bei den anderen Andenken finden.



U. BEHRENDT
PER E-MAIL

GROSSES LOB

Toll, dass ihr jetzt auch Richard Kienberger mit an Bord habt. Guter Artikel von ihm im letzten Heft! Macht weiter so und bitte bringt euer/unser Heft niemals im Hosentaschenformat heraus!

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.

EIN LKW. EINE FESTUNG.



Das **Sondermodell Renault Trucks T High Edition Protect** ist eine sichere Festung für den Fahrer dank des mechanischen Einbruchschutzes Doorlock, der Alarmanlage sowie Seitenscheiben aus besonders dickem Verbundglas. Neben der besonderen Ausrichtung auf die Sicherheit trifft höchster Komfort auf gehobenes Design: Sitze und Lenkrad aus hochwertigem schwarzen Leder ergeben gemeinsam mit den Carbonelementen im Armaturenbrett ein elegantes und modernes Innendesign. Zusätzlich sorgen ein 19-Zoll-Fernseher, das neue Soundsystem und das jüngst präsentierte Infotainmentsystem Roadpad+ für beste Unterhaltung.

Weitere Informationen zu der neuen Sonderedition von Renault Trucks finden Sie unter renault-trucks.de/t-protect



GEHOBENER STANDARD

Bescheidene 420 PS und Globetrotter- statt Globetrotter-XL-Kabine klingen nach einem Volvo FH von der Stange. Doch allerlei Raffinessen sorgen für hohen Fahrspaß bei günstigem Verbrauch.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Karl-Heinz Augustin

Manchmal sagen Zahlen mehr als Worte. Zum Beispiel bei der Frage, welche Rolle der FH in der Geschichte von Volvo spielt. Antwort: Im Herbst 2018 wurde das 1.000.000ste Fahrzeug übergeben. Gezählt wird seit dem Start der Baureihe im Jahre 1993, die aktuelle Generation des schwedischen Bestsellers ist seit 2012 am Start. Doch anders, als es die Erfolgsstory vermuten lässt, lief gerade in der jüngeren Vergangenheit nicht immer alles nach Plan. So verschwanden zum Beispiel die zur IAA 2012 mit sagenhaften Drehmomenten angekündigten Turbocompound-Motoren still und leise wieder in der Versenkung. Erst für Frühjahr 2019 sind sie nun erneut angekündigt. Und auch beim vorausschauenden Tempomaten I-See setzte Volvo auf eine eigenwillige und nicht immer überzeugende Cloud-Lösung mit abgespeicherten Profilen bereits befahrener Strecken.

Letzteres ist passé: Jetzt arbeitet auch I-See zusätzlich mit hinterlegtem Kartenmaterial. Das Testfahrzeug, ein FH 420 Globetrotter, war bereits entsprechend ausgestattet und

offenbarte damit keine Schwäche mehr, weder beim vorausschauenden Fahren noch beim Einhalten der eingestellten Setzwerte: 85 km/h plus/minus 5 km/h als Über- und Unterschwinger, dazu ein Angasen vor Steigungen auf maximal 88 km/h und eine zusätzliche Schwungspitze im Gefälle von 3 km/h. Kurzfristig erreicht die Fuhre beim Ausrollen also bis zu 93 km/h – rechtlich fragwürdig, aber in ähnlicher Form heute bei fast allen Herstellern zu finden. Was die weiteren Einstellungen anbelangt, bietet Volvo dem Fahrer eine ausgedehnte Spielwiese: Es gibt drei Ecolevel mit -7, -5 und -3 km/h als Unterschwinger, dazu frei wählbare Überschwinger von 4 bis 10 km/h sowie zusätzliche Schwungspitzen von plus 1, 2 und 3 km/h. Das mag der eine oder andere zur Feinabstimmung toll finden, von „selbsterklärend“ kann aber keine Rede sein. Ganz davon zu schweigen, dass sich die Voreinstellungen in der Werkstatt nochmals ändern lassen. Anders wären zum Beispiel die Setzwerte des Testwagens (-5/+5 und +3 km/h Schwungspitze) gar nicht darstellbar. Fakt ist aber: Der FH kam damit relativ zügig über die Testrunde, 81,9 km/h sind in der 420-PS-





FACTS

12.800 cm³ • Reihensechszylinder
420 PS • 2.100 Nm • 33,9 l/100 km

Klasse ein guter Wert. Auch die Relation zum Verbrauch stimmt, bei durchschnittlich 33,9 Liter Diesel trüben nur die zusätzlichen 2,9 Liter Adblue das Bild. Der hohe Zuschlag rührt daher, dass Volvo auf eine ungekühlte Abgasrückführung (AGR) setzt, die praktisch nur zum Aufheizen der Abgase in Kaltlaufphasen dient. In der Kombination aus SCR und gekühlter AGR sind ansonsten um 1,5 Liter Adblue die Regel. Der Triebstrang mit 2,31 übersetzter Achse passt jedenfalls gut, zumal sich der 12,8-Liter-Motor auch in der 420-PS-Einstiegsmotorisierung als kräftiger Geselle erweist. Die maximal 2.100 Nm Drehmoment liegen bis runter auf 860 Umdrehungen an, was von der Getriebesteuerung rege genutzt wird – wie sich an nur 29 steigungsbedingten Schaltungen ablesen lässt, für einen 420er auf der Teststrecke ziemlich wenig. Am Berg wie in der Ebene bleibt es zudem ausgesprochen leise.

Wie immer mehr Hersteller favorisiert jetzt auch Volvo vorn 385/55er Michelin X-Line

Energy, interne Versuche hätten den Verbrauchsvorteil bestätigt. Das etwas trägere Lenkverhalten mit den breiten Reifen ist im Testwagen kein Thema: Mit der VDS-Lenkung (Volvo Dynamic Steering) lässt sich bei Langsamfahrt buchstäblich mit einem Finger lenken, mit zunehmendem Tempo nimmt die Lenkkraftunterstützung dann wieder ab. Zudem lassen sich über einen entsprechenden Menüpunkt im mittig sitzenden Touchscreen die Rückstellkräfte jetzt individuell anpassen.

Die Basis für die VDS-Lenkung bildet ein Lenkgetriebe von TRW mit aufgesetztem Elektromotor. Anfangs als „nice to have“ betrachtet, offenbart das System in der allerneuesten Version seine wahre Natur: Es arbeitet künftig aktiv mit ESP und Spurhalteassistent zusammen, um bei Schleudertendenzen und einem Abdriften selbstständig gegenzusteuern – was schon eindeutig in Richtung (teil-)automatisiertes Fahren geht. Bergab zeigt sich der FH ebenfalls souverän,

was bei bis zu 1.120 PS kombinierter Bremsleistung aus Motorbremse VEB+ und Voith-Retarder nicht wirklich überrascht. Dabei steckt der Volvo auch die zwei Zentner für den Retarder gut weg; 7.635 Kilogramm sind mit 810 Liter Diesel (405 plus 405) und 64 Liter Adblue in dieser Fahrerhaus- und Hubraumklasse sehr leicht. Für die günstige Gesamtbilanz nennt Volvo unter anderem eine optimierte Hinterachsaufhängung mit fast 100 Kilogramm Mindergewicht. Im Gegenzug kann sich das Testfahrzeug etliche Optionen mit geringen Mehrgewichten erlauben, darunter Kippelektrik, zusätzliche Luftkessel, auskuppelbarer Luftpresser, elektrisch geregelte Wasserpumpe, Lenkhilfpumpe mit variablem Durchfluss und verstärkte Lichtmaschine. Hinzu kommt das neue Dual-Batterie-System mit Blei-Säure-



- 1 **ÜBER 60 GRAD** Steilstellung (27 zur Hochachse) sind im Volvo FH ein absoluter Spitzenwert.
- 2 **DER MONITOR** für die optionale Frontkamera hängt über der Beifahrertür nicht optimal.
- 3 **ZENTRALER TACHO** mit Displays links und rechts davon: eigenwillige Instrumente im Volvo FH.
- 4 **EIN KLAR** strukturiertes und aufgeräumtes Cockpit kennzeichnet den schweren Schweden.
- 5 **IM 7-ZOLL-TOUCHSCREEN** lassen sich neuerdings die Rückstellkräfte der VDS-Lenkung einstellen.
- 6 **FH-NEULINGE** dürften die elektrische Parkbremse im rechten Schalterfeld erst einmal suchen.



Technische Daten und Messwerte

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (Volvo D13K420) mit Turbolader und Ladeluftkühlung, oben liegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung (bis 2.400 bar); Abgasreinigung: ungekühlte AGR, DPF, SCR

| | |
|------------------------|--------------------------------------|
| Bohrung/Hub | 131/158 mm |
| Hubraum | 12.800 cm ³ |
| Leistung | 309 kW/420 PS bei 1.400–1.800/min |
| Max. Drehmoment | 2.100 Nm bei 860–1.400/min |
| Motorbremsleistung | 375 kW/510 PS bei 2.300/min |
| Motorgewicht (trocken) | 1.116 kg |
| Umweltklasse | Euro 6c |

Getriebe

AT2612F, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 14,94, automatisierte Schaltung (Volvo I-Shift); mit Voith-Retarder

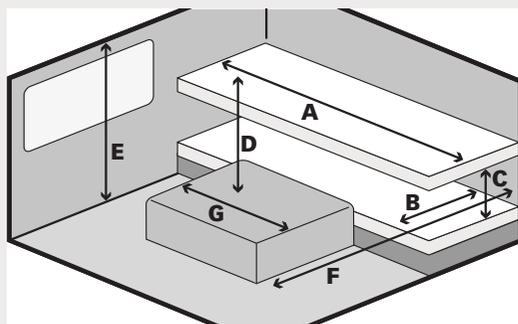
Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen, 6,5 mm stark, Federung vorn/hinten: Zweibalg-Luft/Vierbalg-Luft mit „aktivem Chassis“ (variable Fahrhöhe), Radstand 3.700 mm, 2x 405-Liter-Alutank, 64-Liter-Tank Adblue, Bereifung 385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5, Volvo Dynamic Steering, 450 mm Lenkraddurchmesser, 4,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, 14.662 mm Wendekreis

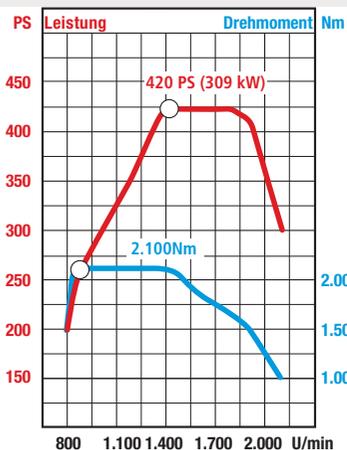
Fahrerhaus

FH Globetrotter, Fernverkehrs-Fhs. mit Hochdach, einer Liege und Schrankwand; Vier-Punkt-Luftfederung

| | |
|------------------------------|------------------|
| A Kojenlänge u./o. | 2.000/– mm |
| B Kojenbreite u./o. | 740–815/– mm |
| C Kojenhöhe u./o. | 980/– mm |
| D Innenhöhe Mitte | 1.985 mm |
| E Innenhöhe rechts | 1.910 mm |
| F ab Frontscheibe | 2.060 mm |
| G Breite Motortunnel | 1.040 mm |
| Einstieg Höhe 1./2./3. Stufe | 400/770/1.150 mm |
| Kabinenbodenhöhe | 1.540 mm |



Volllastkurven



Hinterachse

Einfach übersetzte Antriebsachse (RSS1144A) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,31 : 1 (= 1.060/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (inkl. Fahrer, volle Tanks [810 l Diesel, 64 l Adblue], ohne Reserverad): 7.635 kg
Testgewicht: 39.550 kg
zul. Achslast vorn/hinten (technisch): 7.100/11.700 kg

Preis

k. A.

Verbrauch

| | Verbrauch | Geschwindigkeit |
|-------------------------|----------------------------|-----------------|
| Diesel insgesamt | 33,9 l | 81,9 km/h |
| Adblue | 2,89 l (8,54 % vom Diesel) | |
| schwere Strecken | 38,9 l | 80,9 km/h |
| leichte Strecken | 28,8 l | 83,0 km/h |
| Volllast (5 % Steigung) | 98,8 l | 62,1 km/h |
| Teillast (bei 85 km/h) | 21,8 l | |

Schalthäufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 29

Innengeräusch

| | |
|-----------------------|------------|
| bei 85 km/h | 62,0 dB(A) |
| maximal (in Steigung) | 64,0 dB(A) |

Praxiswerte

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Drehzahl bei 85 km/h | 1.060/min |
| theoretische Steigfähigkeit | 2,3 % |
| maximale rechnerische Geschwindigkeit | 144 km/h |

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★☆
Über 1,90 Meter Stehhöhe, nur drei Einstiegsstufen, niedriger Tunnel.

Ausstattungsöglichkeiten

★★★★☆
Feste oder ausziehbare Liege, aber kein nennenswerter Tisch.

Arbeitsplatz

★★★★☆
Lenkradverstellbereich perfekt, insgesamt gute Raumaufteilung.

Schaltung/Bedienung

★★★★☆
I-Shift-Hebel am Sitz nicht optimal, Schaltlogik aber einwandfrei.

Fahrkomfort

★★★★☆
D13-Motor mit hoher Laufkultur, niedrige Innengeräusche.

Stauraum/Ablagen

★★★★☆
Schrankwand statt zweiter Liege für Alleinfahrer eine gute Wahl.

Liege(n)

★★★★☆
Ein Bett unten mit Rückenlehne, ausziehbar auf Sonderwunsch.

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★☆
Einstieg und Klapptritt vorne top, zu den Anschlüssen wackelig.

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★☆
Sehr leichtgängige und direkte VDS-Lenkung, hohe Spurtreue.

Antriebsstrang

★★★★☆
Durchzugsstarker 13-Liter-Motor, lange Achse auch mit 420 PS okay.

Verbrauch

★★★★☆
Diesel günstig bei hohem Tempo, aber hoher Adblue-Verbrauch.

Bremsen

★★★★☆
Mit dem Duo aus starker VEB+ und Voith-Retarder sehr gut.

Sicherheit

★★★★☆
Testwagen ohne Reifendruckkontrolle, sonst alles vorhanden.

und Gel-Batterien für Motor und Wohnbereich. Auffallend ist zudem, dass die Leerfahrt auf die Waage deutlich ruhiger als sonst verläuft. Des Rätsels Lösung: Der Testwagen ist vollluftgefedert, inklusive Vier-Punktluftgefederter Kabine (üblich sind beim FH Schraubenfedern vorn und Luftfederung hinten). Wer jetzt auf die bislang nur für den FH lieferbare Einzelaufhängung vorn tippt, täuscht sich: Es handelt sich um eine norma-

le Lenkachse, der Hintergedanke für die Luftfederung ist ein anderer: Mit der Sonderausstattung „aktives Chassis“ senken sich bei Geschwindigkeiten über 60 km/h Vorder- und Hinterachse automatisch ab (variabel einstellbar, typischerweise 35 Millimeter), um derart geduckt etwas Sprit zu sparen. Dicht an der Fahrbahn und mit voller Ausladung fühlt sich die Gesamtabstimmung der Vollluftfederung dann sogar eher straff statt er-

wartbar weich an. Das relativ niedrig montierte Globetrotter-Haus (mit drei Stufen auf rund 1,50 Meter Höhe) trägt mit geringer Wankneigung ein Übriges dazu bei.

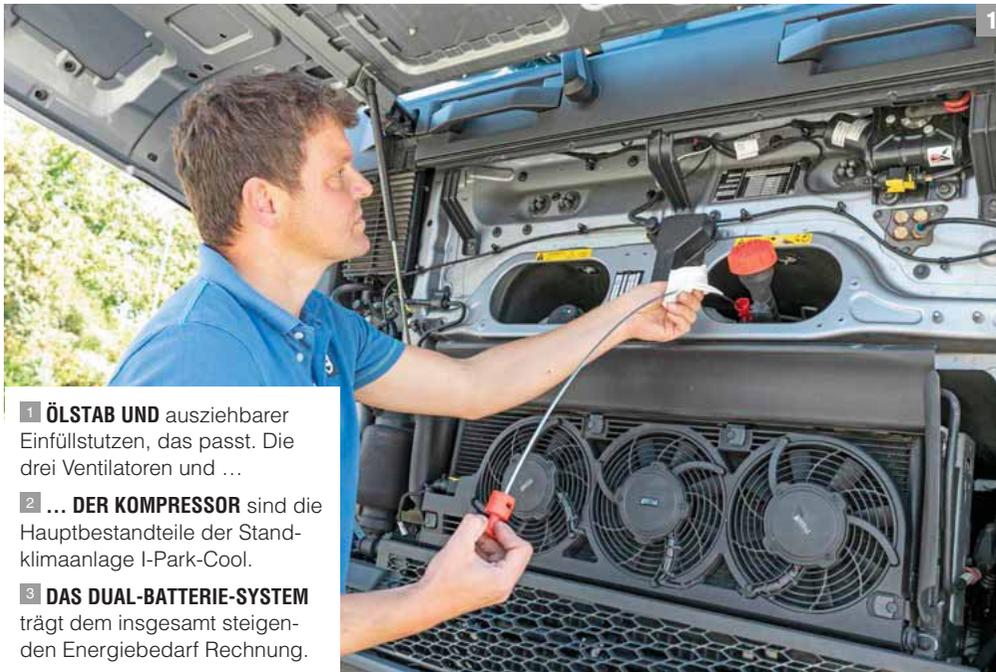
Das automatisierte I-Shift-Getriebe in Direktgang-Ausführung (ohne Doppelkupplung) ist im Testwagen mit dem Bedienhebel rechts am Fahrersitz eingebaut. Wahlweise und ohne Aufpreis gibt es auch die Version mit Vorwahltasten im Armaturenbrett. Mit dieser Variante, gern von Flottenkunden genommen, sind die Eingriffsmöglichkeiten aber stark beschränkt, insbesondere gibt es keinen manuellen und keinen Power-Modus. Im Testwagen sind dagegen Kickdown und Power-Modus vorhanden und manuelle Eingriffe jederzeit möglich. In der Vergangenheit kritisiert, nun geändert: Der I-Roll-Freilauf ist zwar immer noch auch ohne Tempomat aktiv (in der Ausgangsstellung „A“ am Motorbremshebel), aber erst ab 55 km/h. Ein gewolltes, verzögertes Ausrollen mit eingelegtem Gang ist jetzt also möglich.

Was das Globetrotter-Fahrerhaus angeht: Bei der Einführung der neuen FH-Generation im Jahr 2012 ist mit der steil stehenden Frontscheibe zwar die Kopffreiheit gewachsen, nicht aber die Kabinenlänge. Dabei wären statt der aktuellen rund 2,23 Meter locker fünf Zentimeter mehr drin (wie etwa bei den langen Kabinen des MAN TGX). Das hört sich nach wenig an, könnte sich aber eins zu eins in der Bettenbreite und/oder der Sitzverstellung niederschlagen, wo es sich sehr wohl bemerkbar machen würde. Nun haben die FH-Häuser aber auch schon wieder fast sieben Jahre auf dem Buckel, und man darf gespannt sein, ob Volvo das Thema Länge bei der nächsten Generation angeht.

Schon oft und völlig zu Recht wurden am FH die schlanken Spiegel gelobt. Falls nicht ausdrücklich gewünscht, fällt aber die äußere Sonnenblende der Aerodynamik zum Opfer. Aus demselben Grund ersetzt am Testwagen eine Kamera an der Oberkante der Frontklappe den Frontspiegel. Das Kamerabild wird permanent auf einen Monitor eingeblendet, der sich über der Beifahrertür in einer Flucht mit dem Rampenspiegel befindet. Von der Blickrichtung her wirkt das nicht optimal, eine Lösung mit Monitor an der A-Säule wäre besser. Alternativ lässt sich das Bild (zusätzlich) auf den großen Touchscreen im Armaturenbrett übertragen. Darin integriert ist auch ein Multimediasystem, seit 2016 übrigens inklusive Truck-Navi von Tomtom.



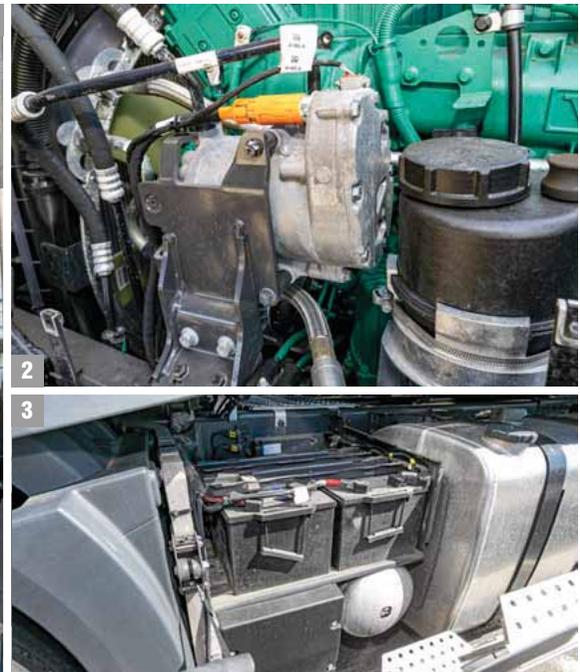
- 1 **DER I-SHIFT-HEBEL** am Sitz ist wohlvertraut, optional gibt es Vorwahltasten im Armaturenbrett.
- 2 **BEIM KÜHLSCHRANK** liegt der FH mit 33 Litern heute nur noch im Mittelfeld der Konkurrenz.
- 3 **DIE AUSSPARUNG** des mittleren Fachs vorn dient der größeren Kopf- und Bewegungsfreiheit.
- 4 **DAS ALS NOTAUSSTIEG** konzipierte Glasdach kam mit der neuen FH-Generation im Jahr 2012.
- 5 **DIE SCHRANKWAND** ist in zwei Größen zu haben; im Testwagen die große 250-Liter-Version.
- 6 **AM UNTEREN BETT** ist das Rückenteil hochstellbar, eine ausziehbare Variante ist optional.



1 ÖLSTAB UND ausziehbarer Einfüllstutzen, das passt. Die drei Ventilatoren und ...

2 ... DER KOMPRESSOR sind die Hauptbestandteile der Standklimaanlage I-Park-Cool.

3 DAS DUAL-BATTERIE-SYSTEM trägt dem insgesamt steigenden Energiebedarf Rechnung.



Verarbeitung und Qualität der Materialien geben im aktuellen Haus kaum Anlass zur Kritik. Echte Highlights sind die doppelte Lenksäulenverstellung, die elektrische Parkbremse und die große Schrankwand statt zweiter Liege. Eine weitere FH-Spezialität ist die vollintegrierte Standklimaanlage I-Park Cool, die mit den neuen Gel-Batterien jetzt auch deutlich länger als in den Anfangsjahren durchhalten sollte. Dagegen fällt der Kühlschrank mit 33 Liter Fassungsvermögen weiterhin nur vergleichsweise bescheiden aus. Auch ein veritabler Esstisch ist noch nicht in Sicht – das

optionale Tischchen zur Montage vorn an der Liege hat unverändert eher provisorischen Charakter.

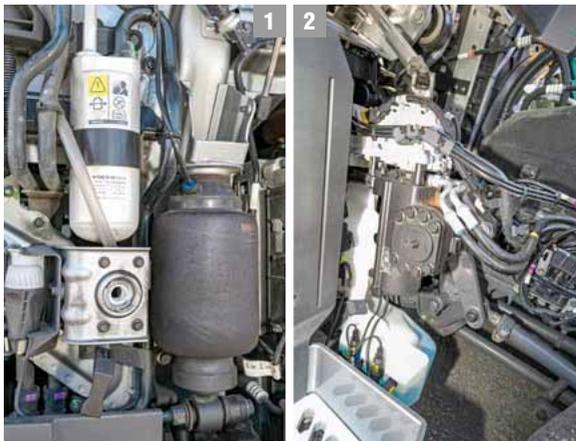
Neben dem hinterlegten Kartenmaterial wartet der I-See-Tempomat noch mit einer weiteren Neuheit auf: Bei der Berechnung des nutzbaren Schwungs werden neben Fahrzeugmasse und Topografie nun auch vorausfahrende Fahrzeuge berücksichtigt. Übrigens handelt es sich bei der neuen I-See-Version mit Kartenmaterial um ein waschechtes Update, sie kann also auch ohne großen Auf-

wand auf die bisherigen Varianten aufgespielt werden. Anders verhält es sich bei der Umstellung von Euro 6c (so das Testfahrzeug) auf Euro 6d (bestellbar seit Dezember 2018): Hier betrifft die Umstellung neben einer geänderten Motorsoftware auch die „Hardware“, unter anderem mit neuen Ölabbreifringen und einer neuen Beschichtung im Abgasnachbehandlungssystem. Im Gegenzug verspricht Volvo für die neuen Euro-6d-Modelle leichte Einsparungen beim Verbrauch – was dann mit dem nächsten Testwagen zu beweisen wäre. ◀

1 DIE VIER-PUNKT-LUFTFEDERUNG der Kabine ist beim Volvo FH eher ungewöhnlich, meist sitzen vorn Schraubenfedern.

2 VOLVO DYNAMIC STEERING (VDS) basiert auf einem Lenkgetriebe von TRW mit zusätzlichem Elektromotor.

3 DER D13-MOTOR arbeitet nach wie vor mit ungekühlter Abgasrückführung und fällt quasi in die SCR-only-Fraktion.



PEPE DER IDEALIST

Peter „Pepe“ Pilarczyk ist für die Spedition Köhnen mit Kartoffeln und Getreide unterwegs. Als Mitbegründer der „Actros-Mafia“ sammelt er mit seinem individuell gestalteten Lkw Geld für krebskranke Kinder.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Peter Pilarczyk (1)

Die Einbrunger Mühle liegt nördlich des Düsseldorfer Flughafens, unmittelbar am Schwarzbach in Kalkum. Ein anliefernden Fahrern gegenüber sehr freundlicher, alteingesessener Familienbetrieb. „Wir sind jeden Tag mit fünf bis sechs Zügen Dinkel hier“, sagt Peter Pilarczyk, der aus seiner aktiven Zeit als internationaler Fernfahrer für einen früheren Arbeitgeber an einer italienischen Ladestelle den Spitznamen „Pepe“ behalten hat. Damit kennt man ihn auch in Deutschland, insbesondere in der Show-Truck-Szene. Seine gute Laune ist heute jedoch getrübt. „Was gerade durch diese Anweisung aus Baden-Württemberg abgeht, ist für mich nicht mehr zu verstehen“, sagt er. Im Thema des Monats auf Seite 10 befassen wir uns ausführlich mit diesem Problem. „Leider weiß ich schon jetzt, dass mein New Actros, den ich im August bekommen soll, keine Zulassung mehr mit meiner bisherigen individuellen Zusatzbeleuchtung bekommen wird.“

Peters aktueller, beigefarbener Actros 1848 Gigaspace aus dem Jahr 2015 ist bis dahin, spätestens jedoch zum Truck-Grand-Prix am Nürburgring sein von ihm individuell auf eigene Kosten hergerichtetes Fahrzeug, in dem er in der Regel von Montag bis Freitag unterwegs ist und darin eben auch wohnt. „Hier verbringe ich im Grunde mehr Zeit als mit meiner Frau am Wochenende.“ Eine Ehe mit zwei erwachsenen Kindern, die schon 25 Jahre hält.

Innen ist das Fahrerhaus durch die edle Ausstattung von Marix höchst behaglich, außen strahlen diverse weitere Lampen und LEDs. Alle sind durch den sogenannten Baumann-Schalter lediglich für den Betrieb im Stand zu aktivieren. „Ich verdiene im Stundenlohn mit diversen Zuschlägen bei Köhnen sehr gutes Geld. Wenn ich bei den aktuellen Diskussionen in den verschiedenen Fahrergruppen auf Facebook lese, dass manche Fahrer wegen ihrer vielen Lampen angeblich weniger Lohn bekommen, so trifft das auf mich definitiv nicht zu. Ich leiste mir mit viel Liebe zum Detail einfach ein Hobby, das ich mit vielen Kollegen teile.“

Seit 2012 arbeitet Peter wieder für Köhnen, nachdem sein letzter Arbeitgeber, ein Schwertransporteur, in die Insolvenz ging. Das bereits vor 122 Jahren gegründete Familienunternehmen Köhnen aus Grefrath am Niederrhein hat sich mit 55 Zugmaschinen und 101 Aufliegern auf den Transport von losen Lebensmitteln spezialisiert. „Zu 80 Prozent fahren wir Kartoffeln“, sagt Peter, „dazu kommen Möhren, Erbsen, Sellerie oder eben Dinkel. Den bringen wir in der Regel aus Belgien als Rückladung mit.“

Der sogenannte Bandaufleger des niederländischen Herstellers H. W. van der Peet aus Nieuwkoop ist ein kleines Wunderwerk moderner Fahrzeugtechnik. Das rollende Rechteck mit seinem freitragenden Aufbau ist nur 3,60 Meter hoch, hat aber dennoch



eine Ladekapazität von 60 Kubikmetern. Innen im Aufbau fällt die Ladung über zwei Schrägen auf ein Förderband – bis das finale Ladevolumen erreicht ist. Dort bleibt die Fracht so lange liegen, bis Peter seinen 15 Meter langen Zug an diesem Montagmorgen in der Einbrunger Mühle über die im Boden liegende sogenannte Gosse rangiert hat.

„Die Abladestellen stellen uns den externen Stromanschluss mit 380 Volt zur Verfügung“, erklärt Peter. Damit wird der Motor am





AM FRÜHEN MORGEN entlädt Peter eine ganze Ladung Dinkel in den Bodenspeicher einer kleinen Mühle bei Düsseldorf.

DIE FRACHT LÄUFT aus der Heckklappe. Der Elektromotor treibt das Förderband an. Den Strom bekommt Peter beim Kunden.

MEHRERE LKW TÄGLICH fahren zur Einbrunger Mühle. Dort trifft Peter seinen Kollegen Dirk Leiders, ebenfalls ein Mitglied der „Actros-Mafia“. Neun Fahrer von Köhnen sind dort aktiv und tauschen Infos untereinander aus.





1



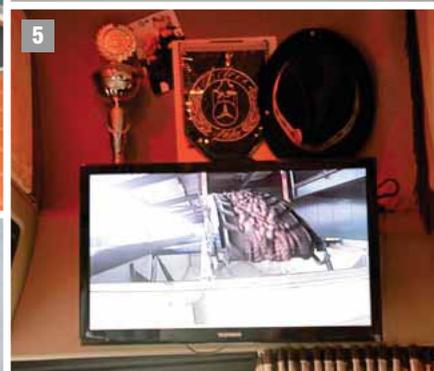
2



3



4



5



6

1 BEI STAMMEN in Geldern belädt Peter den Auflieger mit Kartoffeln der Sorte Antonia.

2 VON OBEN fallen die Kartoffeln schonend in den Bandaufleger.

3 INSGESAMT ACHTMAL muss Peter während der Beladung vorziehen.

4 EINE KAMERA an der Rückwand der Kabine überwacht die Verladung.

5 DIE VERLADUNG wird auf einen Bildschirm in seinem Actros übertragen.

6 DURCH DEN SCHRÄGEN BODEN fallen die Kartoffeln unweigerlich auf das innere Förderband – und rollen beim Entladen aus der Heckklappe einfach wieder raus. Die Arbeit des Fahrers ist hier sehr übersichtlich.



Auflieger angetrieben. Mit Öffnung des Heckschiebers fällt die Ladung durch das Gitter in ebenjene Gosse. „Von dort geht sie über eine Schnecke in das Vorratssilo. Manche Kunden können die Geschwindigkeit des Bandes steuern – je nachdem, wie sie die Ware in der Produktion brauchen.“ Nach knapp 50 Minuten ist Peters Auflieger leer, nur ausfegen muss er ihn noch.

Mittlerweile ist auch Dirk Leiders angekommen, einer von neun Kollegen bei Köhnen, die ebenfalls Mitglied in der „Actros-Mafia“ sind. Peter drückt ihm einen Päckchen frisch gedruckter Flyer in die Hand. Werbung für das Truckfestival „Wunderland Kalkar on Wheels“ am 25. Mai in Kalkar. „Wir sind dort auch dieses Jahr wieder mit 28 Lkw unserer Gruppe dabei. Darauf freue ich mich!“

Über die A59, die A40 und die A57 fährt Peter Richtung Geldern. Dort muss er nun Kartoffeln laden. Unterwegs erzählt er, wie es zu der geschlossenen Facebook-Gruppe gekommen ist. Im Restaurant Jägerheim in Lohne war er im April 2017 mit dem Fahrer Mark Bauermann aus Bremen ins Gespräch gekommen. „Wir waren uns von Beginn an sympathisch“, sagt Peter. „Und in unserer



DER PRODUZENT STAMMEN lagert rund 10.000 Tonnen Kartoffeln im Jahr. An der Waage bekommt Peter seine Frachtpapiere.

ZU DEN VIELEN DETAILS an seinem Actros gehört auch ein besonders edler Türgriff.

Gruppe gehen wir alle manierlich miteinander um.“ 1.850 Mitglieder gibt es mittlerweile. Neuigkeiten über die Branche, aber eben auch Fragen zum Actros werden ausgetauscht. „Vor allem aber haben wir beschlossen, auf Festivals wie Kalkar für Patienten der Kinderkrebsklinik Düsseldorf zu sammeln. Die Kinder kommen im Bus zu uns und haben leuchtende Augen, wenn sie unsere Lkw sehen und mitfahren dürfen. Das allein ist es schon wert.“ Derzeit ist das Spendenkonto auf 5.580 Euro angewachsen. „Sollten diese Festivals eines Tages nicht mehr stattfinden, weil es keine Show-Trucks mit ihrer Sonderausstattung mehr geben darf, dann stirbt auch dieses Engagement von Fahrern. Das kann doch nicht gewollt sein!“

Mittlerweile hat Peter das Gelände des niederrheinischen Kartoffelproduzenten Stammes erreicht. Er muss erst auf die Waage, dann rangiert er unter das Vordach eines der Lagerhäuser. Rund 10.000 Tonnen Kartoffeln lagern hier pro Jahr. „Wir fahren überwiegend im Auftrag eines Großhändlers, und wir bringen die Kartoffeln entweder in Abpackbetriebe oder direkt in die Werke der Lebensmittelindustrie in Deutschland, Belgien oder den Niederlanden.“

Über ein Förderband fallen die ersten Kartoffeln der Sorte Antonia über eine Fangplane

am Kopf des Aufliegers sachte auf den Boden. Danach fallen sie weich auf die anderen Erdäpfel. Fünf Felder hat der Auflieger, Peter muss achtmal vorziehen. Jeder Handgriff sitzt perfekt. „Neue Fahrer, die bei uns anfangen, brauchen schon mal etwas, um sich an die Abläufe zu gewöhnen. Ich persönlich empfinde es als eine sehr angenehme Arbeit.“

Zumal Peter sich die Arbeit auch noch clever selbst erleichtert hat. Für ein paar Euro hat er sich eine kleine digitale Kamera gekauft und an der Rückwand des Actros montiert. Über dem Beifahrersitz hängt sein privater Fernseher. „Jetzt kann ich im Lkw sitzen bleiben und die Beladung bei Wind und Wetter von drinnen beobachten. Auch das dauert 50 bis 60 Minuten. Fairerweise muss ich sagen, dass Stammes hier den Fahrern, die Kartoffeln laden, ein Mobilgerät zur Verfügung stellt. Aber da wir auch oft direkt auf dem Feld laden, bin ich mit meiner kleinen Investition schon im Vorteil.“

An der Ausfahrt bekommt Peter nach der Verwiegung die Papiere. Die Ladung geht nach Mönchengladbach, danach kann er in Grefrath seinen Trailer aufsatteln und Richtung Bayern fahren. „Ich bin sehr enttäuscht“, sagt er noch, „dass man Fahrern wie mir durch diese Anweisung aus Baden-Württemberg nun einen Teil der Motivation nimmt.“



Actros 1848

Hersteller: Mercedes-Benz

Sattelzugmaschine: Actros 1848 Giga-space (Bj. 2015) mit Powershift, Retarder, Active Brake Assist als Serienausstattung, Innenausstattung von Marix (Berlin), Zusatzbeleuchtung mit Baumann-Schalter, Überwachungskamera für Beladung, Achsverwiegung

Auflieger: dreiachsiger, thermoisolierter Bandaufleger von H. W. van der Peet & Zn. (Nieuwkoop) mit außen liegendem Motor und externem Stromanschluss für 380 Volt; Dachplane, SAW-Achsen mit Luftdruckkontrolle

Leergewichte: Zugmaschine: 14.080 kg; Auflieger: 5.400 kg

Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40.000 kg

Gesamtlänge Zug: circa 15 m



KURZ UND **BÜNDIG**

Der DAF CF 450 als Vierachskipper: Er profitiert von der jüngsten Modellpflege, geht in mancherlei Hinsicht aber auch weiterhin eigenwillige Wege.

TEXT UND FOTOS | Michael Kern

Compact Forte alias CF: Auf diesen Namen hören die mittleren Lkw aus dem Hause DAF Trucks seit 1998. Und machen ihm – vor allem mit der kurzen Day Cab – heute noch alle Ehre. Gäbe es eine Trophäe fürs kompakteste Fahrerhaus unserer Tage, die kurze Kabine des CF käme auf jeden Fall in die engere Wahl.

Soll's zudem ein DAF sein für den Bau und spielt Nutzlast eine gewisse Rolle, führt am kompakten CF kaum ein Weg vorbei: Den großen XF gibt es sowieso nur mit langer Kabine – und als Baufahrzeug ist er darüber hinaus ausschließlich mit dem großen 13-Liter-Motor zu haben. Da liegen dann schnell mal 700 bis 800 Kilogramm an Nutzlast zwischen den Gebrüdern.

Compact Forte: Zumindest dem ersten Teil seines Namens wird der kleine DAF also absolut gerecht. Mit knapp 9,9 Tonnen Eigengewicht kommt das Chassis des hier zur Debatte stehenden CF 450 FAD Construction mit dem stärksten aller MX-11-Motoren als 8x4 sehr nutzlastorientiert daher. Innen drin in der Kabine, da schwingt beim Prädikat „kompakt“ allerdings auch immer ein kleiner Unterton namens „eng“ mit: Mit rund 4,4 Kubikmeter umbauten Raums ist das kurze CF-Fahrerhaus schon sehr eng geschnitten. Weniger Platz gibt es nur noch im Volvo FMX mit kurzem Fahrerhaus. Wuchtiger Mittelbau der Armaturen und hoher Motortunnel tun ein Übriges, um den Kuschelfaktor hochzuhalten. Gut auch, dass es von Meiller die Kippbrücken-Fernbedienung namens isarcontrol gibt, die dieser DAF natürlich an der A-Säule hängen hat: Die übliche Hebelvorrichtung links vom Fahrersitz wäre im DAF CF nur schwer unterzubringen.

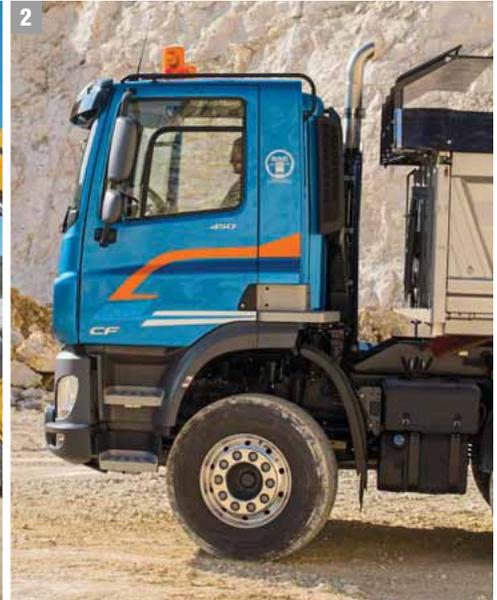
Ein 440 Millimeter hoher Motortunnel (bei maximal 1.600 Millimeter Stehhöhe vor dem Sitz) bedeutet andererseits: Gerade mal 1.450 Millimeter liegt der Kabinenboden über dem Grund. Rein- und Rausklettern sind also eine leichte Übung, auch wenn die erste Stu-

fe des Einstiegs in 630 Millimeter Höhe siedelt – und also eine gewisse Gelenkigkeit verlangt. Alles in allem kommt so mit Bereifung 385/65 R 22,5 vorn eine Gesamthöhe von nur ungefähr drei Metern zustande, mit der unser CF 450 dann locker unter jeden noch so alten oder tiefen Silo passt.

Gewiefte Campingfreunde, wie es die Holländer nun einmal sind, die wissen sich aber auch mit knappem Platz zu arrangieren. So gibt es im CF-Kipper hinter den Sitzen immerhin jeweils eine Schale, die ein paar der Siebensachen, die parat sein sollten, halbwegs geordnet aufnehmen kann. Auf dem Motortunnel sitzt eine Klappkonsole für Papierkram, zu der auch zwei Flaschenhalter gehören. Das Ausladende des Armaturenmittelteils hat den Vorteil, dass sich da drei offene Ablagen munter hinzaubern lassen: eine Schatulle unten, ein kleines Fach halbhoch sowie oben die seit jeher DAF-typische ebene Plattform mit Antirutschestrich.

Und die Modellpflege von anno 2017 macht sich nicht nur in frischeren Tapeten und freundlicherer Instrumentierung bemerkbar. Darüber hinaus ist zum Beispiel das altmodische Ensemble der Klimatisierungsmimik mit ihren drei Knöpfen einem zeitgemäßen integrierten Kompaktmodul gewichen. Auch alle Funktionen rund um die Beleuchtung hat DAF in einer bündigen Schalterzentrale zusammengeführt. Nicht zuletzt hören viele der Schalter auf den Namen MUX (Multiplexer). Das bedeutet: Sie kann der Fahrer frei stecken, so wie es ihm gefällt. Was die altmodischen separaten Kippschalter für die Sperren angeht, die rechts oberhalb des Klimamoduls sitzen, hilft das allerdings nicht viel. An ihrer Stelle stünde besser ein zeitgemäßer Drehschalter, der zudem die logische Reihenfolge „erst längs, dann quer“ vorgibt.

Wie steht es um die Komponente „F“, die im Kürzel CF für „Forte“ steht? Aus musikalischer Sicht, wo dieser Begriff für „laut“ steht, handelt es sich um eine komplette Fehlanzeige. Bemerkenswert leise nämlich meldet sich, ist der Zündschlüssel erst einmal gedreht, der Elfiter-Reihensechszylinder zur Stelle. Und fällt auch dann weiterhin durch sein sehr dezentes Wesen angenehm auf, sobald die Fuhre tüchtig Fahrt aufnimmt. Und das tut sie ohne Weiteres: 2.200 Nm als maximales Drehmoment sind auf der Straße mehr als genug für die 32 Tonnen Gesamtgewicht des Kippers.



Auf 3,46 lautet die Übersetzung der Außenplaneten-Hinterachse, die DAF jetzt nicht mehr selbst beisteuert, sondern (wie auch Volvo) von Meritor bezieht. Beim Getriebe bedient sich DAF bei ZF und stattet den CF-450er-Kipper sicherheitshalber mit dem für 2.600 Nm Eingangsdrehmoment konzipierten Overdrive-Getriebe 12 TX 2610 aus. 2.200 Nm als maximales Drehmoment sind auch nur die halbe Wahrheit, was den MX-11 angeht. Macht er doch in den beiden obersten Gängen – als sogenanntes Top-Torque – zwischen 900 und 1.125 Touren schon auch mal 2.300 Nm locker.

1 GERINGES EIGENGEWICHT und somit hohe Nutzlast ist eine der Stärken des CF-Vierachsers.

2 DIE KURZE KABINE gehört zum Kompaktesten, was in dieser Fahrerhauskategorie heute zu haben ist.

3 WUCHTIGER VORBAU der Armaturen und hoher Motortunnel setzen der Bewegungsfreiheit Grenzen.





1 VORBILDLICH KOMPAKT kommt im DAF seit dem Modelljahr 2017 die Mimik fürs Klima daher.

2 HINTER DEN SITZEN beugt je eine Wanne anarchischen Zuständen vor.

3 AUF EINEN BÜNDIGEN NENNER bringt jetzt auch ein zentraler Schalter den Umgang mit der Beleuchtung.

4 AUF DEM MOTORTUNNEL thront eine Konsole mit zwei Flaschenhaltern.



Alles in allem resultiert aus diesem Ensemble eine Drehzahl von rund 1.130/min bei 85 km/h im höchsten Gang, rund 1.120 Touren sind's bei 65 km/h im elften Gang. Leicht zu sehen: Die Auslegung ist eher auf Sprit sparen denn auf Temperament gemünzt, was DAF glücklicherweise aber nicht überreibt. Zum einen bleiben so nach unten hin jeweils noch gut 200 Touren Reserve, bis das untere Ende des maximalen Drehmoments erreicht ist (bei 900/min). Zum anderen liefert DAF alle Fahrzeuge mit den Achsformeln 6x4 und 8x4 grundsätzlich und ausschließlich in der Variante Eco-Performance aus. Und eben nicht in der Variante Eco-Fuel, die doch für ein starkes Schielen nach niedrigster Drehzahl steht.

Trotzdem kann auch die Eco-Performance-Version der Versuchung nicht immer widerstehen, die Drehzahl auch mal auf 850 oder gar etwas darunter fallen zu lassen. Tragisch ist das nicht, denn der Motor hat auch unter 900 Touren noch kräftig Reserven. Doch ist solcher Geiz nicht in jedermanns Augen geil. Keine Wünsche offen lassen indes Schaltgeschwindigkeit und -komfort des neuen Traxon-Getriebes von ZF, das eine Besonderheit bietet: Ist der Limiter gesetzt, liest die Prädiktiv-Abteilung auch ohne gesetzten Tempomaten in den hinterlegten Karten und kann zumindest mit sogenanntem Predictive Shifting dienen. Das bedeutet: Zum Schalten zieht das System seine Kenntnisse von Berg und Tal heran. Über- und Unterschwinger fallen naturgemäß flach, wenn kein Setpoint als Bezugspunkt gesetzt ist.

Und die hohe Traxon-Spreizung von knapp 16,8 ist ja für den Bau wie geschaffen. Auch agiert der Offroad-Modus der neuen Schaltbox ohne Fehl und Tadel: schaltet noch fixer als eh schon und hält den Motor immer gut bei Laune. Doch setzt die relativ lang gewählte Hinterachsübersetzung von 3,46 dem Abenteuergeist abseits des Asphalt gewisse Grenzen. Selbst mit 2.200 Nm im Maximum ist so rechnerisch mit 32 Tonnen schon bei rund 60 Prozent Steigung das Ende der Fahnenstange erreicht.

Wer mehr Biss möchte, der muss dann doch zu kürzeren Achsübersetzungen – oder eben dem stärkeren MX-13-Motor – greifen. Weitere Einschränkung: Der Freischaukelmodus namens „Rock free“, den ZF sehr wohl im Regal der Traxon-Optionen liegen hat, ist bei DAF grundsätzlich nicht zu haben. Da muss

100 NEWTONMETER

extra gibt es in Gestalt von Top-Torque bei DAF in den beiden höchsten Gängen, sofern ein Overdrive-Getriebe im Maschinenraum installiert ist. So stemmt sich der 450 FAD nicht nur im Zwölften, sondern auch im direkt übersetzten Elften mit maximal 2.300 Nm gegen den Berg.

es der „Break free“ genannte Impulsstart richten, wenn die Fuhre feststeckt.

Generell können sich die Gelände-Talente dieses Vierachsers aber durchaus sehen lassen. Das beginnt mit ordentlich Bodenfreiheit vorn (390 Millimeter unter der gerade ausgeführten Achttonnenachse) wie hinten (368 Millimeter unter dem Differenzial der Außenplanetenachsen). Das setzt sich fort mit der Stahlpanzerung vorn an der Fahrzeugbrust. Weit außerhalb der Gefahrenzone – hoch droben – nisten schließlich die Bremszylinder vorn wie hinten. Und die Hinterachsen führen wie gehabt jene besondere DAF'sche Achtlenker-Tandem-Achsaufhängung ins Feld, die weniger Nutzlast kostet als die üblichen Stabis und auch mehr Verschränkung erlaubt. Der Achslastausgleich vorn ist jetzt aber andererseits ersatzlos gestrichen.

DAF CF 450 FAD 8x4

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (Paccar MX-11) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; elektr. geregelte Common-Rail-Anlage, max. Einspritzdruck bis 2.500 bar; Euro 6 per SCR-Kat, AGR und DPF

| | |
|----------------------|--|
| Bohrung/Hub | 123/152 mm |
| Hubraum | 10.837 cm ³ |
| Nennleistung | 449 PS (330 kW) bei 1.600 U/min |
| Maximales Drehmoment | 2.200 Nm bei 900–1.400 U/min (Top-Torque 2.300 Nm in den beiden höchsten Gängen von 900–1.125 U/min) |

Kraftübertragung

| | |
|----------|--|
| Kupplung | Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, 430 mm Durchmesser |
| Getriebe | ZF Traxon 12 TX 2610 (3-Gang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe), 12 Gänge, Spreiz. 16,78 (12,92 zu 0,77) |
| Achsen | 8,0-t-Vorderachsen, 21,0-t-Tandem-Hinterachse (Außenplanetenachsen mit Längs- und Quersperr, Hinterachsübersetzung 3,46 zu 1 = 135,3 km/h bei 1.800 U/min; entspricht 1.130 U/min bei 85 km/h im höchsten Gang; Vmax 1. Gang = 10,47 km/h) |
| Fahrwerk | 2-Blatt-Parabelfederung vorn, 6-Blatt-Trapezfedern + Silentblöcke hinten, Scheibenbremsen v., Trommelbremsen h., Bereifung 385/65 R 22,5 vorn, 315/80 R 22,5 hinten |

Maße und Gewichte

| | |
|--------------------------------|---------------------------|
| Radstand | 5.050 mm |
| Leergewicht fahrfertig | 14.590 kg |
| Leergewicht Chassis | 9.840 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 32.000 kg |
| Techn. mögliches Gesamtgewicht | 37.000 kg |
| Nutzlast | 17.350 (techn. 22.350) kg |
| Bodenfreiheit vorn | 390 mm |
| Bodenfreiheit hinten | 368 mm |

Fahrerhaus

| | |
|----------------------------------|---------------------|
| Außenbreite | 2.480 mm |
| Höhe gesamt | 3.080 mm |
| Einstieg | 630/410/410 mm |
| Höhe Boden | 1.450 mm |
| Breite zw. Fenstern | 2.173 mm |
| Breite zw. Türen | 1.979 mm |
| Innenlänge | 1.603 mm |
| Stehhöhe vor Sitz/ü. Motortunnel | 1.602/1.155 mm |
| Höhe Motortunnel | 442 mm |
| Innenvolumen Kabine | 4,37 m ³ |



1 SECHSLAGIGE TRAPEZFEDERN hinten stecken was weg, teilen aber auch aus.

2 DIE BODENFREIHEIT ist an Vorder- wie Hinterachsen beträchtlich.

3 HINTEN BELÄSST es der CF-Kipper bei Trommelbremsen. Vorn fährt er mit Scheibenbremsen vor.





1 FÜR LANDSTRASSE und Autobahn passt der Triebstrang mit 3,46er-Achse und Overdrive-Getriebe perfekt.

2 DER STEIGFÄHIGKEIT setzt die lange Gesamtübersetzung allerdings gewisse Grenzen.

3 DAS EINLEGEN der Sperren geschieht weiterhin über altbackene separate Kippschalter.

4 FÜRS GELÄNDE bringt der CF-Kipper grundsätzlich gute Anlagen mit.



Eine besonders rustikale und in unseren Breiten nicht mehr ganz zeitgemäße Note geben dem Ganzen dann allerdings auch sechslagige Trapezfedern als Hinterachsaufhängung. Sie mögen ja unverwüstlich sein, zeigen dann bei Leerfahrt aber doch eher barsche Manieren. Kurzen Prozess macht auch gern die Lenkpumpe, die bestimmt nicht zu den Freigebigsten bei der Unterstützung des Fahrerarms gehört. Der ist ordent-

lich gefordert. Gerade beim Vierachser ist das kein nobler Zug, sondern eher ein Ärgernis. Zumal in Zeiten, da es anderswo bereits elektrische Hilfestellung für ganz müheloses Dirigieren der zwei gelenkten Achsen gibt. Für einen straßenorientierten Kipper greift der CF 450 FAD also bei Hinterachsfederung, Lenkung und Platzangebot in der Kabine etwas kurz. Bündig hingegen tritt er bei Nutzlast und Wirtschaftlichkeit an. Geht es

um die Talente im Gelände, bringt er zwar gute Anlagen mit, stößt in der gefahrenen Spezifikation mit langer Gesamtübersetzung beim Biss aber schnell an seine Grenzen.

Kurz und bündig: Zum astreinen Straßenkipper-Salonlöwen taugen die Manieren des CF FAD nur bedingt. Das Rustikale liegt ihm mehr. Nur etwas kürzer übersetzt, schon wär' ein echter Bautiger beisammen. ◀

Familien-Bande

Kleine Brüder haben oft ein typisches Problem. „Großer Bruder“ heißt dieses dann und lässt dem Junior die eng gewordenen Klamotten zum Auftragen. Das kommt auch beim Lkw in den besten Familien vor. Ob der Atego von Mercedes, der FM von Volvo oder eben der CF von DAF: Sie alle hinken den Flaggschiffen beim Wams mindestens eine Saison hinterher und machen von daher eher eine leicht verhuschte denn eine Bella Figura. Der Grund für solch kurzen Prozess ist klar: Der Durchsatz erreicht bei ihnen lang nicht die Schlagzahl, mit der die stolzen Fernverkehrsdampfer dahinpreschen. Diese Kleineren, die spielen eben auch bei den Stückzahlen nur die zweite Geige. Und so dauert es dort meist etwas länger, bis das Elternhaus dann



und wann eben doch ganz neue Saiten aufzieht. „CF“ alias „Compact Forte“ heißen die mittleren DAF seit 1998. Das Licht der Welt hatten sie sechs Jahre zuvor erblickt: anno 1992 auf der IAA in Hannover, und zwar in Gestalt der damals brandneuen Baureihen 75 und 85. Im neuen Jahrtausend gab es drei Modellpflegen: 2006

kam eine leichte Überarbeitung, anno 2013 gab es die große Umstellung auf Euro 6 – und 2017 schließlich nahm der CF jene Gestalt an, in der er heute eben durch die Lande kurvt. Anders als beim großen XF ging beim CF im Jahr 2013 die Umstellung auf Euro 6 allerdings nicht mit dem großen Umbau der Tür einher. Folge davon: Noch immer öffnet die Seitenscheibe nicht zur Gänze, sondern nur ausschnittweise. Und mit dem Modelljahr 2017 gab es für den CF zwar eine gewisse Verbesserung bei der Aerodynamik in Form der neuen Sonnenblende. Doch weitere Feinessen, mit denen der XF seitdem vorfährt, die musste der Kleine sich verkneifen. So etwa die aerodynamischen Optimierungen an Radlauf und Grill.

Lkw-Parkplatz? Ich hab' einen!

KRAVAG Truck Parking

Endlich entspannt in die Pause – dank der App auf meinem Handy kann ich direkt den nächsten freien Parkplatz ansteuern.



Jetzt kostenfrei downloaden!



KRAVAG



www.kravag-truck-parking.de
truckparking@kravag.de



Bald reservierbar:
Sichere Parkplätze
im KRAVAG-Netzwerk



TINKA IM TV

Katrin „Tinka“ Oschmann fährt einen Wechselbrückenzug für die Spedition Höhner aus Weyerbusch. Trotz Medienpräsenz hat sie ihre natürliche Art behalten. Nun machte sie tolle Imagewerbung im ZDF.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, ZDF/Sandra Palm (1)

Die Sonne lacht in diesem März schon ziemlich früh über das weite Betriebsgelände der Spedition Höhner in Weyerbusch – und über die stolze Phalanx der neuen Scania mit der dezenten weiß-blauen Lackierung. Es ist Samstag, eigentlich ein langes Wochenende, doch Katrin Oschmann (32), von Familie und Freunden seit jeher nur „Tinka“ genannt, ist schnell aus Hirtscheid zur Firma gekommen. Es ist das zweite FERNFAHRER-Gespräch mit ihr innerhalb von drei Jahren. Nur die Kulisse hat sich um eine Lkw-Baureihe geändert.

„Himmel auf Rädern“ hieß in FERNFAHRER 6/2016 das Speditionsporträt über das altingesessene Familienunternehmen aus dem Westerwald. Tinka war damals schon als Fahrerin dabei, nachzulesen ebenfalls im Report „Hahn im Höhnerstall“ auf eurotransport.de. Die gelernte Kosmetikerin aus Thüringen war bereits 2007 ihren beiden Brüdern Jens und Heiko in den Westerwald gefolgt. Über sieben Jahre war sie in verschiedenen Berufen tätig, bis sie, auch als gelegentliche Beifahrerin ihrer Brüder, ihre wahre Berufung erkannte: „Ich wollte, wie mein Bruder, selber Lkw fahren.“

Dank einer verständnisvollen Sachbearbeiterin der für sie zuständigen Arbeitsagentur erhielt sie 2015 die Chance auf eine dreimonatige Umschulung zur Berufskraftfahrerin. Im Juni wurde sie bei Höhner eingestellt. „Zwei Touren bin ich bei meinem Bruder zuerst in dessen Wechselbrückenzug mitgefahren“, erinnert sich Tinka. „Danach noch eine Tour, bei der wir beide mit unseren Lastwagen zusammen dieselben Kunden angefahren sind. Und dann hatte ich bereits meinen ersten eigenen Lkw.“

Es ist ein Scania R450 Topline, den Tinka liebevoll „Meggie“ tauft. Von Montag bis Freitag wird er ihr Zuhause. Sie transportiert Drogerieware und Haushaltsartikel im Regional- und Fernverkehr, oft nach Süddeutschland, mittlerweile gelegentlich nach Thüringen, wo sie dann die Zeit bekommt, eine Nacht bei ihrer Mutter zu verbringen. Sie gewinnt sofort die Herzen der Kollegen und der Kunden durch ihre lockere Art, ihre Unbekümmertheit, aber vor allem durch ihr praktisches Können – unterwegs auf der Straße, aber eben auch an den vielen Rampen, wo sie



TINKA ZEIGT SCHON AN DER LAFETTE ihres Wechselbrückenzugs, wer vorn im Lkw am Steuer sitzt.



AUCH BEIM ZWEITEN INTERVIEW innerhalb von drei Jahren ist Tinka herzerfrischend gut gelaunt und locker wie immer.

das Rangieren beherrscht und einfach im Umgang mit dem Personal vor Ort immer den richtigen Ton trifft. „Ja“, sagt sie, „es gibt für mich natürlich gelegentlich einen Frauenbonus. Aber ich mache meine Arbeit so zuverlässig wie alle Fahrer bei Höhner. Punkt.“

Dann wird sie 2016 auf Facebook von den Produzenten einer neuen TV-Serie auf Kabel 1 entdeckt und gecastet. Bald danach ist sie zum ersten Mal bei den „Trucker Babes“ zu sehen. Dort, wo „400 PS in Frauenhand“ sind. Unter den verschiedenen Frauentypen ist sie das „Küken“. Und gewinnt in dieser Rolle sofort die Herzen der Zuschauer. „Mein Chef Marc Höhner und mein Fuhrparkleiter Matthias Hassel haben mich dabei immer unterstützt und in Absprache mit der TV-Redaktion dafür gesorgt, dass die Darstellung unserer Arbeit immer korrekt ist.“

Diskussionen – besonders unter Lkw-Fahrern – über Handys am Steuer und unflätige Ausdrucksweisen so mancher „Trucker Babes“ trägt sie mit Fassung. „Ich bin so geblieben, wie ich bin“, versichert sie. Mit dem Titel der Sendung hat sie zwar ihre Probleme, nicht aber mit der Botschaft, dass Frauen im Transport auch einen verdammt guten Job machen. Und dann muss sie doch lachen: „Keiner will die Sendung gesehen haben, aber trotzdem erzielt sie super Quoten.“

„Frauenpower“ steht auf der Stoßstange ihrer Krone-Lafette geschrieben. Das hat einen einfachen Grund: „Viele meiner männlichen Kollegen bei Höhner bekommen enttäuschte Blicke, wenn sie überholt werden. Bei mir sitzt vorne drin, was hinten draufsteht.“

Klar, Autogrammkarten hat sie mittlerweile, die werden stark nachgefragt, und nun macht sie, die gelernte Kosmetikerin, seit der vergangenen IAA nebenbei Promotion für Sonax, die auch Pflegemittel für Lkw im Programm haben. Das passt natürlich. „Dadurch komme ich vor allem umsonst auf die Festivals.“ Und kann dorthin ihren Lebensgefährten mitnehmen, der – ein offenes Geheimnis – Disponent bei Höhner ist. Der erste Mann, der, wie sie sagt, dafür Verständnis habe, dass sie die ganze Woche im Lkw unterwegs sei. „So können wir an diesen Wochenenden gemeinsam unserem Hobby nachgehen.“ In Geiselwind wird sie sein, beim Truck-Grand-Prix, auf der NUFAM und natürlich „ihrem“ Störfelpark im heimischen Westerwald.

Doch der vorläufige Ritterschlag für die junge TV-Karriere kam in diesem Jahr. In ihrem neuen Scania R500, ihrer „Lotte“, durfte sie Eric Mayer, dem Moderator der ZDF-Sendung „Pur+“, einen Tag lang zeigen, wie sich das Leben hinterm Steuer für sie anfühlt. Aus dem Beitrag (siehe Kasten) ist ein wunderbarer Imagefilm über die Transportbranche geworden, einschließlich einer eindrucksvollen Demonstration des toten Winkels. „Bis heute bekommen ich Briefe von Kindern in die Spedition. Das ist schon toll.“

Nur das Schicksal ihrer „Meggie“ stimmt sie traurig. „Nachdem ich meinen neuen Scania bekommen habe, fuhr ein Kollege noch mit ihr. An einer Rampe ist ihm ein anderer Lkw rückwärts reingefahren und hat das Fahrerhaus stark eingedrückt. Die Spedition musste meinen Bruder bitten, es mir zu sagen. Sonst hat es sich keiner getraut.“



Mit Eric auf Tour

Seit 2008 ist Eric Mayer Moderator der beliebten Kinder- und Jugendsendung „Pur+“ im ZDF. Zu der Reportage bei der Spedition Höhner und der Tagestour mit Tinka in ihrem neuen Scania R500 geht es hier:

www.zdf.de/kinder/purplus/lkw-112.html

LANG, LÄNGER, AM LÄNGSTEN



Immer mehr Nationen starten Feldversuche und den Dauerbetrieb mit Lang-Lkw. Während Deutschland das Zuggewicht eng begrenzt, gelten in anderen europäischen Ländern großzügigere Vorgaben.

TEXT | Carina Belluomo FOTOS | Dachser, Daimler, De Jong, Kärcher, Krone, Küppers, Seat

Was bedeutet Lang-Lkw? In Deutschland sind das Zugmaschinen plus Anhänger mit verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten („Typen“), einer maximalen Gesamtlänge von 25,25 Metern und einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen. Die einzige Ausnahme ist der Kombinierte Verkehr: Hier sind 44 Tonnen erlaubt. Beim verlängerten Sattelaufleger, dem Lang-Lkw Typ 1, gilt ein Gesamtgewicht von 40 Tonnen. Allerdings darf die Gesamtlänge hier 17,80 Meter nicht überschreiten. Beim herkömmlichen Anhängergespann dürfen es bis zu 18,75 Meter Länge sein.

Die überlangen Züge sind bereits seit 2012 in Deutschland unterwegs. Damals startete der fünfjährige Feldversuch mit 21 Unternehmen. Letztlich beteiligten sich an dem Feldversuch 13 Bundesländer und 60 Unterneh-

men mit insgesamt 161 Lang-Lkw bis Ende 2016. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) begleitete den Feldversuch von wissenschaftlicher Seite. Eine Erkenntnis lautet, dass zwei Lang-Lkw-Fahrten drei Fahrten mit einem herkömmlichen Lkw ersetzen. Außerdem wird so die Effizienz gesteigert, und zwischen 15 und 20 Prozent Kraftstoff werden eingespart. Es konnte zudem kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur festgestellt werden. Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße gab es ebenfalls keine.

Seit dem 1. Januar 2017 dürfen alle Lang-Lkw im streckenbezogenen Dauerbetrieb in Deutschland fahren. Das erlaubte Streckennetz – das sogenannte Positivnetz – umfasst mittlerweile weit mehr als die Hälfte des gesamten deutschen BAB-Netzes. Im Moment lassen 15 Bundesländer den Einsatz

der überlangen Züge zu. Bald sollen auch noch Baden-Württemberg und Bremen/Bremerhaven ihr komplettes Straßennetz für den Lang-Lkw Typ 1 freigeben.

Während die Lang-Lkw in Deutschland noch relativ leichtfüßig unterwegs sind, geht es in anderen europäischen Ländern schon deutlich schwerer zur Sache. Sowohl in den Niederlanden als auch in Belgien sind die Züge bei einer Gesamtlänge von 25,25 Metern bereits mit 60 Tonnen beladen. Während die überlangen Gespanne seit 2013 im niederländischen Straßennetz gesetzlich zugelassen sind, wird in Belgien in der Wallonie (seit 2016), in Flandern (seit 2015) sowie in Brüssel mit den gleichen Gesamtmaßen und -gewichten getestet.

Bei den Beneluxländern gibt es im Lang-Lkw-Verkehr eine Besonderheit. Im Jahr



NACH DEM FELDVERSUCH zum Lang-Lkw hat sich gezeigt, dass zwei Fahrten mit den überlangen Zügen drei Fahrten mit einem herkömmlichen Lkw ersetzen und sich damit etwa 15 bis 20 Prozent an Kraftstoff einsparen lassen.

IN DEUTSCHLAND IST bei Lang-Lkw im Kombinierten Verkehr ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen erlaubt. Sonst beträgt es 40 Tonnen.

2015 haben die Außenminister ein EU-Abkommen in Brüssel unterzeichnet, das den grenzüberschreitenden Verkehr von Lang-Lkw zwischen diesen Ländern erlaubt. Zwischen den Niederlanden und den verschiedenen Regionen Belgiens wird der grenzüberschreitende Verkehr seither regelmäßig praktiziert. Zwischen anderen Ländern in der EU ist die Grenzüberschreitung mit Lang-Lkw allerdings verboten.

Auch in Spanien werden Lang-Lkw getestet. Dachser ist dort auf drei Routen unterwegs: Madrid–Barcelona, San Sebastián–Vitoria und Arteixo–Lleida. Seat testet zwischen Martorell und Saragossa gar ein 70-Tonnen-Gespann mit 31,70 Meter Länge.

Überlange Fahrzeugkombinationen sind in Skandinavien schon seit vielen Jahren im Einsatz. Bereits in den 1970er-Jahren waren



IN AUSTRALIEN kreuzen die sogenannten Road-Trains mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 125 Tonnen und einer Gesamtlänge von 53,50 Metern. Spezielle Landkarten zeigen, welche Strecken für die ultralangen Züge geeignet sind.



dort bis zu 24 Meter lange Lkw unterwegs. Heute gelten in Norwegen die 25,25 Meter Länge und 60 Tonnen Gewicht als Maßstab für den Lang-Lkw. 22 Haupttrouten und dazugehörige Verbindungsstraßen bilden hier das Streckennetz. In Dänemark sind die Auflagen für die überlangen Lkw identisch. Das Positivnetz umfasst rund 1.700 Kilometer Straße.

In Schweden spielen Lang-Lkw seit Langem eine wichtige Rolle. Bei einer Länge von maximal 25,25 Metern sind seit Juni 2016 im nationalen Straßentransport 64 Tonnen zugelassen. Auf ausgewiesenen Strecken sind seit Sommer 2018 auch Züge mit 74 Tonnen Gesamtgewicht erlaubt. Die sogenannte

**34,5
METER**

beträgt die zulässige Gesamtlänge eines Lang-Lkw in Finnland. Seit Januar 2019 sind diese Gespanne auf finnischen Straßen unterwegs und damit bisher die längsten Lkw-Züge in ganz Europa.

Schwedenkombi – 90-Tonner mit 30 Meter Gesamtlänge – war im Rahmen des ETT-Projekts (En Trave Till, zu Deutsch: ein Stapel mehr) im Jahr 2009 erstmals zum Holztransport eingesetzt worden. Die längsten Fahrzeugkombinationen in Europa sind momentan auf finnischen Straßen unterwegs. Am 21. Januar 2019 hat Finnland die zulässige Länge der überlangen Züge auf 34,50 Meter erhöht. Das Höchstgewicht beträgt – wie auch vor der Änderung – 76 Tonnen. Die längeren Einheiten sollen insbesondere beim Transport von Seecontainern und Stückgut Vorteile bringen. Die langen Kombinationen sollen vor allem außerhalb der Hauptverkehrszeiten und nachts zwischen Terminals und auf dem Weg zu größeren Einkaufszentren oder Fabriken eingesetzt werden.

SEAT TESTET IN SPANIEN zwischen Saragossa und Martorell eine 31,70 Meter lange Fahrzeugkombination mit einem maximalen Gesamtgewicht von 70 Tonnen.



Für die europäischen Maße und Gewichte haben die Kollegen in Übersee sicherlich nur ein kleines Lächeln übrig. Vor allem in Ländern wie den USA, Kanada und Südafrika sind nur die Abmessungen der Transportbehälter begrenzt. Die Long Combination Vehicles (LCV) in Kanada und den USA wiegen bis zu 62,5 Tonnen und sind 38 Meter lang. In Australien sind sogenannte Road-Trains mit sogar 125 Tonnen zulässiger Gesamtmasse und mit 53,50 Meter Länge unterwegs – aber natürlich nicht überall. Anhand spezieller Landkarten sehen die Fahrer, auf welchen Routen sie ungehindert ans Ziel kommen.

**SAUBERE
LEISTUNG**
SONAX REINIGER
BRINGEN NUTZFAHRZEUGE
ZUM STRAHLEN



DACHSER NUTZT 60-TONNER auf drei spanischen Verkehrsrouten (o.). Die Spedition Elflein schickt bereits seit Beginn des deutschen Feldversuchs Lang-Lkw auf Tour (u.).



Vorschriften für Lang-Lkw in Europa

| Land | Maße | Gesamtgewicht | Erlaubte Strecken |
|-------------|-------------|--------------------------------------|---|
| Belgien | 25,25 Meter | 60 Tonnen | Wallonie, Flandern und Brüssel |
| Dänemark | 25,25 Meter | 60 Tonnen | Rund 1.700 Kilometer Straßennetz |
| Deutschland | 25,25 Meter | 40 Tonnen, 44 Tonnen im Kombiverkehr | Positivnetz: rund die Hälfte des gesamten BAB-Netzes plus circa zwei Prozent des überörtlichen Straßennetzes der teilnehmenden Länder |
| Finnland | 34,50 Meter | 76 Tonnen | Zwischen Terminals und zu großen Einkaufszentren und Fabriken, meist nachts |
| Niederlande | 25,25 Meter | 60 Tonnen | Autobahnnetz plus maximal 20 Kilometer freigegebener Zufahrtsweg zur Autobahn |
| Norwegen | 25,25 Meter | 60 Tonnen | 22 Hauptrouten und deren Verbindungsstraßen |
| Schweden | 25,25 Meter | 64 Tonnen | Nationaler Straßenverkehr |
| Spanien | 31,70 Meter | 70 Tonnen | Teststrecke zwischen Saragossa und Martorell |

SEIT JANUAR 2017 sind die Lang-Lkw im streckenbezogenen Betrieb erlaubt. Das Positivnetz für Lang-Lkw umfasst mittlerweile weit mehr als die Hälfte des gesamten deutschen BAB-Netzes. Das entspricht fast dem gesamten Autobahnnetz der beteiligten Bundesländer.



MIT QUALITÄTSPRODUKTEN VON SONAX wird die Reinigung stark beanspruchter Einsatzfahrzeuge zur Glanzleistung

- ✓ Kraftvolle und gründliche Reinigung der Fahrzeuge – von der Felge bis zur Plane
- ✓ Reinigungsmittel für den Fahrzeuginnen- und -außenbereich aus einer Hand
- ✓ Werterhalt durch Pflege und Wartung



THE BEAST

Der Baumaschinen-Ausrüster.

Anbaugeräte
Verschleißteile
Service

www.hs-schoch.de

HS Schoch

ZFE
better buckets
bsg
Unternehmen der HS-Schoch Gruppe.

www.hs-schoch.de



Der Baumaschinen-Ausrüster.

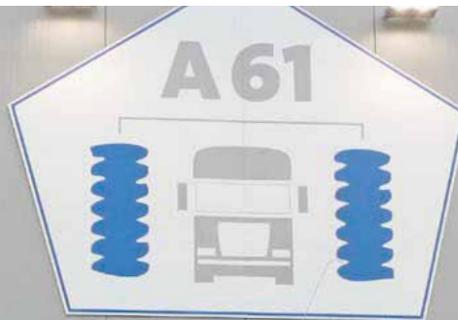
MAN

T6X 26.500

Schoch

H5 Schoch

TRUCK



WASH



VOM LKW-WÄSCHER ZUM EIGENEN **TRUCK WASH**

Santo Zavattieri ist 2004 ins Truck-Wash-Business eingestiegen, hat sich hochgearbeitet und besitzt heute seine eigene Waschhalle an der A61. Ein zweiter Betrieb an der A3 entsteht gerade.

TEXT | Johannes Roller FOTOS | Andreas Techel, Santo Zavattieri

1.000 LITER WASSER benötigt man, bis ein verschmutzter Lastwagen wieder in neuem Glanz erstrahlt. Davon sind 30 Prozent Frischwasser und 70 Prozent recyceltes Wasser. Im Winter ist der Materialeinsatz naturgemäß besonders hoch, wenn der Lack vom Salz befreit werden muss.

LKW-WÄSCHE BEDEUTET VIEL HANDARBEIT: So hat sich auch Truck-Wash-Betreiber Santo Zavattieri (u. r.) vom Lkw-Wäscher aus hochgearbeitet und sich schließlich den Traum von der eigenen Waschhalle erfüllt. Die Kundschaft schätzt den guten Service inklusive Kaffee und Bockwurst.



Beim Stichwort „Tellerwäscherkarriere“ denkt man nicht gerade an Rhein und Mosel, sondern eher an das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Und doch ist in Koblenz für Santo Zavattieri ein Traum wahr geworden. Ihm ist der Aufstieg vom Lkw-Wäscher zum Geschäftsführer einer eigenen Lkw-Waschanlage gelungen.

Begonnen hat alles per Zufall im Jahr 2004. Damals war Zavattieri mit seinem kleinen Sohn auf dem Weg zum Schnellrestaurant mit dem goldenen M, als er auf den Aushang eines in der Nähe neu eröffneten Truck Wash stieß: Mitarbeiter gesucht. „Ich habe eigentlich Gas- und Wasserinstallateur gelernt. Und da ich sowieso was Neues machen wollte, habe ich mich beworben“, erzählt er. Mit dieser Ausbildung konnten ihn die Betreiber natürlich gut gebrauchen – so erhielt er eine Stelle als Lkw-Wäscher. „Weil mir das Ganze

Spaß gemacht hat, habe ich mich dann hochgearbeitet: zum Vorarbeiter, später zum Betriebsleiter und schließlich zum Assistenten der Geschäftsleitung. Am Ende habe ich mehrere Waschanlagen betreut. Mein Traum war aber ein eigener Truck Wash.“

Diesen Traum hat er sich im Juni 2017 mit dem Truck Wash an der A61 erfüllt. Vier Waschstraßen bietet die silbergraue Halle mit den blauen Toren in Koblenz-Metternich. „1.000 Liter Wasser benötigt man pro Fahrzeug, davon 30 Prozent Frischwasser und 70 Prozent recyceltes Wasser“, rechnet Zavattieri vor. „Dazu kommen 1.300 Liter Shampoo im Monat.“ Im Winter sei der Materialeinsatz bei der Lkw-Wäsche besonders hoch, weil sich das Salz so zäh an den Fahrzeugen halte. Durch eine Kabinenversiegelung mit Wachs am Ende des Waschdurchgangs macht es die Truck-Wash-Truppe dem Schmutz aber so schwer wie

möglich. Währenddessen kann auch der Fahrer unter die Dusche springen – sie ist gratis im Preis enthalten, ebenso eine Bockwurst und eine Tasse Kaffee.

Schnell hat sich Zavattieris Betrieb bei den Lkw-Fahrern einen Namen gemacht. Auf Facebook loben sie den gründlichen Service und das freundliche Personal in den höchsten Tönen. Das hört der Chef gern, schließlich hat er, wie er uns erzählt, selbst Trucker in der Familie. Da versteht es sich von selbst, dass er im Sommer gemeinsam mit seiner Kundschaft beim Truck-Grand-Prix am nahe gelegenen Nürburgring feiert.

Und die Lkw-Wäscher-Karriere geht weiter. Derzeit entsteht ein zweiter Betrieb am Aral-Autohof Bad Honnef/Linz, an der Abfahrt 34. Trotz der Expansion bleibt Zavattieri bodenständig. Und so wird der zweite Betrieb auch ganz schlicht „Truck Wash A3“ heißen. ◀



VOM COIL

ZUM TIGER

Im Rahmen der European Truck Racing Championship (ETRC) präsentierte Grammer 2018 den neuen Nachrüst-Fahrersitz „Road Tiger“. Wir haben uns die Entstehungsgeschichte des komfortablen Throns nun ganz genau angeschaut.

TEXT | Julian Hoffmann FOTOS | Thomas Küppers

Extralange Federwege inklusive längshorizontaler Federung, Polster mit bequemer Schulter- und Seitenkonturanpassung, dazu eine einzigartige Klimatisierung: Die Ausstattungsliste der Topversion des Grammer Road Tiger liest sich eindrucksvoll. Und gerade das patentierte Klimasystem hat es in sich: Für die kalte Jahreszeit wartet der Sitz mit einer klassischen Heizung auf, im Sommer aber bläst er den Rücken nicht nur an und unterkühlt so den Körper. Nein, die Körperfeuchtigkeit wird beim Road Tiger durch das Absaugen der Luft aktiv abtransportiert. In Basis-, Komfort- und Luxusaus-

führung ist der Grammer-Thron zu haben, grundsätzlich kommt er mit einer ABE und einem für den jeweiligen Lkw passenden Einbaupaket. Die Topvariante ist dazu mit Leder bezogen, das qualitativ auf dem Niveau der Tierhäute in Oberklasselimosinen rangiert. Keine Frage also: Der Sitz des Oberpfälzer Herstellers ist im Premiumsegment angesiedelt. Grammer gehört nicht umsonst zu den Initiatoren des „European Spine Award“, mit dem Ideen aus dem Bereich der Wirbelsäulenforschung prämiert werden. Die neuesten Erkenntnisse aus der Kooperation mit Universitäten und Instituten fließen so direkt in die Produktentwicklung ein.

Bevor ein Sitz mit dem Grammer-Logo aber in Serie geht, wird er im hauseigenen Competence Center – dem Herz der Entwicklung – malträtiert. Eine Prüfanlage, die den Sitz samt Dummy in sechs Achsen bewegt, scheucht den Prototyp über virtuelle Straßen, die von Schlaglöchern nur so gespickt zu sein scheinen. Die komplette Lebensdauer des Road Tiger hat der Hersteller so schon abgespult, ihn dazu in drei Klimahallen bei unterschiedlichen Luftfeuchtigkeiten Temperaturen von -30 bis +80 Grad Celsius ausgesetzt. Salzpülkammern und Sackfalltests hat das Gestühl durchlaufen. Die Seitenwangen mussten sich Erprobungen unter-



IM HAUSEIGENEN COMPETENCE CENTER

werden die Sitze auf Herz und Nieren getestet. Die Seitenwangen müssen 30.000 Ein- und Ausstiege über sich ergehen lassen (l. o.), selbst die Tasten werden nach einem definierten Prozedere ein ums andere Mal betätigt (l. u.).



AM ENDE simuliert die Prüfanlage Fahrten über virtuelle Straßen (r.).



ziehen, die 30.000 Ein- und Ausstiege simulieren. Selbst die Tasten werden nach einem eigens entwickelten Prozedere immer und immer wieder betätigt.

Auch in der Produktion steht die Qualität für Grammer an erster Stelle: Unter dem GPQ-Grundsatz – „Grammer Produces Quality“ – wird an jedem Standort, in jeder Abteilung jeden Morgen eine Teambesprechung anbe-

raucht. Auf einem knallroten Tisch platzieren die Mitarbeiter Dokumente zu aktuellen Problemstellungen, erarbeiten gemeinsam Ideen und haken den Vorgang dann mitsamt der gefundenen Lösung auf einem grünen Tisch ab. Zu 120 Prozent übererfüllt der Hersteller sämtliche gesetzliche Normen für jedes Teil der Sitze. Die Werkzeuge für die Produktion werden in Eigenregie angefertigt und instand gesetzt. Nur wenige Stapler kommen noch

zum Einsatz, exakt getaktete Züge bringen die Bauteile an die einzelnen Arbeitsstationen. Ganze 28.000 Tonnen Stahl verarbeitet Grammer in der Metallfertigung am Standort in Kümmersbruck so jährlich. Bis zu fünf Tonnen schwere Blechrollen – sogenannte Coils – werden hier angeliefert, das bis zu vier Millimeter starke Metall dann von den Elektropressen mit einem maximalen Druck von 630 Tonnen bearbeitet. Auf vier Meter langen



IN DER METALLFERTIGUNG am Standort in Kümmersbruck verarbeitet Grammer jährlich 28.000 Tonnen Stahl (l.).

DIE BLECHE werden zunächst gestanzt, dann wandern sie in die Schweißanlagen, in denen jeweils drei Roboter zeitgleich arbeiten. Zum Schluss werden die Elemente tauchlackiert und getrocknet (v. l. n. r.).



IM TSCHECHISCHEN

TACHOV entstehen die Polster des Road Tiger. Riesige Anlagen spritzen das flüssige Material in entsprechende Formen, dann wird der Kunststoff ausgebacken (l.).

IN DEN U-FÖRMIGEN PRODUKTIONSLINIEN

steht zunächst die Montage der Luftfederungssysteme an (u. r.). Nach und nach wird dann aus dem Gestell, der Mechanik, den Polstern und den Bezügen der fertige Sitz (o. r.).



Tischen formen und stanzen sie 60 verschiedene Teile, Roboter heben sie von einer Presse zur anderen. Anschließend landen die Stanzteile in Durchlaufregalen, von wo aus sie ihren Weg in die Schweißerei finden. In zehn identischen Anlagen verschwinden sie dann auf 2,70 Meter breiten Tischen. Drei Roboter arbeiten je Station gemeinsam an einer Aufgabe, werden durch Messstationen sofort im Nachgang überwacht. Doch damit nicht genug: Je Schicht werden von jeder Anlage mindestens drei Bauteile nochmals ausführlich unter die Lupe genommen. Am Ende weist allein ein Sitzrücken eine Schweißnaht von 2,5 Meter Länge auf. Nach den Schweißarbeiten fahren die Teile an einem Transportband in die benachbarte Halle, in der sie in Tauchbädern lackiert und später getrocknet werden.

In der Sitzmontage im tschechischen Tachov ebenso wie in der Metallverarbeitung in Kümmersbruck zeigen grün und rot leuchtende Lämpchen bei der Vorkonfektionierung über den einzelnen Teilebehältern genau an, welche Teile in den Kisten für die Werker landen müssen. Jeder Werker hat damit an seinem Arbeitsplatz je Sitz nur genau die Teile vor sich, die auch wirklich verwendet werden müssen. Dazu wird jedes Drehmoment, mit dem die Schrauben befestigt werden, über zentrale Rechner überwacht. Fehler bei der Montage sind somit nahezu ausgeschlossen. Bevor die Metallteile aus Kümmersbruck in Tachov allerdings in die Produktion einflie-

ßen, müssen zunächst die Polster geschäumt werden. Zwei Komponenten werden hierzu gemischt und mittels einer Computersteuerung in die Formen eingebracht, die zuvor mit einem Trennmittel behandelt wurden – der Prozess erinnert durchaus an das Backen eines Kuchens. Sind auch die Polster fertiggestellt, folgt die Endmontage in U-förmigen Produktionslinien. Zuerst werden die Teile zur Federung des Sitzes zusammengefügt, dann folgt der Bau des Gestells und der Mechanik. Zwischen den einzelnen Arbeitsschritten wachen Sensoren und Kameras über die Qualität. Am Ende erhalten die frisch gebackenen Polster ihren Bezug, bevor sie dampfgebügelt werden und der



fertige Road Tiger eine Schutzfolie übergestülpt bekommt. 90 Minuten vergehen so je Sitz in der Montage, alle drei Minuten verlässt ein neuer Fahrerthron das Band. Doch trotz der vielen Zwischenprüfungen: Ohne eine letzte Qualitätskontrolle landet kein Grammer-Sitz im Lkw. <

TROTZ DER ZAHNLOSEN STATIONEN

zur Qualitätssicherung testet Grammer die Funktionen jedes einzelnen Road Tiger zuletzt noch einmal durch. Dann ist der Thron perfekt vorbereitet für ein langes Leben im Lkw.





„Intelligent angepackt:
KRONE Qualität in
tragender Rolle.“

Wolfgang Bellon, Leiter Qualität Nutzfahrzeug Gruppe

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



Lass Infos anrollen!

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft



ANTRIEBS- SHOWDOWN

Mit einer eActros-Sattelzugmaschine wagt Daimler Trucks den Vergleich mit einem Oberleitungs-Lkw aus dem Hause Scania. Austragungsort ist die B462 im Murgtal.

TEXT | Julian Hoffmann FOTOS | Daimler, Scania

High Noon im Nordschwarzwald: Ein Scania O-Lkw, eine eActros-Sattelzugmaschine und ein konventioneller Actros mit Dieselmotor werden hier im nächsten Jahr aufeinandertreffen, um einen so noch nie da gewesenen Antriebsvergleich auszufahren. Ausgetragen wird der Showdown im Rahmen des Projekts eWayBW, das den Betrieb von O-Lkw erforschen soll. Auf der B462 zwischen Kuppenheim und Gernsbach-Obertsrot werden dafür drei Abschnitte mit Oberleitungen ausgerüstet. Geplant sind 5,7 elektrifizierte Kilometer pro Richtung. Auf rund 17,6 Millionen Euro belaufen sich die Kosten für die Planung, die Genehmigung und den Bau der Strecke.

Die für den Test notwendigen Hybrid-Lkw stammen von Scania, ihre Pantografen für den Kontakt mit dem Fahrdrabt werden von Siemens beigesteuert. Ausgestattet sind die

modifizierten R 450 außer mit dem schon bekannten 13-Liter-Dieselmotor mit 450 PS und dem Scania-Opticruise-Getriebe auch mit einem 130 kW/177 PS und 1.050 Nm starken Elektromotor. Während die Lkw auf der B462 fahren, werden sie Strom über die Oberleitungen beziehen. So soll auch die an Bord befindliche, 18,5 kWh fassende Lithium-Ionen-Batterie geladen werden, aus der dann wiederum die Energie für die Weiterfahrt nach dem Verlassen der elektrifizierten Strecke kommt. Die rein elektrische Reichweite im Batteriemodus – also unabhängig von den Oberleitungen – beziffern die Schweden auf 10 bis 15 Kilometer. Zusätzlich soll die E-Maschine den Dieselmotor im Power-Boost-Modus beim Anfahren unterstützen. Über drei Jahre werden die Hybrid-Oberleitungs-Lkw im Praxiseinsatz erprobt, der Vergleich mit dem Elektro-Actros ohne Geweih aber soll sich nur über ein bis zwei Wochen ziehen.

Für diese Phase will Daimler Trucks eine weiterentwickelte Version des batterieelektrischen eActros beisteuern. Im Vergleich zum bisherigen Modell, das die Schwaben als 18-Tonnen-Zweiachser und 25-Tonnen-Dreiachser bauen, wird die neue Sattelzugmaschine mit höherer Tonnage und Reichweite punkten können. Mehr zur Technik des künftigen E-Lkw gibt der Hersteller aber nicht preis. Dafür ist das Einsatzgebiet des eActros klar definiert: Er soll exakt die gleiche Tour fahren wie die Scania-O-Lkw. Selbst die Ladung ist identisch. So fahren die Konkurrenten Papierrollen auf der circa 18 Kilometer langen Strecke von den Papiermühlen in Gernsbach-Obertsrot zum Logistikstandort der Firma Fahrner in Kuppenheim. Neben den elektrifizierten Lkw ebenfalls am Start sein wird ein mit Messtechnik ausgestatteter Actros samt konventionellem Dieselmotor. So will Daimler Trucks am Ende den Verbrauch elektrischer Energie der elektrifizierten Lkw





Der gesamte Erlös der Veranstaltung geht zu Gunsten des

Verein für krebskranke Kinder Kassel e.V.



Autohof Lohfeldener Rüssel 26.04. - 28.04.2019

- Ausstellung von Oldtimer, Custom- und Showtrucks
- Lichtershow der Fahrzeuge am Samstagabend
- Party-Musik am Samstagabend im Zelt, mit ^{DEM}Partygentleman ^{DU}Mitch
- Großes Kinderprogramm an beiden Tagen mit Kinderschminken, Hüpfburg, Sandkasten u.v.m.
- Riesen Tombola mit tollen Gewinnen
- RC Truck-Parcour in der Waschhalle
- Modellautobörse am Samstag ab 15 Uhr und Sonntag von 10-15 Uhr
- Kaffee und Kuchen am Sonntagnachmittag
- Freier Eintritt für die Besucher und kein Startgeld für Teilnehmer



Partner der Rüssel Truck-Show

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



IM VORLAUF zum Antriebs-Showdown wird ein eActros mit Wechselbrücke Getriebegehäuse im Shuttleverkehr fahren.



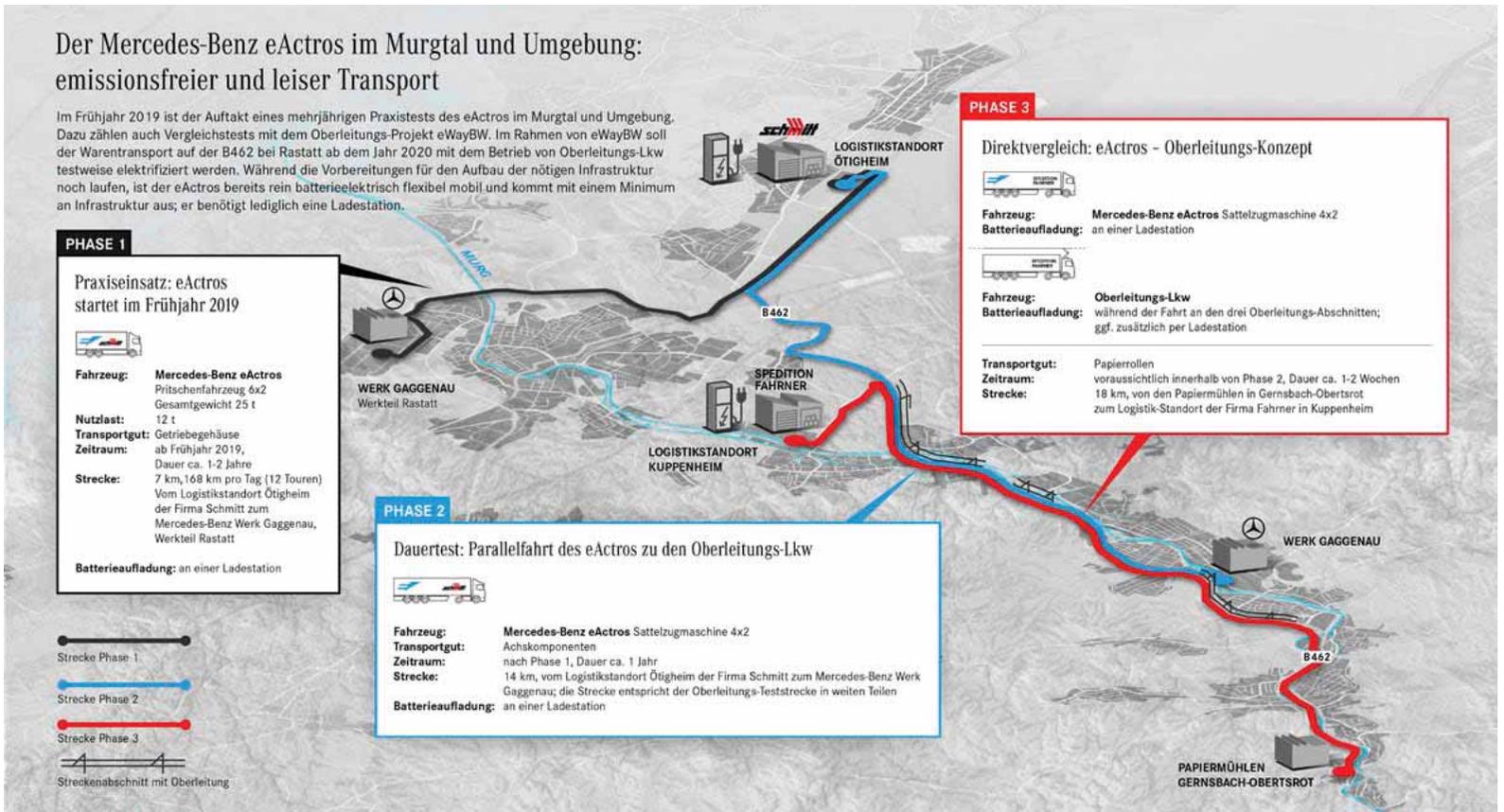
VON SCANIA stammen die Hybrid-O-Lkw. Sie beziehen ihren Strom während der Fahrt über die Oberleitungen.

mit dem Kraftstoffverbrauch des Diesel-Lkw vergleichen.

Vor den entscheidenden Wochen aber stecken die Schwaben ihren neuen Sattelzug zunächst gemeinsam mit dem Logistikdienstleister Schmitt aus Bietigheim in eine Art Trainingslager. Das Unternehmen nämlich wird das lokal emissionsfreie Gespann über etwa ein Jahr auf der Tour vom haus-eigenen Lager in Ötigheim in das rund 14 Kilometer entfernte Mercedes-Benz-Werk Gaggenau einsetzen. Die Strecke, die der eActros dabei mit Achskomponenten an Bord zurücklegt, entspricht ebenfalls zumindest zum großen Teil dem Einsatzgebiet der O-Lkw von Scania. Wichtige Daten und Erkenntnisse für den Vergleich der Konzepte will Daimler Trucks schon während dieser Parallelfahrt der elektrifizierten Lkw sammeln. Noch vor dieser Erprobung darf sich Rainer Schmitt, geschäftsführender Gesellschafter von Logistik Schmitt, aber über ebenjenen vollelektrischen 25-Tonnen-Actros freuen, der später durch die neu entwickelte eActros-Sattelzugmaschine ersetzt wird. Als erste Phase der Praxistests bezeichnet Daimler Trucks diese Art „abgelastetes Vorspiel“.

Aufgabe des ersten Stromers (siehe Fotos) werden Shuttleverkehre zwischen Ötigheim und dem Daimler-Werksteil Rastatt sein. An Bord hat der Dreiachser mit Wechselbrücken-aufbau Getriebegehäuse mit bis zu zwölf Tonnen Gewicht. Der eActros wird die Pendelstrecke im Dreischichtbetrieb zwölfmal am Tag absolvieren, was einer täglichen Laufleistung von 168 Kilometern entspricht. Seine Batterien werden dabei während des Be- und Entladens über eine mobile Station aufgeladen. Die Eckdaten zu diesem leichteren Elektro-Lkw sind schon bekannt: Angetrieben wird er von zwei Elektromotoren mit je 125 kW/170 PS und 485 Nm. Sie sind nahe den Radnaben der Antriebsachse platziert, die wiederum auf der ZF AVE 130 basiert. Die 240 kWh fassende Lithium-Ionen-Batterie des eActros soll gut sein für reale 200 Kilometer am Stück.

Ob schon bekannter eActros oder weiterentwickelter eActros als Sattelzugmaschine: Für Stefan Buchner, Leiter von Mercedes-Benz Lkw, ist das Ziel, „ab dem Jahr 2021 lokal emissionsfreies und leises Fahren in Städten auch mit schweren Serien-Lkw zu realisieren – und das betriebswirtschaftlich auf Augenhöhe mit Diesel-Lkw“.



Extra-Gewinnchance für Abonnenten!

Mach mit beim ETM Award und sichere Dir die zusätzliche Gewinnchance für Abonnenten. Wähle bis zum 29. April 2019 „Die besten Nutzfahrzeuge“ und räume mit etwas Glück einen der tollen Preise ab! www.eurotransport.de/leserwahl



Fünf Abonnenten winken je **2 Premiumkarten** für das Truck-Grand-Prix-Wochenende am Nürburgring. Und nicht nur das: Einer der glücklichen Gewinner darf als **Beifahrer von Europameister Jochen Hahn** am Donnerstag, dem 18. Juli 2019, mit über 1.100 PS über den Nürburgring brettern!



Zwei weitere Abonnenten können sich auf je eine **exklusive Testfahrt** mit Renault Trucks und mit Volvo freuen.



Zwei glückliche Abonnenten haben die Chance auf ein **Truck-Trial-VIP- Wochenende inkl. Kennenlernen des BFS Trucksport Teams** (amtierender Europameister in der Kategorie III) gesponsert von:

WORLD OF HEROES

EIN STARKES TEAM FÜR NEUE MOBILITÄT.



worldofheroes.com



World of Heroes wünscht allen Teilnehmern viel Glück!

Du bist noch kein Abonnent? Na dann los, hier gewinnst Du doppelt! Hold Dir Dein Abonnement mit allen Vorteilen und einen **GRATIS-Extra** Deiner Wahl unter www.fernfahrer.de/abo

Mach gleich mit beim ETM Award und sichere Dir die doppelte Gewinnchance für Abonnenten!

Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

www.fernfahrer.de/abo

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



GUTE ARGUMENTE

Autobahnanwalt Silvio Lange und Mandant Ronny gehen mit drei guten Argumenten bewaffnet in die Gerichtsverhandlung. Das Ziel: einen weiteren Punkt unbedingt vermeiden.

TEXT | Silvio Lange FOTOS | Autobahnkanzlei

Ich sitze in meinem kleinen Arbeitszimmer zu Hause. Den Posteingang habe ich mir aus meiner Autobahnkanzlei mit nach Hause genommen. Ich bin ein wenig groggy. Die letzte Verhandlung in Berlin hat lange gedauert. Um 17.30 Uhr bin ich aus dem Amtsgericht gegangen. Ich befürchte, dass die Gerichtswachtmeister etwas sauer auf mich waren. Immerhin müssen sie warten, bis der letzte „Gast“ das Gerichtsgebäude verlassen hat. Wahrscheinlich waren Überstunden wegen meiner etwas zähen Verteidigungsstrategie angefallen. Aber ich habe mich nun einmal festgebissen, und am Ende sprach der Erfolg dafür.

Ich blättere den Posteingang durch, plötzlich fällt mir ein Anhörungsbogen mit einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 22 km/h in die Augen. Handgeschrieben steht oben drauf: „Ich habe mich in der Uhr vertan. Bitte helfen Sie mir! Ronny“. Offen gesagt sagt mir das wenig. Ich probiere deswegen sofort, Ronny* anzurufen, um ihn zu fragen, was das denn heißen soll. Ronny bekomme ich nicht an die Strippe. Ich probiere es noch zwei-, dreimal an diesem Abend. Die nächsten Tage ebenfalls. Irgendwann kommt eine SMS zurück: „Wer ruft?“ Ich antworte kurz und knackig: „Rechtsanwalt Silvio Lange vom Autohof Mecklenburg wegen Ihres Anhörungsbogens.“

Jetzt meldet er sich und erklärt mir, er sei auf einer Tempo-30-Straße gefahren. Die 30 km/h gelten aber erst ab 22 Uhr zwecks Lärmschutz. Da gebe es ein Zusatzschild. Er habe nach einer anstrengenden Woche einfach nicht aufgepasst und sich an seiner Uhr im Auto orientiert. Das Ding sei aber noch nicht auf Sommerzeit umgestellt gewesen. Deswegen sei es aus seiner Sicht 21.35 Uhr, tatsächlich aber 22.35 Uhr gewesen. Das würde bedeuten, dass er nur hätte 30 km/h fahren dürfen. Er ist aber knapp über 50 km/h gefahren. Das bringt einen Punkt. Den will Ronny jedoch vermeiden.

Ein paar Wochen später kommt der Bußgeldbescheid. Mittlerweile liegt mir die Zuarbeit von Ralf Grunert, dem Messstellenüberprüfer

aus der Zentrale, vor. Ralf hat sich viel Mühe gegeben und hat eine Skizze gemacht. Tatsächlich gibt es eine zeitliche Beschränkung für Tempo 30. Ich erkundige mich bei VW und lasse mir die Zulassungsdaten des Golfs IV, mit dem Ronny unterwegs war, schicken. Die Antwort von VW lässt nicht lange auf sich warten. Tatsächlich war das Fahrzeug von Ronny nicht mit einer automatischen, funkgesteuerten Zeiteinstellung versehen. Er hätte per Hand auf Sommerzeit umstellen müssen. Das hat er nicht getan. Wenigstens dieses Argument haben wir.

Als ich mir die Skizze von MÜP Ralf Grunert anschau, fällt mir plötzlich etwas Spannendes auf: Ronny war auf der Linksabbiegerspur und bereits dabei, nach links abzubiegen. Er war im Fahrtrichtungswechsel. Mitten auf der Kreuzung wurde er nun geblitzt. Der Querverkehr, der von rechts kommt, darf allerdings 50 km/h fahren. Wenn Ronny also gerade im Linksabbiegen ist, stellt sich die Frage: Wie schnell darf er denn da fahren? 30 km/h oder 50 km/h? Was gilt mitten auf der Kreuzung? Ich muss selber ein bisschen grinsen. Das Argument gefällt mir. Ich bin gespannt, was der Richter in ein paar Wochen dazu sagen wird. Ich treffe mich noch einmal mit Ronny in der Autobahnkanzlei. Wir gehen die Geschichte mit der Uhrzeit noch mal durch. Außerdem erzähle ich ihm etwas ironisch, wahrscheinlich würde der Durchschnittswert gelten, vielleicht 40 km/h. Dass das nicht so geht, ist mir klar. Aber die Situation, dass zwei verschiedene Geschwindigkeitsbeschränkungen aufeinanderprallen, habe ich noch nicht gehabt, und ich finde sie ein wenig skurril.

Das Amtsgericht terminiert zwei Monate im Voraus. Auch das gibt es. Wir gehen zusammen zum Termin. Ich lege meine Skizze vor. Der Richter muss auch ein wenig in sich hineingrinsen. Man hat den Eindruck, als habe er auch Spaß an dieser Argumentationsfigur. Auf jeden Fall ist er uns wohlgesinnt. Ein wenig hakt jedoch seine Bereitschaft, uns entgegenzukommen, weil Ronny eben schon reichlich Punkte hat. Das steht generell im Wege. Ich muss mit Engelszungen

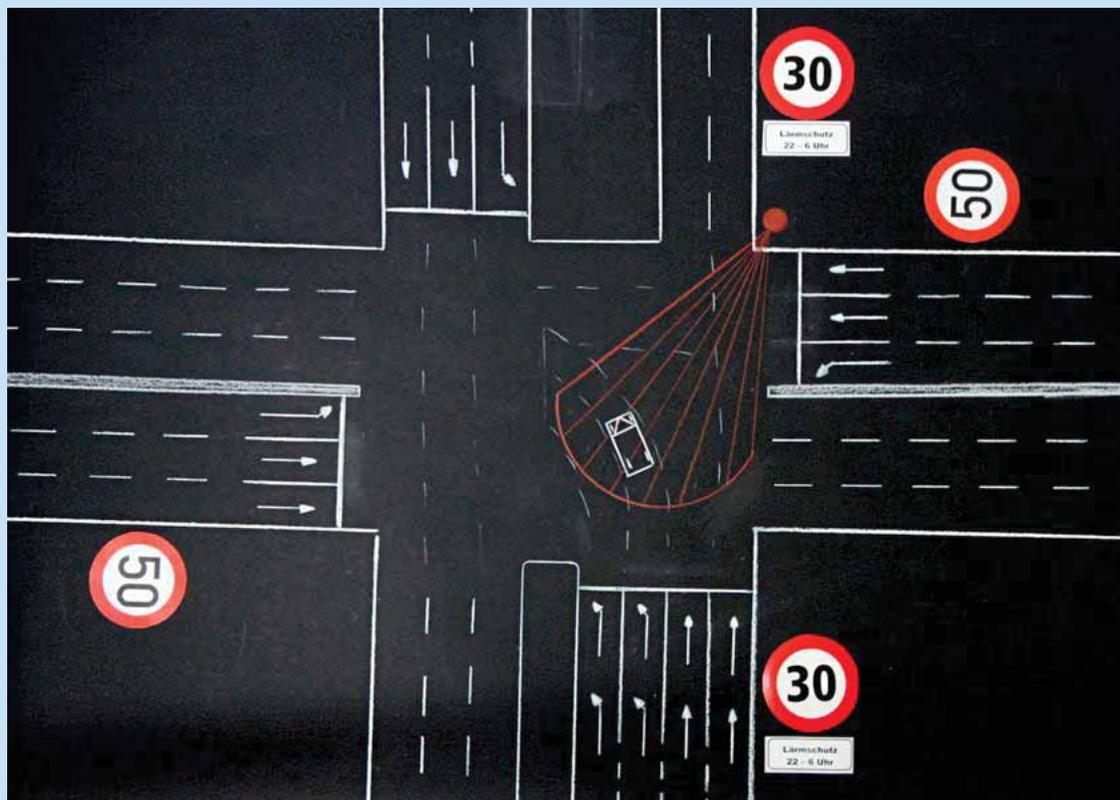
reden. Das Argument mit der Uhrzeit, das hat er gefressen. Das hat ihn ein wenig beeindruckt. Das mit den zwei Geschwindigkeiten scheint er eher lustig zu finden und weiß nicht so recht, in welche Schublade er das stecken soll, obwohl der anwesende Messbeamte die zwei verschiedenen Geschwindigkeiten ebenfalls bestätigt hat. Der Richter ist noch souverän, aber etwas irritiert. Ein letztes Argument habe ich noch, um zum gewünschten Ziel zu kommen. Wir wollen doch nichts anderes als nur keinen Punkt haben.

Ich habe am Abend vor der Verhandlung noch einmal die Drucksache BT 17/12613 herausgezogen. Den Gesetzesentwurf, der der Verkehrsrechtsreform von 2014 zugrunde liegt. Außerdem finden sich hierbei die Beratungsprotokolle und die Grundlagen. Bei der Auslegung eines Gesetzes sind solche Drucksachen Gold wert. So meine ich auch hier. Ich erhebe mich im Gerichtssaal und rezitiere. Dort heißt es unter Paragraph 4, „dass für Verkehrssicherheit beeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten ein Punkt erteilt wird“. Der Gesetzestext spricht zwar später von Verkehrssicherheit beeinträchtigenden oder gleichgestellten Ordnungswidrigkeiten. Klar ist jedoch, es soll nur noch Punkte geben, wenn die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. So argumentiere ich und meine, dass deswegen vornehmlich gar keine Verurteilung mit einem Punkt in Betracht kommt. Wer das Gesetz richtig auslegt, muss erkennen: Lärm ist keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit – vielleicht schlecht für die Ohren, aber die Verkehrssicherheit wird dadurch weder gefährdet noch beeinträchtigt. Der Richter nickt und zieht sich zurück.

Drei Argumente hat er auf dem Tisch. Die will er sondieren. Nach zehn Minuten setzt er die Verhandlung fort. Er sinniert, spricht langsam, ruhig, wohlüberlegt. Wenn wir eine Einstellung wollen, dann müsse er unterbrechen und die Argumente sorgfältig prüfen. 55 Euro, das würde er heute tun. Ich schaue Ronny an, der nickt. Das war unser Ziel, und übers Ziel hinausschießen müssen wir jetzt auch nicht. Also nehmen wir an. Danach gehen wir noch ins Café Mama direkt neben dem Gericht. Hier gibt es leckeren Kuchen und einen sagenhaften Cappuccino. Ich bringe Ronny noch zum Lkw. Wir verabschieden uns, Ronny winkt und meint: „Auf ein Neues!“ Ich sage: „Lieber nicht so schnell. Den Punkt haben wir vermeiden können, aber jetzt müssen die anderen abgebaut werden. Fahr vorsichtig!“



***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**



ANZEIGE



**80% leichtere Kette =
100% glückliche Fahrer!**

Mit der textilen Zurrkette **DoNova® PowerLash** ist das Sichern schwerer Lasten das reinste Vergnügen!

Die leichte Kette ist stark wie Stahl, verschleißfest, kinderleicht im Handling und schonend zur Ladung!

Heben und Transportieren – seit über 85 Jahren wird's sicher mit D wie Dolezych.

Dolezych
einfach sicher

www.donova.info

KLEINE FÄLLE



Ass im Ärmel

87 km/h ist Sepp* gefahren. Dabei durfte er nur 70 km/h fahren. Das ist deutlich ausgeschildert, klar erkennbar. Sepp auf dem Tatfoto übrigens auch. Kein einfacher Job für Autobahnanwältin Heike Herzog. Die zieht in der Verhandlung aber ein Ass aus dem Ärmel: Helle Lampen sind am Lkw zu sehen. Dabei handelt es sich um LED-Licht. „Das, Herr Richter, ist gepulstes Licht.“ Gepulstes Licht könne bei diesem Messgerät zu Messirritationen führen. Der Messbeamte bestätigt, dass es sogar aus diesem Grund schon zu Annullierungen von Messungen gekommen ist. Der Richter wird hellhörig. Aus Opportunitätsgründen, meint er, gehe er auf 55 Euro runter. Ob wir damit einverstanden sind, fragt er. Na klar, punktefrei sind wir. Das war das Ziel!

AG Göppingen

Az.: 21 OWi 16 Js 13784/18

Rechtfertigender Notstand

Robert* versteht die Welt nicht mehr. Er fuhr ein BF3-Fahrzeug und musste einen Schwertransport absichern. Es gab eine Ausnahmegenehmigung für den Schwertransport. Nach der muss er aber ständig in Funkkontakt mit dem Schwertransporter stehen. Aber kurz nach Fahrtantritt habe es Schwierigkeiten in der Funkverbindung gegeben. Was ist ihm denn übrig geblieben? Er habe das Handy genommen und damit den Funkkontakt ersetzt. Die Polizeibeamten, die ihn anhielten, interessierte das nicht. Ein Punkt und 100 Euro, erklärten sie, damit müsse er leben. Das sieht Autobahnanwältin Heike Herzog anders. Sie erklärt der Richter, dass der Schwertransport nicht einfach hätte stehen bleiben können. „Mit so einem riesigen Teil, Frau Richter, können Sie nicht einfach die Autobahn blockieren!“ Der Mandant hatte gar keine Wahl. Entweder hätte er sich geweigert, das Fahrzeug weiter zu begleiten, dann wäre der Transport zum Stillstand gekommen. Oder er hätte den Kontakt zum Fahrer der Schwerlastzugmaschine abbrechen können. Dann hätte er sich illegal verhalten, nämlich gegen die Genehmigung verstoßen. Also war das geringste Übel, das Problem mittels Handy selbst in die Hand zu nehmen. „Eine Art rechtfertigender Notstand war das, Frau Richter.“ Die hat am Ende ein Einsehen und reduziert das Bußgeld in den punktefreien Bereich.

AG Stuttgart

Az.: 9 OWi 72 Js 128503/18

Defekt mit Folgen

Als Autobahnanwältin Heike Herzog die Tatfotos sieht, zuckt sie ein wenig zusammen: ein riesiger Haufen Klärschlamm auf der Straße, davor der Kipper des Mandanten. Keine Frage, der Klärschlamm kam von dem Kipper. Offensichtlich war die Ladung nicht ganz richtig gesichert. Aber wie kann das passieren? Die Klappe war doch zu. Anwältin Heike Herzog muss einsteigen in die Technik der Kipperhydraulik. Am Ende, nachdem sie noch mit Kollegen von Bert* gesprochen hat, steht für sie fest, dass es hier nur einen technischen Defekt gegeben haben kann. Von fehlender Ladungssicherung keine Spur. Das können übrigens auch die Aussagen der Polizeibeamten nicht beweisen. Der Richter hat keine große Wahl: Er stellt das Verfahren ein.

AG Göppingen

Az.: 21 OWi 16 Js 9881/18

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**



Die Standorte der Autobahnkanzlei



§ Ausschließlich für die Autobahnkanzlei tätiger Vertragsanwalt.

Autobahnkanzlei

Fernfahrerhotline:
+49(0) 3643 770 990

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

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI



Zehn Jahre Autobahnkanzlei Mellinger waren ein bewegendes Fest. Bei bestem Wetter durften wir viele nette Gäste begrüßen und unzählige interessante Gespräche führen. Die Feier dauerte bis in die späten Abendstunden. Auf dem Asphalt vor der Autobahnkanzlei wurde gefeiert, getanzt und gesungen. Es hat unendlich viel Spaß gemacht. Mehr über das rauschende Jubiläumsfest und viele Fotos findet ihr auf der Facebook-Seite der Autobahnkanzlei.

© UNNEWIND/FOTOLIA, © ANNOA/FOTOLIA, © REEEL/FOTOLIA

STEPHAN*: „ICH FÜHLE MICH DOPPELT BESTRAFT. VOR ÜBER EINEM JAHR WURDE ICH MIT 1,74 PROMILLE AM STEUER ERWISCHT. JETZT IST DIE SPERRFRIST VON 14 MONATEN UM, ABER DIE FAHRERLAUBNIS-BEHÖRDE GIBT MIR MEINEN LAPPEN NICHT ZURÜCK. ICH SOLL ERST EINE MPU MACHEN UND DAFÜR EIN JAHR ABSTINENZ NACHWEISEN, HIESS ES. ALSO DAUERT ES NOCH EIN WEITERES JAHR, BIS ICH MEINEN FÜHRERSCHEIN WIEDERHABE. DAS KANN DOCH NICHT RECHTENS SEIN!“

Bruch: „Doch, mein Lieber, da ist bei dir ganz schön etwas gegen den Baum gegangen. Ab 1,6 Promille ist generell eine MPU zu machen. Die hättest du bei der Sperrfrist parallel vorbereiten können. Hättest du gleich mit der Abstinenz begonnen, dann hättest du mit Ablauf der Sperrfrist ziemlich punktgenau deine

MPU machen können und keine Doppelbestrafung bekommen. Im Übrigen ist für Abstinenz und MPU die Fahrerlaubnisbehörde zuständig und nicht das Amtsgericht. Das eine ist eine verwaltungsrechtliche Maßnahme, das andere eine strafrechtliche Maßnahme. Dass du dich doppelt bestraft fühlst, verstehe ich natürlich. Aber das ist einfach organisatorisch ziemlich blöd bei dir gelaufen.“



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

JOSIE*: „AB WANN MUSS MAN EIGENTLICH GENERELL EINE MPU MACHEN?“

Bruch: „So generalisierend lässt sich das schwer beantworten. Der Regelwert, ab wann du eine MPU machen musst, sind zum Beispiel bei Alkohol am Steuer 1,6 Promille. Alles, was darunterfällt und was zur MPU führt, sind Einzelfallentscheidungen. Wer ganz sicher sein will, sollte sich einfach an 0,0 halten.“

ANZEIGE

eurotransport TV

Näher dran.



Moderation: Alexandra von Lingen



Neu im WebTV

Mit **eurotransport TV** sind Sie näher dran an aktuellen Entwicklungen, den Zukunftstechnologien und allem, was Logistik und Speditionen bewegt.

Seit 7. März 2019 unter **eurotransport.de/tv**

Mit freundlicher Unterstützung von:



MARKT

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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

Ersatzteile/Zubehör

www.lkw-aluraeder.de



autorisierter
Großhandel

Ihr Großhandels-
Partner für
ALCOA Räder
und Zubehör

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

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



www.transaktuell.de

Lkw, Anhänger, Auflieger

Thermoschiebeplanen-
Sattelauflieger



seitlich
beladbar!

Ladungs-
sicherungs-
zertifikat Code XL

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

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

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

Immer eine
glänzende Partie!

Entdecke die Welt des Truck-Stylings
neu und setze Dein Fahrzeug ge-
konnt mit Jumbo Edelstahlteilen in
Szene!



 [®]
www.JUMBO.de

Jumbo-Fischer GmbH & Co. KG
Werner-von-Siemens-Str. 4-6
21629 Neu Wulmstorf
Tel.: +49 (40) 700 170-0
Mail: verkauf@jumbo-fischer.de
Web: www.jumbo.de

Lkw, Anhänger, Auflieger

Ihre autorisierte Vertragswerkstatt für

SCHMITZ CARGOBULL  **KRONE KÖGEL**

wir arbeiten für Sie an Sattelauflegern, Anhängern & LKW-Aufbauten aller Fabrikate

- Wartung, Full-Service- & Garantie-Abwicklungen
- Unfallinstandsetzung inkl. Rahmenrichtarbeiten
- Karosserie-, Lackier- & Sandstrahlarbeiten
- Hol- & Bringservice für Sattelaufleger & Anhänger
- Reparatursatzfahrzeuge, Mietfahrzeugservice
- HU, SP, ATP-Wiederholungsprüfungen im Hause
- Schmitz Cargobull Transportkühlanlagenservice
- Telematik-Einbau & Wartung
- Ladebordwandservice



neuer Standort direkt an der A4 Ausfahrt Düren!

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

☎ 02428 – 803710
www.mevisssen.de

Easy loading



der Seitentüren-Spezialist aus Skandinavien!

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

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

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

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



Norbert Blucke

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

Ersatzteile/Zubehör

...über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...

Kompressor-Kühlbox Engel MK-45

Außendimensionen: 86x7 (ohne Griff) x H 508 x T 366 mm
Spannung: 12/24/230 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Hochdruck aluminiumblech
Farbe: Körper hellgrün, Deckel dunkelgrün
Gewicht: 24 kg
Temperaturbereich: +5°C bis > -18°C
Lebensdauer: regulär

Aktion...€649,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-40

Außendimensionen: 8 x H x T (ohne Griff)
630x470x340 mm
Innenmaße: 8 x H x T 382x270x340 mm
Spannung: 12/24/230 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Kunststoffgehäuse
Farbe: Grau mit rot
Gewicht: 23 kg
Temperaturbereich: +5°C bis > -18°C, optional regulär
Lebensdauer: 120.000h/20 Jahre

Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
Sandstr. 14 - 18, D-45964 Gladbeck
Tel.: 02043 / 6 99 - 27 • Fax: 02043 / 6 89 61

**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



Trucker haben's drauf...

...z.B. einen Dachlampenbügel von HS-Schoch

Überzeuge mit Edelstahlzubehör
von HS-Schoch.

Lampenbügel, Bullfänger, Radzubehör
und Co. aus handpoliertem Edelstahl.

HS Schoch®

Tel. 07363 96090
www.hs-schoch.de

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

Leistungsoptimierung für LKW, PKW und BUSSE

Kompetenz seit über 20 Jahren

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

Kraftstoffersparnis
von 3 % bis 15%, je
nach Fahrzeugtyp



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

WORLD OF HEROES

EIN STARKES TEAM FÜR NEUE MOBILITÄT.

EURO
LEASING

MAN | Rental

BFS
Die Truckvermieter

worldofheroes.com

ETM AWARD 2019

GEMEINSAM STARK!

Der ETM-Verlag ruft zur Leserwahl auf!
EURO-Leasing, MAN Rental und BFS
treten gemeinsam als World of Heroes
in der Kategorie „Miete/Leasing“ an.

MIETE /
LEASING:

WORLD OF
HEROES

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

gleich klicken

www.lastauto-omnibus.de

Kaufgesuche



wirkaufenlkw.de

FERCAM ist ein marktführendes und expandierendes Logistik- und Transportunternehmen mit über 2.000 Mitarbeitern und mehr als 90 Niederlassungen in ganz Europa. Wir möchten unseren Eigenfuhrpark erweitern und suchen für unsere Niederlassung in I-Bozen/Südtirol mehrere

LKW Fahrer (m/w)

Internationaler Fernverkehr hauptsächlich Italien-Deutschland

Voraussetzung:

- Führerschein CE/ADR Schein
- Berufserfahrung
- Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland

Wir bieten Ihnen:

- Einen modernen Fuhrpark
- Sicherer Arbeitsplatz in einem internationalen Unternehmen
- Anstellung in Italien
- Am Wochenende sind Sie zu Hause

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

Fercam AG

39100 Bozen (BZ) - Marie-Curie-Str. 2 - Tel. +39 0471 530230
Email: Johann.Harder@fercam.com



Wir brauchen Verstärkung!
Kraftfahrer/innen Kl. CE Nah- o. Fernverkehr f. Sattel & WAB LKW
KFZ Mechaniker/Schlosser für LKW
Speditionskaufleute für die LKW-Disposition
E-Mail: bewerbung@rts-hamburg.de • Telefon 04104 / 6 95 00 41

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



Nichts für Schiffschaukelbremsen
Wenn Beruf für Dich auch Berufung ist!

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

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

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!

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

www.fehrenkoetter.de

World Vision
Zukunft für Kinder!

FÜR DIE, DIE NICHTS HABEN, GEBEN WIR ALLES.

Das ist die **KRAFT** der Gemeinschaft.

Erfahren Sie mehr: worldvision.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.

Was tun bei ARTHROSE?

Was kann man selbst bei Arthrose tun? Wie kann man seine Gelenke wirksam schützen? Auf diese wichtigen Fragen gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe in ihrem Ratgeber „Arthrose-Info“ fundierte Antworten. Eine Sonderausgabe kann kostenlos angefordert werden bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 11 05 51, 60040 Frankfurt/Main (gerne eine 0,70-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder per E-Mail an service@arthrose.de (bitte auch dann mit vollständiger postalischer Adresse).

Geschäftliche Empfehlungen

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

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

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

2000+ LKW FAHRER JOBS auf

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

www.lastauto-omnibus.de

Freie Fahrt noch bis September 2019.

Denken Sie daran, den Nachweis der Pflichtweiterbildung für Berufskraftfahrer/-innen im gewerblichen Güterverkehr zu erneuern – gilt auch für Aushilfen und Fahrer im Werkverkehr.

Weitere Informationen zu unserem Angebot finden Sie auf:
www.dekra-akademie.de/berufskraftfahrer-weiterbildung



Alles im grünen Bereich.



Geschäftsverbindungen

Seit 1990 agiert die
Vogt Container Logistik GmbH
erfolgreich vom Hamburger Hafen aus.

WIR SUCHEN *per sofort* TRANSPORTUNTERNEHMER

- Festeinsatz im Bereich Container Fernverkehr
- Abholung/Anlieferung an allen deutschen Seehäfen
- Lieferungen überwiegend im süddeutschen Raum (PLZ: 6..., 7..., 8..., 9... und angrenzend)

WIR BIETEN:

- wirtschaftliche Vollausslastung Ihrer Sattelzüge und Motorwagen (Hängerzüge)
- dauerhafte und faire Partnerschaft
- marktgerechte Preise sowie transparente und zeitnahe Abrechnung
- Chassis (u.a. Kühlchassis) können wir Ihnen zur Verfügung stellen

**... auf eine gute
Zusammenarbeit!**

Email: info@vogt-container.de
Telefon: +49(0)40-780 783 40



Verschiedenes

STARK
Mobile Waschanlage
Neu: Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie - Benzin - Diesel - Strom
Altgeräterücknahme
Vorführgeräte / Leasing 99
Tel.: 07967 328 - www.st-stark.de

**2000+
LKW FAHRER
JOBS auf**

**Wir lackieren PKW, LKW,
BUS uvm.** Ganz- oder teil-
weise evtl. mit Montage-
arbeiten. Süddeutschland.
info@giess.de,
www.giess.de,
Tel. 08222/7359

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

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

**NEUE
HOTLINE**

**00800
03627867**
KOSTENLOSES HILFETELEFON
Doc Stop www.docstop.eu

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

**SOS
KINDERDORF**
**Schenken Sie Kindern
eine liebevolle Familie.**
Weltweit brauchen Kinder unsere Hilfe.
Als SOS-Pate helfen Sie nachhaltig
und konkret.
**Jetzt Pate werden:
sos-kinderdorf.de**

**JETZT
ONLINE
ZUSTIFTEN!**

**Danke! Ich habe
meinen Weg gefunden.**

Jugendliche haben die Chance auf
eine gute Zukunft verdient. Ebnen
Sie den Weg dafür. Mit Ihrer Zuwen-
dung an die SOS-Kinderdorf-Stiftung
ermöglichen Sie benachteiligten
Jugendlichen eine solide Ausbildung
und gestalten Perspektiven.

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

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

Hose
20.10.2008 - 13.01.2018

Als Kurierunternehmer nach Umsatz gesucht und doch wieder nur tote Hose? Dann testen Sie jetzt courier.net – die Frachtenbörse für Kurierprofis. Am besten testen – 3 Monate kostenfrei.

www.courier.net

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

www.transaktuell.de

WIR GRÜNDEN IHRE NIEDERLÄNDISCHE GMBH (B.V.)
und beantragen auf Wunsch eine Transportgenehmigung!
Unser Büro in Kerkrade in den Niederlanden wird Ihr Firmensitz
und wir erledigen Ihre Buchhaltung, Steuererklärungen und Bilanzen!

BLACK PEARL OFFSHORE LTD. - ENGLAND - NIEDERLANDE - IRLAND
Telefon: 0031 45 546 8 200 - Mail: info@black-pearl-offshore.nl

Rufen Sie uns an - wir sprechen selbstverständlich deutsch!

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip
bley
OVERALLS
MIT SICHERHEIT PRAKTISSCH
Sieglinde Bley Handelsvertretung
Staufening 17 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de
Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

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

eurotransport jobs

Foto: ©syv11rob1 - stock.adobe.com

**Über 3.000 Stellen für
Berufskraftfahrer***

Traumjob gesucht. Gefunden!

Zehntausende Stellenangebote aus Logistik, Transport und Werkstatt warten auf dich – jetzt zum ersten Mal gesammelt auf einer Seite. Finde den Job, der zu dir passt – oder lass dich informieren, wenn dein Traumjob auftaucht. Kostenlos. Jetzt auf eurotransport.de/jobs

* Stand: 25.02.2019



Scanne mich

AUF 26 RÄDERN DURCH DIE SAVANNE

Weit entfernt und dabei gar nicht mal so fremd. In Namibia ist die ehemals deutsche Kolonialherrschaft vielerorts noch deutlich sichtbar – und das nicht nur bei Schwarzwälder Kirsch im Swakopmunder Kaffeehaus.

TEXT UND FOTOS | Markus Bauer

Endlose Weiten, Staub, Hitze, Linksverkehr, rumpelige Schotterstraßen und Lastzüge, gegen die deutsche Sattelschlepper plötzlich kompakt wirken: Nicht nur Australien hat für Fernfahrer seinen ganz eigenen Charme. Auch durch Afrika ziehen sich endlose, einsame Routen von Horizont zu Horizont. Doch nicht nur deshalb nimmt Namibia in vielerlei Hinsicht eine Sonderstellung auf dem Löwenkontinent ein.

Zwischen 1884 und 1915 hatten deutsche Gouverneure das Sagen in Namibia bezie-



hungsweise Deutsch-Südwestafrika. Bismarck- und Bahnhofstraße oder die wilhelminische Architektur aus dieser Zeit treten aber im Gesamtbild des Landes in den Hintergrund, denn Namibia besteht größtenteils aus Landschaft. Nicht einmal vier Prozent der Gesamtfläche werden vom Menschen genutzt. Die Bevölkerung, 2,3 Millionen Menschen auf gut 800.000 Quadratkilometern, konzentriert sich vor allem auf die wenigen größeren Städte wie Windhoek, Walvis Bay oder Swakopmund und die nördlichen Regionen. Im Westen reicht die Wüste Namib bis an den Atlantik. Im Osten beginnt die Kalahari, und auch der Süden ist mehr als unwirtlich.

Vielleicht gerade deshalb ist der Lkw ein extrem wichtiges Verkehrsmittel. Schließlich sind die potentesten Wirtschaftszweige der Außenhandel – ein Großteil der Konsum- und Lebensmittel trägt das Signet „Made in South Africa“ und muss entsprechend von dort ins Land geholt werden – und der Bergbau. Unter



STRASSENBAU

IMMER WIEDER TRIFFT MAN auf Baumaschinen, die die Oberfläche der Schotterpisten beackern. Der raue Untergrund verwandelt sich im Laufe der Zeit zu betonhartem „Wellblech“ – sehr unangenehm für Mensch und Maschine. Nicht einmal 20 Prozent der namibischen Straßen sind geteert.



IM DEAD VLEI bei Sesriem zeugen jahrhundertealte Gerippe abgestorbener Bäume von der Trockenheit in der Wüste Namib.

MEHR ALS TAUSEND JAHRE ALT kann die Pflanze Welwitschia mirabilis werden. Optisch erinnert sie eher an außerirdische Gewächse. Felsenmalereien der Ureinwohner in den Bergen bei Omaruru sind ebenfalls schon viele Jahrhunderte alt.

AM STRASSENRAND RAGEN imposante Termitenhügel auf. Für den Verkehr sind die kleinen Holzfresser weniger relevant. Dafür kreuzen manchmal unvermittelt Oryx-Antilopen oder Warzenschweine die Schotterpisten.

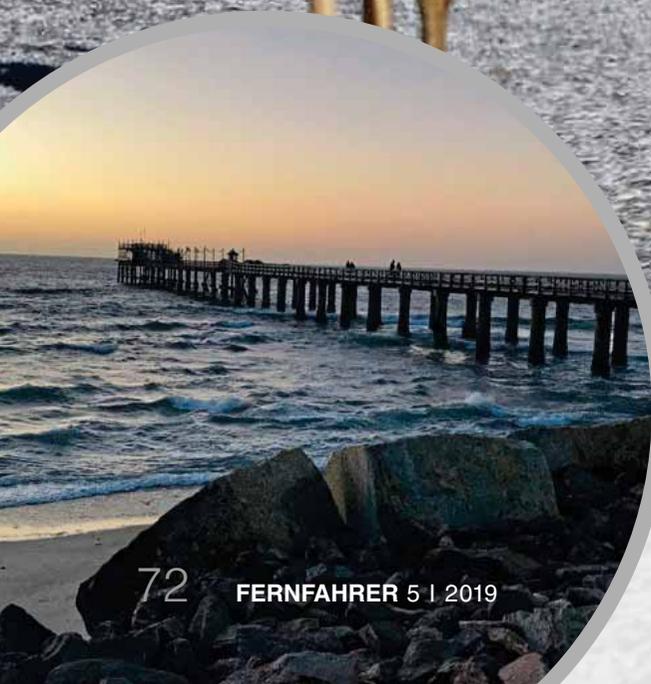
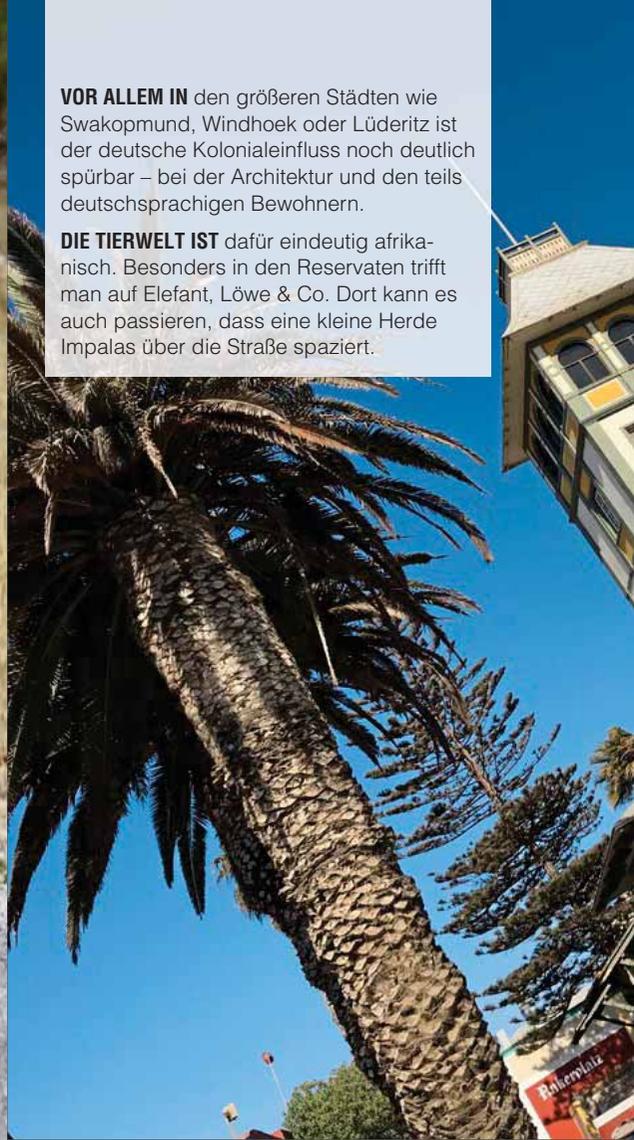


NAMIBIA



VOR ALLEM IN den größeren Städten wie Swakopmund, Windhoek oder Lüderitz ist der deutsche Kolonialeinfluss noch deutlich spürbar – bei der Architektur und den teils deutschsprachigen Bewohnern.

DIE TIERWELT IST dafür eindeutig afrikanisch. Besonders in den Reservaten trifft man auf Elefant, Löwe & Co. Dort kann es auch passieren, dass eine kleine Herde Impalas über die Straße spaziert.



DER EISERNE JETTY in Swakopmund ist eines der Überbleibsel aus deutscher Kolonialzeit. Eigentlich sollten dort Frachtschiffe anlegen. Heute speisen dort stattdessen Besucher frische Austern.



LKW IN NAMIBIA

OLDTIMER AUF IHREN LETZTEN KILOMETERN
sind in Namibia eher Mangelware. Die Flotten sind für afrikanische Verhältnisse recht jung. Scania und Volvo sind häufig auf den wenigen Asphaltstraßen vertreten. Diverse chinesische Fabrikate zeigen aber, wer im Mining-Business vorn mitspielt.



der schroffen und oft staubigen Schale verbergen sich zahlreiche Bodenschätze. Namibia gehört zu den Top Ten der weltweiten Diamantenproduzenten. Mit den mächtigen Tagebauen um Swakopmund reiht sich Namibia sogar auf Rang vier der Uranproduzenten ein. Von den Bodenschätzen profitiert allerdings weniger die lokale Bevölkerung als internationale Investoren. Vor allem China ist aktuell überaus rührig. Immer wieder kennzeichnen chinesische Flaggen am Straßenrand Bauvorhaben aus dem Reich der Mitte. Das schlägt sich auch bei den Lkw nieder, die in Namibia auf Tour gehen. Neben Volvo, Scania, einigen Mercedes-Benz oder Freightliner sind es besonders chinesische Marken, die das Straßenbild prägen, allen voran Howo. Abgerockte Oldtimer, die der letzte Rost zusammenhält, sind in Namibia dafür Mangelware. Dieses Klischee, das dem Kontinent anhaftet, können die recht modernen Flotten widerlegen. Einen spiegellosen Actros sucht man vergeblich. Der Stand der Technik entspricht aber zu großen Teilen den Lastwagen der späten 2000er-Jahre in Europa.

Doch auch mit moderner Technik haben es Lkw-Fahrer in Namibia nicht leicht. Die Maße und Gewichte haben eher wenig mit Europa gemein. Zwar sind auch in Namibia Hauber an der Spitze der Lastzüge eher selten, schließlich gilt auch im Südwesten das Längengeböt. Der Schranke liegt aber deutlich höher als in Europa: 22 Meter. Das reicht im Zweifel für einen Motorwagen plus Dolly und langem Sattel mit insgesamt sieben Achsen. Auch beim Gewicht fallen die Regeln lockerer aus: Jede der drei Doppelachsen darf 20,4 Tonnen schultern. In Verbindung mit den maximal 7,7 Tonnen auf der Lenkachse kommen so fast 70 Tonnen zusammen.

Nur ein Bruchteil der Straßen, gefahren wird wie in Südafrika links, ist asphaltiert. Lediglich die Nationalstraßen (B-Straßen) müssen in Namibia geteert sein. Von den insgesamt gut 38.000 Straßenkilometern sind knapp 25.000 mit Kies bedeckt, gut 10.000 Kilometer sind fest gefahrene Erde oder Salz. Vor allem Letztere verwandeln sich an den wenigen Regentagen zu Schmierseife. Aber schon bei Trockenheit ist die Unfallgefahr wesentlich höher als in Deutschland. Trotz der wenigen zugelassenen Fahrzeuge kommen in Namibia gut fünfmal mehr Menschen im Straßenverkehr ums Leben als hierzulande. Auf den asphaltierten B-Straßen versucht so mancher Fahrer, Rennwagenpotenziale in seinem meistens schlecht motorisierten Pkw zu wecken, um die langen Lastzüge zu passieren – im Zweifel auch bei Gegenverkehr. Auf den C- und D-Straßen kommt dann der schlüpfige Belag ins Spiel. An vielen Stellen hat sich die Kiesauflage zu einem betonharten Riffelblech verwandelt. Statt wenigstens halbwegs den Kontakt zum Untergrund zu halten, springen die Reifen von Welle zu Welle, denn es gibt nur zwei Alternativen: schnell darüberspringen oder ganz langsam schaukeln. Dazwischen stimmt die Frequenz der Wellen einfach nicht, und man hat das Gefühl, das Lenkrad und alle tragenden Teile des Fahrzeugs brechen gleich ab. Die Namibier haben keine Zeit, zu schaukeln. Vollgas und darüberspringen, lautet die Devise.

SCHÖNE SCHLANGE

Die Grüne Mamba ist ein prächtiges Reptil. Sie schmückt den Renault T 520 von Olaf Sattler auf eindrucksvolle Weise.

TEXT | Felix Jacoby FOTOS | Thomas Küppers, Felix Jacoby (2)







DER KONTRAST zwischen dem Schwarz und dem giftigen Grün sorgt für eine auffällige Optik. Die Kombination aus Leuchtkasten und Sonnenblende ist auch recht einzigartig.

Ein Transportunternehmer mit Leib und Seele: Für Olaf Sattler ist ein Lastwagen mehr als nur Mittel zum Zweck. Schon sein letztes Nutzfahrzeug, ein Renault AE Magnum, war in den Farben Grün und Schwarz verschönert. Die Inspiration zu dieser Farbkombination rührte vom gutmütigen Kraftmonster Hulk her, dessen Auge vom Blech der vorherigen Zugmaschine blickte. Auch ein Abbild einer grünen Giftschlange war auf ihr schon vorhanden gewesen, für den Nachfolger Renault T520 wurde das Reptil dann zum Motto der gesamten Gestaltung.

Der gebürtige Thüringer lebt mit seiner Familie in Ering am Inn, südwestlich von Passau. Ihn zog es schon kurz nach der Wende wegen verwandtschaftlicher Beziehungen dorthin. Sein Opa besaß früher ein Fuhrunternehmen, der Vater war Kraftfahrer und die Schwiegermutter Disponentin. So lernte Olaf die Welt des Straßentransports von allen möglichen Seiten kennen. In den 90er-Jahren fuhr er als Angestellter weit in die Ferne und lernte dabei viele europäische Länder kennen. „Damals war man in diesem

Beruf noch angesehener, und es gab noch weit mehr Zusammenhalt unter den Kollegen“, fasst er seine schönen Erinnerungen an diese Zeit zusammen.

Zur Jahrtausendwende machte er sich dann als Fuhrunternehmer selbstständig, zeitweise auch mit mehreren Lastzügen, doch der abrupte Niedergang eines Großkunden brachte ihn ab 2014 dazu, sich auf einen Lastwagen zu beschränken. Schon zwei Jahre zuvor hatte er für sich den besagten Renault Magnum gekauft, der ihn bei knapp 800.000 Kilometer Laufleistung mit nur 3.800 Euro Reparaturkosten erfreute. Deswegen war er auch nicht abgeneigt, den Nachfolger von Renault zu kaufen. Im September 2017 wurde ihm ein T520 High Edition übergeben, doch der gelernte Werkzeugmacher gönnte dem Neuen erst einmal viel Zeit zur Verschönerung.

Dafür ging die Sattelzugmaschine zum Truck Tuning Center (TTC) im sächsischen Delitzsch. Dieser noch recht junge Betrieb hat sich auf besonders individuelle Umbauten von Lastwagen spezialisiert, vom Fahrzeugbau über Innenausstattungen und Speziallackierungen bis zum Einbau hochwertiger

TECHNISCHE DATEN „GREEN MAMBA“

TRUCK: RENAULT T520 HIGH EDITION

ERSTZULASSUNG: 7/2018

LEISTUNG: 520 PS

LAUFLEISTUNG: 100.000 KM

TRAILER: SCHMITZ CARGOBULL

EIGENTÜMER: OLAF SATTLER

FAHRER: OLAF SATTLER

EXTERIEUR: TTC DELITZSCH

INTERIEUR: PERFECT LINE

ARTWORK: MB LACKDESIGN

AUFGABENGEBIET: NATIONALER FERNVERKEHR

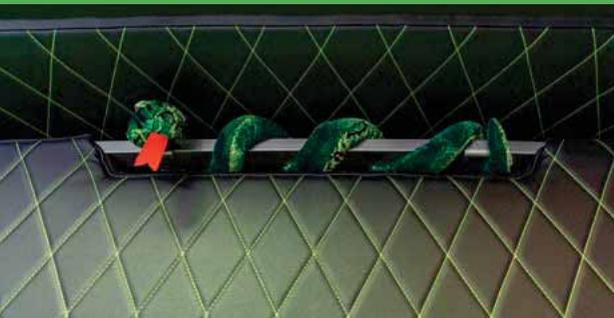
OLAF SATTLER
SELBSTFAHRENDER
UNTERNEHMER



„MEIN WUNSCH WAR EIN GANZ UND GAR **EINZIGARTIGES FAHRZEUG, DAS SICH NICHT AN ANDEREN VORBILDERN ORIENTIERT**



DER INNENRAUM DES RENAULT T ist ebenso extravagant wie sein Äußeres. Teile des Armaturenrägers wurden mit Wasser-Transferfolien überzogen, außerdem schmücken feine Stickereien, Strukturleder und kleine Terrarien an der Seite die Kabine.



Unterhaltungselektronik. Ab Werk kommt der Renault ja noch etwas nüchtern daher, doch nun zerbrachen sich die Spezialisten den Kopf darüber, wie man aus diesem Lastwagen etwas ganz Einzigartiges machen könnte. Olaf Sattler hat ihnen dabei weitgehend freie Hand gelassen und nur einige Wünsche wie eine glatte Kabinenrückseite geäußert.

Wichtigste Vorgabe war, aus dem Renault etwas zu machen, das es so zuvor noch nicht gegeben hatte. Ohne Zeitdruck machten sich die Tuningspezialisten ans Werk. Zunächst wurden Kabinenrahmen und -rückwand um eine Konstruktion aus Vierkantrohren ergänzt, die die blechernen Verkleidungen trägt. Um

den Ecken des Aufliegers genug Schwenkradius zu ermöglichen, ohne dabei anzustoßen, wurde die plane Rückwandverkleidung recht dicht an die Kabine gesetzt und durch zwei angewinkelte Seitenteile komplettiert. Die Armaturen für Luftschläuche und Stromkabel verschwanden hinter einer Klappe.

Ein kleines Kunstwerk des Metallbaus ist die Hecktraverse, die zwischen ihren geschwungenen Rohren zwei Reihen feiner Leuchten



BEI BERGER LOGISTIC in Erfurt zeigt der Renault, dass er trotz aller Schönheit auch hart arbeiten muss.





DIE BELEUCHTUNG ist schön dezent gehalten und blendet auch im Dunkeln nicht. Auf der Fahrerseite wartet das Außenstaufach mit reichlich Bass auf (r.). Der Vorgänger, ein Renault Magnum, ist auf der Sattelplattenabdeckung (u.) verewigt. Sein Gestaltungsmotto war damals die Comicfigur Hulk.



trägt. Um bei Truckfesten nicht mit fettiger Sattelplatte erscheinen zu müssen, gibt es extra eine maßgefertigte Abdeckung, auf der das Bild des Vorgängers prangt. Einige Metallteile wie der große Rammschutz wurden von HS Schoch zugekauft, ein paar Teile wie die Rohre am unteren Türabschluss stammen sogar aus Italien. Es ist den Delitzschern sichtlich hervorragend gelungen,

daraus und mit ihren vielen eigenen Werkstücken ein optisch schlüssiges und beeindruckendes Gesamtbild zu erschaffen.

War der in Eigenregie gestaltete Magnum noch mit Folien verschönert worden, kam nun MB Lackdesign zum Zuge. Marcel Barth ist dem TTC eng verbunden. Es ist ihm gelungen, die afrikanische Giftschlange nahezu

lebensecht und bedrohlich wirkend auf das Karosserieblech zu bringen. Dank mehrerer Schichten Klarlack verändert sich die Ansicht noch bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen und erreicht bei voller Sonneneinstrahlung eine beeindruckende Räumlichkeit.

Passend dazu erhielt auch der Innenraum eine komplette Individualisierung, von raffiniertem Strukturleder über Oberflächen im Schlangenhautstil bis zu kleinen Terrarien, in denen (allerdings unechte) Mambas hausen. Das originale Radio blieb wegen der Bedienelemente im Lenkrad, bekam aber zusätzliche Verstärker und bessere Boxen.

Erst im Sommer 2018 war es dann so weit, dass das Prachtstück auf die Straße durfte, denn auch eine Lkw-Schönheit muss arbeiten. Mit einem Schmitz-Planenaufleger fährt Olaf oft für den Weinhändler Mack & Schühle von Erfurt aus, wo Berger Logistic ein modernes Lager für geistvolle Getränke betreibt, nach Süddeutschland. Sein neues Arbeitsgerät bereitet ihm große Freude, seine Familie unterstützt ihn und kommt gern auf Festivals mit. Sein Junior will ihm sogar beruflich als Kraftfahrer nacheifern. So ist dieser Renault T für die Sattlers viel mehr als nur ein gewöhnlicher Lastwagen. 



TRUCKER &

COUNTRY FESTIVAL

COUNTRY MUSIC

ÜBER 10 BANDS U.A.

GEORGETTE JONES & DANIEL T. COATES

HIGH SOUTH, DOUG ADKINS

LINDA FELLER & JONNY HILL

700 SHOW TRUCKS

FAMILIENPROGRAMM

MODELLTRUCK WELT

KINDERLAND ★ INDIANERDORF

07.-10. JUNI '19

GEISELWIND

RADIO 97.1
GONG
DER ROCKSENDER

SONAX[®]
MADE IN GERMANY

EVENTZENTRUM
STROHOFER




MICHELIN

 **TOTAL**
AS24
BY TOTAL

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER
BERUFS KRAFTFAHRER FACHJOURNAL
Zeitung
www.berufskraftfahrer-zeitung.de

NEUSTART

Der Autohof Hilpoltstein liegt an der A9 zwischen Nürnberg und Ingolstadt. Nach dem Betreiberwechsel gewinnt der ganze Betrieb wieder zügig an Ansehen – nicht zuletzt durch das vielfach gelobte Essen.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

Manchmal lässt es sich nicht genau erklären, warum man sich in einer fremden Umgebung sofort wohlfühlt. Und wie auf Knopfdruck folgt die Bestätigung durch einen Fernfahrer, der gerade sein Frühstück an der Theke genießt: „Es herrscht ein guter Geist in diesem Haus!“ Thomas Kreuzmann hört solche Worte gern. Unter seiner Verantwortung läuft der Betrieb Hilpoltstein seit einem Jahr.

Das „Hilpodrom“ ist das jüngste Projekt in der Sammlung der vier kreuzmannschen Autohöfe. Die Erkenntnisse aus 20 Jahren Erfahrung will er auch an diesem Standort umsetzen. „Regel Nummer eins: Wir sind

Dienstleister, das muss jeder einzelne Kunde spüren.“ Und nach kurzem Blick über die unter einer Lichtkuppel angeordneten Räumlichkeiten schiebt er die Regeln zwei bis vier hinterher: „Erkennbare Sauberkeit, freundliche Erscheinung und hoher Qualitätsanspruch.“

Auch wenn viele Fernfahrer ein Restaurant mit Bedienung schätzen, gibt es hier das Grand-Grill-Selbstbedienungskonzept. Ist das ein Nachteil? „Nein, denn wir kochen frisch und regen den Appetit von der ersten Sekunde durch hochwertige Produkte an“, erläutert Kreuzmann. So ein Büfett bietet auch unschlagbare Vorteile. „Jeden Dienstag ist All-inclusive-Büfett für 14,95 Euro – das war ein Wunsch der Fahrer.“ Am Mittwoch stehen Spareribs mit Kartoffelsalat und

Steakhouse Pommes bis zum Abwinken für 11,95 Euro auf dem speziellen Büfettprogramm. Die Köche sind nicht versteckt hinter verschlossenen Türen, sie stehen in der offenen Küche, nehmen persönliche Wünsche entgegen und gehen bisweilen auch durch den Gasträum, um sich direkt zu erkundigen, wie es geschmeckt hat.

Thomas Kreuzmann hat obendrein einen ausgeprägten Sinn für Deko. Der im Restaurant positionierte historische VW Käfer rufft regelmäßig Freude hervor. „Zumindest geht hier niemand dran vorbei, ohne zu lächeln!“ Nach einem Rundgang durchs Gebäude und über das Gelände kündigt er weitere Veränderungen im Sanitärbereich, im Tankstellen-shop und auf dem Parkplatz an. Keine Frage, der Neustart hat sich gelohnt. 



DER VW KÄFER am Eingang sorgt nicht nur bei Thomas Kreuzmann und seinem Team für gute Laune.



GUTSCHEIN

AUTOHOF HILPOLTSTEIN, RESTAURANT
Gültig vom 06.04.2019 bis 03.05.2019

1 x 4,20 Euro



DER KOCH EMPFIEHLT

„Ganz ehrlich: Was gibt es Besseres für die hungrigen Mäuler, als wenigstens einmal pro Woche ein deftiges Truckersteak zu essen? Wir braten deshalb 300 Gramm vom pikant gewürzten Schweinenacken mit Zwiebeln. Dazu gibt es unsere hausgemachte Barbecuesoße und Kartoffelsalat. Damit auch wirklich niemand hungrig aufstehen muss, legen wir noch die beliebten Steakhouse-Pommes auf den Teller. Alles zusammen für 12,95 Euro. Wir bekommen immer wieder ungefragt von den Fernfahrern gesagt, dass sie lieber etwas mehr zahlen, als entsprechende Kompromisse bei der Qualität zu machen. Ich möchte hier auch nichts anbieten, was ich nicht selbst mit gutem Gewissen und großem Appetit verspeisen kann.“



KOCH THOMAS LEINBOLD



DIEMAR LANTENHAMMER (63)
AUS DACHSBACH

„Ich kenne den Autohof von früher, als er nicht mehr empfehlenswert war. Welch ein Unterschied: Nun ist er schön hell und einladend! Es gibt eine große Auswahl an frischen Gerichten – ich esse gern hier.“



HEIKO FLEISCHMANN (57)
AUS SCHMALKALDEN

„Was mir am besten gefällt: Dass ich bisher immer das Glück hatte, problemlos einen Parkplatz zu finden. Im Ernst, hier passt schon alles ziemlich gut. Die Menschen sind richtig freundlich. Zwar gehören die sanitären Anlagen nicht zu den allermodernsten ihrer Zunft, aber es ist dort sehr sauber. Und das ist es doch, was wirklich zählt.“

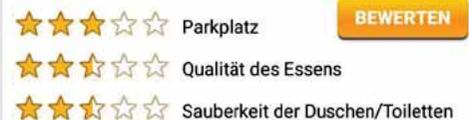


INFO



An der Autobahn K4,
91161 Hilpoltstein
Tel.: 0 91 74/97 66-66
Fax: 0 91 74/97 66-700
www.deinautohof.com
Mailadresse: autohofhilpoltstein@toll-rasten.de

| | |
|------------------------------|---|
| Öffnungszeiten | Tankstelle mit Bistro: 24 h – 365 Tage, Restaurant: Mo–So 6–22 Uhr |
| Lkw-Parkplätze | 100, Parkgebühr 10 €, angerechnet auf Gastronomie 8 €; Parken von 6–16 Uhr frei |
| Lkw-Zapfsäulen | 6 Hochleistungssäulen, 2 Adblue-Säulen |
| Diesekreditkarten | alle gängigen |
| EC-Automat | ja |
| Kommunikation | Fax, Kopien, WLAN kostenlos |
| Restaurant | 100 Nichtraucherplätze |
| Terrasse | 60 Plätze |
| Duschen | 6 Herren- und Damenduschen, Kosten: 3 € mit Duschgel |
| Wäscheservice | 5 € für Waschmaschine und Trockner (vom Personal durchgeführt) |
| Pott Kaffee | 0,25 Liter 2,85 € |
| Bier vom Fass | 0,3 Liter 2,65 € |
| Frühstück, Auswahl | Grand-Grill-Frühstück mit großem Omelett, Schinken, Tomate, Käse, Zwiebeln und großem Kaffee für 7,95 €; drei Rühreier, Semmel und Butter für 4,45 € |
| Essen, Auswahl | Schweinebraten mit Dunkelbiersoße, Apfelblaukraut sowie Semmel- und Kartoffelknödel für 9,95 €; Schaschlikpfanne mit Speck, Zwiebeln, Paprika und Steakhouse-Pommes für 9,95 €; Rindergulasch mit Spätzle und Karotten für 9,95 € |
| Freizeit | 2 Bildschirme im Restaurant |
| Eis- und Schneegerüst | nein |
| DocStop | ja |



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

Stand: 1.3.2019



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!



DANIEL RÖTH, 39279 Loburg



JAN JASPER, 26160 Bad Zwischenahn



VIKTORIA & WALDEMAR TRAUTMANN, 32791 Lage



LUKAS BRUNNER, A-3580 Horn



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.



MANFRED MOZARSKY, 51580 Reichshof

TODD, via App



PATVO, via App

KÜHLERKUTSCHER 8174, via App



NILS, via App

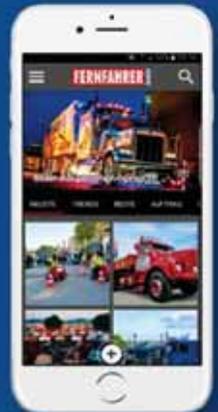


RENNSEMEL, via App



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 10 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

FRANZ MEERSDONKS KULT-LKW

Der Maßstab 1 : 18 liegt im Trend. Da darf auch ein Kult-Lkw wie der Mercedes-Benz NG 1632 von „Auf Achse“ nicht fehlen. Premium Classixxs bringt ihn als erster Modellbauer „in Groß“ auf den Markt.

TEXT | Johannes Roller FOTOS | Thomas Küppers, Wiking (2)



**PREMIUM
CLASSIXXS**

KULT-MERCEDES

DIE BLAUE SATTELZUGMASCHINE der ab 1973 gebauten „Neuen Generation“ (NG) fiel den „Auf Achse“-kundigen Besuchern der Spielwarenmesse sofort ins Auge. Begleitete der NG 1632 doch die ersten Abenteuer von Franz Meersdonk und wurde auch schon mehrfach miniaturisiert – jetzt zum ersten Mal in 1 : 18, aus Resin. Eine Metallversion soll folgen, dann von KK Scale in der neuen Serie „Road Kings“.

PREIS: 200 EURO



**GMTS
GOLDEN OLDIES**

BREKINA

KUNSTPRODUKT

AM 1. APRIL 2017 kündigte Modellbauer Brekina an, ein Modell des Büssing 16000 zu fertigen, dessen Prototyp in China entdeckt worden sei. Die Sammler waren begeistert, und aus dem Aprilscherz – den 16000er hat es in Wahrheit nie gegeben – wurde tatsächlich das H0-Modell eines Büssing-Vierachsers. Nun kommt die Fortsetzung in Form eines Gespanns auf den Markt, schwer beladen mit original italienischem Marmor. Und der existiert schließlich wirklich. Maßstab: 1:87. Material: Kunststoff und Marmor.

PREIS: 40 EURO



WIKING

BAUSTELLENVETERANEN

DEN O-&K-RAUPENBAGGER aus den 80ern hat Wiking bereits mehrfach neu aufgelegt. Im Rahmen der Modellpflege ergänzt er jetzt auch den Modellfuhrpark des einstigen Bauunternehmens Bölling. Auch bei den Neuheiten hat sich Wiking für einen Klassiker entschieden: einen Magirus-Deutz-Eckhauber der dritten Generation, wie er in den 70ern produziert wurde, als Fahrmischer in damals üblichen Baufahrzeugfarben. Den genauen Typ nennt Wiking nicht, als Vorbild könnte ein 290D26 gedient haben.

PREIS: 16,49 EURO (O&K,  Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 041993), 13,99 EURO (Fahrmischer,  Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 041978)



[1:87]

SCHWEIZER KLASSIKER

DIE UNTERGEGANGENEN SCHWEIZER LKW-MARKEN Saurer und Berna teilten sich seit 1974 die Endmontage in Arbon, konnten aber bis zuletzt mit eigenständigem Kühleremblem geordert werden. Den Berna 5VM (Saurer 5DM) hatte GMTS Brinkmeier bereits mit Tieflader im Angebot. Nun beinhaltet die „Golden Oldies Linie 50“ den 5VM auch als Kipper (solo oder mit Anhänger) in den Farben des Schweizer Bauunternehmens Eberhard. Maßstab: 1:50. Material: Resin.

PREIS: 220 EURO (Kipperzug,  Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 041974)



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



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

Zwei Kinder kommen nach Hause. Sagt das eine Kind: „Wir müssen wichtigen Besuch haben.“ – „Wieso?“ – „Mama lacht über Papas Witze!“

MICHAEL MARX,
10243 BERLIN

EIN HOCHBETAGTES EHEPAAR geht in einen Schnellimbiss, wo sich beide einen Hamburger und eine Portion Pommes gerecht aufteilen. Ein weiterer Kunde des Imbiss hat Mitleid mit ihnen und bietet an, der Frau eine eigene Mahlzeit zu spendieren. „Nein, danke“, sagt deren Ehemann, „wir teilen alles.“ Der Mann bietet der Frau aber erneut eine Mahlzeit an, weil sie noch keinen Bissen gegessen hat. „Sie wird noch essen“, versichert ihm der Ehemann. „Wir teilen alles.“ – „Und warum essen Sie dann noch nicht?“, fragt der Mann die Frau. Darauf sie genervt: „Weil ich auf die Zähne warte!“

LUISE UND ANNA KOCHEN sich Tee. Ein Liter heißes Wasser bleibt übrig. Sagt Luise zu Anna: „Komm, wir frieren es ein, heißes Wasser kann man immer gebrauchen!“

„IHR WAGEN IST VÖLLIG ÜBERLADEN, ich muss Ihnen leider den Führerschein abnehmen“, sagt der Polizist zu einem Autofahrer.

Der antwortet: „Aber das ist doch lächerlich, der Führerschein wiegt doch höchstens 50 Gramm!“

MEINE COUSINE „LIEH“ sich immer wieder Geld aus dem Sparschwein ihres älteren Bruders, der sich sehr darüber ärgerte. Eines Tages fand sie das Sparschwein im Kühlschrank und darin einen Zettel, auf dem stand: „Liebe Schwester, ich hoffe, du verstehst, aber mein Kapital ist eingefroren worden.“

WÄHREND SIE DAS GERICHTSGEBÄUDE verlassen, fragt der Anwalt seinen grimmig dreinblickenden Mandanten: „Was ist denn los? Du wurdest doch gerade freigesprochen.“ – „Ja, aber jetzt stecke ich echt in der Klemme. Ich hatte meine Wohnung schon mal vorsorglich für drei Jahre vermietet.“

INTERNATIONAL
TRUCKER  **COUNTRY**
FESTIVAL INTERLAKEN

28.-30. JUNI 2019

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

★ AMERICAN COUNTRY NIGHT

★ 1130 TRUCKS

BELLAMY BROTHERS

DA MUSS MAN HIN

HEIDI NEWFIELD

★ LINE DANCE XXL

FAREWELL ANGELINA

ZUM MITMACHEN

★ WESTERN CITY

AUTHENTISCHE SALOONS

+ 30 BANDS IM WESTERNDORF

★ MOTORBIKES

INTEGRIERTES BIKER TREFFEN

**ATTRAKTIVES GESAMTERLEBNIS
ZU FAMILIENFREUNDLICHEN PREISEN:**

3-TAGES-FESTIVALPASS CHF 135.- (inkl. Westerndorf + Festzelt)

AMERICAN COUNTRY NIGHT CHF 79.- (inkl. Westerndorf + Festzelt)

KINDER BIS 10 JAHRE IMMER GRATIS!



WWW.TRUCKERFESTIVAL.CH

VORSCHAU

6 19



SPEDITIONS-PORTRÄT

Dirk Huhndorf hat 20 eigene Lkw. Chef und Fahrer achten jederzeit darauf, dass die Lkw top gewartet sind. Jetzt geht es ihnen an die Beleuchtung.

AUSSERDEM:

Abenteuer Oman–Dubai » Lkw-Oldtimer auf der Retro Classics 2019 » Autohof Wilsdorf » Recht aktuell – fiktive und reale Arbeitszeit » Brückenstau durch Lkw-Waage » Übersicht Tankkarten » und vieles mehr

TEST UND TECHNIK

Der Scania R500 muss sich in der XT-Ausführung im Gelände beweisen. Der Clou: Dank einer hydrostatisch angetriebenen SAF-Achse stärkt der Trailer die Traktion.



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
GESCHÄFTSFÜHRENDE REDAKTEUR:
 Johannes Roller
RESSORTLEITER TEST & TECHNIK:
 Julian Hoffmann
REDAKTION:
 Alev Atas (Assistenz), Markus Bauer, Carina Belluomo (Volontärin)
REDAKTIONELLE MITARBEIT:
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Gundel Jacobi, Felix Jacoby, Michael Kern, Peter Möller, Achim Purwin
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. 20 vom 1.1.2019
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;
 E-Mail: franziska.ruedt@partner-medienservices.de;
 www.partner-medienservices.de
VERTRIEB ABONNEMENT:
 FERNFAHRER, Abo-service, Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart, E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de
 Jährlich 12 Ausgaben und 1 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 1 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, Abo-service, 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.

FFPACP1905

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15336, Geschäftsführer: Oliver Trost, Vertrieb: Belieferung, Bestreuung 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

34. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX

- FIA European Truck Racing Championship
- ADAC Mittelrhein Cup
- IDM Superbike 1000



INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

PIRELLI



TRUCK-ROCK

OPEN-AIR-FESTIVAL

NÜRBURGRING

19. - 21. JULI 2019

f t g truckgrandprix

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE



DMSB

FERNFÄHRER

Trucker
Beruf Technik Leidenschaft



KRAFTSTOFF SPAREN HAT SICH NIE SO GUT ANGEFÜHLT



Der neue Volvo FH mit I-Save – unser ultimativer Lkw für den Fernverkehr. Mithilfe des neuen 13-Liter-Motors mit Turbo-Compound-Technologie sowie verbesserten, kraftstoffsparenden Funktionen wie dem kartenbasierten I-See können Sie Ihre Kraftstoffkosten um bis zu 7 %* senken – frei von Kompromissen bei Produktivität und Fahrfreude. Profitieren Sie von einem zusätzlichen Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen für eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, ohne mehr Kraftstoff zu verbrauchen. Auf Sie wartet optimaler Komfort mit schnellem Drehmomentverhalten und einer sanfteren sowie ruhigeren Fahrt. Je weiter Sie fahren, desto mehr sparen Sie mit I-Save – und es hat sich nie so gut angefühlt.

Weitere Informationen finden Sie unter volvotrucks.de/i-save

* D13TC Euro 6 Stufe D inkl. Kraftstoffpaket für den Fernverkehr (I-Save) gegenüber D13 eSCR Euro 6 Stufe D. Die tatsächliche Kraftstoffersparnis hängt von vielen Faktoren wie beispielsweise der Verwendung des Geschwindigkeitsreglers, der tatsächlichen Topografie, dem Fahrstil und den Wetterbedingungen ab.

VOLVO FH MIT I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress

