

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,-



# FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

## ERSTER TEST

**DER NEUE MERCEDES  
ACTROS 1853 IM URTEIL  
DER KOLLEGEN** Seite 22



**TEST Scania XT mit Extra-  
Power im Gelände** Seite 34



**SPEDITION Huhndorf: gutes  
Team, guter Zweck** Seite 50



**Bauma 2019: Messe der Superlative**

Seite 40



IM WERT VON  
**4,20 €**  
**MIT AUTOHOF-  
GUTSCHEIN**





# 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](http://www.charterway.de)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust



**MARKUS BAUER ÜBERNIMMT**

ab Mai die Chefredaktion von FERNFAHRER. Vor allem der Trucksport hat es ihm angetan. Auch einem Ami-Truck kann er einiges abgewinnen. Jetzt freut er sich auf die neue Herausforderung im gewerblichen Güterverkehr.

**FOTO** | Markus Bauer

”

Nach fünf Jahren **ist Schluss.** Neue Herausforderungen warten.



**THOMAS ROSENBERGER**  
Chefredakteur

**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

# NIEMALS GEHT MAN SO GANZ!

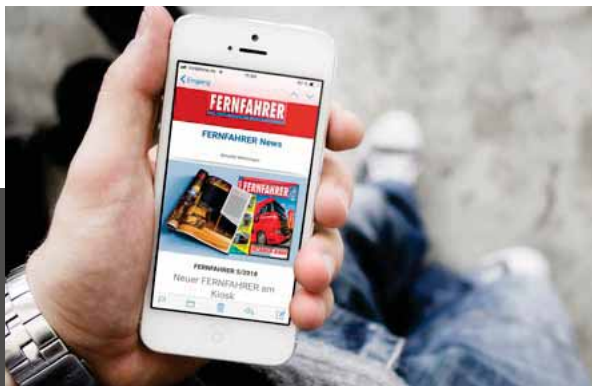
**LIEBE LESERINNEN UND LESER,**

mit dieser Ausgabe und nach ziemlich genau fünf Jahren verabschiede ich mich von euch. Ich gebe die FERNFAHRER-Chefredaktion mit einem lachenden und einem weinenden Auge ab. Weinend, weil es mir viel Freude bereitet hat, mich mit Berufskraftfahrern und ihren Themen auseinanderzusetzen. Außerdem habe ich in dieser Zeit eine ganze Menge gelernt. Es ist eine Sache, einen Lkw für einen Test oder einen Fahrbericht zu bewegen. Es ist aber etwas ganz anderes, damit im Alltag gewerblich unterwegs zu sein. Noch dazu habe ich eine Menge bewundernswerter Menschen getroffen: Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer, die für ihren Beruf brennen, und solche, die sich neben der Arbeit auch noch für die Schwächsten der Gesellschaft einsetzen. Ich habe auch tolle Unternehmer kennengelernt – solche, die sich für ihre Jungs und Mädels einsetzen. Diese Erinnerungen bleiben für immer hängen.

Mit einem lachenden Auge verlasse ich indes den FERNFAHRER, da ich mich in Zukunft noch mehr unserem neuen Web-TV-Format eurotransportTV widmen werde. Dort werde ich von meinen Erfahrungen

beim FERNFAHRER profitieren. Ich kann den FERNFAHRER auch guten Gewissens verlassen. Mit Markus Bauer übernimmt ein erfahrener Kollege die Chefredaktion, der schon lange als Redakteur im Verlag tätig ist und zuletzt auch im FERNFAHRER-Team sehr gute Arbeit geleistet hat. Ich weiß also, dass er den Job draufhat, die Themen kennt und dass er ein tolles Heft machen wird. Ich wünsche ihm das Allerbeste für die Zukunft.

Und niemals geht man so ganz: Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit dem frischgebackenen Chefredakteur, denn eurotransportTV lebt maßgeblich von den Themen, die Berufskraftfahrer beschäftigen. Daher werde ich weiterhin eng mit der Redaktion des FERNFAHRER zusammenarbeiten, um auch für eurotransportTV immer die richtigen Themen zu finden.



## > Gratis bestellen!

eurotransport.de-Newsletter: [etm.de/nl](http://etm.de/nl)  
Whatsapp-Newsletter: [etm.de/whatsapp](http://etm.de/whatsapp)

# NEWSLETTER-ANGEBOT

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

Die Redaktion weitet die 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 zu- oder abwählt. Wer an Verkehrspolitik, Speditions-, Logistik- und Managementthemen interessiert ist, kann dreimal die Woche einen auf ihn zugeschnittenen Newsletter beziehen – nämlich montags, mittwochs und freitags. Erstellt werden die Inhalte von der trans aktuell-Redaktion.

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

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

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

## FRAGEN AN UNSERE EXPERTEN



**M. PFITZENMAIER,**  
RECHTSANWALT

**?:** „Ich muss für meine 45-minütige Schichtpause parken. Allerdings stehe ich in einem Stau, der sich nicht auflöst. Was erwartet mich für eine Strafe, wenn ich während der Pause auf dem erweiterten Pannestreifen parke? Diesen Fall hatte ich auf der A 1 in Fahrtrichtung Leverkusen. Einen entsprechenden Bußgeldbescheid habe ich bereits

erhalten. Ist es sinnvoll, dagegen Einspruch einzulegen?“

**Matthias Pfitzenmaier:** „Der Vorfall, den Sie schildern, ist, wenn er als Parken auf der Autobahn geahndet wird, mit einer Geldbuße von 70 Euro und der Eintragung eines Punkts in Flensburg belegt. Wenn es Ihnen um den Punkt geht, kann ein Einspruch sinnvoll sein, da Sie ja notgedrungen dort

angehalten haben und mit dieser Argumentation die Möglichkeit bestünde, das Bußgeld auf 55 Euro zu reduzieren, sodass ein Punkteintrag nicht mehr erfolgt. Der Einspruch muss dazu spätestens 14 Tage nach Zustellung des Bußgeldbescheids erfolgen. Ein Anwaltszwang besteht bei einem Bußgeldverfahren nicht.“

## 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](http://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](http://www.eurotransport.de/fragen).

**FERNFAHRER**  
FÜR UNSERE  
ABONNENTEN **hilft!**





Persönliche Eindrücke, Neuigkeiten und Hintergründe zum Straßengüterverkehr

findet ihr auch unter [www.fernfaehrer.de/jan](http://www.fernfaehrer.de/jan). Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath seine Meinung zu den Herausforderungen im Fahreralltag – diesmal Abbiegen.

## MEHR RÜCKSICHT, BITTE!

Abbiegeassistenten können Unfälle mit Radfahrern verhindern. Damit das System im Lkw gar nicht erst eingreifen muss, ist gegenseitige Rücksicht geboten. Das zeigt auch Jans neuer Film „Augen Blicke“.

Ich fahre seit Jahrzehnten schwere Lkw. Gleichzeitig fahre ich in der Stadt gern Fahrrad. Wenn ich in Köln mit dem Rad an einer Kreuzung stehe, dann sehe und höre ich, wenn neben mir ein Lkw mit mir zusammen auf Grün wartet. Ich trage grundsätzlich keine



Kopfhörer, wenn ich radle. Und ich kenne den sogenannten toten Winkel, den es eigentlich gar

nicht geben dürfte, wenn alle Lkw-Fahrer ihre Spiegel richtig eingestellt hätten. Aber das gilt nur, solange der Lkw steht. Schon beim Anfahren sieht es anders aus. Als Radfahrer bleibe ich trotz Vorfahrt lieber stehen, denn ich kann nie sicher sein, dass mich der Fahrer wirklich gesehen hat. Dennoch habe ich mich

mit der Frage auseinandergesetzt: Wer schützt eigentlich die Lkw-Fahrer? Sie müssen an einer Kreuzung ihre Augen überall haben. Rechts, links, rechts – und wenn sie endlich losfahren können, kommt plötzlich aus dem dichten städtischen Verkehr ein Radfahrer angerauscht, oft ohne Rücksicht auf Verluste. Die Politik hat reagiert. Die nun langsam mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis erhältlichen, im Lkw nachrüstbaren Abbiegeassistenten auf Basis eines Kamera-Monitor-Systems und zusätzlicher Sensorik samt aktiver Warnung sollen, wie der Notbremsassistent im Lkw, in letzter Sekunde verhindern, dass es tatsächlich zu einem schlimmen Unfall kommt. Der Film „Augen Blicke“ zu diesem Thema ist ein Aufruf an Lkw- und Radfahrer, gegenseitig im Verkehr Rücksicht zu nehmen.



Zu Jans Blog gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über [www.eurotransport.de/jan](http://www.eurotransport.de/jan).

## Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir haben auch unsere Facebook-Freunde nach ihrer Meinung zum Thema Abbiegeassistenten befragt. Hier eine kleine Auswahl an Antworten unserer Leser:



Thomas Stahl kommentiert: „Alles schön und gut. Aber solange Fahrradfahrer keine Schuld tragen, wird sich auch nichts ändern. Rücksicht und Vorsicht sollten sich alle auf die Fahne schreiben. Wer schon mal durch typische Fahrradstädte wie Karlsruhe gefahren ist, der weiß, dass sich ganz viele Radler an nichts halten. Aber wenn es ‚batscht‘, ist es immer der Pkw/Lkw. Bei Kindern ist das anders. Da muss ganz viel dafür gemacht werden. Aber bei vielen erwachsenen Radlern fährt einfach eine Menge Dummheit und Unvernunft mit.“



Jens Wiegandt schreibt: „Warum werden die Ampeln nicht einfach fünf Meter zurückversetzt und im Kurvenbereich Geländer aufgestellt?“



Klaus Michaelis findet: „Einfach ein Rechtsüberholverbot für Radfahrer einrichten. Wer sich dann noch an einem Lkw rechts vorbeimoogelt, ist selber schuld.“



[/fernfaehrer\\_magazin](https://www.facebook.com/fernfaehrer_magazin)

## SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR ANMELDUNG



[www.eurotransport.de](http://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](http://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](mailto:vertrieb@etm.de) schreiben



Mit dem QR-Code geht es direkt zur Registrierung oder klickt auf [www.eurotransport.de/registrieren](http://www.eurotransport.de/registrieren)



## INHALT

# 6 19

### 03 ZUR SACHE

Wechsel in der Chefredaktion von FERNFAHRER.

### 04 FERNFAHRER HILFT

Blog zum Abbiegeassistenten; Frage an unsere Experten zur 45er-Pause.

### 08 BILD DES MONATS

Bauma 2019 – Messe der Superlative.

### 10 THEMA DES MONATS

Ende des Nomadentums? Das Europäische Parlament hat sich auf das Mobilitätspaket geeinigt.

### 12 AKTUELL

Laut BAG nimmt die Kabotage zu; BGL will Frauen für den Fahrerjob begeistern; ABE für Abbiegeassistenten; Fahrverbote; Termine und mehr.

### 18 RECHT AKTUELL

Trotz Abbiegeassistent bleibt der Lkw-Fahrer in der Verantwortung.

### 20 MEINUNG

Leserbriefe an die Redaktion.

### 22 FAHRERTEST

Kollegen testen den Mercedes-Benz Actros 1853 mit Bigspace-Kabine.

### 30 MESSE-RÜCKBLICK

Die schönsten alten Schätzchen der Retro Classic im Bild.

### 34 TEST UND TECHNIK

Scania R500 XT mit hydrostatischem Zusatzantrieb von SAF-Holland.

### 40 MESSE

Groß, größer, Bauma: Die größte Messe der Welt wartete mit extremen Fahrzeugen für extreme Einsätze auf.

### 44 REPORT

Chaos an der Wiege- und Schrankenanlage vor der Rheinbrücke bei Neuenkamp.

### 48 SERVICE

Tankkartenübersicht.

### 50 SPEDITION

In der Spedition Huhnendorf eint die Liebe zu gestylten Lkw Fahrer und Geschäftsführung.

### 54 KANZLEI

Gefahrgutkanister sind stabil und lassen sich stapeln. Das musste in Richards Fall auch das Gericht einsehen.

### 68 ABENTEUER

Eine Tour durch die Vereinigten Arabischen Emirate ist eine Zeitreise durch die Lkw-Geschichte.

### 72 SUPERTRUCK

Das blaue Wunder von H.D.T.V. Logistik ist bereit für den nächsten Festival-Einsatz.

### 78 TRUCKSTOP

Willkommen auf dem Autohof Wilnsdorf an der A45.

### 80 FOTOALBUM

Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.

### 84 ZUBEHÖR

Neues für Fahrer und Fahrzeug.

### 86 RÄTSEL

DVDs zu gewinnen.

### 88 HUMOR

Sachen zum Lachen.

### 90 VORSCHAU

Das erwartet euch in Heft 7/2019.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

**10-EURO-GUTSCHEIN!**  
Im Webshop von FERNFAHRER gibt es Truck-Modelle, Bücher, Bekleidung und vieles mehr!



[shop.eurotransport.de](http://shop.eurotransport.de)

Jetzt kennenlernen und 10 Euro Gutschrift sichern!  
Einfach im Warenkorb Gutscheincode **FFMAI19** angeben.





## ABENTEUER

Eine Tour durch das Land von 1001 Nacht zeigt, dass alte Lkw zwar in die Wüste geschickt werden, dort aber einen wichtigen Job verrichten.

# 68



## REPORT

Die Rheinbrücke bei Neuenkamp ist baufällig. Zu schwere Lkw müssen vor Ort abgeladen werden.

# 44



## MESSE

Die Retro Classic ist das Messe-Highlight für Liebhaber alter Lkw-Schätzchen.

# 30



# 72

## SUPERTRUCK

Löwenstark und königsblau – der neue Supertruck der H.D.T.V. Logistik glänzt mit schlichten und zugleich edlen Details.





# REKORD- BAUWMA







**TEXT** | Thomas Rosenberger  
**FOTOS** | Gudrun Muschalla

Mit über 620.000 Besuchern aus mehr als 200 Ländern hat die Bauma 2019, Weltleitmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte, das beste Ergebnis ihrer 65-jährigen Geschichte erzielt. Gegenüber der vorausgegangenen Veranstaltung im Jahr 2016 stieg die Zahl der Besucher laut Veranstalter um etwa 40.000. Davon kamen mehr als 250.000 Besucher aus dem Ausland. Mit rund 3.700 Ausstellern aus 63 Ländern hat die Weltleitmesse demnach auch auf Ausstellerseite eine neue Bestmarke gesetzt. Die mit 614.000 Quadratmeter Fläche größte Bauma aller Zeiten sei damit eine Messe der Rekorde. Die Ausgabe 2019 stand nach Angaben des Veranstalters ganz im Zeichen von nachhaltigen und digitalen Lösungen. Die nächste Bauma wird vom 4. bis zum 10. April 2022 auf dem Münchner Messegelände stattfinden.







# DAS NAHENDE ENDE DES PREISKAMPFS

In letzter Minute hat sich das Europäische Parlament doch noch beim Mobilitätspaket geeinigt. Dem bisherigen Dumpingwettbewerb droht nun vor allem auch beim Kombinierten Verkehr das Aus.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Europäisches Parlament (1)

**D**ie Zugmaschinen mit den osteuropäischen Kennzeichen, lackiert in unterschiedlichen Firmenfarben, parken ab Freitagabend im Gewerbegebiet des Herner Westhafens – übers ganze Wochenende. Das berichten Beobachter. Daneben stehen Pkw, ebenfalls mit osteuropäischen Kennzeichen. Es spricht also vieles dafür, dass die Fahrer aus ihrer Heimat zu den in Herne fest stationierten Lkw anreisen. Wo genau sie sich während ihrer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit aufhalten, müsste das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) einmal vor Ort klären.

Unter der Woche sind die Lkw für westeuropäische Logistiker beim Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs im Rheinland und im Ruhrgebiet unterwegs. Das ist völlig legal. Es ist eine der größten Widersinnigkeiten europäischer Gesetzgebung, dass ein Trailer, der beispielsweise von einem litauischen Lkw in Italien zur Bahn gebracht und in Deutschland von einem bulgarischen Lkw wieder abgeholt wird, als ein durchgehender internationaler Transport gilt und damit keine Kabotage darstellt. Das hat vor allem in diesem Segment der Logistik dem Dumpingwettbewerb Tür und Tor geöffnet. Ein betroffener



**ISMAIL ERTUG (SPD, L.)** hat sich bei der finalen Abstimmung im EU-Parlament durchgesetzt.

deutscher Frachtführer hat es FERNFAHRER in einem vertraulichen Gespräch beziffert: Während er am Tag 500 Euro verlangt, sollen Wettbewerber für 320 Euro unterwegs sein. Wie die bulgarischen Frachtführer ihren Fahrern, die aufgrund des Fahrermangels zum Teil aus Mazedonien und der Ukraine kommen, den deutschen Mindestlohn bezahlen, müsste der Zoll klären.





Doch der lässt sich bei Kontrollen dem Vernehmen nach damit abspeisen, dass der größte Teil der Nettospesen dem Mindestlohn angerechnet werden kann. Kochen am Lkw ist daher mitnichten „Trucker-Romantik“, wie es ein deutscher Spediteur mit Niederlassungen in Litauen und Polen vor Kurzem in einem Interview behauptet hat, sondern eine legale Umgehung des Mindestlohngesetzes. Es bildet so die Basis für Preisdumping.

Ginge es nach dem Willen des Europäischen Parlaments, dann müssten diese Zustände bald der Vergangenheit angehören. In letzter Minute gelang Anfang April unter Federführung des deutschen EU-Parlamentariers Ismail Ertug (SPD) noch eine Einigung, nachdem osteuropäische Parlamentarier eine Woche zuvor die Abstimmung gezielt mithilfe von mehr als 1.000 Änderungsanträgen torpediert hatten (siehe den gleichnamigen Blog auf [www.eurotransport.de](http://www.eurotransport.de)). Da sich bereits Anfang Dezember die europäischen Verkehrsminister darauf verständigt haben, die Sozialstandards der rund 3,6 Millionen europäischen Lkw-Fahrer zu verbessern, wartet nun die finale Abstimmung, der sogenannte Trilog, mit der EU-Kommission, die das erste Mobilitätspaket Ende Mai 2017 vorgeschlagen hat. Sie soll nun unter finnischer Ratspräsidentschaft nach der Europawahl ab Ende Juli stattfinden. Von den Berichterstatern der drei Ausschüsse wird nur Ismail Ertug definitiv im neu gewählten Parlament vertreten sein. Und da die Amtszeit von EU-Kommissarin Violeta Bulc im Oktober ausläuft, hofft Ertug, dass es bis dann zu dieser finalen Einigung bei den Maßnahmen gegen das Sozialdumping kommt.



**DAS WOCHENLANGE NOMADENTUM** der Fahrer aus Osteuropa soll eingeschränkt werden.

**NACH DEN VORSTELLUNGEN DES PARLAMENTS** sollen nun auch für Fahrzeuge von 2,5 bis 3,4 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht die Sozialvorschriften gelten.

**FAKTISCH GILT DER** deutsche Mindestlohn schon jetzt für Fahrer aus Osteuropa. Aber der Zoll rechnet bei den Selbstverpflegern den größeren Teil der Spesen dem Mindestlohn an.

Für die Zugmaschinen aus Herne würde dies bedeuten: Sie müssten spätestens nach vier Wochen wieder mit einer bilateralen Tour zurück in das Land ihres angenommenen Standorts. Noch nicht abschließend geklärt ist die Frage der „Cooling-off“-Phase, nach der diese Lkw erst nach 60 Stunden wieder mit einer Fracht nach Deutschland zurückfahren dürfen. Weiterhin könnten sie künftig zwar binnen drei Tagen unbegrenzt viele Kabotagefahrten in Deutschland durchführen, müssten am vierten Tag aber wieder ins Ausland. Wo sie wohl ebenfalls erst mal 60 Stunden vor Rückkehr „abkühlen“ sollen.

„Wenn der Text des Europäischen Parlaments am Ende umgesetzt würde“, erklärt der SPD-Bundestagsabgeordnete und Verkehrsexperte Udo Schiefner, der ebenfalls lange gegen das Sozialdumping gekämpft hat, „würde der Straßenanteil eines Kombinierten Verkehrs, sofern er nicht grenzüberschreitend ist, auch unter die Kabotageverordnung fallen“. Das bisherige Konzept der

internationalen Logistiker zum Nachteil lokaler Frachtführer ließe sich nicht mehr so wie bisher aufrechterhalten. Ob sich dann für die Touren entsprechend deutsche Unternehmer mit deutschen oder ausländischen Fahrern finden, steht vorerst auf einem anderen Blatt.

Unter der Maxime „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ könnte die EU in diesem Jahr also das Ruder wohl doch noch herumreißen und Wettbewerbsverzerrungen vor allem zulasten der Fahrer verhindern. Fahrer aus Osteuropa müssen demzufolge spätestens alle vier Wochen nach Hause. Alle Fahrer dürfen europaweit die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht mehr im Lkw verbringen. Das gälte dann auch für Transporter zwischen 2,5 und 3,4 Tonnen Gesamtgewicht. Noch ist das Mobilitätspaket nicht in trockenen Tüchern, aber die Chancen stehen gut. Daher beginnt in FERNFAHRER 7 eine Serie, in der wir die teils nur noch im Detail zu verhandelnden Regeln im Einzelnen erklären. <



# KABOTAGE NIMMT ZU

Polnische Lkw verunfachten ihre Verkehrsleistung von 2004 bis 2017.  
Das ergab eine Fahrerbefragung durch das BAG.

TEXT | Hans-Peter Colditz FOTO | Jan Bergrath

Zwei Drittel der zunehmenden Kabotagebeförderungen in Deutschland erfolgen im Auftrag deutscher Unternehmer. Das zeigen die soeben veröffentlichten Ergebnisse einer 2018 im Rahmen der Marktbeobachtung durchgeführten Fahrerbefragung des Bundesamts für Güterverkehr (BAG). Im Fokus standen genauere Angaben zur Nationalität, zu Unternehmensverflechtungen sowie zur Häufigkeit der Kabotagebeförderungen.

Dabei ergab sich bei Fahrzeugen und Fahrern eine zunehmende internationale Durchmischung. In knapp 23 Prozent der Fälle war die Nationalität des Fahrers nicht identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs.  
Auffallend







## Racer testen in Most

Die Truck-Race-Saison wirft ihre Schatten voraus. Bevor Ende Mai der erste Lauf in Misano beginnt, hatten sich einige Truck-Racer im April auf dem Autodrom Most für die traditionellen Testfahrten getroffen. Am Start waren diesmal 13 Trucks. Dabei stellte Iveco mit fünf Trucks das größte Teilnehmerfeld. Das lag neben den üblichen Verdächtigen wie Steffie Halm und André Kursim auch daran, dass René Reinert seinen nagelneuen Rennwagen namens „Xenia“ im Schlepptau hatte und damit von MAN zu Iveco gewechselt ist. Das war ein logischer Schritt, schließlich stammte auch der Reinert-Truck seit jeher aus der Werkstatt von Fünffach-Europameister Jochen Hahn. Hahn wiederum brachte in diesem Jahr gleich mehrere Boliden mit nach Tschechien. Sohnemann Lukas pilotierte einen zweiten Hahn-Iveco. Dazu kam ein kompakter Transporterrennwagen auf Iveco-Daily-Basis. In diesem Jahr will der Truck-Race-Veranstalter seine neue Transporterrennserie LT4 Cup promoten. 2020 soll dann die erste Saison folgen.

Neben der geballten Iveco-Macht drehten vier MAN-Piloten in Most ihre Runden, darunter Antonio Albacete und Sascha Lenz. Immerhin ein einzelner Renault war ebenfalls mit dabei. Dafür meldeten die Buggyras Zuwachs: Drei Trucks hatten die Tschechen beim Heimspiel im Gepäck. Von den Top-Fahrern fehlte damit also nur Norbert Kiss – 2018 auf Rang fünf der Gesamtwertung – bei den Testfahrten.



häufig etwa waren ukrainische und belarussische Fahrer unterwegs. Die Fahrzeuge der Befragten waren vorrangig in Polen (62 Prozent), Rumänien (11 Prozent), Tschechien und Litauen (je rund 5 Prozent) zugelassen. Bei den deutschen Auftraggebern handelt es sich mehrheitlich um Unternehmen der Speditions- und Logistikwirtschaft (48 Prozent) sowie um Betriebe aus Produktion und Handel (30 Prozent). Ein Teil von ihnen, so ein Hinweis in der Studie, setze für die innerdeutschen Beförderungen Fahrzeuge ausländischer Tochterunternehmen ein.

Ein Viertel der Fahrer gab an, Kabotagebeförderungen in Deutschland immer für denselben Auftraggeber durchzuführen. Gleich viele sagten, bei ihren Kabotagefahrten handele es sich „um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung“. Insgesamt fällt die Häufigkeit aber unterschiedlich aus: 51 Prozent der Befragten führten „fünf und mehr“ Kabotagebeförderungen im Monat durch, knapp 37 Prozent nannten „zwei bis vier“, und bei 9 Prozent war es lediglich „eine pro Monat“.

Das mit Abstand größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU ist Deutschland. Hier wurden 2017 mit 20,4 Milliarden Tonnenkilometern 46 Prozent aller EU-Kabotageleistungen erbracht, satte 25,9 Prozent mehr als 2016. Damit stieg der Anteil der Kabotage am gesamten innerstaatlichen Verkehr auf rund 7,2 Prozent. Die aktualisierten Zahlen für 2018 liegen noch nicht vor. Deutschland ist zugleich der einzige EU-Staat, in dem die Kabotage seit 2007 Jahr für Jahr zugenommen hat. Am meisten zugelegt haben dabei Fahrzeuge aus den jungen EU-Staaten. Sie steigerten ihre Kabotageleistung in Deutschland allein 2017 gegenüber dem Vorjahr überproportional um 30,8 Prozent. Für die alten EU-Mitgliedsländer gab es dagegen ein Minus von 2,6 Prozent.

Größte Kaboteure in Deutschland waren auch 2017 Unternehmen aus Polen. Sie steigerten ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr gegenüber 2016 um mehr als 41 Prozent auf rund 13 Milliarden Tonnenkilometer und erbrachten damit über 64 Prozent der gesamten Kabotage in Deutschland – eine sehr auffällige Bilanz. Auf den weiteren Plätzen

folgten Rumänien (1,3 Milliarden Tonnenkilometer), die Niederlande (1 Milliarde Tonnenkilometer) und Litauen (0,9 Milliarden Tonnenkilometer), die ebenfalls hohe Leistungszuwächse verbuchten. Die sogenannte Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Güterverkehrs angibt, erhöhte sich in Deutschland von knapp 1,7 Prozent im Jahr 2004 auf 7,2 Prozent im Jahr 2017.

Doch nicht allein im deutschen Binnenverkehr zeigen sich Anteilsverschiebungen zugunsten ausländischer Lkw. Auch im grenzüberschreitenden Empfang und Versand sind die Anteile deutscher Fahrzeuge deutlich gefallen: von 32,8 Prozent im Jahr 2004 auf nur noch 15,1 Prozent im Jahr 2017. Der Anteil deutscher Lkw am deutschen Binnenverkehr ging im selben Zeitraum um 5,5 Prozent auf 92,8 Prozent zurück. Wegen höherer Gesamtverkehrsleistungen waren damit allerdings keine absoluten Leistungsrückgänge der deutschen Lastkraftwagen verbunden. Gleichwohl zeigt sich bei kumulierter Betrachtung, „dass an den Verkehrsleistungszuwächsen im Betrachtungszeitraum nahezu ausschließlich ausländische Lkw partizipiert haben“. Wie im deutschen Binnenverkehr gilt dies insbesondere für polnische Brummis. Sie konnten ihre Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr von beziehungsweise nach Deutschland von 2004 bis 2017 auf rund 80 Milliarden Tonnenkilometer nahezu verfünffachen – und damit, so stellt die BAG-Marktbeobachtung fest, „knapp ein Drittel des gesamten grenzüberschreitenden Empfangs und Versands Deutschlands vereinnahmen“.

Blickt man auf die Vorhersagen des BAG, dürfte es kurzfristig bei all diesen Relationen keine wesentlichen Veränderungen geben. Mithin werden die Kabotagebeförderungen wohl ein Wachstumsmarkt bleiben, denn die aktuelle gleitende Mittelfristprognose geht für 2019 und 2020 von einem Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs aus. Die Verkehrsleistungen sollen um 3,1 beziehungsweise 2,7 Prozent zulegen, die Transportmengen um 2,3 beziehungsweise 2,0 Prozent. Die Verkehrsleistungsprognosen für den Straßengüterverkehr fallen dabei mit 3,4 beziehungsweise 3,1 Prozent jeweils am höchsten aus.

## BGL will Frauen für den Fahrerjob

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) will Frauen für Fahrtätigkeiten gewinnen. Die TV-Truckerin Christina Scheib, bekannt unter anderem aus der DMAX-Sendung „Asphalt-Cowboys“, unterstützt ihn bei seinem Vorhaben. Die Aktion hat gute Gründe: Speditionen und Werkverkehre suchen schließlich händeringend Fahrer. Und was ist mit Fahrerinnen? Der BGL macht sich dafür stark, gezielter auf die Bedürfnisse von Frauen einzugehen, um auch sie für eine Tätigkeit in der Logistik zu gewinnen. „Gerade mal 1,6 Prozent der Fahrerbelegschaft sind Frauen“, erklärt Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt. „Hier ist also noch viel Luft nach oben.“

Schon heute gebe es Arbeitszeitmodelle, die eine Vereinbarkeit von Beruf und Familie ermöglichen, sagt Engelhardt. Noch aber gebe es solche Modelle nicht flächendeckend und noch seien sie auch zu wenig bekannt. Als interessant für Frauen kann er sich zum Beispiel Halbtagsfahrtätigkeiten vorstellen. „Ich denke zum Beispiel an die City-Logistik“, sagt Engelhardt und führt aus, dass Frauen etwa vier Stunden im Nahverkehr Touren fahren könnten, um den Rest des Tages dann der Familie zu widmen. „In meiner früheren Tätigkeit hatte ich einige Fahrerinnen und habe durchweg positive Erfahrungen gesammelt“, berichtet Engelhardt, der früher bei der RWZ Rhein Main den Geschäftsbereich Logistik leitete.

Die 33-jährige Christina Scheib, die von der „Bild“-Zeitung auch schon als „Trucker-Königin vom Tegernsee“ titulierte wurde, ist nun



die Galionsfigur der Bemühungen des BGL. „In Christina Scheib haben wir die ideale Botschafterin gefunden“, hebt BGL-Vorstandssprecher Engelhardt hervor. Sie sei eine passionierte Lkw-Fahrerin und kenne aus ihrer Berufspraxis Beispiele, wo Verbesserungen dringend nötig seien – angefangen bei sanitären Einrichtungen für Frauen bis zu den beschriebenen neuen Arbeitszeitmodellen zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf, um mehr Frauen für den Job zu begeistern.

Mit Unterstützung von Christina Scheib möchte der BGL nach dem Vorbild der Fernfahrer-Stammtische in den nächsten Monaten Fahrerinnen-Stammtische sowie einen Arbeitskreis Frauen in der Logistik ins Leben rufen. Ein erster Fahrerinnen-Stammtisch soll im Ballungsraum Frankfurt/Main stattfinden, ein weiterer im Großraum Bremen.

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	FAHRVERBOTE	ZEITEN
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhänger hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	30. Mai, 10. Juni (Pfingsten), 20. Juni (BW, BY, HE, NRW, RP, SL)	0–22 Uhr
A	Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	30. Mai, 10. Juni, 20. Juni (Fronleichnam)	15–24 Uhr 0–22 Uhr 22–5 Uhr
F	Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	8. Mai, 30. Mai, 9. und 10. Juni (von 22 Uhr des Vortags bis 22 Uhr am FT)	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. Gesamt- gewicht	30. Mai, 10. Juni (von 22 Uhr des Vortags bis 22 Uhr am FT)	0–24 Uhr 22–5 Uhr

## TERMINE



### TRANS AKTUELL-SYMPOSIUM

09.05.2019  
78224 Singen, Transco Süd Internationale  
Transporte GmbH

### 21. OLDTIMER-SAUERLANDRUNDFAHRT

11.05.2019  
Brilon, Autohaus Witteler

### 1. WERRATALER TRUCK-FESTIVAL

10.–12.05.2019  
Breitungen/Werra

### OLDTEMA OLDTIMER- UND TEILEMARKT

18.–19.05.2019  
Leipziger Messe

### TRUCKER- & COUNTRY-FESTIVAL

07.–10.06.2019  
Geiselwind

### HERPA-SOMMERFEST

06.07.2019  
Dietenhofen

**WEITERE TERMINE** findet ihr unter  
[eurotransport.de/termine](http://eurotransport.de/termine). Dort könnt ihr  
auch selbst Veranstaltungen eintragen





# Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

**Multimedia Cockpit.** Für einen erhöhten Komfort im neuen Actros sorgt das innovative und interaktive Multimedia Cockpit in Verbindung mit dem Multifunktionslenkrad und seinen Touch Control Buttons. So kann der Fahrer über insgesamt vier Bildschirme unterschiedlichste Fahrzeugfunktionen ganz einfach steuern. [www.mercedes-benz-trucks.com](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust





## Erste Abbiegeassistenten mit ABE

Zwei Abbiegeassistenten sind mit Stand April nach dem speziellen BMVI-Programm förderfähig – ab 2022 sollen die Systeme Pflicht in neuen Fahrzeugtypen sein. Mittlerweile haben zwei Abbiegeassistenzsysteme eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilt bekommen: das der Hamburger Firma Luis Technology und das des in Selm ansässigen Unternehmens Wüllhorst Fahrzeugbau. Somit sind diese beiden Nachrüstsysteme als erste nach den Förderrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) förderfähig. Auch weitere Hersteller haben laut BMVI bereits einen Antrag auf Erteilung einer ABE eingereicht oder stehen unmittelbar davor. Obwohl die zu Jahresbeginn gestartete Förderung von Abbiegeassistenzsystemen in Höhe von fünf Millionen Euro bereits gebunden ist, konnte seither noch kein Hersteller von Nachrüstsystemen den für die Förderfähigkeit notwendigen Nachweis liefern.

Das Abbiegeassistenzsystem von Wüllhorst entwickelte der Fahrzeugbauer gemeinsam mit dem technischen Leiter von Edeka Südbayern, Anton Klott. Dieser Assistent zeigt zusätzlich zur Videoaufnahme den Abstand des erfassten Objekts zum Fahrzeug am Bildschirm an. Eine mögliche Ergänzung, bei der auch die Seitenmarkierungsleuchten blinken, warnt auch den Fußgänger oder Radfahrer rechtzeitig. Das kamera- und softwarebasierte Abbiegeassistenzsystem Turn detect von Luis unterscheidet sich nach Angaben



des Herstellers dadurch von anderen Systemen, dass es erkennt, ob es sich um stehende oder sich bewegende Objekte handelt, die sich im toten Winkel befinden. Es filtert dadurch beispielsweise parkende Autos oder Ampelmasten heraus und schützt so den Fahrer vor Abstumpfung durch häufige Fehlalarme.

Bezüglich der EU-weiten Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften hat sich nun laut BMVI die Wirtschaftskommission bei einer Sitzung der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) einstimmig für verbindliche Anforderungen an Abbiegeassistenten für eine durch die EU umzusetzende Ausrüstungspflicht ausgesprochen.

## Scania kürt den besten Lkw-Fahrer

Die Scania Driver Competitions sind auf Finalkurs. Beim Deutschlandfinale hat sich

der 33-jährige Stefan Spengler aus Rhönblick in Thüringen gegen 19 weitere deutsche Fahrer durchgesetzt. Im Fokus des Wettbewerbs stehen die Themen Umwelt, Sicherheit und Kraftstoffeffizienz. Gerade das Thema Ladungssicherung war für einige Teilnehmer ein kniffliges Kapitel.

„Beim Scania-Fahrerwettbewerb den ersten Platz auf dem deutschen Siebertreppchen zu erreichen, ist für mich ein riesengro-

ßes Ereignis in meiner 15-jährigen Laufbahn als Lkw-Fahrer. Mir fehlen schlichtweg die Worte“, kommentiert Spengler. Im Alltag ist er entweder im Winterdienst im Einsatz oder mit einem Sattelzug fürs Familienunternehmen unterwegs. Wir stellen ihn übrigens in der kommenden Ausgabe ausführlich vor.

Am 25. Mai muss sich Spengler mit den Finalisten aus ganz Europa auseinandersetzen. Wer die Endrunde an Scantias schwedischem Hauptsitz in Södertälje für sich entscheidet, gewinnt eine Scania-Sattelzugmaschine im Wert von 100.000 Euro.





## Parkplatznot

Die Bundesregierung muss ihre Anstrengungen beim Bau von Parkplätzen entlang der Autobahnen erhöhen. Das forderten die Verkehrsminister der Länder bei einer Konferenz im April in Saarbrücken. Die fehlenden Lkw-Parkplätze werden nach Ansicht der Verkehrsminister zunehmend zum Sicherheitsrisiko. Lkw-Fahrer seien gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Fahrzeuge verkehrsgerecht abzustellen, um die geforderten Ruhezeiten einzuhalten. Diesem Umstand müsse der Bund Rechnung tragen. Seit 2008 hat die Bundesregierung nach eigenen Angaben rund 16.600 zusätzliche Lkw-Parkmöglichkeiten geschaffen und dafür mehr als eine Milliarde Euro investiert. Insgesamt 49.000 Parkplätze gibt es zurzeit auf den Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen. Um weitere Parkplätze zu schaffen, stellt der Bund im Haushaltsjahr 2019 rund 110 Millionen Euro zur Verfügung.

## Truck-Trial-Tickets

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. Der zweite Lauf führt die Trialer am 8. und 9. Juni nach Montalieu in Frankreich. Schreibt uns, um dabei zu sein, bis zum 24. Mai 2019 an [info@fernfahrer.de](mailto: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.europatrucktrial.org](http://www.europatrucktrial.org). Viel Glück!



Mit Unterstützung der OVS verlosen wir pro Lauf zwei Truck-Trial-Tickets.

Schreibt uns bis zum 24.5.2019 an [info@fernfahrer.de](mailto:info@fernfahrer.de) oder an die Redaktion FERNFAHRER, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, mit dem Stichwort „Trial-Tickets“.

Wir drücken euch die Daumen!



**Gewinnspiel**

ANZEIGE

# TOTAL – Der beste Partner für die LKW-Maut in Deutschland



 **TOTAL**  
Committed to Better Energy

Ab 1. Juli 2018 sind alle Bundesstraßen für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen mautpflichtig. Sparen Sie effektiv Zeit und Geld und nutzen Sie die Vorteile der TOTAL Direktschnittstelle zum deutschen Toll Collect System. Seit dem 19. März 2018 können Sie sich in Echtzeit im Toll Collect Kundenportal registrieren und die TOTAL Card sofort als Zahlweg für Ihre Mautberechnung über OBU hinterlegen – ein Service, den TOTAL als erste Mineralölgesellschaft in Deutschland anbietet! Alle Kraftstoff- und Mauttransaktionen werden tagesaktuell in einer Gesamtabrechnung aufgeführt. Nehmen Sie Kontakt zu uns auf: [card.services@total.de](mailto:card.services@total.de)

[www.total.de](http://www.total.de)



# UNFALL TROTZ ASSISTENT

Rechts abbiegende Lkw haben im Jahr 2018 34 Radfahrer getötet. Abbiegeassistenten sollen das künftig verhindern. Die Verantwortung für Lkw-Fahrer bleibt aber bestehen.

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



**BEI EINEM UNFALL  
TROTZ ABBIEGE-  
ASSISTENT LIEGT  
ZUMINDEST DIE  
ANNAHME EINER  
GROBEN FAHR-  
LÄSSIGKEIT NAHE.**

**FERNFAHRER  
hilft!**

**FRAGEN ZUM VERKEHRSRECHT**  
beantwortet Matthias Pfitzenmaier  
aus dem Haus des Rechts auf  
unserem Expertenportal unter  
[www.eurotransport.de/experten](http://www.eurotransport.de/experten)





**IM JAHR 2018 STARBEN** in Deutschland 34 Fahrradfahrer im Straßenverkehr durch rechts abbiegende Lkw. Diese Zahl ermittelte der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) auf Grundlage von Polizeiberichten. Im Vergleich dazu: 2017 starben 38 Radfahrer, 2016 insgesamt 33, 2014 und 2015 jeweils 32, 2013 waren es 28 Todesfälle. Der ADFC spricht laut Medienberichten von einer „bedrückenden Situation“:

**ALLERDINGS HAT DAS LANDGERICHT BREMEN** im März 2019 in einem Berufungsverfahren gegen einen 34-jährigen Lkw-Fahrer einer 24-jährigen Radfahrerinnen, die im April 2018 in der Bremer Innenstadt tödlich verunglückt war, eine erhebliche Mitschuld an ihrem Zusammenstoß mit dem Lkw zugewiesen. Das Gericht blieb bei einer Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung, allerdings wohl bei nur sehr leichtem Verschulden. Der Lkw-Fahrer leidet bis heute unter den Folgen des Unfalls und wird psychiatrisch betreut.

**VOR DEN GERICHTEN** heißt es immer wieder: Der Radfahrer wurde übersehen. Beim 54. Verkehrsgerichtstag in Goslar Ende Januar forderte ein Vertreter des ADFC daher, dass die Lkw so lange nicht rechts abbiegen dürfen, bis die Fahrer sich absolut sicher sind, dass kein Radfahrer, der bei gleichzeitiger grüner Ampel Vorfahrt hat, mehr zu sehen ist. In den Empfehlungen an die Politik heißt es nun, dass „insbesondere Radfahrer und Fußgänger auch in der schulischen Verkehrserziehung für die eingeschränkten Sichtmöglichkeiten vom Fahrerplatz aus sensibilisiert und zu vorausschauendem Fahren angehalten werden sollen“. Der Alltag an den allermeisten Kreuzungen ist davon noch sehr weit entfernt.



**WARUM WERDEN GRUNDSÄTZLICH LKW-FAHRER** verurteilt? „Weil in aller Regel der Radfahrer zumindest theoretisch aufgrund der richtig eingestellten Spiegel am Lkw sichtbar ist“, erläutert Matthias Pfitzenmaier. „Wenn der Fahrer zur rechten Zeit in den richtigen Spiegel schaut, dann kann er ihn sehen.“ Aktuelle Untersuchungen der Unfallforschung zeigen, dass der tote Winkel im Stand sehr klein sein kann. „Problematisch ist es allerdings an einer Kreuzung, wenn der Fahrer nicht nur den Verkehr rechts von sich beachten muss, sondern auch den kreuzenden oder entgegenkommenden Verkehr. Das führt sehr leicht nachvollziehbar dazu, dass eine Überforderungssituation entsteht, die zwar theoretisch, aber nicht in der Praxis beherrschbar ist.“

**MITTLERWEILE HABEN DIE** ersten beiden nachrüstbaren Abbiegeassistenten eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) bekommen. Deren Einbau wird gefördert, zumindest solange Geld im Topf ist. „Eine Verpflichtung zum Einbau in neue Fahrzeuge ist europaweit erst ab 2024 vorgesehen“, sagt Pfitzenmaier. Daher könne ein Lkw-Fahrer seinen Chef nicht verpflichten, so einen Assistenten in den Lkw einzubauen.

**KEINE RECHTLICHE BEDEUTUNG** haben Hinweisschilder am Heck des Lkw, etwa: „Ich hab den Assi“. Im Gegenteil. „Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Radfahrer die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen“, erklärt der Anwalt. Das Problem: Selbst wenn der Radfahrer gegen seine Sorgfaltspflichten verstößt, ist der Lkw-Fahrer, der rechts abbiegt und den sich vorschriftswidrig verhaltenden Radler verletzt oder tötet, weiter verantwortlich, wenn er selbst gegen seine Sorgfaltspflichten verstößt.

**NUN KÖNNTE ALLERDINGS** gerade der Einbau eines Abbiegeassistenten den Lkw-Fahrern juristisch wieder zum Nachteil gereichen. „Wenn ein Assistent verbaut ist und vor einem Radfahrer warnt, es aber dennoch zum Unfall kommt, dann liegt zumindest die Annahme grober Fahrlässigkeit nahe.“ Eventuell könne auch an eine vorsätzliche Begehungsweise gedacht werden. Das komme aber auf den Einzelfall an. <





**DIETER KESPOHL**  
PER E-MAIL

**JAGD AUF LICHTER 1**

Ich bin Berufskraftfahrer aus Bad Salzuffen. Seit geraumer Zeit wird auf den Autobahnen Jagd auf Lkw mit zusätzlicher Beleuchtung gemacht. Mich würde interessieren, ob sich die Redaktion der Zeitschrift FERNFAHRER mit diesem Thema befasst und uns Fahrer dabei unterstützt, dass es eine entsprechende gesetzliche Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) gibt. Es ist nämlich eine Frechheit, dass Lkw aus anderen Ländern bei uns mit 100 km/h über die Autobahn jagen, zum Teil mit einer Beleuchtung, die nicht richtig funktioniert. Es wird überholt, egal, ob ein Überholverbot besteht oder nicht. Diese Kollegen interessiert es nicht, und unsereiner wird von der Polizei wegen ein paar Lampen aufs Korn genommen.

*Anmerkung der Redaktion:*

*Das Problem ist uns bekannt. Wir haben ausführlich in FERNFAHRER 5 darüber berichtet und befassen uns weiterhin mit dem Thema. Wir werden es kurzfristig auch ins Programm von eurotransportTV, unserem neuen Web-TV-Format, aufnehmen, um möglichst viel Öffentlichkeit zu erreichen. Auch wir haben ein großes Interesse daran, dass Lkw, nur weil sie etwas mehr Beleuchtung haben, nicht vom Amtsschimmel von der Straße vertrieben werden. Schließlich besitzen viele der Lkw, die wir im FERNFAHRER präsentieren, zusätzliche Beleuchtung. Allerdings sind unsere Mittel als Medien, hier etwas zu verändern, eingeschränkt. Wir können nur immer wieder darauf hinweisen, dass Zusatzbeleuchtung im Gegensatz zu ausgefallener Beleuchtung keine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt und die Jagd auf Lkw mit Zusatzbeleuchtung den Fahrermangel in Deutschland noch verschärfen wird.*



**GERD RECKTENWALD**  
PER E-MAIL

**FERNVERKEHR MIT ALLRAD**

Bezug nehmend auf den Leserbrief von Andreas Reck aus FERNFAHRER 4/2019 sende ich folgende Info: Volvo bietet X-Track mit langem Führerhaus und auch als Globetrotter an. Ich fahre aktuell den X-Track als



Globetrotter mit Active Steering. Kann ich ruhigen Gewissens weiterempfehlen.



**W. BAAKE**  
PER E-MAIL

**ASSISTENT NICHT PERFEKT**

Ich habe Verständnis, dass ihr von Assistenzsystemen begeistert seid. Aber ich möchte euch davor warnen, solchen Systemen bedingungslos zu vertrauen. Gerade im Winter haben sie ihre Tücken. Hier wurde mir bei Schneefall vom Mercedes Actros über die Diagnose der Ausfall des Notbremssystems gemeldet. Gerade bei winterlichen Verhältnissen wäre dieses System – und der Spurwächter Lane Guard Assist – so wichtig.

*Anmerkung der Redaktion:*

*Gerade bei (starkem) Schneefall steigen die genannten Systeme aus. Der Radarsensor, weil er verschmutzt, die Kamera, weil sie keine Fahrbahnbegrenzungen unter der Schneedecke mehr erkennt. In diesem Fall muss das jeweilige Assistenzsystem den Fahrer warnen. Vorerst gibt es hier keine bessere, serienreife Lösung. Das wird sich mit Blick aufs hoch automatisierte Fahren wohl einmal ändern, im Moment aber geht eben nichts über einen gut ausgebildeten Profi am Lkw-Steuer – und das ist doch auch gut so!*



**HEIKO PAVER**  
PER E-MAIL

**QUALIFIKATIONSWAHSINN**

Ein Grund für den Fahrermangel ist die vorgeschriebene Grundqualifikation für Fahrer von Fahrzeugen schwerer 3,5 Tonnen. Das entsprechende Gesetz BKrFQG sollte abgeschafft werden, dann könnten auch Personen, die nach 1999 (EU-Regelung) den Führerschein gemacht haben, einen Lkw-Führerschein machen – ohne teure Weiterbildungen, die auch noch zeitintensiv sind. Die Grundqualifikation ist nichts anderes als eine teure Prüfung nach der Lkw-Führerscheinprüfung. Vergleicht man die Theoriefragen von der beschleunigten Grundqualifikation mit denen von der Lkw-Führerscheinprüfung, muss man feststellen, dass diese teilweise nur Wiederholungsfragen sind. Die praktische Prüfung für die Grundqualifikation muss dann erneut bei der IHK mit einem Fahrlehrer abgelegt werden. Das ist eine Frechheit und Abzocke. Die täglichen Unfälle auf Autobahnen zeigen doch, dass damit nichts besser geworden ist. Die Handwerkerregelung und weitere Ausnahmen sind eh kontraproduktiv. Alle Betroffenen sollten vor Gericht gegen dieses BKrFQG klagen. Dann wird sich eventuell schneller etwas ändern. Ich habe übrigens den Führerschein CE, darf aber ohne die Grundqualifikation nicht fahren.



**CHRISTIAN MARENBACH**  
PER E-MAIL

**JAGD AUF LICHTER 2**

Ein großes Lob an die Redaktion – tolle Zeitschrift! Bitte macht weiter so. Ich bin kein Lkw-Fahrer, trotzdem kann ich die massiven Kontrollen der Polizei gegen beleuchtete Lkw nicht verstehen. Ich freue mich jedes Mal über schöne Lkw, und sie erhöhen deutlich die Verkehrssicherheit. Zudem sind diese Trucks wahrscheinlich in einem gepflegten und sicheren Zustand.

**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.



**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](https://eurotransport.de/jobs)

\* Stand: 25.02.2019





# GELUNGENER EINSTAND

Der neue Actros stellt sich erstmals dem Urteil der Fahrer. Für die Premiere rückt Mercedes mit einem 1853 Bigspace an – als Safety Truck vollgepackt mit allen derzeit verfügbaren Assistenzsystemen.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Karl-Heinz Augustin, Thomas Küppers (1)

## Das Testteam



**STEFAN PAUL**  
AUS SCHAAFHEIM



**NIKOLAY EIRICH**  
AUS WORMS



**CHRISTIAN PILLER**  
AUS REICHENBACH



**HANS-JOACHIM KRIZSÁN**  
AUS ASCHAFFENBURG



**HANNA KETSCHAU**  
AUS HEMMOOR



**ANDRÉ PEUKERT**  
AUS NEUSTRELITZ



**LUTZ ECKHARDT**  
AUS WILNSDORF



**KLAUS MINICH**  
AUS HILDEN









**S**eit der IAA nimmt Mercedes Bestellungen an. Nach und nach kommen die ersten Fahrzeuge zu den Kunden.

Für den neuen Actros wird es also ernst. Die markanteste Neuerung dürfte sich herumgesprochen haben: Ein System aus Kameras am Dach und Monitoren innen an den A-Säulen ersetzt die Haupt- und Weitwinkelspiegel. Eine häufige Frage lässt auch beim aktuellen Fahrttest nicht lange auf sich warten: „Wie ist das bei Regen, Schnee und Eis?“, haken etwa Christian Piller und Hanna Ketschau nach. Von Mercedes gibt es zwar volle Entwarnung, die Kameras sind beheizt, und das System ist ausgiebig getestet, aber trotzdem: Viele Fahrer werden wohl erst mit steigender Kilometerleistung Vertrauen fassen.

Rein funktional kann das Mirror-Cam-System schon jetzt überzeugen. Ob Mitschwenken des Kamerabilds auf den Auflieger bei Kurvenfahrt, der spezielle Weitwinkelmodus beim Rangieren oder die eingeblendeten Distanzlinien zu den Hintermännern beziehungsweise zum eigenen Heck hin: Dass mit den beiden Monitoren ein deutlich größeres und besser einzuschätzendes Blickfeld als mit konventionellen Spiegeln gegeben ist, unterschreiben alle Tester. Ein weiterer, oft genannter Vorteil: Ohne Spiegelgehäuse ist die Sicht an den A-Säulen vorbei viel besser. Den Spritspareffekt, der sich aus dem geringeren Luftwiderstand ergibt und den einige Tester ebenfalls spontan vermuten, beziffert Mercedes auf bis zu 1,5 Prozent. Auf den

### STEFAN PAUL AUS SCHAAFHEIM

Für den 54-Jährigen ist der neue Actros gar nicht mal so neu: Im Rahmen einer Studie ist er bei Daimler in Wörth schon Vorserienmodelle gefahren. „Klar ist das mit den Monitoren gewöhnungsbedürftig. Beim Fahren hat man das aber schnell drauf, nur beim Rangieren braucht man ein bisschen länger.“ Aktuell fährt er einen rund zweieinhalb Jahre alten Actros 2545 mit hoher und breiter Streamspace-Kabine. „Mir ist der ebene Boden lieber. Die niedrigen Häuser mit Tunnel sind eher was für den Nahverkehr.“ Nicht nur in dieser Hinsicht könnte er sich mit dem 530er-Bigspace anfreunden. „Ich fahre meistens mit vollen 40 Tonnen. Da sollten es die 530 PS

schon sein. Ich denke, dass sich das auf schweren Strecken auch vom Verbrauch her rechnet. Ich bin auch jemand, der die Assistenzsysteme gerne nutzt. Die neue Überland-Streckenerkennung finde ich zum Beispiel eine super Sache, genauso den Abbiegeassistenten. Die Problematik mit Radfahrern kennt doch nun wirklich jeder.“ Das Zusammenspiel von Powershift-Getriebe, Retarder und Bremsstempel schätzt er auch bei seinem Actros. Bleibt das neue Interieur: „Das Display ist wirklich hervorragend, man hat übersichtliche Instrumente, und die Farbgebung und Innenbeleuchtung sind auch gut gelöst. Doch, das hat Mercedes schon fast perfekt gemacht.“



### DAS MIRROR-CAM-SYSTEM

mit Kameraauslegern ist Serie, konventionelle Spiegel sind aber weiterhin als Option zu haben (Front- und Rampenspiegel bleiben sowieso vorhanden). Übertragen werden die Bilder auf 15-Zoll-Monitore mit vertrauter Aufteilung wie bei Haupt- und Weitwinkelspiegeln.



### NIKOLAY EIRICH AUS WORMS

Der Actros 1843 des 37-Jährigen fährt mit Gefahrgutsattel im Dreischichtbetrieb rund um die Uhr. Entsprechend bäugt er die neuen Displays, insbesondere den Touchscreen. „Die sind schon geil, aber vielleicht auch verschmutzungsanfällig. Spontan finde ich auch die Kameras gut, sofern die natürlich nicht ausfallen.“ Er bekommt bald einen neuen Actros, ziemlich sicher wieder mit voller Sicherheitsausstattung. „ACC und Spurassistent finde ich sowieso sehr sinnvoll, und das neue Überland-PPC hier macht auch einen guten Eindruck. Ich kann mir gut vorstellen, das auf der Landstraße aktiviert zu lassen.“ Vorausschauendes Fahren ist in seiner Firma

ein großes Thema. „Über 9,3 sollte die Fleetboard-Note schon liegen. Da ist das erweiterte PPC bestimmt hilfreich.“ Als sehr nützlich befindet er zudem die eingeblendeten Abstandslinien in den Monitoren, die elektrische Parkbremse, den großen Funktionsumfang im Sekundärdisplay (beim Testwagen mit Reifendruckkontrolle), die dimmbare Beleuchtung und nicht zuletzt die vielen USB- und sonstigen Anschlüsse. Den ungefederten Beifahrerfunktionssitz lehnt er zwar ab („wir sind viel zu zweit unterwegs“), gegenüber seiner 2,30 Meter breiten Kabine dürfte es die Bigspace aber schon sein. „Der flache Boden ist um einiges besser, trotz hohen Einstiegs.“



abendlichen Touren wird zudem die gute Restlichtausbeute gelobt, verbunden aber mit dem kleinen Manko, dass die LED-Scheinwerfer überholender Pkw in den Monitoren flackern. Im Gegensatz dazu flattert das gesamte Bild kein bisschen, da die kurzen und schlanken Kameraarme (übrigens auch anklappbar) dem Fahrtwind eben kaum Angriffsfläche bieten. Eingeschaltet werden Kameras und Monitor mit der Zündung oder per Knopfdruck, was insbesondere in Pausen nützlich sein kann: Was außen abgeht, kann man diskret bei zugezogenen Vorhängen beobachten.

Die nächste markante Actros-Neuheit betrifft das – von Mercedes selbst so getaufte – Multimedia-Cockpit. Statt klassischer Instrumente gibt es ein zehn (Serie) oder zwölf Zoll großes Primärdisplay und flankierend ein Sekundärdisplay mit Touchscreen. Auch dieses neue Ensemble kommt bei den Testern sehr gut an, verbunden allenfalls mit einem sachlichen „gewöhnungsbedürftig“. Die Bedienung selbst, unter anderem mit neu sortierten Tasten am Multifunktionslenkrad (links

### CHRISTIAN PILLER AUS REICHENBACH

Von DAF XF über MAN TGX und Volvo F12/FH bis zu Mercedes SK und Actros ist der 48-Jährige schon so einiges gefahren. Den heute verfügbaren Sicherheits- und Assistenzsystemen steht er zwar grundsätzlich positiv gegenüber, allerdings: „Es gibt auch die Gefahr, dass sich einige zu sehr auf die Technik verlassen und unaufmerksam werden.“ Ein Paradebeispiel liefert ihm die automatische Spurrückführung im neuen Actros, wenn man „nur mal kurz“ die Hände vom Lenkrad nimmt. Ähnlich beurteilt er die großen Displays und die Monitore: „Ein bisschen wie ein Videospiele, eventuell guckt man da viel zu viel drauf.“ Im Gegenzug ist er von der Bildqualität, dem Funktionsumfang mit praktischen Hilfslinien sowie den großen Blickfeldern in Kurven und beim Rangieren ehrlich begeistert. „Das ist definitiv gelungen. Man sieht sehr viel, das ist echt super.“ Die Bigspace-Kabine mit durchgängig über 1,90 Meter Stehhöhe käme dem groß gewachsenen Hessen ebenfalls gerade recht („sollte im Fernverkehr Standard sein“),

gern aber mit blauem statt gelbem Wohnlicht („das ist nicht so mein Fall, wie die französischen Straßenlaternen“). In einem Punkt können die Monitore abschließend noch vollauf überzeugen: Dass man nachts bei zugezogenen Vorhängen die Außenansicht einschalten kann, findet er top.



### DAS SEKUNDÄRDISPLAY

rechts vom Fahrer ist ein Touchscreen. Der Bildschirm lässt sich aber auch mit dem rechten Tastenfeld am Multifunktionslenkrad bedienen. Als dritte Alternative hat Mercedes am unteren Rand einige Schnellwahltasten für häufig benötigte Funktionen wie die Klimaregelung installiert.



### HANS-JOACHIM KRIZSÁN AUS ASCHAFFENBURG

Die Monitore an den A-Säulen des neuen Actros nimmt der 56-Jährige ziemlich gelassen: „Wenigstens werden jetzt keine Spiegel mehr abgefahren.“ Ernsthaft meint er nach der Proberunde: „Man sieht schon mehr als bei mir, vor allem rechts und beim Rangieren, und der geringere Widerstand bringt vielleicht beim Sprit ein bisschen was. Man muss sich auch nicht mehr so verrenken, das Bild geht ja mit.“ Letztlich sieht er die Sache pragmatisch: „Wenn sich das durchsetzt und der Chef das kauft, muss sich der Fahrer halt dran gewöhnen.“ Im Vergleich zu seinen bisherigen MAN, Mercedes und Volvo findet er das neue Multimedia-Cockpit sehr

übersichtlich und gelungen; auch sonst habe er gegen den 1853 Bigspace kaum Einwände. Platz und Stauräume passen, die neuen Deckenleuchten treffen seinen Geschmack und der Startknopf ebenfalls („braucht man keinen Schlüssel mehr, praktische Sache“). Gemischte Gefühle hat er gegenüber der Elektronik: „Mir ist wichtig, dass der Fahrer in brenzligen Situationen jederzeit eingreifen kann. Ich wäre kein Freund davon, die Systeme so auszulegen, dass man sie nicht mehr abschalten kann.“ Was das betrifft, kann der Mercedes-Werksfahrer Entwarnung geben: Der Fahrer bleibt auch im neuen Actros der Chef im Ring.







### HANNA KETSCHAU AUS HEMMOOR

Nach bescheiden ausgestatteten Scania und MAN im Baustellenverkehr hat die 56-Jährige einen Actros 1842 Stream-space mit Solostar-Ausstattung. „Das ist sehr bequem und schön zum Feierabend hin“, erzählt sie und hätte das auch im neuen Actros gern – sollte kein Problem sein, ist weiterhin lieferbar. „Auch der Abstandsregler ist eine angenehme Sache, der Spurwächter aber vor allem in Baustellen oft irritierend“, findet sie und spricht damit vielen Kollegen aus der Seele. Den neuen Abbiegeassistenten würde sie aber auf alle Fälle befürworten, ebenso die Spurrückführung („schon ein Vorbote des automatisierten Fahrens“), das Überland-

PPC und die beiden Displays („lassen sich gut ablesen, auch bei Sonne, und sind von der Farbgebung her angenehm“). Prinzipiell findet sie auch die Mirror Cam gut, vor allem, was das Mitschwenken des Bilds bei Kurvenfahrt, die eingeblendeten Abstandslinien und die freie Sicht an den A-Säulen vorbei anbelangt. „Bei mir verschwindet teilweise ein ganzes Auto hinter den Spiegeln, vor allem im Kreisverkehr.“ Allerdings würde sie die Systeme gern mal bei Regen und Schnee erleben, und die Bildqualität überzeugt sie nicht vollends: „Ich finde die Monitore ein bisschen pixelig. Wenn meine Spiegel so aussehen würden, würde ich noch mal wischen.“

und rechts konsequent auf das linke und rechte Display bezogen), wird als sehr logisch empfunden. Details wie die kabellose Handy-Ladeschale, das Lkw-Navi mit Internetanbindung und die elektronische Feststellbremse kommen ebenfalls gut an. Letztere wird beim Ausschalten des Motors automatisch aktiviert, lässt sich aber natürlich auch manuell betätigen. Eher als nette Spielerei wird der Pkw-ähnliche Keyless-Start mit dem Schlüssel in der Hosentasche und Starten auf Knopfdruck empfunden. Aber: Wenn der Motor einmal läuft, läuft er. Hat also beim Fahrerwechsel noch der Kollege den Schlüssel in der Hosentasche und ist damit abgedampft, hat man ein Problem. Jedenfalls lässt sich mit der serienmäßigen

Fernbedienung auch von außen ein Lichtcheck starten, und für die weiteren Features des bisherigen Multifunktionsschlüssels gibt es nun eine App fürs Handy oder Tablet.

Wenn Mercedes vom „autonomen Fahren auf Level 2“ spricht, dann geht es im Kern um den Active Drive Assist. Das System verbindet bekannte Techniken wie den Abstandsregler und den Spurassistenten mit einer elektrohydraulischen Lenkung, um eine aktive Spurrückführung zu verwirklichen. Hinzu kommen eine Stop-and-go-Funktion in Staus, eine Erweiterung des Notbremsassistenten auf Fußgänger und ein radarbasierter Abbiegeassistent (Sideguard Assist). Dass das System, in erster Generation Ende



### ANDRÉ PEUKERT AUS NEUSTRELITZ

Nach diversen Stationen auf DAF und Volvo ist der 46-Jährige nun mit einem Tandem-Autotransporter unterwegs; Motorwagen ist ein Actros MP4. Die Monitore im neuen Actros findet er auf Anhieb sehr gut. „Ganz ehrlich, das hätte ich so nicht erwartet. Man hat ein ziemlich natürliches Bild, auch von der Aufteilung in Haupt- und Weitwinkelspiegel her. Ich musste mich früher auch schon umgewöhnen, wenn es um Weitwinkelspiegel oben oder unten ging, eine viel größere Umstellung ist das hier auch nicht. Außerdem verdecken die Monitore viel weniger Sichtfläche als die Spiegel außen, die Sicht aus dem Fahrerhaus ist wirklich sehr gut.“ Als weitere Pluspunkte

verbucht er die eingeblendeten Abstandslinien, die auch auf den gesetzten Blinker reagieren, den Bildschwenk in Kurven und die Rangiereinstellung („das ist was Geniales, gerade für Sattelfahrer“). Auf seiner Runde am späten Abend ist die Innenbeleuchtung ganz nach seinem Geschmack, ebenso der Lichtcheck am Schlüssel („hat meiner auch schon, eine ganz feine Sache“) und nicht zuletzt die Restlichtausbeute der Mirror Cams. „Der Start-Stopp-Knopf ist wie beim Pkw, und die Displays finde ich auch sehr übersichtlich. Alles Wichtige wie die Fahrzeiten wird direkt angezeigt.“ Kurzum: „Wenn ich tauschen müsste, würde ich den sofort nehmen.“



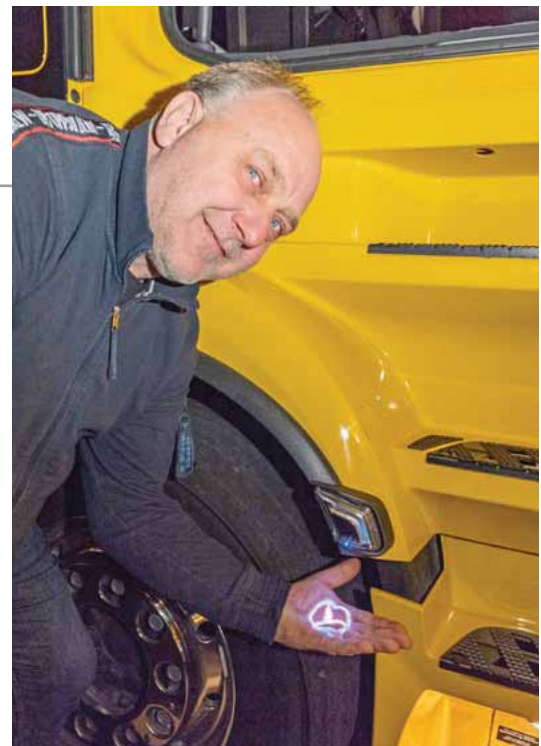
2016 eingeführt, bei einem überholten Radfahrer mal kurzzeitig per Warndreieck im rechten Monitor Alarm schlägt, findet André Peukert auf seiner Runde „vollkommen korrekt. Lieber einmal zu viel bei einem Fehlalarm erschrecken als im Ernstfall einmal zu wenig.“ Dass ein Sensor kontrolliert, ob die Hände trotz Spurrückführung dauerhaft vom Lenkrad wegbleiben, finden ebenfalls alle okay. So mancher unbedarfte Zeitgenosse käme sonst wohl auf die Idee, munter im Fahrerhaus herumzulaufen.

Als echte Highlights im Test erweisen sich die kameragestützte Verkehrszeichenerkennung und die Überlandfunktion des vorausschauenden PPC-Tempomaten. Erstere empfinden die Tester schlichtweg als sehr nützliche



### LUTZ ECKHARDT AUS WILNSDORF

Der 50-Jährige hat seit 1987 von DAF bis Volvo alle sieben Fabrikate durch. „Der neue Actros gefällt mir optisch schon mal gut. Sieht zwar ungewohnt aus, aber in ein paar Jahren wird man eher sagen: ‚Oh, guck mal, der hat noch Spiegel.‘“ Auch für den Moment hat er keine Bedenken. „Ich bin überzeugt: Wenn Mercedes das jetzt in Serie einführt, dann ist das ausgereift. Noch mal so was wie mit den Elektronikpannen damals beim MP1 können die nicht bringen.“ Wie die meisten Kollegen lobt er die Bildnachführung in den Kurven, die eingeblendeten Abstandslinien und die großen Sichtfelder an den A-Säulen vorbei („viel besser als mit Spiegeln“). Auf seiner abendlichen Runde wundert er sich zwar, dass Mercedes immer noch kein LED-Fahrlicht anbietet, überzeugen können aber auch die Bi-Xenon-Scheinwerfer. „Auch die Verkehrszeichenerkennung ist sehr praktisch, gerade wenn man mal ein Schild nicht mitbekommen hat. Überhaupt sind die Displays zwar ziemlich futuristisch, aber gut.“ Gelungen findet er die Schnellwahl-



tasten für häufige Funktionen und die gelb ausgeleuchteten Staufächer an der Liege, wogegen der projizierte Mercedes-Stern eher in die Rubrik nettes Gimmick fällt („eine Spielerei, aber hat was“). Deutlicher wird's beim beleuchteten Stern in der Front: „Der sollte sowieso Serie sein.“

**SO KENNEN FAHRER** des MP4 ihr Cockpit: Tacho links, Drehzahlmesser rechts und dazwischen ein Display mit einigen stilisierten Anzeigen (im Bild die Balkenanzeige für den Abstandsregler).

**IM MULTIMEDIA-COCKPIT** des neuen Actros ist davon nicht mehr viel zu sehen. Der Testwagen ist mit dem optionalen Interactive-Display mit Zwölf-Zoll-Bildschirm bestückt. Die Standardversion hat einen geringeren Funktionsumfang und ist mit zehn Zoll etwas kleiner.



### KLAUS MINICH AUS HILDEN

Mit seinem vierachsigen, handgeschalteten MAN TGX mit 540 PS und Tieflader kommt der 65-Jährige auf 20,50 Meter Länge und bis zu 85 Tonnen. Im neuen Actros findet er sich schnell zurecht. „Ich hätte mir das ohne die Spiegel schlimmer vorgestellt. Die Monitore sind aber ziemlich cool und bestimmt auch für Überbreite gut. Außerdem kann man viel besser an den A-Säulen vorbeigucken.“ Dass sich die Kameraarme einfach einklappen lassen, gefällt ihm im Detail ebenso wie die separate Hilfslinie im Monitor, die man auf das Heck des jeweiligen Aufliegers ausrichten kann. Beeindruckt ist er auch von der aktiven Spurführung, dem Überland-PPC („eine

angenehme Sache, würde ich nutzen“) und der Verkehrszeichenerkennung. „Ich finde die diversen Assistenzsysteme generell sehr hilfreich und hätte mir die früher schon manches Mal gewünscht. Sie sind unterstützend vorhanden, aber man bleibt trotzdem Herr über das Fahrzeug.“ Die Armaturen und Instrumente wirken auf ihn insgesamt sehr Pkw-mäßig, wobei ihn der Startknopf an seine LIAZ-Lkw aus den 1970ern erinnert („davon war ich damals schon begeistert“). Die Frage, ob er sich an die Arbeitsumgebung im neuen Actros gewöhnen könnte, beantwortet er klar und deutlich: „Ich sitze gerade mal eine halbe Stunde hier drin und habe mich schon dran gewöhnt!“







**DIE ROLLEN SIND** beim Fahrertest klar verteilt: Die Teilnehmer urteilen frei von der Leber weg, die Redaktion schreibt eifrig mit. Am neuen Keyless-Start-Schlüssel lässt sich ein Lichtcheck auslösen. Der bisherige Multifunktionsschlüssel ist damit Geschichte. Der beleuchtete Mercedes-Stern in der Front bleibt dagegen im Programm, ist offiziell aber nur im Stand einzuschalten.

**BEIM FAHRLICHT BLEIBT** es bei der Wahl zwischen H7 (Standard) und Bi-Xenon (Option); LED-Abblendlicht ist noch nicht verfügbar. Aufgerüstet hat Daimler dafür bei der Zusatzbeleuchtung, unter anderem mit den Welcome Lights in Form beidseitig projizierter Mercedes-Sterne.



## Technische Daten Actros 1853 Bigspace

### Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (MB OM 471), Turbolader mit asymmetrischem Turbinengehäuse und Ladeluftkühlung, einteiliger Zylinderkopf, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, SCR-Anlage, Partikelfilter

Bohrung/Hub	132/156 mm
Hubraum	12.800 cm <sup>3</sup>
Leistung	390 kW/530 PS bei 1.600/min
Max. Drehmoment	2.600 Nm bei 1.100/min
Motorbremsleistung	410 kW/558 PS bei 2.300/min
Motorgewicht (trocken)	circa 1.080 kg
Umweltklasse	Euro 6 C

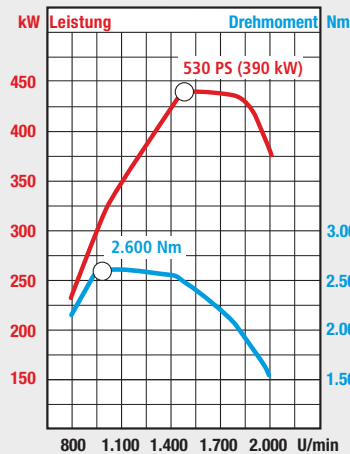
### Getriebe

Mercedes G281-12, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 12 Gänge (Übersetzung 1,00 bis 14,93), 4 Rückwärtsgänge, automatisierte Schaltung (Powershift 3) mit GPS-Tempomat PPC; Sekundär-Wasserretarder (Voith)

### Hinterachse

Einfach übersetzte Antriebsachse mit Differenzialsperrung, Übersetzung 2,412:1 (= 1.108/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5; theoretische Höchstgeschwindigkeit 123 km/h bei Nenndrehzahl 1.600/min)

### Volllastkurven



### Fahrerhaus

Mercedes Bigspace, langes Ganzstahlfahrerhaus mit Hochdach und ebenem Kabinenboden; Komfort-Fahrerhauslagerung (stahlgedert)

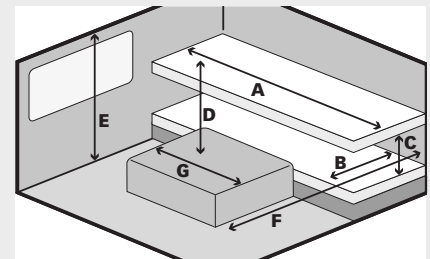
### Fahrgestell

Vorn gespreizter U-Profil-Leiterrahmen mit geschraubten Querträgern, Federung: Zwei-Blatt-Parabel/Vier-Balg-Luft, Radstand 3.700 mm, Servotwin-Lenkung, Bereifung vorn/hinten: 385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5, 720- plus 430-l-Alutanks Diesel, 75-l-Tank Adblue

### Abmessungen Fahrerhaus

Bigspace: hoch montiert, flacher Boden

A Kojenlänge u./o.	-/- mm*
B Kojenbreite u./o.	-/- mm*
C Kojenhöhe u./o.	-/- mm*
D Innenhöhe Mitte	1.960 mm
E Innenhöhe rechts	1.920 mm
F ab Frontscheibe	2.115 mm
G Breite Motortunnel	-
Einstieg Höhe	330/650/970/
1./2./3./4. Stufe	1.295 mm
Kabinenbodenhöhe	1.620 mm



\* Testwagen in Sonderausführung mit Sitzbank (mit 3-Punkt-Gurten) statt unterer Liege, keine obere Liege. Erhältlich sind 7-Zonen-Kaltschaummatratzen mit bis zu 750 mm Breite und 2.200 mm Länge. Kopffreiheit u./o. mit zwei Liegen: 690/550 mm



Gedächtnisstütze. Dabei bleibt das System aber passiv und zeigt erkannte Schilder nur als Info an, zum Beispiel Tempolimits an Tagesbaustellen, die nicht generell im PPC-Kartenmaterial hinterlegt sind. Im Gegensatz dazu kann das PPC nun im Überlandverkehr die Geschwindigkeit selbstständig Kurven, Kreisverkehren und Beschränkungen anpassen. Auf der Testrunde besonders beeindruckend: Das PPC lässt vor einer Ortschaft ausrollen, bis am Eingangsschild exakt 50 km/h anliegen. Statt dann aber wieder Gas zu geben, lässt das System das Tempo noch weiter fallen. Des Rätsels Lösung: Nach einer Kurve folgt die Beschränkung auf 30 km/h, was man als ortsfremder Fahrer unmöglich wissen kann. Dass derlei Vorausschau in der Praxis den einen oder anderen Tropfen Diesel spart, liegt auf der Hand. „Das ist wirklich was ganz Feines“, meint stellvertretend André Peukert. Was den Testteilnehmern spontan einleuchtet und allen neuen Actros-Fahrern hoffentlich auch: Mitdenken muss man selbstverständlich immer noch, zum Beispiel bei eigens installierten Schikanen vor so mancher Ortseinfahrt.

Auch der nächtliche Auftritt kommt gut an. Neben dem bekannten beleuchteten Stern in der Front (offiziell nur im Stand einzuschalten, die behördlichen Lichtjäger lassen grüßen) bietet der Actros LED-Effekte rundum, unter anderem an den Kameras. Serie ist das meiste davon aber leider nicht, sondern zum Beispiel im Paket „Extra Line“ bestellbar. Das enthält dann auch die projizierten Mercedes-Sterne in den Einstiegen. Schlicht als Geschmackssache erweist sich der Mix aus blauem Nachtfahrlicht (überwiegend positiv bewertet) und gelbem Wohnlicht (nicht ganz so überzeugend). Der ungefederte Beifahrersitz, den einige bemängeln, ist letztlich nur



eine Kostenfrage. Eher in die Rubrik „wie gehabt“ fallen die Kapitel Fahrerhaus, Motor und Antriebsstrang. Okay, Daimler hat etwas aerodynamisch an den Spoilern geschliffen und eine neue Serienübersetzung von 2,412 statt 2,533 zu 1 gewählt. Das senkt die Drehzahl auf der Autobahn um 50 bis 60 Umdrehungen. Doch das war es im Wesentlichen. Aufhorchen lässt die neue Zahl von 17 statt bisher elf verschiedenen Actros-Fahrerhäusern, was aber schnell erklärt ist. Bei den sechs zusätzlichen Varianten handelt es sich um jene kurzen und mittellangen Kabinen, die bislang unter der Flagge der Baureihe Antos gesegelt sind. Damit dürfte klar sein, dass deren eigenständige Tage gezählt sind und der Actros auf ganzer Linie und mit neuer Technik übernimmt: im Fernverkehr und auch im schweren Verteilerverkehr. <

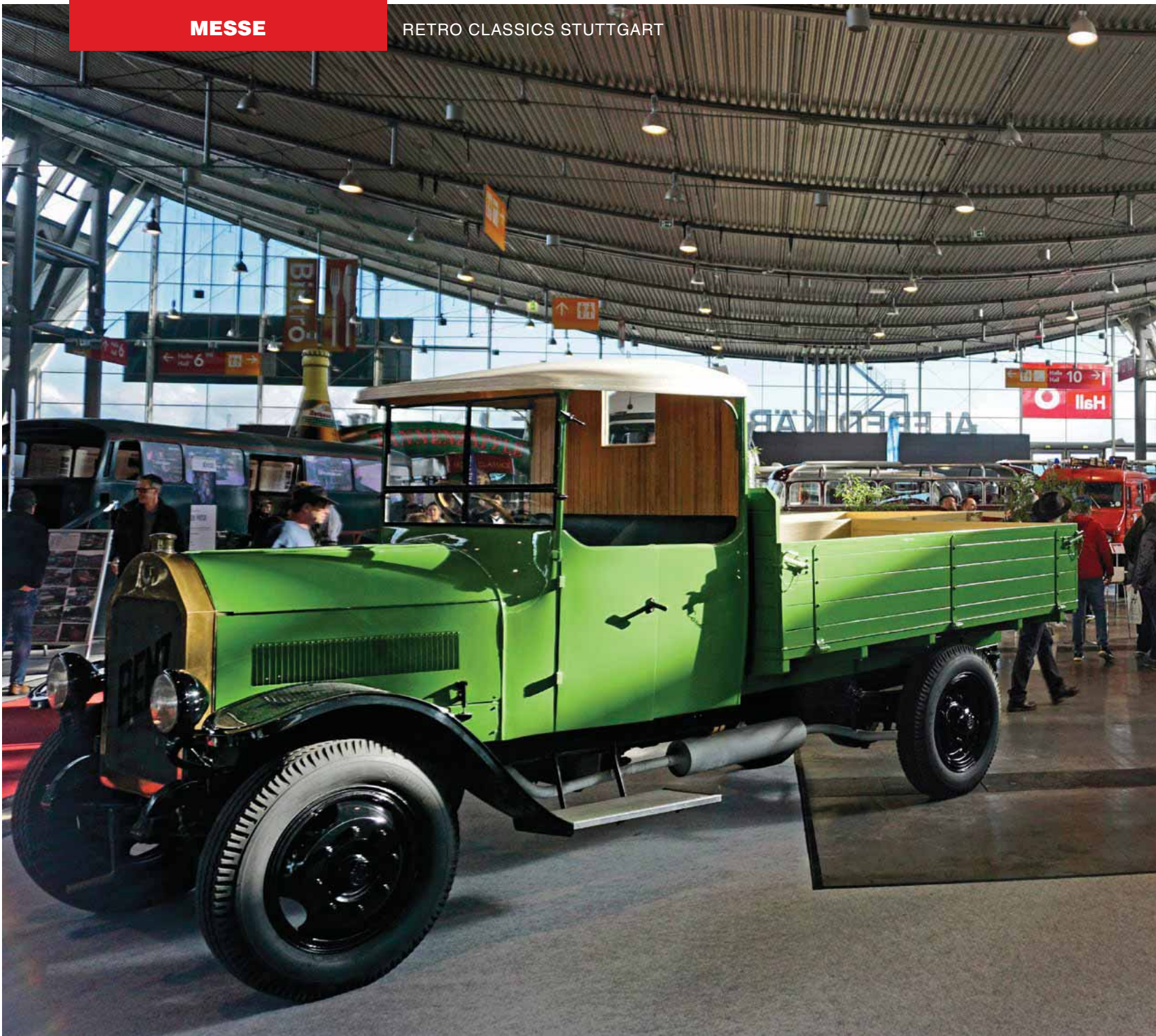


**NUR 14 ZENTIMETER** trennen Big- und Gigaspace in der Höhe. Die zufällige Begegnung mit dem Vorgänger (Bild oben) verdeutlicht den Unterschied. Beim Neuen schwenkt das Kamerabild in Kurven mit. Unter der Kabine bleibt beim 12,8-Liter-Motor OM 471 vorerst alles wie gehabt. Beim Testwagen ist Pumpen angesagt, eine elektrohydraulische Kippvorrichtung ist aber weiterhin zu haben.

**DAS NEUE ÜBERLAND-PPC** passt die Geschwindigkeit auch bei Ortsdurchfahren automatisch an.







**PATINA TRIFFT**

# **HOCHGLANZ**

Anfang März 2019 fand auf dem Stuttgarter Messegelände wieder die berühmte Retro Classics statt. Altgediente Lkw waren, wie schon in den Vorjahren, nur in überschaubarer Zahl ausgestellt. Der Besuch bei den Freunden historischer Nutzfahrzeuge in Halle 8 lohnte sich dennoch einmal mehr.

TEXT | Johannes Roller FOTOS | Johannes Roller, Daimler (1)





**D**er Stern auf dem Kühlergrill ist verschwunden, von den Spiegeln sind nur noch die Metallgestelle übrig, die Türgriffe fehlen, im Fahrerhaus herrscht ein wildes Durcheinander, und an Rahmen, Kotflügeln und Aufbau nagt der Rost. Dennoch oder gerade deshalb begeisterte dieser „Scheunenfund“ die Besucher des Daimler-Messestands auf der Retro Classics 2019 in Stuttgart. Der Hingucker mit seiner über die Jahrzehnte gereiften Patina ist ein Mercedes-Benz L311, lief im Jahr 1960 vom Band und

gehört jetzt zur erlesenen Oldtimersammlung des Daimler-Werks Wörth. Der Tankaufbau scheint auf den ersten Blick recht vollständig zu sein, inklusive Gummischlauch und Haspel. Er trägt das Logo von Esso und der Muttergesellschaft Exxon, auf den Türen findet sich außerdem der Schriftzug „Esso Nederland N.V.“. Der Tankwagen muss lange vor dem Zusammenschluss von Exxon und Mobil Oil zu Exxon-Mobil im Jahr 1999 den Dienst quittiert haben. Wann genau und warum er in einer Scheune verschwand, ist allerdings noch nicht bekannt.

**DAS ÄLTESTE NUTZFAHRZEUG-EXPNAT** auf der Retro Classics: der ab 1921 in Gaggenau gebaute Benz 1 CN (I.). Der Kraftfahrer machte seiner Berufsbezeichnung alle Ehre und musste ohne jegliche Unterstützung Lenkrad, Kupplung, Schaltung und Bremsen bedienen.

**NEBEN ALTEN BEKANNTEN** wie Lanz-Bulldog und Mercedes-Benz L315 waren auch Messeneulinge wie der MAN mil gl KAT I zu sehen, mit dem die Bundeswehr in Dornstadt immer noch Militärkraftfahrer ausbildet. „Mit dem kann man einfach besser das Fahren im Gelände ausbilden als mit den neuen Fahrschul-Lkw“, lobte ein Hauptmann vom Standteam die Qualitäten des Oldies.







**GEHEIMNISVOLLER SCHEUNENFUND:** Eines der Highlights am Daimler-Stand war dieser Mercedes-Benz L311, der im Jahre 1960 vom Band lief und jetzt zur erlesenen Oldtimer-sammlung des Daimler-Werks Wörth gehört. Der natürlich gealterte Hauber trägt das Logo von Esso und der Muttergesellschaft Exxon, auf den Türen prangt immer noch der Schriftzug „Esso Nederland N.V.“.



Platzhirsch Daimler, ohne den die einst nur den Lkw-Oldtimern vorbehaltene Messehalle 8 wohl schon bald gänzlich den Pkw gehören würde, hatte sich für einen Streifzug durch 100 Jahre Nutzfahrzeuggeschichte entschieden. Dieser Streifzug begann mit dem Benz 1CN, dem sicher ältesten Nutzfahrzeugexponat auf der diesjährigen Retro Classics. Die wahlweise vollgummi- oder luftbereifte Nachkriegsentwicklung stammte aus dem Benz-Werk Gaggenau und ging auf den Typ 1C zurück. „1“ stand für die Nutzlast von 1,0 bis 1,5 Tonnen, „C“ für Kardantrieb (statt Kette). Der 1C mit seinem 35 PS starken 4,7-Liter-Motor wurde ab 1919 gebaut, 1921 zum Typ 1CN weiterentwickelt und bis zur Fusion mit Daimler im Jahre 1926 gefertigt. Der Kraftfahrer im 1CN war noch weit-

gehend Wind und Wetter ausgesetzt und machte seiner Berufsbezeichnung alle Ehre. Ohne jegliche hydraulische, elektrische oder pneumatische Unterstützung mussten Lenkrad, Kupplung, Schaltung und Bremsen bedient werden. Luftbereift erreichte der Langhauber eine Höchstgeschwindigkeit von 42 km/h, vollgummibereift von nur 35 km/h.

Von den Roaring Twenties in die Wirtschaftswunderzeit der Bundesrepublik: Ab 1949 wurde der mittelschwere L3250 produziert. Er verwandelte sich durch Nutzlasterhöhung erst in den L3500 und 1955 mit der Umstellung der Typenbezeichnung dann in den L311. Im Werk Mannheim wurden laut Daimler fast 146.000 Einheiten dieses robusten und vielseitigen Lastwagens produziert – da-

runter, wenige Monate vor Produktionsende, der Tankwagen für Esso Nederland.

Auch bei der nachfolgenden Fahrzeuggeneration blieben Hersteller und Kunden der Haube treu, wenn auch der kurzen statt der langen. Bekanntheit erlangte das Pullman-Fahrerhaus lediglich vorübergehend durch den LP333 als Antwort auf die von 1958 bis 1960 gültigen „Seeböhmischen Gesetze“. So fehlte der „Tausendfüßler“ auch diesmal nicht auf der Retro Classics, stand aber im Blau-Weiß von Mauxion Schokolade in der Halle 8 anstatt, wie im Vorjahr, im Grün-Rot von Getränke Fleischmann. Trotz seines Alters machte der auffällige Dreiachsler neben seinen jüngeren Verwandten, unter anderen einem MK 1831 aus den 90er-Jahren und



einem nagelneuen Actros, Sondermodell Edition 1, eine gute Figur.

Auch auf das Auwärter-Museum, auf Timo Pistorius und seine Veteranenhalle, auf das Auto- und Traktor-Museum Bodensee sowie auf die THW-historische Sammlung war als Aussteller wieder Verlass. Letztere hatte sich diesmal für einen Hanomag A-L 28 mit MKW-Kofferaufbau und vollständiger Originalausrüstung entschieden. Wer seine Nase in den Aufbau steckte, dem strömte der unverkennbare Geruch von altem Eisen, Leinen, Öl und Holz entgegen – die Retro Classics bietet eben eine Zeitreise für alle Sinne.

Zum ersten Mal und gleich mit großem Aufgebot vor Ort, nämlich nebenan in Halle 10, war die Bundeswehr. Die Truppe präsentierte unter anderem einen sichtlich altgedienten MAN mil gl KAT I des Kraftfahrausbildungszentrums Dornstadt sowie einen DKW Munga und einen VW Kübelwagen aus ihrer Wehrtechnischen Studiensammlung in Koblenz. Zudem lockten Glücksrad, Tischkicker und „Karriereberatung“. Keine Frage: Hier ging es nicht nur um automobiler Schätze, sondern auch um die Nachwuchsgewinnung. Dafür sprachen nicht zuletzt die laut Messegesellschaft insgesamt 90.000 Besucher der Retro Classics 2019. So endete auch die Daimler-Zeitreise ganz bewusst beim Actros mit Mirror-Cam-Technologie, der den neuesten Stand der Technik abbilden und gleichzeitig Lust auf den Fahrer- oder Mechanikerberuf machen sollte.



**SPORTLICHE OPTIK:** Dieser restaurierte Opel Blitz, Baujahr 1959, wurde auf der Messe für 26.000 Euro zum Kauf angeboten.

**AUCH DER TAUSENDFÜSSLER** LP333 durfte nicht fehlen.



**DIESMAL MIT HANOMAG** auf der Retro Classics: Die THW-Historiker hatten sich für einen Hanomag A-L 28 mit MKW-Kofferaufbau und vollständiger Originalausrüstung gemäß Beladeplan entschieden.







# ROLLENDES R

Als straßenorientierter Kippsattel tritt der Scania R 500 als XT-Modell an. Zusätzlichen Biss im Gelände holt er sich von ganz hinten. Dass der Trailer mit anpackt, das macht die Trak-Achse von SAF-Holland möglich.

TEXT | Michael Kern FOTOS | Michael Kern, Elmar Weber





**1 DER EINSTIEG** gehört nicht zu den niedrigsten, ist aber auch kein alpines Unterfangen.

**2 DRINNEN BIETET** die R-Kabine in Normalhöhe rund 7,7 Kubikmeter umbauten Raum.



**A**ufstieg und Fall des Buchstabens „R“ sind bei Scania eine Geschichte für sich. Nachdem sich die Schweden fast 40 Jahre lang strikt an Ziffern gehalten und von Reihe 1 bis 4 emporgehängt hatten, müssen sie der schönen Zahlen überdrüssig geworden sein. „R-Reihe“ jedenfalls lautete der Name, unter welchem der Greif ab 2005 plötzlich bekannt wurde. Den Begriff „Streamline“ fügten die Produktstrategen dann im Jahr 2013 noch schnell hinzu, um gerade mal drei Jahre später eine ganz neue Baureihe nachzulegen.

Die hört nun auf den wenig einfallsreichen Namen „neue Generation“. Und das „R“ ist zwar nicht ganz verschwunden, doch steht es heute nicht mehr für die Gesamtheit des Programms, sondern nur noch für eine von fünf Fahrerhausklassen.

Zurück ins Glied sozusagen: Denn der Buchstabe „R“ hatte auch schon vor 2005 eine gewisse Bedeutung. Stand er da doch für das Höchste der Gefühle bei den Kabinen, gefolgt von „P“ und später auch „G“. Heute sind die Karten auch in dieser Hinsicht neu gemischt. Die R-Kabine spielt nach dem

neuen Paradefahrerhaus namens „S“ nur noch die zweite Geige.

In die Zange genommen ist das heutige R-Fahrerhaus von unten her zudem durch die neue G-Kabine. Die kommt zwar mit einem hohen Motortunnel daher, bringt aber drei Dinge bemerkenswert gut unter einen Hut: niedrigen Einstieg, moderate Gesamt-







**DAS BETT IST** im Maximum etwa 800 Millimeter breit. Die Rollboxen drunter bieten rund 130 Liter Stauraum. Weitere 90 Liter fassen die Schränke unter der Stirn. Das Kommödchen in Armaturenmitte ist seit Urzeiten eine Spezialität von Scania.



höhe und doch stattlich viel umbauten Raum. Sind Allrounder-Qualitäten für den Kippsattel gefragt, rücken eben vor allem die G- und R-Fahrerhäuser in den Fokus.

Erstaunlich gering fällt aber der Unterschied in jeweils langer Ausführung zwischen den beiden Varianten unterm Aspekt des Raumangebots aus. Sind bei der R-Kabine in Normalhöhe zum Beispiel knapp 7,7 Kubikmeter umbauten Raums geboten, so erreicht das G-Fahrerhaus – ebenfalls normal hoch – immerhin knapp 7,4 Kubikmeter Volumen. Signifikante Unterschiede gibt es vor allem bei zwei Kriterien: Befindet sich der Boden bei der R-Kabine in 1.530 Millimeter Höhe,

so gilt es für die G-Kabine nur 1.425 Millimeter emporzuklettern, bis der Arbeitsplatz geentert ist. Im Gegenzug ragt der Motortunnel bei dem G-Fahrerhaus 340 Millimeter in den Innenraum hinein, während er bei der R-Kabine nur 160 Millimeter Höhe erreicht. Was die Gesamthöhe angeht, zeigt der XT in G-Version zwar ein ungefähr 140 Millimeter niedrigeres Profil als der größere R-Bruder. Doch passt auch dieser (in Normalhöhe) mit insgesamt 3.390 Millimeter Höhe, wenn auch haarscharf, noch ungestreift unter alten Silos durch, die ab 3,40 Metern dann zum Problem werden können. So läuft es denn auf die Frage hinaus, ob die Begehrlichkeiten eher auf niedrigem Einstieg liegen (G-Kabine) oder

auf unkompliziertem Durchstieg innen gehen – mitsamt der Option auf jene zwei 65-Liter-Rollboxen unterm Bett, die in der R-Kabine geboten werden.

Obendrein gibt es dort deutlich größere Außenstauflächen (ca. 370 Liter statt rund 240 Liter wie bei der G-Kabine). Es bietet unterm Strich also die R-Kabine eben doch ein Plus an Wohn- und Lebensqualität, was für viele den rund zehn Zentimeter höheren Einstieg als beim G-Fahrerhaus locker wettmachen wird.

Orange-farbene Ziernähte an den Sitzen: Das gibt's für den Fernverkehr nicht. Und ist ein



**1 DER TRIEBSTRANG** ist typisch Straßenroller und optimal für die Autobahn.  
**2 MIT KNAPP 3,40 METER** Gesamthöhe kann das R-Fahrerhaus für den Bau gerade noch als Allrounder gelten.





Zeichen dafür, wie der Greif nun die Baufahrzeuge stärker denn je als eigenständigen Flügel aufstellen möchte. Beim Äußeren zeigt sich das in Gestalt von rabenschwarzem Latz und etwas grimmig vorgerecktem Kiefer. All das sind die typischen Kennzeichen der XT-Reihe von Scania, die es für die neue Generation auf dem Bau richten soll.

Doch muss hinter solch einem leicht schragigen Äußeren nicht immer auch gleich die Seele eines Eisenfressers stecken. Ein genauerer Blick auf die Front des R 500 in XT-Ausführung zum Beispiel zeigt, dass dieser XT ganz klar mehr in Richtung Straße denn Gelände tendiert. Sitzt da doch unterhalb des einteilig ausgeführten Stahlstoßfängers der Frontunterfahrerschutz, den sich ein waschechtes Baufahrzeug verkniefen darf. Mittenmang darin sitzt das Ra-

darage, auf welches sich das automatische Notbremssystem stützt, das beim typischen Gelände-Lkw der Kategorie N3G für gewöhnlich fehlt.

Kehrseite dieser Medaille ist, dass solch ein Frontunterfahrerschutz doch sehr im Tiefflug unterwegs ist. Mehr als 237 Millimeter an Bodenfreiheit lässt er im Fall des vorn mit Schlappen der Größe 385/65 R 22,5 bereiften R 500 nicht zu. Arg geländegängig tritt dieser Kippsattel eben ohnehin nicht an. Wer zum Beispiel aus Gewichtsgründen auf einen hochgezogenen Auspuff verzichten möchte, handelt sich beim Rohr im Keller eine in Richtung Fahrzeugmitte weisende Tüte unten am Topf ein, die schon etwas arg exponiert platziert ist. Gut also, dass der Unterfahrerschutz da – zumindest beim Vorwärtsfahren – sozusagen als Frühwarnsystem fungiert.

Zudem schwebt vorn die gekröpfte 7,5-Tonnen-Lenkachse auch nur 270 Millimeter hoch über dem Grund. Und hinten ist es gar mit 263 Millimetern noch einen halben Fingerbreit weniger, den das mächtige Hypoid-Achsaggregat namens R885 als Abstand zu Mutter Erde wahrt. Neueste Errungenschaft für diesen Achseinsatz ist eine relativ lange 2,69er-Übersetzung. Sinn der Sache ist klar: Drehzahl senken, vor allem auf der Autobahn. Alles, um den Verbrauch zu drücken.

Tatsächlich reduziert dies das Rotieren der Kurbelwelle bei 85 km/h im höchsten Gang auf nur noch gut 1.160 Touren pro Minute. Schön leise und unaufgeregt geht es damit zu. Beim Fahren spielt der R 500 in der XT-Version auch sonst alle Trümpfe aus, die die neue Generation von Scania so zu bieten hat: Die Sichtverhältnisse sind prima. Und die



**ORANGEFARBEN GEFASST PRANGT** das Kürzel XT (Xtra Tough, soll heißen: extra robust) auf der Front und soll vermehrte Eigenständigkeit der Baufahrzeuge signalisieren.



## Technische Daten

Motor	
Wassergekühlter Reihensechszylinder (DC13) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; Einspritzung per elektr. geregelter Common-Rail-Anlage, max. Einspritzdruck bis 2.100 bar, Euro 6 per SCR-Kat und DPF	
<b>Bohrung/Hub</b>	130/160 mm
<b>Hubraum</b>	12.742 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung</b>	500 PS (368 kW) bei 1.900/min
<b>Max. Drehmoment</b>	2.550 Nm bei 1.000–1.300/min
<b>Motorgewicht</b>	1.100 kg

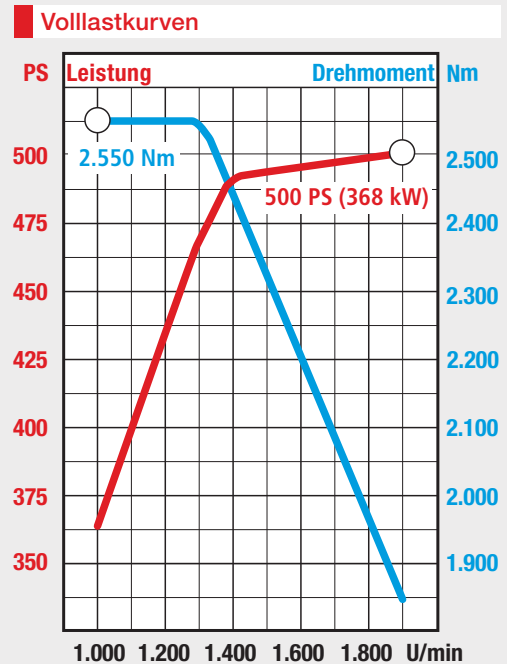
Kraftübertragung	
<b>Kupplung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, 430 mm Durchmesser
<b>Getriebe:</b>	Scania GRS905R, Dreigang-Grundgetriebe mit Split- und Rangegruppe, 12+2 Gänge, Spreizung 16,41 zu 1,00 (ohne Crawler 11,32 zu 1,00)
<b>Achsen:</b>	7,5-Tonnen-Vorderachse, 11,5-Tonnen-Hypoid-Hinterachse mit Achseinsatz R885, Quersperre, Hinterachsübersetzung 2,69 zu 1 = 139,0 km/h bei 1.900 U/min; entspricht 1.162 U/min bei 85 km/h im höchsten Gang; Vmax 1. Gang = 12,3 km/h, Vmax kleinster Crawler = 8,5 km/h

Fahrwerk	
Dreiblatt-Parabelfederung vorn, Zweibalg-Luftfederung hinten, Scheibenbremsen rundum, Bereifung 385/65 R 22,5 vorn, 315/80 R 22,5 hinten	

Abmessungen und Gewichte	
<b>Radstand</b>	3.750 mm
<b>Leergewicht fahrfertig*</b>	7.810 kg
<b>Zul. Gesamtgewicht</b>	18.000 kg
<b>Techn. mögl. GG</b>	19.000 kg
<b>Nutzlast</b>	10.190 kg (11.190 kg)
<b>Bodenfreiheit vorn</b>	270 mm
<b>Bodenfreiheit hinten</b>	263 mm

Fahrerhaus	
<b>Außenbreite</b>	2.550 mm
<b>Höhe gesamt</b>	3.390 mm
<b>Wendekreis</b>	15.220 mm
<b>Einstieg</b>	440/385/385/325 mm
<b>Höhe Boden</b>	1.530 mm
<b>Breite zw. Fenstern</b>	2.334 mm
<b>Breite zw. Türen</b>	2.092 mm
<b>Innenlänge</b>	2.070 mm
<b>Stehhöhe vor Sitz über Motortunnel</b>	1.814 mm
<b>Höhe Motortunnel</b>	160 mm
<b>Innenvolumen Kabine</b>	7,64 m <sup>3</sup>

\*mit vollem 400-Liter-Tank und 200 Liter Hydrauliköl sowie Alurädern







**RUND 150 KILOGRAMM** leichter als die üblichen hydrostatischen Vorderradantriebe kommt das Trak-System von SAF daher.

Automatik Opticruise schaltet im Straßenbetrieb clever, schnell und komfortabel. Etwas gewöhnungsbedürftig sind allerdings die vielen Schalter, die eine Prise Saloon-Flair in den sonst so vornehm gehaltenen schwedischen Salon bringen. So ist auf Anhieb zum Beispiel der Schalter für den Nebenabtrieb nicht einfach auszumachen; er sitzt ganz nah

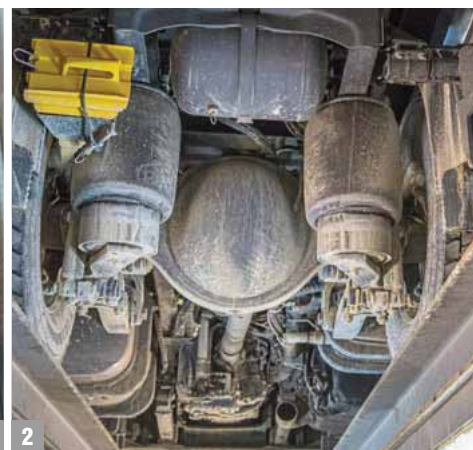
an der Lenksäule und versteckt sich fürs unkundige Auge hinter dem Lenkrad.

Überhaupt ist das Fahren im Gelände mit dem straßenoptimierten Triebstrang des R 500 eben eine Sache für sich. Weit her ist es mit der Zugkraft im ersten Gang, der bis 12,3 km/h bei 1.900/min reicht, sowieso

nicht. Das muss der Pilot beim Fahren im Gelände ebenso wissen und folgende Eigenart von Opticruise ins Kalkül ziehen: Selbst im Geländemodus ist auf eine Rückschaltung aus dem ersten Gang in die Crawlerstufen nicht unbedingt zu hoffen.

Da kann es an steilen Bergen schnell passieren, dass die Zugkraft im Ersten nicht ausreicht und der Motor plötzlich unrühmlich verstummt. Nach einem Neustart legt Opticruise dann aber anstandslos den ersten Crawler als Anfahrang ein und hat auch keine Mühe, von dort aus weiter raufzuschalten, wie es gerade geboten ist. Woraus folgt: vor Steilstücken besser gleich den Crawler samt manuellem Modus einlegen – und somit auf Nummer sicher gehen.

Ein hydrostatischer Vorderradantrieb als weiterer Notanker für heikle Situationen ist bei Scania ja nicht zu haben. Wohl aber bietet SAF mittlerweile etwas Ähnliches für den Auflieger an – und der Test-Scania hat genau solch einen Kippsattel mit hydrostatisch angetriebener Achse im Schlepp. Hilfreich ist das vor allem am Berg. Da wandert das Gewicht, je steiler das Gelände, desto vehementer nach hinten. So braucht sich die Trak-Achse von SAF-Holland über mangelnde Deckung der Zugkraftreserven durch Achslast beileibe nicht zu beklagen. Mit einem Schluckvolumen von knapp 1,4 Litern sowie



1

2

3

- 1 **MATROSE AM MAST:** Die Mimik für die Kipphydraulik klammert sich an den Handlauf.
- 2 **HYPOID- STATT AUSSENPLANETENACHSE** hinten senkt den Verbrauch, bedeutet aber auch Abstriche bei der Bodenfreiheit.
- 3 **AUF DIE MANCHMAL BITTER NÖTIGE** Rückschaltung in den Crawler ist auch im Geländemodus nicht unbedingt zu hoffen.



daraus resultierenden stattlichen 7.500 Nm pro Rad maximales Drehmoment kann das SAF-System die Ärmel hochkrepeln und rund drei Tonnen zusätzliche Zugkraft entfesseln. Ein willkommenes Zubrot also, wenn die Antriebsachse der Zugmaschine über ungefähr elf bis zwölf Tonnen Zugkraft nicht hinauskommt.

Anders sieht das aus, wenn abgekippt ist: Dann fehlt hintendran einiges an Deckung durchs Gewicht, die beim hydrostatischen Vorderradantrieb durchs gewichtige Wesen von Vorderachse, Kabine sowie Motor und Getriebe quasi permanent vorhanden ist. Mindern können dieses Manko liftbare Achsen am Trailer. Den entscheidenden Klaps, der über Losfahren oder nicht bestimmt, den kann die SAF-Trak-Achse aber so oder so geben.

Zumal das System noch weitere Vorteile hat. Zu nennen wäre in erster Linie, dass solch eine un gelenkte Aufliegerachse die Leitungen mit dem einen Übel verschont, das an der Lenkachse ein steter Quell von Ungemach sein kann: Torsionsbewegungen. Des Weiteren das relativ geringe Eigengewicht der Lösung von SAF: 50 Liter mehr Hydrauliköl im sowieso vorhandenen Tank für die Kipp hydraulik genügen dem offen konzipierten System.

Damit kann es auf einen eigenen Ölkreislauf verzichten und diesen großen Brunnen gleich auch für die Kühlung nutzen. Extrakühlung fällt also flach. Was unterm Strich zu einem Systemzusatzgewicht von nur ungefähr 250 Kilogramm führt, während der handelsübliche hydrostatische Vorderradantrieb so um die 400 Kilogramm Nutzlast kostet.

Macht die Hydrostatik an der Vorderachse andererseits in der Regel Geschwindigkeiten bis etwas oberhalb von 20 km/h noch mit, bevor die Systeme aussteigen, hat SAF exakt 13 km/h als Limit gesetzt. Auch gibt es keine am Schlupf der Antriebsachse orientierte Regelung für den zusätzlichen Vortrieb, sondern SAF Trak marschiert immer mit vollem Moment. Und so clever das Verfahren auch ist, das Öl der Kipp hydraulik zugleich für den Antrieb der Hydroachse zu nutzen, resultiert für die Praxis daraus folgende kleine Einschränkung: Der Ölstrom fließt entweder in den Kippstempel oder die Achse. Gekippt fahren ist zwar möglich. Aber Kippen und Fahren zugleich geht nicht. <

## Eckdaten SAF Trak

<b>Hydrostatischer Zusatzantrieb</b>	Poclain Hydraulics
<b>Schluckvolumen</b>	1.563 cm <sup>3</sup> /Umdrehung
<b>Anzahl Kolben</b>	10
<b>Max. Drehmoment pro Rad</b>	7.500 Nm
<b>Max. Zugkraft pro Achse</b>	3,03 t
<b>Max. Arbeitsdruck</b>	350 bar
<b>Max. Durchsatz</b>	200 dm <sup>3</sup> /Minute
<b>Ölvolumen</b>	50 l mehr als Zylindervolumen der Stirnwandpresse
<b>Angetrieben durch</b>	Wahlweise Motor/Getriebe
<b>Extrakühlung</b>	Nein
<b>Zusatzantrieb verfügbar bis</b>	13 km/h
<b>Voraussetzungen Zugmaschine</b>	Aufbausteuergerät mit CAN-Daten zu Bremssignal, Gang-Information, Fahrzeuggeschwindigkeit, Kupplungssignal, Gaspedalstellung
<b>Fahren und Kippen zugleich</b>	Nein



**1 RABENSCHWARZER LATZ** und grimmig vorgereckter Unterkiefer sind die äußeren Merkmale der XT-Fahrzeuge.

**2 DIE HOCHDRUCKPUMPE** für den Trailerantrieb sitzt am Motor, kann aber auch per Getriebe befeuert werden.

**3 ES WIMMELT** nur so von Schläuchen und Kabeln zwischen Zugmaschine und Auflieger.

**4 DIREKT NEBEN** der Handbremse befindet sich der Schalter, der den Antrieb der Trailerachse aktiviert.

**5 UNGEFÄHR DREI** Tonnen zusätzliche Zugkraft kann die SAF-Trak-Achse im Maximum zur Traktion beisteuern.









**GIGANTEN**

# **DER BAUMA**

Auch die Lkw-Hersteller nutzen die Messe, um Neuheiten für die Baubranche vorzustellen. Doch die Bühne gehört vor allem den riesigen Baumaschinen. Wir stellen ausgewählte Premieren vor.

TEXT | Thomas Rosenberger FOTOS | Gudrun Muschalla



**D**ie Dimensionen im Mining-Geschäft sind weit entrückt von allem, was man von Baustelle & Co. kennt. Und doch verlaufen die Trends ähnlich. So spielt heute die Elektromobilität auch bei den schwersten und größten aller Fahrzeuge eine gewichtige Rolle. Liebherr etwa zeigte auf der Bauma einen neuen Bagger der 200-Tonnen-Klasse. Der Clou: Der sogenannte R 9200 E arbeitet elektrisch – kein Dieselgeruch, kein Motorgrollen. Dafür jagen 6.000 Volt durch die Aktuatoren, wenn das Ungetüm loslegt. Satt 850 kW leistet die E-Maschine des 210 Tonnen schweren Baggers.

Die Reichweite oder vielmehr die Betriebsdauer des Geräts ist im Prinzip unbegrenzt, denn der Bagger hängt an der Steckdose. Damit beim Einschalten das Stromnetz der Mine nicht kapituliert, ist er mit einem Autotransformator-Starter ausgerüstet. Der reduziert den Einschaltstrom, um das Netz zu entlasten. Für die nötige Leitung bietet Liebherr eine autonome Kabeltrommel an. Die schultert je nach Baggertyp 245 bis 300 Meter Kabel. In die sogenannte HDV-Schaukel des Liebherr R 9200 E passen 12,5 Kubikmeter Material. Bei einer losen Dichte von 1,65 Tonnen pro Kubikmeter braucht der Bagger also nur drei Durchgänge, um einen 65-Tonnen-Muldenkipper zu laden. Die Arbeitszyklen dauern laut Liebherr teilweise weniger als 20 Sekunden.





Ähnlich beeindruckend wie der R 9200 E wirkt der Dumper T 236 (großes Bild Seite 40), ebenfalls eine Bauma-Premiere. Der Muldenkipper ist mit einem dieselektrischen Antrieb ausgestattet. Dadurch kann er steilere Rampen befahren als ein rein dieselbetriebener Kipper. Der Antrieb des T 236 erzeugt beeindruckende 895 kW (1.217 PS) und beschleunigt den Riesen auf immerhin bis zu 55 km/h. Dabei schultert das leer schon 80 Tonnen schwere Gefährt obendrauf noch bis zu 100 Tonnen Nutzlast.

Der größte Bagger, der auf der Messe zu sehen war, stammt indes von Komatsu, ist „made in Germany“, erreicht ein Betriebsgewicht von 409 Tonnen und arbeitet mit einem herkömmlichen Dieselantrieb. Der soll beim neuen Modell verhältnismäßig genügsam zu

Werke gehen. Das Dieselreservoir fällt mit 6.000 Liter Fassungsvermögen dennoch gewaltig aus. Kein Wunder, immerhin 16 Zylinder gießen nach Kraftstoff und erzeugen 1.400 kW (1.875 PS) Leistung. Der PC4000-11 erreicht die Abgasnorm Tier 4 final ebenso wie Lkw die Abgasnorm Euro 6d, nämlich per SCR-Anlage und Dieselpartikelfilter. Die

22 Kubikmeter große Schaufel des Exponats, die in etwa so hoch wie zwei Mann ist, frisst sich bis in acht Meter Tiefe. Ein sogenanntes Payload-Meter gibt Aufschluss darüber, wie viel Last in der Schaufel liegt und über welche Traglast der Kipper verfügt, der als Nächstes befüllt werden soll. Die Muldenkipper zur Abfuhr des Abraums sollten jedenfalls nicht allzu zierlich sein. Komatsu rät zur Kombination mit Dumpfern der 150- bis 240-Tonnen-Klasse.

# 13 TAUSEND

Lkw und mehr als 600 Schwertransporte rollten zum Auf- und Abbau vom Messegelände. Würde man daraus eine Kette bilden, so würde sie in etwa von München bis nach Stuttgart reichen.

**MIT 63 TONNEN** Nutzlast war der Komatsu-Dumper (l.) einer der kleineren Muldenkipper auf der Bauma. Der Volvo R100E (u.) mit einem 1.065 PS starken V12 an Bord packt immerhin 95 Tonnen beziehungsweise rund 60 Kubikmeter Abraum.



Der ebenfalls ausgestellte Komatsu-Dumper 605-8 (Eigengewicht 52 Tonnen, Nutzlast 63 Tonnen, Muldenvolumen 40 Kubikmeter) ist für diesen Riesen also schon zu klein und ließe sich theoretisch mit nicht einmal zwei vollen Schaufeln des PC4000-11 füllen. Die fährt er dann mit 578 kW (778 PS) ab. Schon passender wäre da der Volvo-Dumper R100E mit seiner schnittig gezeichneten Front. Der steckt nämlich mal locker 95 Tonnen an Abraum und Geröll beziehungsweise 60,4 Kubikmeter an Volumen weg. Voll beladen bringt er es dann auf 164,6 Tonnen – das ist ein Wort. Für den behänden Abtransport sorgt ein 783 kW (1.065 PS) starker V12-Diesel, der maximal 4.631 Nm an Drehmoment auf die Kurbelwelle wuchtet.

Digitale Helferlein und Assistenzsysteme unterstützen auch im Minensegment die Maschinenführer. Weil sie im Führerstand in luftiger Höhe und eingeschränkt durch An- und Aufbauten leicht etwas übersehen können, helfen im Falle des Komatsu-Baggers sieben Kameras, das Gelände um den Bagger im Auge zu behalten. Sie generieren auf einem Monitor einen 360-Grad-Blick aus der Vogelperspektive. Per Fingertipp lassen sich einzelne Bereiche genauer betrachten.

Was der Dumper in der Mine ist, das ist der Knicklenker auf der Großbaustelle: ein unverzichtbares Transportmittel, um Abraum zu befördern. Wenn sich auch die Dimensionen und Leistungsdaten nicht ganz so beeindruckend lesen wie die der Minengiganten, so ist die Manövrierbarkeit dieser Nutzfahrzeuge herausragend. Da wäre beispielsweise der neue Volvo A45G. Der schultert immerhin 41 Tonnen Nutzlast bei einem Gesamtgewicht von gut 72 Tonnen. Gestrichen passen knapp 20 Kubikmeter in die 6,4 Meter lange Mulde des insgesamt 11,3 Meter langen Knicklenkers. Aus 16 Liter Hubraum schöpft der Motor 485 PS nach SAE-Norm und stemmt knapp 2.600 Nm.





Neu an Bord sind ein Tempomat, eine Geschwindigkeitsregelung beim Bergabfahren und die sogenannte Opti-Shift-Funktion. Bei normaler Fahrt hilft der Tempomat dabei, eine konstante Geschwindigkeit einzuhalten, was der Effizienz des Transports zugutekommt. Bergab hält die Geschwindigkeitsregelung ebenfalls das gesetzte Tempo ein und sorgt gleichzeitig dafür, dass der Fahrer immer die Kontrolle über den Dumper behält. Das neue Opti-Shift-Schaltprogramm setzt zudem Richtungsänderungen geschmeidiger um. Das Getriebe Volvo Dynamic Drive wählt im Dumper vorausschauend je nach

Betriebsbedingung die Gänge und soll so vor allem den Verbrauch senken.

Also alles beinahe genauso wie bei den Straßenrollern. Die fallen zwar eine Nummer kleiner aus, sind aber nicht weniger interessant. Und ohne Schwerlastzugmaschinen und Tieflader kommen die Bauriesen genauso wenig wie Windflügel und anderes Gerät zum jeweiligen Einsatzort, weswegen wir euch weitere Messepremierer aus dem Bereich der Nutzfahrzeuge und die eine oder andere exotische Erscheinung in der kommenden Ausgabe von FERNFAHRER vorstellen. <



**KOMATSU ROLLTE DEN GRÖSSTEN BAGGER ZUR MESSE:** Der PC4000-11 (o.) erreicht ein Gewicht von 409 Tonnen. Der 200-Tonnen-Bagger R 9200 E (M.) von Liebherr arbeitet elektrisch und hängt an der „Steckdose“.

**FÜSSCHEN IN DIE HÖH:** Der neue Volvo-Knickenler A45G (u.) überzeugte beim „Baggerballett“ mit hoher Wendigkeit und Geländegängigkeit.







## PROBLEMATISCHE

# ACHSLASTEN

Die Rheinbrücke Neuenkamp, Teil der A40, wird erneuert. Bis es so weit ist, muss das alte Bauwerk noch halten. Zu schwere Lkw werden daher aus dem Verkehr geleitet. Fahrer müssen vor Ort abladen.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath

**D**ie vierspurige Rheinbrücke der A40 zwischen Moers und Duisburg stammt aus den 70er-Jahren. Ausgelegt war sie einst für 30.000 Fahrzeuge am Tag. „Mittlerweile hat sich der Verkehr auf rund 100.000 Fahrzeuge erhöht“, sagt Joachim van Bebber, Leiter der Autobahnniederlassung Krefeld von Straßen NRW. „Davon sind rund zehn Prozent schwere Lkw. Doch es ist nicht das Gesamtgewicht, das uns Probleme macht, es sind die Achslasten.“ Ein neues

Kapitel im Trauerspiel „Deutschland und seine maroden Bauwerke“. Vor allem die Brücken aus den 70er-Jahren halten der Belastung durch den explodierten Schwerverkehr nicht mehr stand. Bekannt ist vor allem die Leverkusener Brücke der A1 über den Rhein. FERNFAHRER hat bereits 2017 berichtet, dass hier eine Schrankenanlage zu schwere Lkw daran hindert, über die Brücke zu fahren. Umwege über die A3 und die A4 sind die Folge. Doch auch die Rodenkirchener Brücke sendet nun erste Warnzeichen.



**JOACHIM VAN BEBBER** von Straßen NRW muss dafür sorgen, dass die alte Brücke durchhält.

Ab Sommer 2019 wird jetzt die Rheinbrücke Neuenkamp in zwei Etappen vollständig neu gebaut. Der Planfeststellungsbeschluss für den achtstreifigen Ausbau zwischen den Anschlussstellen Duisburg-Homberg und Duisburg-Häfen ist seit 4. März 2019 rechtskräftig. Erste vorbereitende Baumaßnahmen sollen im Sommer beginnen.



Der Plan: In Fahrtrichtung Duisburg entsteht ein komplett neues Bauwerk mit drei Fahrstreifen. Es soll bereits drei Jahre nach Baubeginn fertiggestellt sein. Dann wird der gesamte Verkehr zunächst über diese südliche Brücke geleitet und die alte Brücke abgerissen. „Bis dahin muss die alte Brücke auf jeden Fall halten“, erklärt van Bebber.

Deshalb ließ der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) Ende März folgende warnende Botschaft mitteilen: „Die schadhafte Rheinbrücke Neuenkamp im Zuge der A40 wird bis zum geplanten Neubau nur für alle Fahrzeuge befahrbar bleiben, wenn sie nicht von zu schweren Fahrzeugen weiter geschädigt wird.“

Die 777 Meter lange Schrägseilbrücke ist im Laufe der Zeit immer wieder saniert worden. Nun aber treten seit einigen Jahren immer wieder Schäden in den Querträgern, die regelmäßig geschweißt werden, auf. „In dieser langen Zeit haben sich aber auch die Achslasten der Lkw auf mehr als zehn Tonnen erhöht“, erläutert van Bebber. „Seit Anfang November 2018 ist daher zunächst in Fahrtrichtung Duisburg eine Wiegeeinrichtung in Betrieb, die rechtswidrig überladene Lkw am Überfahren der Brücke hindert.“

Aus Fahrtrichtung Moers sowie in der Zufahrt der Anschlussstelle Duisburg-Homburg werden alle Lkw zunächst automatisch verwogen. Weiter die Brücke überqueren dürfen Lkw, die der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen, die also zunächst nicht schwerer als 40 Tonnen Gesamtgewicht sind. Im Kombinierten Verkehr – das gilt also auch für die vielen Containerladungen im Hafenhinterlandverkehr des größten Binnenhafens in Deutschland – sind 44 Tonnen weiterhin möglich. „Lediglich die Achslast 11,5 Tonnen darf definitiv nicht mehr überschritten werden“, berichtet van Bebber, „daran haben sich nach unseren Erkenntnissen allerdings zu viele Lkw-Fahrer leider nicht gehalten.“

Für alle in der Anfahrt zur Brücke verwogenen und überladenen Fahrzeuge geht nun rechtzeitig eine Schranke herunter. Die Lkw werden auf einen abgetrennten Platz neben der A40 und dort auf eine Wiegeanlage geleitet. Diese ist rund um die Uhr besetzt. „Amtliche Kontrollen dürfen allerdings nur die Polizei und das Bundesamt für Güterverkehr vornehmen“, sagt van Bebber.



Die Betreiberfirma hält einen Gabelstapler bereit. Für die betroffenen Fahrer der überladenen Lkw besonders ärgerlich: Die Fracht muss zunächst im Auflieger umgeladen werden, bis die zulässige Achslast erreicht ist. Problematisch wird es bei einer üblichen Komplettlading mit 33 oder, je nach Auflieger, 34 Paletten. Dann droht nicht nur ein herber Zeitverlust. Es wird für den Spediteur und seinen beauftragten Frachtführer richtig teuer. „Der Fahrer muss die Fracht auf unserem Platz stehen lassen, bis sie von einem anderen Lkw wieder abgeholt wird.“

Bislang meldet das Verkehrsministerium in Düsseldorf allerdings nur einen Teilerfolg der Maßnahme. Im Erfassungszeitraum vom 19. November 2018 bis zum 24. Februar 2019 wurden laut der eigenen Statistik insgesamt 4.705 Fahrzeuge durch die Wiegeanlage entdeckt und auf die Waage geleitet. In 1.822 Fällen ließen sich demnach Überschreitungen der zulässigen Gewichte rechtssicher feststellen. „Täglich versuchen immer noch, wenn auch mit leicht abnehmender Tendenz, 50 bis 60 überladene Lkw auf die Rheinbrücke Neuenkamp zu fahren“, sagte Wüst Ende März. „Das müssen wir verhindern. Wir werden uns unsere Straßen und Brücken nicht von überladenen Lkw kaputt fahren lassen.“

Daher wurde nun an der Anschlussstelle Duisburg-Häfen ebenfalls eine Schranken- und Wiegeanlage über die Rheinbrücke in Fahrtrichtung Venlo eingerichtet. „Diese Anschlussstelle ist in ihrer Bauform mit einer Parallelfahrbahn einem Autobahnkreuz ähnlich“, beschreibt van Bebber, „weshalb sich der Aufbau der Anlage etwas aufwendiger gestaltet hat.“



**1 SEIT NOVEMBER 2018** ist die Wiege- und Schrankenanlage der A40 in Richtung Duisburg in Betrieb, seit April Richtung Venlo.

**2 IM BERUFSVERKEHR** ist mit erheblichen Staus vor der Anlage zu rechnen.

**3 LKW MIT ZU HOHER ACHSLAST** müssen an Ort und Stelle umgeladen werden. Überzählige Fracht bleibt im schlimmsten Fall stehen. Das wird für die Frachtführer teuer.

Für Lkw-Fahrer bedeutet der nun beginnende Neubau der Rheinbrücke Neuenkamp noch mindestens die nächsten drei Jahre eine erhebliche Rückstaugefahr, vor allem im frühmorgendlichen und abendlichen Berufsverkehr. Entsprechend rechtzeitig warnt Straßen NRW auch vor der potenziellen Unfallgefahr. <



# DER TRUCK-GRAND-PRIX

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

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

## Grand-Prix-Paket 1

### 2 Truck-Grand-Prix-Wochenend-Tickets

2 Wochenend-Tickets der Kategorie „Classic“ mit Zugang zu den Tribünen T11, T12 und T12a, Fahrerlager, Messepark, Grid Walk, Open-Air-Festivalkonzerte in der Müllenbachschleife und Truck-Camps.



Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

[www.fernfahrer.de/abo](http://www.fernfahrer.de/abo)

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



# RUFT!



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

1 Wochenend-Ticket der Kategorie „Classic“ mit Zugang zu den Tribünen T11, T12 und T12a, Fahrerlager, Messepark, Grid Walk, Open-Air-Festivalkonzerte in der Müllenbachschleife und Truck-Camps. Dazu die coole FERNFAHRER-Planentasche im Festival-Design.

**Gratis zum  
Jahresabo**



## JAHRESABO

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

Mein Wunsch-Extra (bitte ankreuzen):

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

Ich bestelle FERNFAHRER als:

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

FFJACP1906

**Digitalabo:**

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

FFJACD1906

**Kombiabo:**

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

FFJACK1906

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Bank

IBAN

BIC

Datum

Unterschrift



Mein Zahlungswunsch:

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

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

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

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

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerksstraße 15, 70665 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb Abonnement durch: ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Straße 47, 70597 Stuttgart, Geschäftsführer: Joachim John, Michael Staudenmaier, Sitz und Registergericht: Stuttgart HRB 10156

## Einfach bestellen:

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







Nur bargeldlos tanken war gestern. Was sich ändert und worauf es bei Tankkarten ankommt, erfährst du hier. Außerdem: Die große Marktübersicht über 21 Tankkarten zeigt, was die Mineralölgesellschaften für Lkw-Fahrer alles im Angebot haben.

**TEXT** | Nicole Holzer

**FOTOS** | Karl-Heinz Augustin, Kartenanbieter

**MEHR**

# ALS TANKEN

**K**lar, ohne Tankkarten geht's kaum. Die sind nicht nur äußerst praktisch, sondern auch deutlich sicherer als Bargeld. So verfügen zum Beispiel die meisten der 21 Tankkarten unserer Marktübersicht über individuelle Sperrlimits, und rund zwei Drittel geben Alarm bei ungewohnter Benutzung der Tankkarte. Hinzu kommen weitere Sicherheitsaspekte wie etwa Bergungs- und Abschleppservices sowie Reifen- und Kühlsystemdienste. Und auch wenn das Angebot vieler Tankkarten auf den ersten Blick ähnlich erscheint, lohnt sich ein genauer Blick in unsere Marktübersicht. Die Unterschiede liegen im Detail.


Doch nach welchen Kriterien fällt die Entscheidung? Allem voran dürfte beim Leistungsvergleich die Zahl der Akzeptanzstellen stehen. Hier hat sich einiges getan. Die DKV Card hat mit 13.100 Stationen in Deutschland immer noch die Nase vorn, gefolgt von der UTA Full Service Card und der Mercedes Service Card mit je 12.000 Akzeptanzstellen.

Deutlich zugelegt hat unter anderen die Logpay Card: Seit der Beteiligung der VW Financial Services ist die Zahl der bundesweiten Stationen auf 7.000 gestiegen.

Steil nach oben schnellst auch die Anzahl der internationalen Akzeptanzstellen. Wie unsere Marktübersicht zeigt, verzeichnen vor allem DKV, OMV, SVG, Total und UTA große Zuwächse. Hauptgrund dafür sind übergreifende Kooperationen wie zum Beispiel die zwischen Total und Aral sowie Mol. Wie erfolgreich Kooperationen sind, zeigen auch die Beispiele MAN Card und Mercedes Service Card: Sie können vom Fahrer zugleich als Serviceausweis für Reparaturen und Wartungen genutzt werden.

Eine weitere Erleichterung sind die neuesten Mautlösungen. Ganz vorn mit dabei sind beispielsweise Aral, DKV und UTA. Sie haben derzeit die europäische Mautbox auf Basis des European Electronic Toll Service (EETS) im Programm (allerdings stand bei Redaktionsschluss die formale Zulassung

des Bundesamts für Güterverkehr für Aral noch aus). Damit ist es möglich, die Maut automatisch und länderübergreifend zu bezahlen. Das hat den Vorteil, dass Lkw-Fahrer in Europa künftig weniger national gültige Mautboxen mitführen müssen, im Idealfall sogar nur noch eine. Für das tägliche Transportgeschäft ist das eine große Erleichterung, zumal neue Länder ganz einfach aufgeschaltet werden können. Die korrekte Bezeichnung im Fachjargon dafür ist Over-the-Air-Freischtaltung. Das heißt auch: Alle weiteren Länder, die den EETS-Standard künftig erfüllen, können in die OBU integriert werden – und das alles, ohne die Box auszutauschen.

Außer Telematikanbindungen, Mautsystemen oder der papierlosen Verwaltung von Lkw und Zugangsberechtigungen stehen digitale Bezahlsysteme als weiteres Feature am Start. So können zum Beispiel Total-Card-Kunden per E-Wallet mit ihrem Smartphone direkt an der Zapfsäule bezahlen – das bietet mehr Sicherheit vor Tankbetrug. 



# Tankkarten auf einen Blick

	Anzahl der Tankstellen national	davon Adblue	Anzahl der Tankstellen international	davon Adblue	Dienstleistungen rund ums Fahrzeug	Werkstattakzeptanz	Bergungs- und Abschleppservice	Reifen- und Kühlsystemdienst	Parkplatzservice	Tunnel-/Mautservice	Brückengebühren	PIN-Code	Individuelle Sperrlimits	Beschränkung auf bestimmte Tankstellen	Alarmierung bei ungewohnter Benutzung	Fahrer-App
 AS24 Eurotrafic	1.280	210	15.000	1.980	•	–	•	–	•	•	•	•	•	•	•	•
 Aviacard	2.400	800	2.700	850	•	•	–	–	–	–	–	•	•	–	–	•
 BP + Aral Card	4.400	1.000	22.000	k.A.	•	–	•	•	•	•	•	•	•	k.A.	•	•
 DKV Card	13.100	9.500	52.500	21.000	•	•	•	•	•	•	•	•	•	–	•	•
 Eni Multicard	4.600	k.A.	22.000	k.A.	•	•	•	–	–	•	•	•	•	–	•	–
 Esso Card	2.800	22	10.800	k.A.	•	–	•	–	–	•	–	•	•	–	•	•
 Eurowag Card	2.500	1.000	12.000	4.000	•	–	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
 JET Card	808	19	–	–	–	–	–	–	–	–	–	•	•	–	•	•
 Logpay Card	7.000	3.000	5.500	2.500	–	•	•	•	–	•	•	•	•	–	•	•
 MAN Card	11.500	k.A.	41.500	k.A.	•	•	•	–	–	•	•	•	•	–	–	•
 Mercedes Service Card	12.000	4.450	50.000	15.650	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
 Mycard HEM	406	360	–	–	–	–	–	–	–	–	–	•	•	–	–	–
 OMV Card	285	101	2.000	663	•	•	•	•	•	•	•	•	•	–	•	•
 Shell Card	4.500	600	21.000	2.000	•	•	•	•	•	•	•	•	•	–	•	•
 Star Flottenkarte	655 <sup>1)</sup>	581	–	–	–	–	–	–	–	–	–	•	•	–	•	–
 SVG <sup>2)</sup> Esso Card Europa	2.800	308	10.800	k.A.	•	•	•	–	–	•	–	•	–	–	–	•
 SVG <sup>2)</sup> Euroshell Smart CRT Card	4.500	600	21.000	2.000	•	•	•	•	•	•	•	•	•	–	•	•
 Tankpool24 Card	564	503	417	351	–	–	•	•	–	•	•	•	•	•	•	•
 Total Card	4.500	800	18.000	1.200	•	–	•	–	•	•	•	•	•	•	•	•
 UTA Full Service Card	12.000	4.450	50.000	15.650	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
 Westfalen Service Card	5.500	k.A.	–	–	•	–	–	–	–	•	–	•	–	–	–	–

Recherche: Juliane Dünge. Quelle: Unternehmen; Stand: 03/2019. Angaben teilweise gekürzt. Kein Anspruch auf Vollständigkeit.

<sup>1)</sup>Inklusive 74 Bay-Wa; <sup>2)</sup>SVG bietet auch die DKV Card und die Total Card an



# EIN HERZ UND VIELE SEELEN

Transportunternehmer Dirk Huhndorf begann 1992 mit einem Lkw. Mittlerweile ist daraus eine beachtliche Flotte erwachsen. Die Fahrer und ihren Chef eint die gemeinsame Freude an gestylten Lkw.

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

**D**er wichtigste Fahrer der Spedition Huhndorf aus Merzen ist der Springer. Rolf Schirrmann ist gelernter Maschinist und übt die Springertätigkeit bei Huhndorf seit 2013 aus. Es ist eine verantwortungsvolle Stelle. „Wenn ich einen Lkw meiner Kollegen in deren Urlaubszeit übernehme“, so lautet seine Grundeinstellung, „dann können sich meine Kollegen darauf verlassen, dass sie ihn wieder so vorfinden, wie sie ihn mir überlassen haben.“ Rolf selbst beschreibt sich als Perfektionisten.

Einen festen Lkw, das ist Rolf bewusst, wird er hier nicht mehr bekommen. Nicht, weil es ihm sein Chef, der 54-jährige Dirk Huhndorf, der sich 1992 mit einem Lkw selbstständig gemacht hat, nicht zutraut – Rolf beherrscht schließlich alle Abläufe, kennt alle Kunden und alle 18 Lkw –, sondern weil er das Bindeglied ist und dafür sorgt, dass immer alle Fahrzeuge besetzt sind und es keinerlei Beschwerden der Stammfahrer gibt. „Auf Rolf ist Verlass“, bestätigt auch Jens Bollmann. Jens hat vor drei Jahren eine mittelständische Spedition verlassen, um zusammen mit seinem neuen Chef in der Dispo zu arbeiten. Nicht nur, weil das neue Unternehmen für ihn näher an seinem Wohnort liegt, sondern auch, weil für ihn hier das Betriebsklima stimmt. Das gilt übrigens für alle 19 Fahrer, die bei Huhndorf beschäftigt sind.

So auch Markus Renken, der weiß, dass er seinen DAF XF 530 mit der edlen Innenaus-

stattung aus Leder ohne Kaffeeflecken und Kratzer im Blech zurückbekommt. Markus hat, so wie sein Kollege Tobias Pell, viel Zeit und viel Geld in den „eigenen“ Lkw investiert. Beide Fahrer nehmen am Wochenende ihre Züge mit zu einem Standort in der Nähe ihres Wohnorts. Dort verbringen sie in der Halle eines befreundeten Unternehmers mit weiteren Bekannten aus der Show-Truck-Szene einen großen Teil ihrer Freizeit mit der Verschönerung von Lkw. Für beide Fahrer sind die DAF Hobby und Beruf zugleich. Andere, eher pragmatisch orientierte Fahrer können das nicht immer nachvollziehen. Das zeigt die aktuelle Diskussion über die „Jagd auf Zusatzbeleuchtung“.

Mediale Beachtung fand eine Spendenaktion von Markus und Tobias Ende Dezember 2018. Die beiden haben mit den Vereinen „Little Wolf“ und „Actros Mafia“ eine Spendenaktion für die krebserkrankte Tochter einer



gemeinsamem Bekannten organisiert. Die Krankenkasse zahlte für eine dringend benötigte Echthaarperücke nur 400 Euro. „Den Rest zu den insgesamt nötigen 2.700 Euro haben wir in der Szene gesammelt“, erzählt Tobias. Gemeinsam sorgten sie dann für die gelungene Weihnachtsüberraschung des Mädchens. „Dabei hatten wir auch die Unterstützung unseres Chefs. Er lässt uns außerdem zur Wohltätigkeitsveranstaltung ‚A Happy Day of Life‘ nach Kassel fahren. Disponent Jens Bollmann plant unsere Touren so, dass wir auf dem Weg zum Kunden am Autohof Lohfeldener Rüssel vorbeikommen.“



**TOBIAS PELL**  
44, AUS WILDESHAUSEN

Ich bin seit zwei Jahren bei Huhndorf. Hier kann ich meine Vorstellungen umsetzen. Mit unserem Verein „Little Wolf“ sammeln wir Spendengelder für krebserkrankte Kinder.





**MÄNNER, DIE AUF SCHÖNE LASTER** stehen.

Bei Dirk Huhndorf (3. v.l.) arbeiten Fahrer, denen der Chef die Zusatzbeleuchtung zahlt.

**DER DAF XF** ist derzeit der bevorzugte Lkw in der kleinen Flotte. Bei der Zusatzbeleuchtung gilt hier das Prinzip: vorne weiß, seitlich gelb, hinten rot. Die Lampen auf dem Dach sind nach oben gerichtet, blenden also nicht.

Für Dirk Huhndorf ist das mittlerweile eine Selbstverständlichkeit. „Im Grunde bin ich es sogar, der mit den ganzen Lampen angefangen hat. Nicht nur, weil es sehr gut aussieht, sondern weil man als Unternehmer auch technisch interessierte Fahrer bekommt, die sich gerne um ihr Fahrzeug kümmern. Wobei wir uns ausdrücklich gegen die Vorurteile in der Branche wehren, dass Fahrer mit einem Faible für Licht ständig dem Lohn hinterherlaufen. Ich zahle einen guten Grundlohn mit Prämien, biete dazu top gewartete Autos und einen vernünftigen Umgang mit meinen Mitarbeitern.“



**MARKUS RENKEN**  
45, AUS DINKLAGE



Ich bin seit zwei Jahren bei Huhndorf. Hobby und Beruf sind bei mir eins. Sollte ich die Zusatzbeleuchtung abbauen müssen, dann steige ich aus der Branche ganz aus.







Eigentlich wollte Huhndorf, gelernter Speditionskaufmann und Sohn eines langjährigen Lkw-Fahrers, der am Samstag seine Lkw selbst wartet, nie mehr als einen Lkw haben. Doch dann wurden es immer mehr. Zu viel für den Platz im Gewerbegebiet von Merzen. „Markus und Tobias nehmen ihre Züge mit nach Hause, und fünf weitere Lkw sind bei Magdeburg stationiert. So passt das.“

Als Unternehmer klagt Huhndorf über die vielen Fehler seiner Auftraggeber, die er und sein Disponent Tag für Tag ausgleichen müssen. „Die Fahrer sind heute total überwacht“, klagt er, „vor allem die ewigen, meist unkalulierbaren Wartezeiten gehen uns alle an die Nerven. Und jetzt will man uns auch noch den letzten Spaß nehmen.“

Huhndorf und Hubert Middendorf stehen gerade in Lünen vor dem Amtsgericht (siehe Thema des Monats FERNFAHRER 3/2019). „Es ging um die Frage, ob in meinem alten

DAF ein ‚Baumann-Schalter‘ verbaut ist“, so Hubert, der mittlerweile den jüngsten Lkw der Flotte fährt, einen Volvo FH 500. „Der vom Gericht bestellte Gutachter war nun hier. Wir gehen davon aus, dass er dem Gericht bestätigt, dass dieser Schalter in dem DAF verbaut ist. Ob das Verfahren jetzt eingestellt wird, bleibt abzuwarten.“

**1 JENS BOLLMANN** (o.l.) und Dirk Huhndorf sind von Montag bis Freitag in der Dispo.

**2 ROLAND HUHDORF** (o.r.) und Hermann Schwerdt arbeiten mit Freude in der Werkstatt.

**3 MARKUS RENKEN** (u.l.) hatte die Idee, die Zusatzbeleuchtung mit der Handbremse zu koppeln, und hofft auf eine Genehmigung.

**4 HUBERT MIDDENDORF** (u.r.) kämpft vor dem Amtsgericht Lünen gegen einen Punkt.



**ROLF SCHIRMANN**  
**54, AUS FÜRSTENAU**

Ich werde als Springer bei Huhndorf wohl nie einen festen eigenen Lkw bekommen. Dennoch bin ich hier mehr als zufrieden, vom Geld bis zum Betriebsklima stimmt alles.





**HUBERT MIDDENDORF**  
49, AUS HOLDORF



Ich stehe wegen der zusätzlichen Lampen am Lkw vor Gericht. Bei Huhndorf suchen wir nach einer technischen Lösung für einen guten, praxistauglichen Kompromiss.



Das könnte Hubert und seinem Chef je einen Punkt in Flensburg ersparen. Womit das Problem aber nicht wirklich gelöst ist. Nach einer Weisung aus Baden-Württemberg (siehe FERNFAHRER 5/2019) ist die oft geduldete Abschaltvorrichtung nicht legal.

„Wir suchen nun alle nach einer praxistauglichen Lösung“, sagt Hubert. Eine Idee dazu hatten wiederum Markus und Tobias, die beiden DAF-Fahrer. Deren Fahrzeuge sind vom Prinzip her korrekt: nach vorne weiß, zur Seite gelb und nach hinten rot. „Und die zusätzlichen Scheinwerfer vorne leuchten nach oben, können also niemand blenden“, erklärt Markus. „Aber es sind zu viele. Daher werden wir nun die Zusatzlichter mit der Handbremse koppeln. Dann ist das Licht während der Fahrt definitiv aus. Vielleicht können wir diesen Vorschlag als einen sinnvollen Kompromiss in die Diskussion einbringen.“



**POSITIVE RESONANZ IN DEN MEDIEN** bekam die Spendenaktion der Fahrer von Huhndorf für ein krebserkranktes Kind im Dezember 2018.

**DER DAF XF** von Markus Renken zeigt in vielen Variationen die Liebe zum individuellen Detail. „Nervlich am Ende“ ist dagegen meist die eigene Dispo, da sie die Fehler der Auftraggeber an die Fahrer vermitteln muss.



## Zahlen & Fakten

**Anschrift:**

Spedition Huhndorf GmbH  
Mühlenweg 5  
49586 Merzen

Tel.: +49 (0) 54 66/9 37 98-0

Fax: +49 (0) 54 66/9 37 98-29

E-Mail: info@spedition-huhndorf.de

Internet: www.spedition-huhndorf.de

**Gründungsjahr:** 1992

**Unternehmensgröße:**

inhabergeführtes Transportunternehmen

**Umsatz:** 3,5 Millionen Euro

**Schwerpunkt:**

rein innerdeutsche Transporte von Getränken, Mahlgut, Möbeln und Ladenbausystemen mit Plan- und Kofferverzügen

**Beschäftigte:** 25

**davon Fahrer:** 19

**Fuhrpark:** 18 eigene Sattelzüge, davon 11 DAF, 3 Scania, 3 MAN und 1 Volvo mit einer Leistung von 500 bis 530 PS. Fernverkehrsausstattung mit Standklimanlage, Lkw überwiegend gekauft, Verweildauer in der Flotte bis zu 7 Jahre. Auflieger von Schmitz Cargobull und Krone, davon 3 Kofferverzuege. Individuelle Zusatzbeleuchtung durch Initiative des Unternehmers

**Eigene Werkstatt:**

ja, mit den beiden Monteuren Hermann Schwerdt (80) und Roland Huhndorf (82), die überwiegend am Samstag anfallende Wartungsarbeiten durchführen

**Einsatzbereich der Fahrer:**

100 Prozent innerdeutsch

**Fahrleistung der Lkw:**

ca. 120.000 km im Jahr

**Offene Stellen:** Alle Lkw sind derzeit besetzt, Anfragen eher perspektivisch

**Alle Angaben laut:**

Geschäftsführer Dirk Huhndorf



# PURZELNDE KANISTER

Ein Lkw-Fahrer ist unterwegs mit einer Mischladung: leichte Normalfracht und Gefahrgut. Bei einer Kontrolle bemängeln die Behörden, dass ein Teil der Ladung verrutscht ist. Bußgeld und ein Punkt drohen.

TEXT | Silvio Lange FOTOS | Markus Braun, Autobahnkanzlei

**B**ußgeld: 300 Euro – ganz schön viel; und ein Punkt in Flensburg – der ist immer zu viel. Das erwartet Richard\*, wenn sein Bußgeldbescheid Bestand haben sollte. Das will ich natürlich verhindern und lege sofort Einspruch ein. Ein paar Monate später ist die erste mündliche Verhandlung angesetzt. Dabei wird viel hin und her geredet. Es verhandelt ein junger Proberichter. Der ist aber nicht zu unterschätzen und blitzgeschneit. Er beraumt einen Fortsetzungstermin genau drei Wochen später an, zu dem er Verstärkung ordert. Zwei Vertreter der Bußgeldbehörde, die im Gefahrgutrecht kompetent sein sollen, bittet er, an der Verhandlung teilzunehmen.

Richard ist bei der Verhandlung mit dabei. Als er gefragt wird, ob er eine Stellungnahme abgeben wolle, erklärt er, dass er keinerlei Gerichtserfahrung habe und ziemlich aufgeregt sei. Er bittet mich, das für ihn zu erledigen. Das tue ich. Im vorliegenden Fall muss ich zuerst einmal klarstellen, dass es sich um einen kombinierten Transport von Gefahrgut und „Normalgut“ handelt. Auf Paletten mit Gefahrgutkanistern waren weitere Paletten mit leeren, also sehr leichten Gütern gestapelt. Tatsächlich waren diese in der zweiten Etage stehenden Paletten während der Fahrt etwas verrutscht und gekippt. Die Kanten der Paletten hätten auf die Kanister in der ersten Etage drücken können. Für die Gefahrgutkanister habe jedoch keinerlei Gefahr bestanden, führe ich aus. Ich weise darauf hin, dass diese Kanister eine große Stabilität haben müssen und auch gehabt hätten. Zudem waren die Paletten ja sehr leicht. Sie wogen inklusive Ladung jeweils gerade einmal 24 Kilogramm. Damit waren sie absolut nicht geeignet, irgendeinen Kanister zu durchstoßen. Irgendwelche Druckstellen gab es an den Gefahrgutkanistern auch nicht. Das belege ich gegenüber dem noch skeptischen Richter mit Fotos am Richtertisch.

Das Gericht hört konzentriert zu, macht sich Notizen und erteilt nun den zwei kopfschüttelnden Behördenvertretern die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die bitten um eine Unterbrechung. Nach fünf Minuten betreten sie wieder die heilige Halle der Justiz, um mitzuteilen, dass sie gegenwärtig keine Stellungnahme abgeben werden. Der Richter ist wenig amüsiert über dieses Verhalten und zugegebenermaßen auch etwas irritiert. Schließlich hat er sich doch in diesem speziellen Rechtsgebiet Hilfe von denjenigen erhofft, die den Bußgeldbescheid in die Welt gesetzt haben. Er erteilt nunmehr etwas verzweifelt wieder mir das Wort und fragt, ob ich noch etwas vorzutragen hätte. Ja, klar! Logisch! Auf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Karlsruhe muss ich unbedingt noch hinweisen. Dieser liegt ein durchaus vergleichbarer Sachverhalt zugrunde. Das Oberlandesgericht hat damals ausgeführt, dass die sehr spezielle Vorschrift bei Gefahrguttransporten eine Vorwerfbarkeit gegenüber dem Fahrer tatbestandsmäßig voraussetze. Dieser müsse Kenntnis von dem die Gefahr begründenden Sachverhalt haben. Das bedeute, erläutere ich, dass Richard während der Fahrt hätte erkennen müssen, was sich da hinten unter der Plane abspielt. Das habe er aber nicht merken können. Er habe vor der Abfahrt eine sorgfältige Kontrolle gemacht, und er habe nicht damit rechnen müssen, dass dort etwas kippen würde. Wie das passiert ist, könne er sich selbst nicht erklären. Selbst wenn also objektiv ein Verstoß vorliege, sei dieser nicht zurechenbar, schließe ich und benenne noch einmal das Aktenzeichen des Oberlandesgerichts Karlsruhe.

Der Richter schreibt sich weiter alles auf, will nunmehr aber endlich etwas von den Vertretern der Behörde hören. Diese tuscheln nur ein wenig hin und her. Die Behördenvertreterin setzt dann an, als wollte sie Wichtiges vortragen. Sie erklärt: „Wir geben keine Stellung-





nahme ab.“ Der Richter reagiert darauf mehr als verduzt. Man sieht ihm an, dass er etwas angesäuert ist und dass er sich irgendwie im Regen stehen gelassen fühlt.

Als Nächstes bittet er den Zeugen – den Kontrollbeamten – herein. Auf Nachfrage des Richters, ob er denn die schräg stehende Palette einmal angefasst habe, äußert der Zeuge: Ja, klar, das habe er gemacht. Die habe er doch mit einer Hand bewegen können, weil die total leicht gewesen seien. Das ist das klassische Eigentor eines Zeugen. Ich muss etwas in mich hineingrinsen. Ich hatte ja ausgeführt, dass die Paletten aufgrund des geringen Gewichts keine Gefahr für die Kanister darstellen konnten. Durch die Zeugenaussage war mein eigener Vortrag bewiesen. Klasse. Herzlichen Dank! Dem Richter reicht es immer noch nicht. Auf die Frage nach der Belastbarkeit der Kanister antwortet der Zeuge, dass diese nach DIN ohne Gefährdung bis zu drei Meter hoch gestapelt werden können. Bingo! Auch das ist ausgesprochen nützlich für die Verteidigung: Der Zeuge belegt die Stabilität der Gefahrgutkanister.

Der Richter wendet sich etwas frustriert den Behördenvertretern zu und bittet diese um ein abschließendes Statement. Die flüstern erneut, dieses Mal aber etwas aufgeregter und ein wenig länger. Ein Behördenvertreter erhebt sich, anscheinend, um seiner folgenden Erklärung mehr Gewicht zu verleihen, und erklärt: „Der Bußgeldbescheid bleibt aufrechterhalten.“ Das Gericht wiederum erklärt, dass der Bescheid ja jetzt bei Gericht liege und dass die Behörde diesen sowieso nicht mehr zurückziehen könne. Aber er wolle die Behörde

darauf hinweisen, dass er den Vortrag der Verteidigung überzeugend finde. Er legt den Behördenvertretern nahe, das Urteil des Oberlandesgerichts zu lesen.

Den Behördenvertretern fehlt zu der Auffassung des Gerichts jeder Zugang. Sie sind völlig überrascht und überfordert mit der Situation. Es machen sich Zweifel breit, ob sie die rechtliche Problematik überhaupt richtig durchschauen. Verbal blind um sich schlagend, mit einem überraschenden Eifer, versuchen sie, nun noch irgendetwas zu retten. Es sieht fast so aus, als ob die Existenz der Zentralen Bußgeldstelle von diesen 300 Euro abhinge. Irgendwann beendet der Richter die hitzige und unsachliche Diskussion, schließt die Beweisaufnahme, zieht sich zurück und verkündet zehn Minuten später seine Entscheidung. Er stellt das Verfahren nach § 47 Abs. 2 OWiG ein. Als ich ein paar Momente später mit Richard den Saal verlasse, höre ich, wie die Behördenvertreter schimpfend zum Richtertisch gehen und versuchen, den Richter in eine weitere Diskussion zu verstricken. Was soll das denn? Ich beteilige mich an dieser Diskussion nicht mehr. Für uns ist der Drops gelutscht. Ich fahre Richard noch zum Autohof. Er ist überglücklich und informiert noch aus meinem Auto seine beiden Vorgesetzten, seine Ehefrau und den Firmenchef über den Ausgang des Verfahrens.



**\*ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**



# KLEINE FÄLLE

## Überholen oder Platz machen

Maik\* ist sich ganz sicher, dass er nicht überholt hat. Er kennt die Situation auf der B 17 ganz genau, kennt die dortige Auffahrt. Für Fahrzeuge, die auffahren möchten, gibt es in der Rushhour keine Chance. Denen muss geholfen werden, denkt Maik, und fährt auf die linke Spur, um Platz zu machen. Ein eifriger Polizeibeamter interpretiert dies als Überholen und zeigt Maik an. Die Richterin beim Amtsgericht kennt die Örtlichkeit und die Probleme. Sie hat nach der Einlassung von Maik und seinem Verteidiger Alexander Rietesel aus Berg deutliche Zweifel, ob ein Verstoß gegen das Überholverbot besteht. Trotzdem möchte sie den Zeugen noch hören. Für ihn war das, „logo, ganz klar ein Überholvorgang“. Die Richterin überlegt ein wenig und setzt dann ganz ruhig die Vernehmung des Polizeibeamten fort. Sie hält ihm die Einlassung von Maik entgegen. Der Polizeibeamte denkt eine ganze Weile nach. Im Gerichtssaal ist es absolut still. Schließlich setzt er seine Aussage fort: Die Vorgeschichte kenne er ja nicht. Er habe das Fahrzeug dort eben auf der linken Spur gesehen und musste von einem Überholvorgang ausgehen. Die Richterin, die zudem nicht sehr begeistert über die fast leere Akte war, bietet eine Einstellung nach § 47 Abs. 2 OWiG an. Kein Punkt. Kein Bußgeld. Autobahnanwalt Rietesel stimmt zu.

**AG AUGSBURG**

**Az.: 33 OWi 607 Js 132152/18 jug**

## Hellsehermodul fehlt

Alexander Rietesel trägt für den anwesenden Fahrer Martin\* vor, wie sich das alles ereignet hat. Er schließt seine Einlassung damit, dass hier keinesfalls der Tatbestand des § 5 Abs. 2 StVO – Elefantenrennen – vorliege. Zwar könne es sein, dass die Überholdauer etwas zu lang gewesen sei, vielleicht 1 Minute, 20 Sekunden. Hierfür allerdings könne Martin ganz und gar nichts. Das sei nicht seine Schuld. Martin habe nämlich einen Lkw mit Anhänger, der extrem langsam den Berg hochfuhr, überholt. Martin sei zwar beladen gewesen, habe aber einen besonders hoch motorisierten Lkw. Er durfte davon ausgehen, dass er den Laster locker überholen kann. Der schlich mittlerweile auch nur noch mit knapp 50 km/h. Martin gab Gas, scherte aus und begann, vorbeizufahren. Auf halber Höhe sah er, dass die Liftachse des Lasters hochgezogen war. Daraus schloss Martin, dass der Lkw unbeladen war. Vielleicht wollte der ja mit ihm ein blödes Spiel treiben? Richtig geraten. Der Lkw, der bis dahin deutlich langsamer war, beschleunigte, fuhr schneller, und es entwickelte sich genau das, was Martin nicht wollte, nämlich ein Elefantenrennen. Dafür konnte er nun wirklich nichts. Bei der Berufskraftfahrerausbildung fehle nämlich das Hellsehermodul, führt Alexander Rietesel aus. Nach spätestens 1 Minute, 20 Sekunden hatte Martin den Kollegen, der eine Spielwiese aus der Autobahn machen wollte, überholt. Was Martin nicht gesehen hatte, war, dass sich von hinten eine Polizeistreife angenähert hatte. Nachdem Autobahnanwalt Rietesel den Sachverhalt geschildert hat, endet er mit den Worten: „Lkw-Fahrer müssen schon verdammt viel leisten. In die Zukunft zu sehen, Frau Richterin, das können Sie von ihnen nicht verlangen.“ Trotzdem will die Richterin den Polizeibeamten noch hören. Der kann zu den Geschwindigkeiten nichts sagen, und die Vernehmung ist letztlich unergiebig. Er kann auch die Einlassung von Martin nicht widerlegen. Am Ende stellt die Richterin auch dieses Verfahren ein.

**AG KITZINGEN**

**Az.: 1 OWi 962 Js 21264/18**



## 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



Bei unserer Jubiläumsfeier in Mellingen haben sich die Anwälte der Autobahnkanzlei nicht nur über den zehnten Geburtstag der dortigen Kanzlei gefreut. Den Anwälten wurde zufällig am selben Tag eine große Ehre zuteil: Ein deutscher Buchverlag hat nämlich angefragt, ob wir als Autorenteam bereit wären, ein juristisches Fachbuch zu schreiben. An der Gliederung wird bereits gearbeitet. Mehr dazu demnächst.





Rechtsanwältin Heike Herzog sitzt in der Autobahnkanzlei am Fernfahrertelefon und steht euch mit Rat und Tat zur Seite. Hier ein Auszug von Fragen der Kollegen – und die Antworten der Juristin.

**REGINA\*:** „WARUM LESEN WIR EIGENTLICH SO OFT VON EINSTELLUNGEN UND NICHT VON FREISPRÜCHEN? BEI DER EINSTELLUNG GIBT ES DOCH AUCH KEINE STRAFE. DA KÖNNTE DOCH AUCH GLEICH FREIGESPROCHEN WERDEN.“

Herzog: „Aus Sicht der Verteidigung ist das ganz einfach. Bußgeldverfahren sind oft für die Betroffenen eine ziemlich nervige Angelegenheit. Deswegen steht in der Regel im Vordergrund, einen punktefreien und endgültigen Schlussstrich zu ziehen. Ein solcher ist eine Einstellung nach § 47 Abs. 2 OWiG. Diese Einstellung ist auch durch die Staatsanwaltschaft nicht mehr anfechtbar. Darum kann sie im Gegensatz zum Freispruch, der noch durch Rechtsmittel anfechtbar ist, vorteilhaft sein. Das Verfahren ist punkte- und sanktionslos beendet – und das für immer.“

**ROGER\*:** „ICH BIN IM JANUAR GEBLITZT WORDEN. IM MÄRZ BIN ICH UMGEZOGEN UND HABE TATSÄCHLICH ENDE MAI EINEN BUSSELD-BESCHIED AN MEINE NEUE ADRESSE ERHALTEN. IST DIESE ANGELEGENHEIT NICHT VERJÄHRT?“

Herzog: „Lieber Roger, das lässt sich ohne Akte in der Hand schwer beantworten. Ich mutmaße aber mal, dass die Behörde probiert hat, den Anhörungsbogen an die alte Adresse zu schicken. Das bedeutet dann aber auch, dass die Fertigung des Anhörungsbogens und damit die Anhörung behördenintern verfügt wurde. Diese behördeninterne Verfügung reicht für die Verjährungsunterbrechung aus. Wenn das also innerhalb der ersten drei Monate nach der Geschwindigkeitsüberschreitung passiert ist, dann gab es – egal, ob du die Anhörung bekommen hast oder nicht – eine neue Dreimonatsfrist. Wie gesagt: Man muss genau hinschauen, aber man kann noch nicht sicher sein, dass die Sache verjährt ist. Ich habe eher Zweifel.“

**\*ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

ANZEIGE

**DOMETIC**  
Mobile living made easy.



**LÄNGER  
COOL  
BLEIBEN.**

**STANDKLIMA BIS ZU 12 STUNDEN!**



**DOMETIC COOLAIR RTX 1000 / RTX 2000**

**Standklimaanlagen für Lkw**

Die CoolAir RTX Serie überzeugt durch starke Kälteleistung. Leistungsfähig und effizient wie keine andere bietet sie einzigartige Vorteile für Fahrer, Monteure und Flottenbetreiber.

- Höhere Laufzeit, bis zu 12 Stunden
- Optimierte Kühlleistung bis zu 2000 Watt
- 4 Betriebsmodi (Auto, Eco, Boost und manueller Betrieb)
- Im Eco-Modus Stromverbrauch bei 30 °C Umgebungstemperatur nur 8 A (RTX 1000) bzw. 9,5 A (RTX 2000)
- Niedriger Geräusch- und Vibrationspegel im Betrieb

Vor der nächsten Tour besuchen Sie **dometic.com**

Der Kühlkreislauf enthält das fluorierte Treibhausgas R134a – CO<sub>2</sub> Äquivalent RTX1000/RTX2000: 0,5000 t/1,215 t - 350 g/850 g – GWP:1430 – Hermetisch geschlossene Einrichtung.

**KATALOG ANSCHAUEN ODER HERUNTERLADEN**

**UNTER:**  
dometic.com



**NEU!**  
Katalog  
2019

DOMETIC



# 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

## Geschäftsverbindungen

Sie sind

### Selbstfahrender Transportunternehmer

oder wollen sich Selbstständig machen ?

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

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

Gerne sind wir bei der Beschaffung einer SZM behilflich.



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

[www.transaktuell.de](http://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!**



**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](http://www.courier.net)

## Veranstaltungen

Shell Autohof Schwabhausen/Gotha (A4)

Thüringen

# A happy Day of Life

Familientag

15. Juni 2019

*Kraftfahrer-Initiative  
Bewegen mit Herz e.V.*

Große Tombola

Spiel, Spaß und Aktion für Jedermann zugunsten Thüringer Heimkinder  
Kein Eintritt, - Zauberer - Kinderschminken - u.v.m. alle Aktivitäten kostenlos

Eintreffen LKW-Konvoi 12.30 Uhr - 13 Eröffnung

15.15 Uhr Michael Hirte und Simone Oberstein

18.30 Uhr Countryband Sawyer



Mit unseren Schirmherren Michael Hirte & Simone Oberstein



[www.bewegen-mit-herz.de](http://www.bewegen-mit-herz.de)

GALERIA KAUFHOF

Babich Transporte

EUROFRESH

CM LOGISTIK GRUPPE

D-Trans

FEHRENKÖTTER

Beelonia

acargo

Jobs Marleins

Göbel

SCHMITZ CARGOBULL

LIQUI MOLY

KRAVAG

WOLVO

SVG

FERNFÄHRER

BGL

ZUFALL

DOC STOP

BRUNNEN LOGISTICS

marotech

TK

Handartz

Handartz

Handartz

Handartz

Handartz

Handartz

Handartz

Handartz

Handartz

Handartz



Leasing/Lkw-Vermietung



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv



Kunst kommt von Können.  
Rent a MAN

[www.bfs.tv](http://www.bfs.tv)

**NEU**  
Retro-Design  
16" - 17,5" - 22,5"  
für LKW und Transporter



Einfache und stabile  
Befestigung



**Classic-Design**  
Radzierblenden  
& Radauskleidungen  
16" - 17,5" - 19,5" - 22,5"



Hansen Styling Parts • Dorfstraße 9  
24247 Mielkendorf • 04347 / 70 69 70

[www.hansen-styling-parts.de](http://www.hansen-styling-parts.de)





# mal die Stange polieren

... müssen Sie nicht selbst - machen wir für Sie!

Jedes Edelstahlzubehör von HS-Schoch wird mit Hand auf Hochglanz poliert. Bullfänger, Sidebars, BumpBars, Radzubehör und Scheinwerferbügel erhalten dadurch einen auffallenden und langanhaltenden Glanz.

**HS Schoch**<sup>®</sup>

Tel. 07363 96090  
www.hs-schoch.de

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

Ersatzteile/Zubehör

# STARKER SCHUTZ!



**TRUX**<sup>®</sup>  
*Always in the frontline*

**JUMBO**<sup>®</sup>  
distribution

www.trux-styling.de    verkauf@trux-styling.de    (040) 700 170 - 20

## Leistungsoptimierung für LKW, PKW und BUSSE

Kompetenz seit über 20 Jahren

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

Kraftstoffersparnis von 3 % bis 15%, je nach Fahrzeugtyp

**AUEL**  
Performance Products

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



Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

**FERNFAHRER**

**trans aktuell**

**lastauto omnibus**

Norbert Blucke

+49(0)7117849894 · norbert.blucke@etm.de




**20 JAHRE****TAG DER OFFENEN TÜR**

## Faszination Miniaturmodelle

Ein unvergessliches Erlebnis für die ganze Familie

Erleben Sie am **6. Juli 2019** den **20. Tag der offenen Tür** bei **Herpa** in **Dietenhofen**! Anlässlich dieses Jubiläums erwartet Sie ein erweitertes Freigelände rund um die Herpa-Zentrale mit vielen Mitmach-Aktionen, über 100 Showtrucks, der Liveband „SAWYER“, der Fernfahrer-Roadshow und einem großem Ausstellerbereich vieler Modellhersteller mit Tipps und Tricks für Ihr Hobby. Mehr Informationen erhalten Sie unter: [www.herpa.de/herpatag](http://www.herpa.de/herpatag)

**FERNFAHRER**  
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSFAHRER  
**ROADSHOW** 2019  
DRIVE YOUR DREAM-TOUR**SAWYER**  
*live on stage!* SAWYER-MUSIC.DE**AKTIONSSTÄNDE VOR ORT****FALLER** *Auhagen***BREKINA**  
AUTOMODELLE **Preiser****TAMIYA** **CARSON**  
MODEL SPORT**VK** Modelle **SEUTHE**<sup>®</sup>**6. JULI 2019 IN DIETENHOFEN**



## 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

## Lkw, Anhänger, Auflieger



### Der Seitentüren-Spezialist aus Skandinavien

- **Kühlkoffersattel** mit ATP Zulassung FNA / FRC
- **Koffersattel** mit universeller Ladungssicherung
- **Sicherheitssattel** für Gefahrguttransporte EXIII

[www.ekeri.de](http://www.ekeri.de)  
(D) 41812 Erkelenz  
Telefon: 02431 - 9745900



## Geschäftsverbindungen

### Wir suchen ab sofort



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

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

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

## 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



## Kaufgesuche



wirkaufenlkw.de

### Wir kaufen Euro-, Einwegpaletten und Gitterboxen zu Höchstpreisen!

Wir sitzen in Dortmund-Dorstfeld direkt an der OW3A. Besuchen Sie unsere Internetseite: [www.unipack-paletten.de](http://www.unipack-paletten.de). Wir freuen uns auf Ihre Anfragen.

**Unipack Paletten-Vertriebs GmbH**  
Tel.: 0231-9170530

## Geschäftsverbindungen

### Absicherung der Durchgriffshaftung

mit einer US-Corporation  
[www.us-import-export-consulting.com](http://www.us-import-export-consulting.com)

...über 5.000 Teile!!!

### Cool forever ...

**Kompressor-Kühlbox Engel MK-45**  
 Außenmaß: 8 x 4 x 1 (ohne Griff)  
 Spannung: 12/24/230 Volt  
 Inhalt: 40 Liter  
 Material: Hochdruck aluminiumblech  
 Farbe: Marine hellgrün, Dunkel dunkelgrün  
 Gewicht: 24 kg  
 Temperaturbereich: +5°C bis +18°C  
 Befestigung: regulär  
 Leuchtspannfeder: 32 Watt  
**Aktion...€649,-**

**Kompressor-Kühlbox Engel MK-40**  
 Außenmaß: 8 x 4 x 1 (ohne Griff)  
 430x370x240mm  
 Innenmaß: 8 x 4 x 1 280x370x240mm  
 Spannung: 12/24/230 Volt  
 Inhalt: 40 Liter  
 Material: Kunststoffgehäuse  
 Farbe: Grau mit rot  
 Gewicht: 22 kg  
 Temperaturbereich: +5°C bis +18°C, optional regulär  
 Leuchtspannfeder: (12 Volt): 22 Watt  
**Aktion...€498,-**

**PIEPER-[www.truckerdepot.de](http://www.truckerdepot.de)**  
 Sandstr. 14 - 18, D-45564 Gladbeck  
 Tel.: 02043 / 6 99 -27 • Fax: 02043 / 6 99 61

**DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER**

**JEDEN MONAT NEU!**

2000+  
**LKW FAHRER**  
JOBS auf

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

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](http://www.verkehrsmmedizin-dr.hingerle.de)

[www.transaktuell.de](http://www.transaktuell.de)

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



# FERNFAHRER ROADSHOW 2019

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

DRIVE YOUR DREAM-TOUR

## Mit FERNFAHRER günstiger zum Trucker- & Country Festival Geiselwind

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



4 Tage Top Programm für Fahrer, Country-Freunde und Familien!  
Live Country Music mit: Georgette Jones & Daniel T. Coates,  
High South, Linda Feller & Jonny Hill, Slow Horses, Hatehill County,  
uvm. Erstmals am Freitag Highway Party mit Mia Julia!

Weitere Infos unter [www.truckerfestival-geiselwind.de](http://www.truckerfestival-geiselwind.de)

### Gutschein für vergünstigten Eintritt

FERNFAHRER-Leser erhalten im Vorverkauf 10 % Rabatt auf die Eintrittskarten. Einfach Coupon ausfüllen, ausschneiden und senden an: **Autohof Strohofer GmbH, Scheinfelder Straße 15-23, 96160 Geiselwind**  
Oder bestellen Sie bequem telefonisch unter **09556-18134** oder per email an [info@autohof-strohofer.de](mailto:info@autohof-strohofer.de)

_____	Ticket(s) für Freitag, 07.06.2019 zu 10,00 € zzgl. 10% Rabatt	FERNFAHRER-Preis: 9,00 €
_____	Ticket(s) für Samstag, 08.06.2019 zu 23,00 € zzgl. 10% Rabatt	FERNFAHRER-Preis: 20,70 €
_____	Ticket(s) für Sonntag, 09.06.2019 zu 23,00 € zzgl. 10% Rabatt	FERNFAHRER-Preis: 20,70 €
_____	Wochenend-Ticket(s) zu 46,00 € zzgl. 10% Rabatt	FERNFAHRER-Preis: 41,40 €

Bestellungen müssen bis 20. Mai 2019 in Geiselwind eingehen!

**Nur für FERNFAHRER-Leser!**

Besucht den FERNFAHRER am Stand. Es lohnt sich!





## Stellenangebote

**HF WORKS**  
LOGISTIEK PERSONEEL



### 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, Tagesstouren, 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



**RTS** *Es lohnt sich!*  
Transport Service GmbH

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

E-Mail: [bewerbung@rts-hamburg.de](mailto:bewerbung@rts-hamburg.de) • Telefon 04104 / 6 95 00 41

Wir sind ein erfolgreiches Speditionsunternehmen mit 120 eigenen LKWs.  
Zum Ausbau unseres Fuhrparks stellen wir ein:

**Kraftfahrer m/w/d** mit FS Kl. CE (2)  
Anfangsgehalt ab € 2.500,00 + Spesen

**Fahrerspringer m/w/d** mit FS Kl. CE (2)  
Anfangsgehalt ab € 3.000,00 + Spesen  
Firmen-PKW wird von uns gestellt  
LKW kann mit nach Hause genommen werden. Nur nationaler Fernverkehr.

Info: Ralf Steller Spedition GmbH, Christian-Wolff-Straße 7  
84085 Langquaid, Tel. 0 94 52-9 33 66 11, [bewerbung@spedition-steller.de](mailto:bewerbung@spedition-steller.de)



**WIRTZ** FRANZ WIRTZ GMBH

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](http://www.wirtz-international.com)

[www.transaktuell.de](http://www.transaktuell.de)

**FEHRENKÖTTER**  
Qualität kommt an.

### Nichts für WG-Insassen

Wenn Du Deine Bude nicht teilen willst.

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

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

**Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!**

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

[www.fehrenkoetter.de](http://www.fehrenkoetter.de)

**Vorbereitung auf die Sach- und Fachkundeprüfung (IHK)**

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

In Mörfelden-Walldorf, Dortmund, Bochum, Düsseldorf

**Termine und Preise:**  
[www.verkehrs-seminare.eu](http://www.verkehrs-seminare.eu)  
Kraftverkehrsmeister  
Gottfried Helfert  
Tel. 0163-92 51 493

**Fachkundevorbereitung zur IHK-Prüfung**

- Güterkraftverkehr
- Taxi/Mietwagen
- Kraftomnibus

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

**Verkehrsleiter-Vermittlung**  
Güter- und Personenverkehr

Schulungsorte, Termine und Preise unter:  
[www.verkehrsseminare.de](http://www.verkehrsseminare.de)  
Verkehrsseminare Frank R. Bibow  
Tel. 0 44 86 - 93 88 44

[www.lastauto-omnibus.de](http://www.lastauto-omnibus.de)

**Fahrschule B. Mülln** [www.fahrschule-muelln.de](http://www.fahrschule-muelln.de)

**AB 18 JAHRE C1/C1E**

# MEHR ALS NUR EINE FAHRSCHULE!

BERUFSKRAFTFAHRER-AUSBILDUNG CE STAPLER  
WEITERBILDUNG LKW LADEKRAM  
LADUNGSSICHERUNG HUBARBEITSBÜHNEN  
MOTORRAD BAUMASCHINENFÜHRER  
AUTO INDIVIDUELLE BERATUNG  
LKW JOBVERMITTLUNG

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



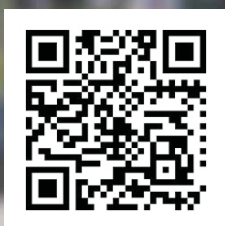
# Freie Fahrt noch bis September 2019.

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](http://www.dekra-akademie.de/berufskraftfahrer-weiterbildung)



Alles im grünen Bereich.





**An- und Verkauf, Vermietung**

**HAAS**

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

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

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

**Rahmenschaden**

ja  nein  vielleicht

**www.unfallvermessung.de**

Service Ruf: 0172 401 7968

**2000+ LKW FAHRER JOBS auf**

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

**Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip**

**bley OVERALLS**  
 MIT SICHERHEIT PRAKTISCH

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.**

**NEUE HOTLINE**

**00800 03627867**

**KOSTENLOSES HILFETELEFON**

**Doc Stop www.docstop.eu**

**Stellenangebote**

**2000+ LKW FAHRER JOBS auf**

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

**Mobile Waschanlage**  
 Neu: Selbstfahrend mit Wassertank

Batterie - Benzin - Diesel - Strom  
 Altgeräterücknahme

Verfüogeräte / Leasing 99

**STARK**  
 Reinigungsgeräte

Tel.: 07967 328 - www.st-stark.de

**Wir lackieren PKW, LKW, BUS uvm.** Ganz- oder teilweise evtl. mit Montagearbeiten. Süddeutschland.

info@giess.de,  
 www.giess.de,  
 Tel. 08222/7359

**LKW-Matratzen nach Maß**  
 Schaumstoffverarbeitung Oborowski

**www.wunschmatratzen.de**

Tel. 0160-669 3965 • Fax: 0 56 81-84 85 24

**Stellengesuche**

**Polnische LKW-Fahrer.** Wir vermitteln erfahrene polnische LKW-Fahrer. Benita Malkowski, www.kraftpol.de, 0151/58797298 H

**ANZEIGENANNAHME**

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

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

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

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

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.

**ANZEIGENVARIANTEN**

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

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

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

**KOMBIMARKT**

**FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus**

Bitte ankreuzen	Gewünschte Zeitschriftenbelegung	Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen:	
		privat je mm €	gewerblich je mm € + MwSt.
<input type="checkbox"/> Kombination	FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus	2,30	4,40
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	FERNFAHRER	2,30	2,60
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	trans aktuell	2,30	2,60
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	lastauto omnibus	2,30	2,60

Pro Zeile ca. 35 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

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

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

Bitte veröffentlichen Sie obigen Text      mal unter der Rubrik

- Verkäufe Lkw, Anhänger, Auflieger
- Verkäufe Omnibusse
- Verkäufe Spezialfahrzeuge
- Verkäufe Motoren
- Verkäufe Maschinen/ Masch. Anlagen
- Verkäufe Container
- Verkäufe Ersatzteile/Zubehör
- Kaufgesuche
- Ladung und Transport
- Leasing/Lkw-Vermietung
- Geschäftll. Empfehlungen
- Geschäftsverbindung
- Stellenangebote
- Stellengesuche
- Fahrschulen
- Immobilien
- Modellspielzeug
- Grüße
- Bekanntschaften
- Verschiedenes
- Gesuche

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

- Privatanzelge
- unter **Chiffre** (Chiffre-Gebühr 10,-)
- gewerbliche Anzeige
- mit **Foto** (Gebühr 30,-; gewerbl. + MwSt.; Format = 1-spaßig)

Name/Firma \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

**X** Unterschrift/Datum



# 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.

Mit freundlicher Unterstützung von:



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



... UND SIE FAHREN

# NOCH IMMIER

Eine Reise in die Vereinigten Arabischen Emirate und den Oman ist auch eine Reise in die Vergangenheit der europäischen Nutzfahrzeug-Welt. Die typischen Szenen des orientalischen Transportalltags in Wort und Bild.

TEXT UND FOTOS | Julian Hoffmann

Das südöstliche Arabien hat viel zu bieten: karge Wüsten, blühende Oasen und so manches schroffe Gebirge. Die Landschaft ist vielfältig – ebenso vielfältig wie die Lastwagen, die Busse und die Pick-ups auf den Straßen und Staubpisten der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) und des Oman.

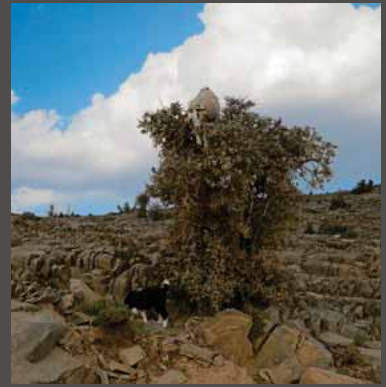
Die beiden Nachbarstaaten setzen immer mehr auf den Tourismus und neue Wirtschaftszweige, die auch nach dem Öl-Zeitalter für Wohlstand sorgen sollen. Riesige Wolkenkratzer und Hotelanlagen gigantischen Ausmaßes sprießen allerorts aus dem Boden. Die Hauptverkehrsadern werden mehrspurig ausgebaut, andere Strecken gar komplett neu konzipiert. Für all diese Bauvorhaben sind zahllose Lkw unterschiedlichster Baujahre und Hersteller im Einsatz. Doch die gebrauchten und oft auch verbrauchten europäischen Lkw der vergangenen Jahrzehnte sind im Vergleich zu den schweren Hino und Tata klar in der Überzahl. Während

in den VAE neben noch wenigen verbliebenen Mercedes-Kurzhaubern viele SK, NG und Actros sämtlicher Generationen im Einsatz sind, scheinen im Oman ältere Volvo FH zu dominieren.

Bei den leichteren Lastwagen steht indes Fuso an erster Stelle – Canter etwa transportieren Trinkwasser in entlegene Dörfer, rackern im kommunalen Einsatz und erledigen mit Kofferaufbauten nahezu sämtliche Transportaufgaben, die hierzulande von Sprinter und Co. vollbracht werden. Lebende Kamele und Schafe gehören ebenfalls zu den typischen Gütern, die die kleinen Lkw befördern. Doch auch Toyota Hilux sind teils schwer beladen unterwegs, schaffen Fisch, Fleisch, Gemüse und Obst zu den typischen Märkten, die in keinem Ort fehlen dürfen. Immer, wenn es um Einsätze auf Baustellen mit anspruchsvollerem Gelände geht, sind dann auch MAN TGS nicht weit. 6x4-Kipper und 6x4-Zugmaschinen mit Mulde werden von den haupt-





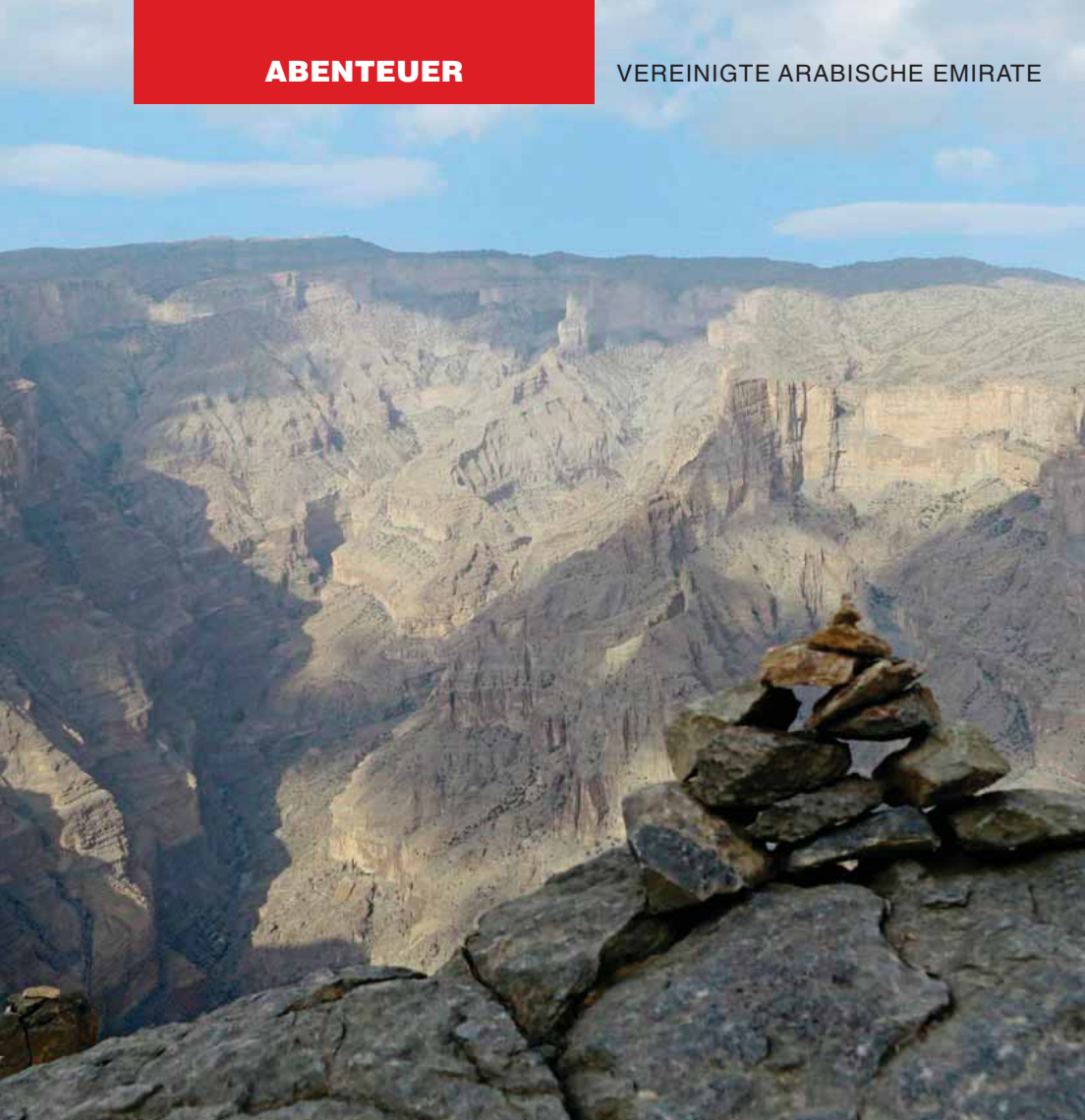


**DIE NATUR DER** Vereinigten Arabischen Emirate und des Oman ist ebenso abwechslungsreich wie die Infrastruktur: Befestigte Wege folgen auf Staubpisten, Oasen auf Wüsten, dazwischen Gebirge.

**AUCH DER NUTZFAHRZEUGFUHRPARK** ist dort mannigfaltig. Neben Lkw und Bussen von Tata kommen europäische Nutzfahrzeuge aller Baujahre zum Einsatz.

# ARABIEN





**DEN SCHWERVERKEHR WICKELN** vor allem mehr oder weniger betagte Lkw europäischer Herkunft ab: Volvo, Mercedes, MAN und Scania sind häufig zu sehen. Asiaten wie Tata (Indien) oder auch Hino sind eher in der Minderzahl. Auch Hauber fahren noch häufig über die Straßen.

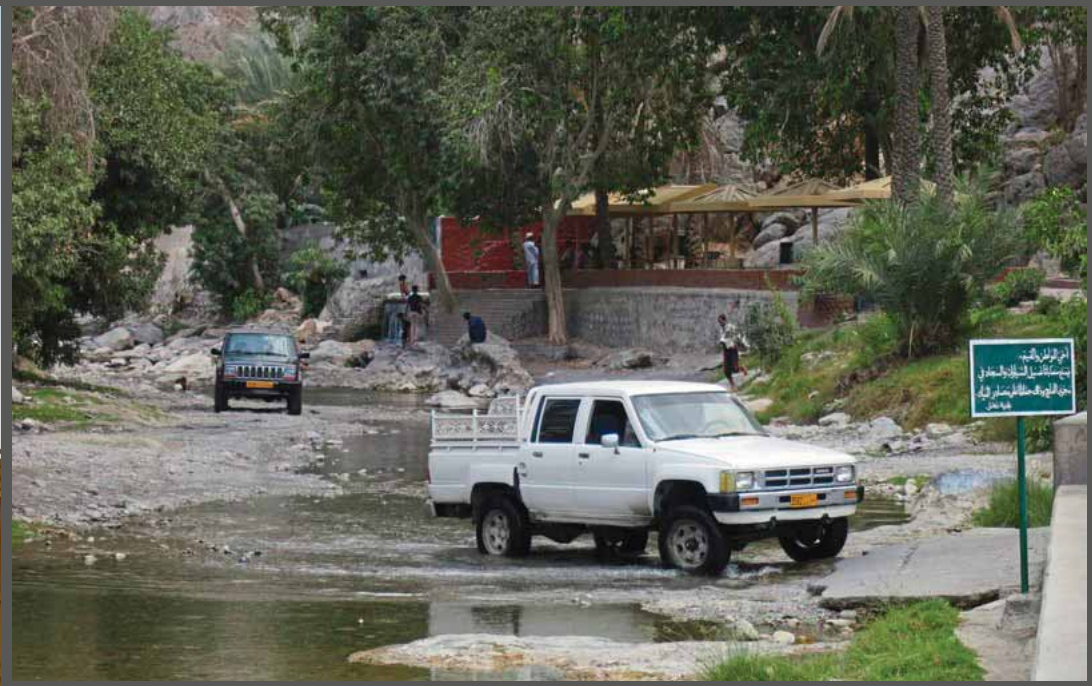
**LEICHTERE AUFGABEN ÜBERNEHMEN** Pick-ups wie der Toyota Hilux. In der Gewichtsklasse darüber ist der Fuso Canter in den VAE ein Bestseller.



sächlich aus Pakistan und Indien stammenden Fahrern gesteuert.

Mehr als 1.000 Kilometer pro Tag legen die Einwanderer im Fernverkehr mit ihren betagten Lkw zurück. Und wer so viel Zeit in seinem rollenden Büro verbringt, richtet es nicht selten entsprechend ein. Kitschige Girlanden rahmen die Scheiben der Zugmaschinen ein, allerlei Glücksbringer bevölkern das Armaturenbrett – und Sitze sowie Liegen sind häufig mit bunten Teppichen ausgestattet. All der Schmuck kann aber kaum darüber hinwegtäuschen, dass der Beruf des Lkw-Fahrers in Nahost ein hartes Los ist. Die meisten Trucks können weder mit adaptiven Tempomaten noch mit automatisierten Getrieben aufwarten. Notdürftig zusammengeflickt, fahren sie auch nicht gerade leise oder gar komfortabel. Dazu kommen teils heftige Steigungen und Gefälle, die den alten Bremsen in Kombination mit den schweren Gewichten – Zuggesamtgewichte bis zu 100 Tonnen sind legal und durchaus an der Tagesordnung – in den Bergen alles abverlangen. Mitunter auch zu viel! Die vielen Kamele und Schafe, die ohne Vorankündigung die Straßen kreuzen, und die kaum vorhandene Straßenbeleuchtung, die die heißen Nächte tiefschwarz erscheinen lässt, fordern zusätzlich jederzeit volle Konzentration.





Der Lohn für diese Arbeit? Er fällt für die Verhältnisse der Heimatländer der Fahrer hoch aus, gemessen am Standard in den Vereinigten Arabischen Emiraten und dem Oman aber ist das Geld knapp – und wird dazu meist großzügig an die Familien nach Hause geschickt. Die Fahrer möchten ihren Kindern eine gute Ausbildung ermöglichen, auf dass sie es irgendwann besser haben werden als ihre Väter. In Muscat, der Hauptstadt des Oman, leben einige Fahrer dazu sprichwörtlich in den Tag hinein. Neben viel befahrenen Straßen stehen Baustellen-Lkw, Mobilkräne und Bagger in Reih und Glied, im Schatten der Trailer sitzt das dazugehörige Personal. Wer schweres Equipment benötigt, hält einfach kurz an, gibt seine Adresse durch und

eine kurze Beschreibung des Jobs, der für den Tag erledigt werden muss – und schon setzen sich die Fahrer samt Lkw in Bewegung.

Lkw samt Fahrer zur Miete – und das in einer ungeahnten Flexibilität: Angesichts des Fahrermangels würden da wohl auch hierzulande nicht wenige mit Handkuss Aufträge vergeben. Ob MAN-Ponton-Kurzhauber in Deutschland aber das Mittel der Wahl wären? Bei typisch omanischen Dieselpreisen von umgerechnet 50 Cent je Liter vielleicht – doch auch dann nur, wenn die Dieseldiskussion in Deutschland ähnlich viel Beachtung finden würde wie im südöstlichen Arabien. Nämlich gar keine.









# **BLAUER LÖWE**

Nicht jeder Supertruck muss gleich spektakulär sein. Auch die klassisch-dezente Verschönerung verströmt besonderen Reiz.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby

---





**DAS UNTERNEHMEN BETREIBT** 70 ziehende Einheiten, und fast jeder Lkw in der Flotte ist mit klassischen Gestaltungsmitteln verschönert.

**G**erade jetzt machen die Freunde besonders schön gemachter Lastwagen schwere Zeiten durch. Eine Allianz von Politikern und Beamtenschaft ist aus unerfindlichen Gründen auf die Idee gekommen, dass Lastwagen mehr oder weniger alle gleich aussehen müssen. Seitdem richten sie ihren Eifer und ihre Bestrafungsmethoden auf die Fahrzeuge von Fuhrleuten, für die dieses Gewerbe noch etwas Freudiges ist und die ihren Fuhrwerken gern einen eigenen, markanten Stil verleihen.

Ganz Deutschland, das ja eigentlich mit vielen anderen, vermeintlich wichtigeren Problemen beschäftigt ist, hat sich diesem Unsinn ergeben? Nein, ein kleiner Ort nördlich vom niedersächsischen Oldenburg, genauer gesagt Rastede, beherbergt eine Firma, die sich ihren Stil und ihre Identität nicht nehmen lassen möchte. H.D.T.V. Logistik betreibt von dort 70 ziehende Einheiten, dazu eine Flotte unterschiedlichster Auflieger, darunter auch

Spezialitäten wie voluminöse Innenlader oder flache Tiefbetten mit Plane.

Swen Kück, Firmenchef und ehemaliger Kraftfahrer, der das Unternehmen 1996 mit seiner Frau Martina gegründet hat, sieht Lastwagen nicht nur als Betriebsmittel. Für ihn dürfen seine Maschinen zur Freude aller Beteiligten auch ihren besonderen Charakter haben. „Ich wollte das schon immer selber haben, dass meine Lastwagen Stil zeigen, und ich will genau das auch meinen Fahrern geben!“, begründet er das Prinzip, dass für jedes Fahrzeug seiner Flotte ein Extrageldbetrag zur Verschönerung einkalkuliert wird.

Auch beim blauen MAN stand zunächst die Idee eines besonderen Sattelschleppers im Fokus. Statt das größte Fahrerhaus mit einer Riesenfrontscheibe zu bestellen, wählte Kück die kleinere Variante. Dafür aber hat der Dreiachser ein feines Fahrgestell auf Alcoa-Durabrite-Felgen und den bulligen Motor D38 mit 640 Pferden. Besonders bei der Gestaltung der Dachfront hat Swen Kück ex-



## TECHNISCHE DATEN MAN À LA H.D.T.V.

TRUCK: MAN TGS 18.640 6X2

ERSTZULASSUNG: 5/2018

LEISTUNG: 640 PS

LAUFLEISTUNG: 140.000 KM (MIT ZWEI FAHRERN)

TRAILER: SCHMITZ CARGOBULL

EIGENTÜMER: H.D.T.V. LOGISTIK RASTEDE

FAHRER: ROBERT BREIER

EXTERIEUR: H.D.T.V./VAEX NL

INTERIEUR: VAEX NL

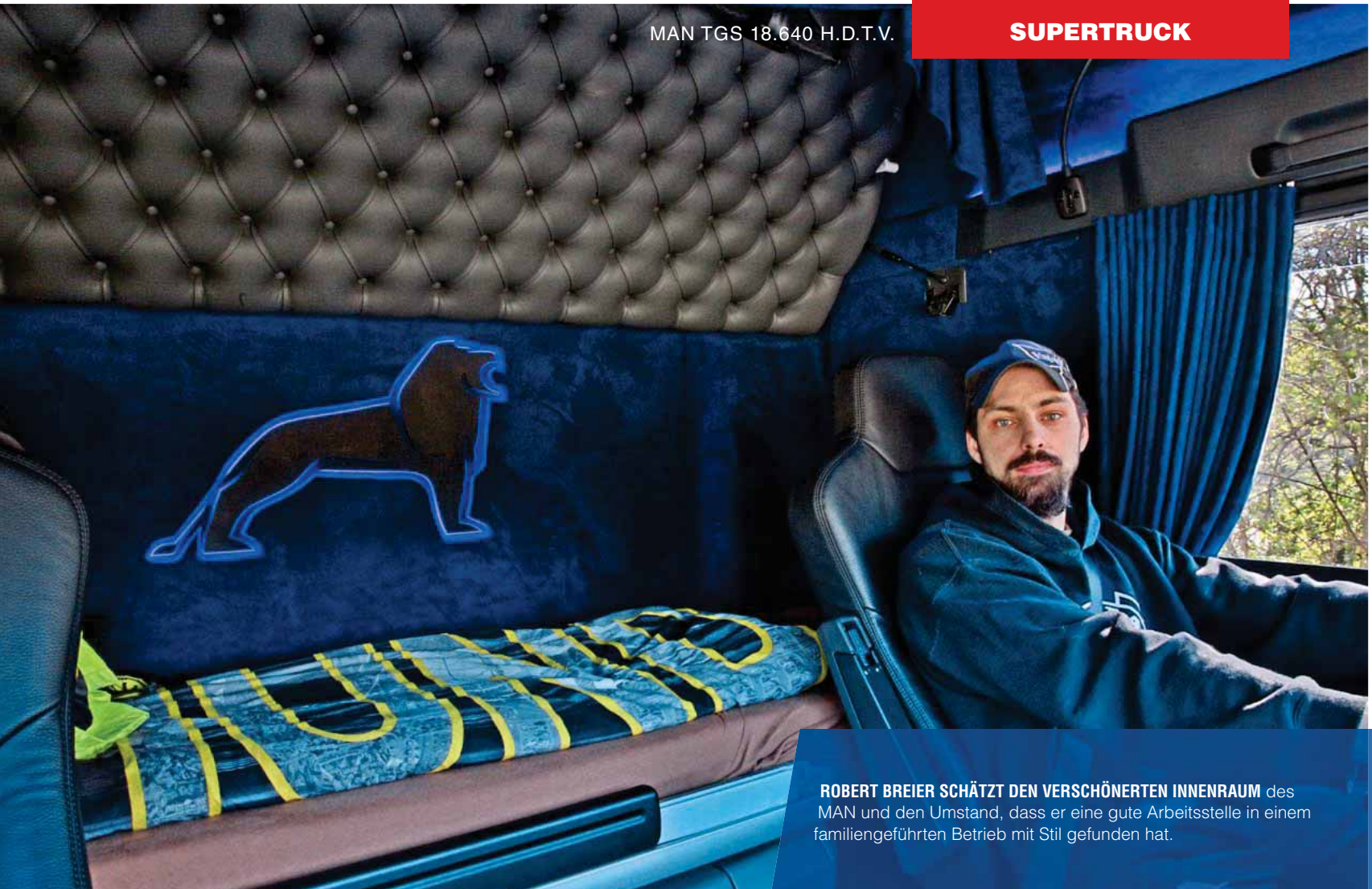
AUFGABENGEBIET: NATIONALER, GELEGENTLICH AUCH INTERNATIONALER FERNVERKEHR

**ROBERT BREIER**  
KRAFTFAHRER



ES WAR EINE SCHÖNE ÜBERRASCHUNG, ALS ICH DEN MAN ANVERTRAUT BEKAM. ER BEREITET MIR SEHR VIEL VERGNÜGEN.





**ROBERT BREIER SCHÄTZT DEN VERSCHÖNERTEN INNENRAUM** des MAN und den Umstand, dass er eine gute Arbeitsstelle in einem familiengeführten Betrieb mit Stil gefunden hat.



akte Vorstellungen, wie Leuchtkasten, Fernscheinwerfer und Rundumleuchten im H.D.T.V.-Stil auszusehen haben. Diese Teile baut die hauseigene Werkstatt an.

Nach der Auslieferung ging der MAN zum niederländischen Lkw-Händler Vaex in Reek, der eine Abteilung für Fahrzeugverschönerung betreibt. Dort bekam der Dreiaxser eine feine Inneneinrichtung mit wohnlichen Lederelementen und eine Rahmenverkleidung aus Riffelblech sowie eine schicke Traverse zur Aufnahme von Kabeln und Schläuchen. Als der zuständige MAN-Händler in Oldenburg das Ergebnis sah, entschloss er sich spontan, die Gestaltung eines passenden Aufliegers zu unterstützen – nicht ganz uneigennützig, nämlich mit MAN-Werbemotiven.







**DIE AUSPUFFROHRE SIND NUR NOCH SCHMUCK**, weil bei einer Klappenkonstruktion zum gelegentlichen Betrieb Abgasbetrug unterstellt würde.

Fahrer Robert Breier, gebürtiger Harzer, war früher Zeitsoldat bei einem Transportbataillon in Delmenhorst. Dort wurde er auf seinen heutigen Arbeitgeber aufmerksam. Jetzt ist er mit seinem Lastzug im innerdeutschen Fernverkehr für verschiedene Kunden unterwegs, mal mit Milch, mal mit Glas, mal mit Möbeln. Robert wird es nicht langweilig. Als Würze gibt es bei H.D.T.V. zwischendurch auch mal Auslandstouren. „Vorher war ich reiner Scania-Fan“, erzählt der 30-Jährige, „aber dieser MAN bereitet mir sehr große Freude!“

Besonders lobt er den starken Motor, der seine Kraft dank des modernen 14-Gang-Getriebes effektiv auf die Straße bringt, sowie die für ihn äußerst wohnliche Kabine. Und wie viele Fahrer mit besonderen Lastwagen weiß er von der Freude an der Arbeit zu berichten, die man durch einen außergewöhnlichen Laster hat – viel mehr als mit einem langweiligen Standardfahrzeug. Selbst seine Freundin kann sich für Roberts Maschine begeistern und fährt gern einmal mit.

Dass solchen motivierten Mitarbeitern der Spaß an ihrer Tätigkeit verdorben werden soll, ärgert Swen Kück massiv. Für ihn sind die schönen Lastwagen nämlich nicht nur zur eigenen Freude da, obwohl er jeden davon zu Anfang ein paar Tage selbst fährt, um ein Gefühl für das jeweilige Fahrzeug zu bekommen. „Natürlich soll ein Lkw nicht wie ein Weihnachtsbaum aussehen. Wir haben schon bei Supertrucks, die wir gebraucht gekauft haben, ein Zuviel an Leuchten abgebaut. Und auch, dass sich Polizei und Feuerwehr über hell scheinende Lampen in Blau ärgern, ist vollkommen zu akzeptieren. Aber dass deswegen jetzt jedes kleine Lämpchen verboten werden soll, verdirbt uns die gute Laune“, sagt er.

Zudem geht es bei ihm nicht mehr nur darum, dass er sich dank seiner Flotte eine einzigartig motivierte Belegschaft aufgebaut hat, die in der Firmenwerbung liebevoll mit dem Begriff „Horde“ bezeichnet wird. Sogar immer mehr seiner mittelständischen Stammkunden fragen gediegene Lastzüge nach. Swen Kück wehrt sich mit seinem Sohn Jan-Ole gegen den behördlichen Stress. Er tut sich mit anderen Unternehmern zusammen, konsultiert Fachanwälte und will für seinen eigenen Logistikstil entschlossen weiterkämpfen. <





**DER MAN** ist nicht der spektakulärste Supertruck, aber FERNFAHRER respektiert auch den klassischen Stil. Der Fuhrpark von H.D.T.V. ist bewusst bunt, aber doch unverkennbar. Da passt auch der jüngste FERNFAHRER-Truck gut dazu: ein bulliger Scania S730.



ANZEIGE



## Clever tanken mit Diesel Listpreis-System!

Die multicard – eine Karte für alles.

Bei uns können Sie Ihren Fuhrpark zu festen Wochenpreisen an ausgewählten Agip Service-Stationen betanken.

Die multicard ist eine Tankkarte der Eni Deutschland GmbH, Theresienhöhe 30, 80339 München.

Weitere Informationen erhalten Sie unter:  
Tel.: +49 (0)89 5907-470, Fax: +49 (0)89 5907-312,  
cardservice@agip.de, www.agip.de



**Agip**  
Tanken und mehr.



agip.de



# RUSTIKAL

Der Autohof Wilnsdorf liegt an der A45, am Rande des Siegerlands, in Nordrhein-Westfalen. Von der Bockwurst bis zum Schnitzel wird hier reichhaltig aufgetischt. Ein Lächeln gibt's obendrein.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

**N**och Stunden nach dem Besuch bei Stephan Becker kann man sich ein Grinsen nicht verkneifen: Sein Lächeln ist ansteckend. Der Wilnsdorfer Autohofleiter sprüht vor Energie und Fröhlichkeit. „Wir dürfen nicht vergessen, dass die Fernfahrer zu einer kleinen Pause oder zum Feierabend zu uns kommen. Und wer will gerade in seiner Freizeit schon miesepetrig behandelt werden?“

Es gibt aber noch mehr Punkte auf der Haben-seite des Maxi-Autohofs. Die Anlage ist verhältnismäßig großzügig angelegt. Im Tankstellenshop gibt es zwei Bistrobereiche mit den

üblichen Snacks. Herausragend ist hier die knackige Bockwurst, denn „Bockwurst ist nicht gleich Bockwurst. Weder zu salzig noch zu fettig und mit eigener Würzrezeptur, hat sie das Zeug zur Siegerwurst“, sagt Becker. Geht man ein Stück weiter ins Foyer, ist man vom regionaltypischen Siegerland-Fachwerkbau umgeben. Dahinter liegen die sanitären Anlagen für die Lkw-Lenker. Toiletten und Waschräume sind für sie kostenfrei. Praktisch: Es gibt auch einen direkten Zugang vom Parkplatz.

Das Herzstück des Betriebs ist das Restaurant mit Bedienung. Rustikal mit dunklem Holz und kleinen Nischen geht es im zentralen Teil mit Bar zu. Vorgelagert sind zwei helle Wintergartenräume mit gemütlichen Korbstühlen.

„Essen und Trinken halten Leib und Seele zusammen“, erklärt Becker. Die typischen Maximalzeiten und alle zwei Tage wechselnde Fernfahrergerichte für 10,99 Euro samt Vorspeise oder Nachtisch locken allabendlich die

Berufskraftfahrer aus ihren Kabinen. Gäste aus dem angeschlossenen Hotel Qualitel mischen sich zwanglos unter die Transportunft. Übrigens nehmen einige Fernfahrer das Angebot gern wahr, im Qualitel am Wochenende zu vergünstigten Preisen zu übernachten. Neuerdings ist das Restaurant fürs Frühstück ab 4.30 Uhr geöffnet, was unter der Woche reichlich Anklang findet.

Ebenfalls auf Interesse stößt der regelmäßige Themenabend der Autobahnpolizei im Nebenraum an jedem dritten Mittwoch im Monat. In entspannter Atmosphäre tauschen sich die Parteien aus, was zu gegenseitigem Verständnis führt. „Der Höhepunkt ist einmal im Jahr der hier aufgestellte Lkw-Überschlagssimulator“, weiß Becker. Dann stehen,



**LÄCHELNDE GESICHTER:** Stephan Becker (l.) strahlt mit seinem Team um die Wette – sehr zur Freude der Gäste.



## GUTSCHEIN

AUTOHOF WILNSDORF, RESTAURANT  
Gültig vom 04.05.2019 bis 31.05.2019

**1 x 4,20 Euro**



**STILVOLL:** Im Foyer herrscht gemütlich-regionale Fachwerkatmosphäre.





## DIE KÖCHIN EMPFIEHLT

„Die Maxi-XXL-Pfanne für 16,99 Euro wird gern genommen, denn sie macht alle satt – mit einem panierten Schweineschnitzel, einer hausgemachten Frikadelle, einer halben Bratwurst und Gyros. Dazu gibt es Bratkartoffeln, Speckbohnen und Zaziki. Ursprünglich stammt die Idee zu dieser Kombination von den Fernfahrern. Sie haben nämlich immer wieder gesagt, dass sie am liebsten all diese Leckereien zusammen essen möchten. Gesagt, getan! Ich möchte aber auch auf unser regionales Siegerländer Krüstchen hinweisen: Das ist ein großes Schnitzel auf Toast mit Schmorzwiebeln und Spiegelei. Die Erfahrung zeigt: Solange ein Schnitzel dabei ist, wird eigentlich alles mit großem Appetit gegessen.“



KÖCHIN IRINA DAVYDOV



so seine Erfahrung, die Tester Schlange, „und keiner kommt raus, wie er reingegangen ist. Manchmal sogar ein bisschen weiß um die Nase, und alle sind beeindruckt.“ Für dieses Jahr ist es noch nicht zu spät: Die Simulatormannschaft kommt wieder im Juni. ◀



EDELTRAUD ENGEL (55)  
AUS SCHLITZ

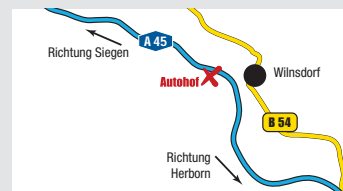
„Ich bin ein echter Stammgast. Man kann hier alles essen, heute habe ich mich fürs Jägerschnitzel entschieden. Ein unschlagbarer Vorteil: Man steht auf dem Parkplatz sehr ruhig und kann gut schlafen.“

KEVIN ANDRESEN (22)  
AUS LENNESTADT

„Ich finde hier immer einen Parkplatz, was nicht überall der Fall ist. Auch das Drumherum passt: gute sanitäre Anlagen und netter Service. Ich habe die Rinderleber bestellt. Die ist einfach spitze.“



## INFO



Elkersberg 2  
57234 Wilnsdorf  
Tel.: 0 27 39/4 03 39-0  
Fax: 0 27 39/4 03 39-22  
Internet: www.maxi-autohof.de

<b>Öffnungszeiten</b>	Tankstelle mit Bistro: 24 h – 365 Tage, Restaurant: Di–Fr 4.30–24 Uhr, Sa/So 8–22 Uhr, Mo 8–24 Uhr
<b>Lkw-Parkplätze</b>	126, Parkgebühr 13 €, angerechnet auf Gastronomie 10 €
<b>Lkw-Zapfsäulen</b>	8 Hochleistungssäulen, 2 AdBlue-Säulen
<b>Diesekreditkarten</b>	alle gängigen
<b>EC-Automat</b>	ja
<b>Kommunikation</b>	Fax, Kopien, WLAN kostenlos
<b>Restaurant</b>	140 Nichtraucherplätze
<b>Terrasse</b>	80 Plätze
<b>Duschen</b>	10 Herren- und Damenduschen, Kosten: 3,49 € (Klubmitglieder 2,99 €)
<b>Wäscheservice</b>	3 € für Waschmaschine, 3 € für Trockner
<b>Pott Kaffee</b>	0,25 Liter 2,99 €, Maxi-Tasse 5,99 €/pro Füllung 1,49 €
<b>Bier vom Fass</b>	0,3 Liter 2,49 €
<b>Frühstück, Auswahl</b>	Büffet mit gekochtem Ei, Wurst, Käse, Marmelade für 6,99 € – mit Kaffee satt für 9,99 €; Rührei mit Schinken/Speck für 5,99 €; Strammer Max mit Brot, Speck und 3 Spiegeleiern für 7,99 €
<b>Essen, Auswahl</b>	Currywurst mit Pommes für 8,99 €; Fleischkäse mit Spiegelei für 9,99 €; Teufelsgulasch mit Nudeln für 10,99 €
<b>Freizeit</b>	2 Bildschirme im Restaurant (Sky)
<b>Eis- und Schneeerüst</b>	nein
<b>DocStop</b>	nein



Bewerten

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

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

Stand: 29.03.2019



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](mailto: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!



KLAUS SCHEMPP, 72474 Winterlingen



BERND BRUNS, 27239 Twistringen









## 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](http://www.eurotransport.de/fotoalbum) klicken.





NICKEL, via App



SETRATHK, 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.



SILVIO, via App



PAULE1234, via App



STRASSENBAHN, via App



**ZUR IOS-VERSION DER FERNFAHRER-Reporter-App** gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über [www.fernfahrer.de/repios](http://www.fernfahrer.de/repios)



**ZUR ANDROID-VERSION der FERNFAHRER-Reporter-App** gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über [www.fernfahrer.de/repand](http://www.fernfahrer.de/repand)



# ZEITLOS

## FÜR MAN-FANS

Die MAN Truck Clock von Kookoo ist ein Must-have für alle Fans des bayerischen Lkw-Herstellers. Sie zeigt auf dem Zifferblatt zwölf angesagte MAN-Fahrzeuge. Die Überraschung zur vollen Stunde: Für 15 Sekunden ist der Originalsound des abgebildeten Trucks zu hören. Wert: 80 Euro.



Mit Unterstützung von Kookoo verlosen wir eine MAN-Wanduhr.

Außerdem gibt es unser Truck Sport Book 2018 insgesamt fünfmal zu gewinnen.

Schreibt unter dem Stichwort „MAN-Clock“ und/oder „Truck Sport Book“ bis zum 31.05.2019 an: Redaktion FERNFAHRER, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, oder an [info@fernfahrer.de](mailto:info@fernfahrer.de)!

## FÜR TRUCK-RACE-FANS

Das Truck Sport Book 2018 bietet den Fans des Lkw-Sports einen Überblick über die abgelaufene Saison der European Truck Racing Championship und des Europa Truck Trial. Das Standardwerk mit mehr als 500 packenden Fotos zeichnet alle Rennen und Läufe nach, beleuchtet die Macher im Hintergrund oder die Technik und Historie der schweren Boliden. Ein umfangreicher Statistikeil mit Punkten und Platzierungen sowie mehr als 10.000 Einzeldaten machen den Jahresband zum unentbehrlichen Nachschlagewerk für alle Truck-Sport-Begeisterten und steigern die Vorfreude auf die bald beginnende Rennsaison.



# Gewinnspiel

## Für Schlepper-Fans



Ein Vorteil von Straßenzugmaschinen ist, dass sie keine langen Standzeiten haben, weil sie nicht auf das Entladen ihrer Fracht warten müssen. Ihr Pendant in der Landwirtschaft waren sogenannte Eilschlepper, die mit höherem Tempo als normale Traktoren die Straßen befahren konnten.

Wolfgang Gebhardt stellt im Typenkompass die wichtigsten Eilschlepper und Straßenzugmaschinen Deutschlands seit 1903 vor. Von der ersten Zugmaschine über die ersten Lanz-Verkehrs-(Eil-)Bulldogs 1923 bis zum Jahr 1956, als der Unimog den verbliebenen Markt beherrschte, wird der historische Bogen gespannt.

## Für Werkstatt-Profis

Eine gute Pneumatik-Stichsäge sollte ihre hohe Leistungsfähigkeit im besten Fall mit leichtem Gewicht, einem geringen Luftverbrauch, wenig Geräuschentwicklung und wenig Vibration kombinieren. Die neue Stichsäge 9034P-2 von Hazet vereint all diese Eigenschaften und kann zudem noch mit Feilen eingesetzt werden. So wird zum Beispiel die Reinigung von ABS-Sensor-Aufnahmen zum Kinderspiel. Sie ist ausgestattet mit einem höhenverstellbaren Auflagebügel und ist auch für doppelwandige Bleche einsetzbar. Die Säge schneidet bis zu drei Millimeter dicke Stahlbleche und vier Millimeter dicke Aluminiumbleche und ist auch für kleine Sägeradien geeignet. Der Sägehub beträgt zehn Millimeter bei 9.500 Hub pro Minute.



FOTOS | ETM, Hazet, Kookoo, Motorbuch Verlag





Abonnenten  
**sparen**  
bis zu **35%**

# FERNFAHRER - SHOP

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER



**HERPA SONDERMODELL 1:87**  
Scania CS 20 HD Gardinenplanen-  
Sattelzug der Spedition H.D.T.V.

**Limitierte  
Sonderauflage!**



Den zweiten FERNFAHRER-Partnertruck mit der Spedition H.D.T.V. Kück Transporte gibt es jetzt als hochwertiges und detailliertes Sammlermodell von Herpa im Maßstab 1:87;

Preis: 39,95 €; **Spezialpreis für Abonnenten nur 31,95 €.** Best.-Nr.: 120143



## SNAPBACK CAP „Fernfahrer“ grau

Die neue, hochwertig bestickte Cap im aktuellen Look. Hoher Tragekomfort, Größe verstellbar.

Lieferbar ab Mitte Mai;  
jetzt vorbestellen!

Preis: 15,- €.

Für Abonnenten nur 12,- €! Best.-Nr.: 120146



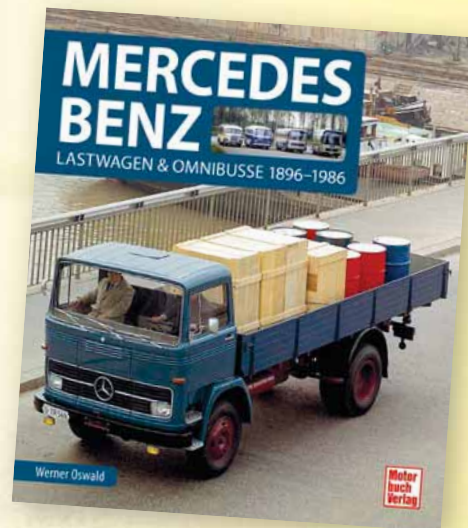
+++ NEU im Shop +++ NEU im Shop +++

## MERCEDES-BENZ LASTWAGEN & OMNIBUSSE 1896 - 1986

**Werner Oswald**

Als Daimler und Benz 1926 fusionierten, konzentrierten sie ihre Nutzfahrzeug-Fertigung in verschiedenen Werke, vor allem Mannheim und Gaggenau. Als diese zu klein geworden waren, ging in Wörth 1965 ein neues Werk in Betrieb.

Die Neuauflage der unvergleichlichen Übersicht aller Lkw und Busse bis 1986 wird nun neu aufgelegt: in größerem Format und mit vielen neuen Bildern - ein Motorbuch im besten Sinne des Wortes. 550 Seiten, Format 23 cm x 26,5 cm. **Preis: 49,90 €.** Best.-Nr.: 140182



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









# 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**<sup>®</sup>  
MADE IN GERMANY

EVENTZENTRUM  
STROHOFER



  
**MICHELIN**

 **TOTAL**  
**AS24**  
BY TOTAL

**FERNFAHRER**  
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER  
**BERUFS KRAFTFAHRER** FACHJOURNAL  
Zeitung  
[www.berufskraftfahrer-zeitung.de](http://www.berufskraftfahrer-zeitung.de)





Noch zwei Kilo!  
Dann haben wir's.

PURWIN

Deutschlands Brücken werden immer maroder

Sachen  
zum  
Lachen



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

ANSCHRIFT FÜR LESERWITZE:

ETM Verlag  
Redaktion FERNFAHRER  
Handwerkstraße 15  
D-70565 Stuttgart

Leserwitze online:  
info@fernfahrer.de

Leserwitz

**Der Richter zum Zeugen:** „Waren Sie dabei, als der Streit der Eheleute begann?“ **Der Zeuge:** „Ja, ich war Trauzeuge!“

**RENAME JACOBS,**  
42289 WUPPERTAL

**EINE ALTE DAME** hebt am Bankschalter ihr ganzes Geld ab. Nach zehn Minuten kommt sie wieder und zahlt alles wieder ein. „Warum haben Sie denn das Geld überhaupt abgehoben?“, will der Kassierer wissen. – „Man wird doch schließlich mal nachzählen dürfen!“

**„WAS SCHNEIDEST DU** denn da aus der Zeitung aus?“, will der Wirt vom Stammgast wissen. Der Gast: „Den Artikel über den Mann, der seine Frau umgebracht hat, weil sie ständig seine Anzugtaschen durchsucht hat.“ – „Und wozu brauchst du den Artikel?“ – „Um ihn in meine Anzugtasche zu stecken.“

**ZWEI MÄNNER SITZEN IM GEFÄNGNIS.** Fragt der eine: „Warum wurdest du eingesperrt?“ Antwortet der andere: „Ich habe Geld gefälscht. Beim Zehner ging's noch, beim Zwanziger auch. Aber beim Dreißiger muss ich einen Fehler gemacht haben!“

**KOMMT EIN MANN IM MORGENGRAUEN** nach einer feuchtfrohlichen, durchzechten Nacht nach Hause. Ihm ist so schlecht, dass er sich in die Mülltonne übergeben will. Als er den Deckel öffnet, sieht er in dem Spiegel, den seine Frau am Abend zuvor in die Tonne geworfen hat, ein Gesicht. Er erschrickt beinahe zu Tode, kann sich dann aber doch fassen und ruft per Telefon die Polizei herbei: „Kommen Sie bitte schnell, in meiner Mülltonne sitzt einer.“ Mit quietschenden Reifen und Blaulicht eilt die Polizei herbei und will den Fall begutachten. Der eine Polizist nimmt seinen ganzen Mut zusammen, öffnet die Tonne, blickt hinein und ruft entgeistert seinem Kollegen zu: „Schnell, Karl, ruf den Kommissar, das ist ja einer von uns!“

**WIE KLINGT EINE LIEBESERKLÄRUNG** in Norddeutschland? Antwort: „Du bist mir nicht ganz unsympathisch.“



INTERNATIONAL  
**TRUCKER**  **COUNTRY**  
FESTIVAL INTERLAKEN

**28.-30. JUNI 2019**

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

★ AMERICAN COUNTRY NIGHT ★ BEST OF «CH» ★

**BELLAMY BROTHERS LO & LEDUC**  
**HEIDI NEWFIELD LOCO ESCRITO**  
**FAREWELL ANGELINA KUNZ**

**+ 30 BANDS IM WESTERNDORF**

★ **1130 TRUCKS** ★ **LINE DANCE XXL** ★ **WESTERN CITY** ★ **MOTORBIKES**  
DA MUSS MAN HIN ZUM MITMACHEN AUTHENTISCHE SALOONS INTEGRIERTES BIKER TREFFEN

**ATTRAKTIVES GESAMTERLEBNIS  
ZU FAMILIENFREUNDLICHEN PREISEN:**

3-TAGES-FESTIVALPASS CHF 135.– (inkl. Westerdorf + Festzelt)  
AMERICAN COUNTRY NIGHT CHF 79.– (inkl. Westerdorf + Festzelt SA)

BEST OF «CH» CHF 69.– (inkl. Westerdorf + Festzelt FR)  
EINTRITT WESTERNDORF AB CHF 10.– (nur Tageskasse)

**KINDER UNTER 10 JAHRE IMMER GRATIS!**

 [WWW.TRUCKERFESTIVAL.CH](http://WWW.TRUCKERFESTIVAL.CH)



VORSCHAU

# 7 19



## PROFI IM PROFIL

Wir stellen den Thüringer Stefan Spengler, frisch gekürter Sieger des deutschen Finales der Scania Drivers Competition, vor.

## AUSSERDEM:

Welche Rechte die Polizei in der Lkw-Kabine hat » Neues von Verdi und den Kraftfahrerkreisen » Mobilitätspaket im Faktencheck » Witwe eines Lkw-Fahrers sucht die Wahrheit » Test Renault T 440 Optifuel » Modellneuheiten

## BAUMA 2019

Im zweiten Teil der Rückschau stellen wir wichtige Neuheiten im Bereich der Baustellen-Lkw und Anhänger beziehungsweise Auflieger sowie Transportfahrzeuge für Schwergut vor.



Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

ANZEIGE

# FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

36. Jahrgang  
**REDAKTIONSANSCHRIFT:**  
 Handwerkerstraße 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, Knut Zimmer  
**REDAKTIONELLE MITARBEIT:**  
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Hans-Peter Colditz, Gundel Jacobi, Felix Jacoby, Michael Kern, Ralf Lanzinger, Peter Möller, Achim Purwin  
**GRAFIK/PRODUKTION:**  
 Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, 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  
 Handwerkerstraße 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, Tel.: 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, Aboservice, 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 er-  
 halten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung  
 einen Nachlass von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk.  
 ISSN 0257-3180

## FERNFAHRER Jetzt kostenlos testen!



**2 Hefte GRATIS**

**JA, ich möchte FERNFAHRER testen**

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

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

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

FFPACP1906

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



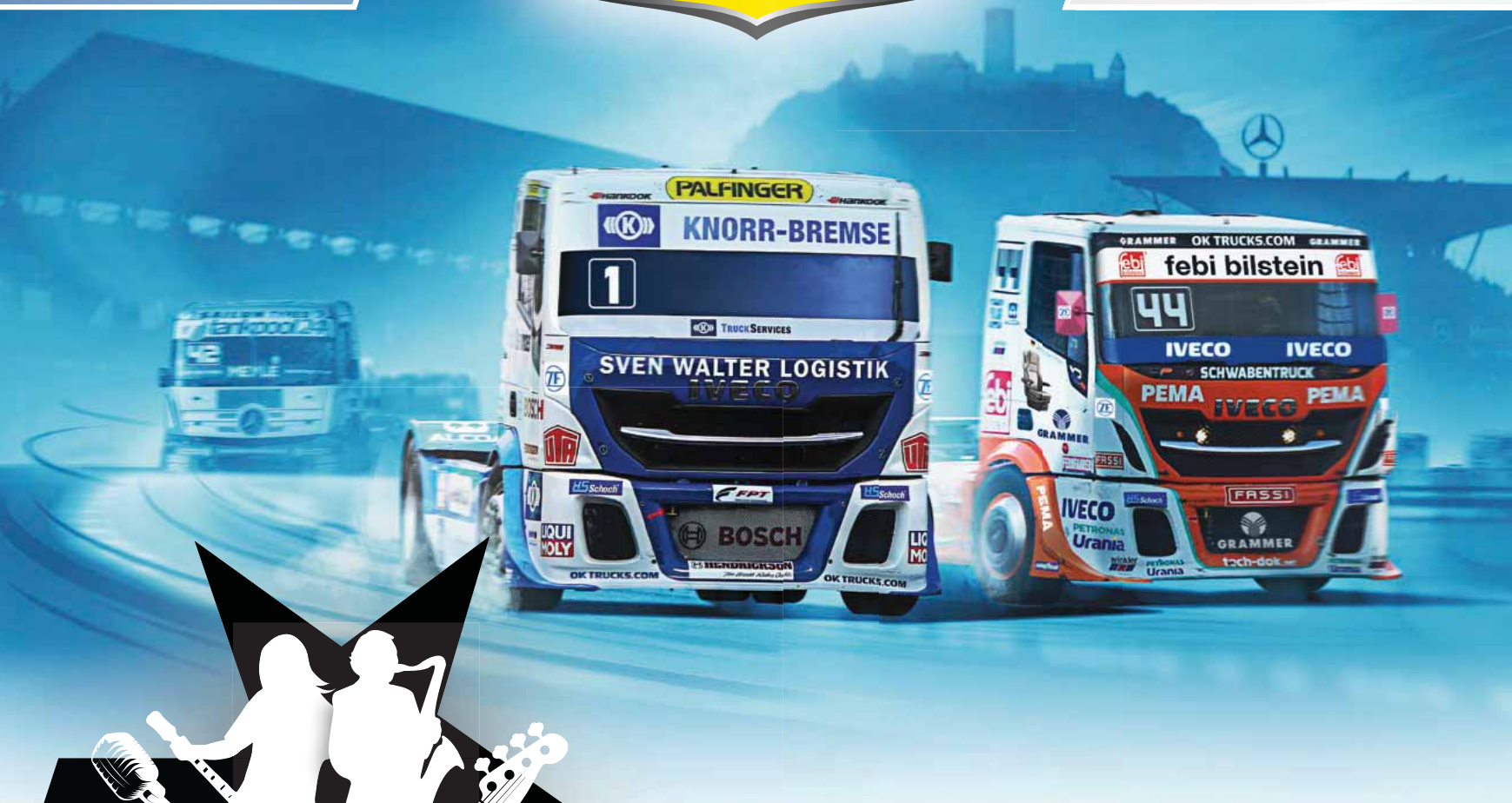
## ABONNENTEN-SERVICE/ EINZELHEFT-BESTELLUNG

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



## TRUCK-ROCK

### OPEN-AIR-FESTIVAL

## NÜRBURGRING

### 19. - 21. JULI 2019



## Lkw-Parkplatz? You never drive alone!

### KRAVAG Truck Parking

Ich bin nie die Einzige, die gerade auf Tour ist. Deshalb setze ich bei der Parkplatzsuche auf meine Trucker-Community.



Jetzt kostenfrei downloaden!



# KRAVAG



[www.kravag-truck-parking.de](http://www.kravag-truck-parking.de)  
[truckparking@kravag.de](mailto:truckparking@kravag.de)



**Bald reservierbar:**  
Sichere Parkplätze  
im KRAVAG-Netzwerk