

fernfahrer.de
€ 4,20

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



FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER



XXL

140 SEITEN

**+ GROSSES
WEIHNACHTS-
GEWINNSPIEL!
80 TOLLE PREISE!**

FORD F-MAX

**FORD OTOSAN FÜR
EUROPA - NEULING IM
ERSTEN TEST** Seite 16



**SPEDITION SCHÄFLEIN 80 Jahre
aktiv und Lohn nach Tarif** Seite 50



**LANG-LKW
Vorbild
Skandinavien
- effizient un-
terwegs auf
vielen Achsen** Seite 22

IM WERT VON
4,20 €

**MIT AUTOHOF-
GUTSCHEIN**

Rent&Buy
von CharterWay



Kaufen Sie nicht die Katze im Truck.

Ohne böse Überraschungen: Rent&Buy* von CharterWay ermöglicht es Ihnen, Ihren gemieteten Lkw im Dauereinsatz zu testen und sich überzeugen zu lassen, bevor Sie sich für den Kauf Ihres Mietfahrzeugs entscheiden. Worauf Sie sich in jedem Fall verlassen können: keine versteckten Kosten, keine rechtlichen Fallstricke und keine blinden Passagiere auf Samtpfoten. charterway.mercedes-benz.com

* Das Angebot Rent&Buy gilt derzeit ausschließlich für Actros Sattelzugmaschinen.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





VOR DEM NORDISCHEN WINTER waren wir auf großer Tour durch Skandinavien. Zwischen Nordic Trophy und der Suche nach allen möglichen nordischen Lang-Lkw-Kombinationen ist uns dieser nette Elch vor die Linse spaziert.

FOTO | Thomas Küppers



140 Seiten, gut 320 Gramm und jede Menge spannender Themen – viel Spaß mit dieser **XXL-Ausgabe!**



EIN ORDENTLICHER **BROCKEN**

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

der Herbst ist da, die Tage werden immer kürzer. Da braucht ihr also auch ein bisschen was zu lesen. Deutlich mehr als 300 Gramm bringt unser neues Prachtexemplar auf die Waage. 140 Seiten haben wir diesmal für euch in die XXL-Ausgabe gepackt – ganz ohne Aufpreis. Und weil bald Weihnachten ansteht, findet ihr ab Seite 59 jede Menge Anregungen für den Wunschzettel. Modelle, Kleidung und Co. bekommt ihr obendrein zum Sonderpreis im FERNFAHRER-Shop.

Dazu gibt es traditionell unser Weihnachtsgewinnspiel. In diesem Jahr könnt ihr sage und schreibe 80 tolle hochwertige Preise gewinnen. Verratet uns dazu einfach, welches euer liebstes Titelbild des Jahres ist. Besonders gespannt bin ich natürlich darauf, ob einer „meiner“ Titel aus dem zweiten Halbjahr gewinnt oder ob mein lieber Kollege und Vorgänger Thomas das Rennen macht. Lasst mich nicht im Stich!

Teil des Hefts ist diesmal auch ein großes Spezial von Iveco, in dem ihr vom Hersteller viele Infos zum S-Way erfahrt und auch, was sich Iveco beim neuen Modell gedacht hat.

Ansonsten bewegen wir uns ein Stück weit weg aus Mitteleuropa. Im Test haben wir den Ford F-Max von Ford Otosan aus der Türkei unter die Lupe genommen. Unser Doppeltest von zwei LNG-Trucks von Volvo bringt uns thematisch nach Skandinavien. Unser Autor Felix Jacoby nimmt uns zudem mit auf die Reise quer durch die Nordländer. Als Supertruck-Spezialist hat er natürlich die Nordic Trophy besucht mit all ihren hübschen Schmuckstücken. Gleichzeitig hat er im Detail die verschiedenen Lang-Lkw-Kombinationen beleuchtet, die auf den Straßen in Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland unterwegs sind.

Mit diesem Heft geht auch die Ausgabe 2019 der FERNFAHRER-Roadshow zu Ende. Ich möchte mich bei allen Beteiligten, dem Team, den Sponsoren und vor allem bei euch als treuen Lesern herzlich bedanken. Das war wieder eine richtig tolle Tour. Bleibt mir nur noch, euch viel Spaß mit dieser XXL-Ausgabe zu wünschen. Passt auf euch auf!

MARKUS BAUER
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

INHALT

12 19



03 ZUR SACHE

140 Seiten prall gefüllt für euch.

06 BILD DES MONATS

Der Renault Rod im Rockabilly-Look.

08 THEMA DES MONATS

Vom Lkw-Fahrer zum Firmenchef.

12 AKTUELL

Neues aus der Branche, Fahrverbote und Termine, alte Laster.

15 FERNFAHRER HILFT

Fragen an unsere Experten.

16 TEST UND TECHNIK

Der neue Ford F-Max mit 500 PS muss sich im Test beweisen.

22 REPORT

Lang-Lkw im Norden Europas.

30 TEST UND TECHNIK

Volvo FH 420 LNG und FH 460 LNG unter der Lupe.

36 TRUCK-TREFF

Eindrücke von der Ländle-Truckshow bei Vögel Transporte.

40 MESSE

Mit der Nufam in Karlsruhe endete auch die diesjährige FERNFAHRER-Roadshow.

44 NORDIC TROPHY

Ein spektakuläres Schaulaufen der skandinavischen Supertruck-Szene.

50 SPEDITION

Zu Besuch bei der Schäflein AG aus dem bayrischen Röhlein.

54 GEWINNSPIEL

Wählt euer liebstes Titelbild und gewinnt einen von 75 tollen Preisen.

79 ZUBEHÖR

Nützliches für Fahrer und Fahrzeug.



SONDERHEFT

Iveco S-Way Spezial.

80 PROFIWISSEN

So kommen Ersatzteile für Nutzfahrzeuge aus dem 3-D-Drucker.

82 GESUNDHEIT

Gefahr Herzinfarkt. Fahrer zählen zur Risikogruppe. Das müsst ihr wissen.

86 SERIE FAKTENCHECK

Kommentare auf dem Prüfstand: Kontrolliert die Polizei nur deutsche Fahrer?

87 RECHT AKTUELL

Auswertung der Fahrerkarten.

88 EU-SERIE

Was kommt auf die Branche zu? Thema im letzten Serienteil: Entsendung.

90 MODELLE

Die Welt der Lkw im Kleinformat – und dazu unser Shop-Highlight des Monats.

92 AUTOBAHNKANZLEI

Neue Fälle aus der Autobahnkanzlei.

96 SUPERTRUCK

Das Universalwerkzeug Volvo FH 540 von Schlintl aus Kärnten.

104 TRUCKSTOP

Willkommen auf dem Hoyer-Autohof Mecklenburg an der A24.

106 FOTOALBUM

Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.

112 RÄTSEL

DVDs zu gewinnen.

113 HUMOR

Sachen zum Lachen.

114 VORSCHAU

Das erwartet euch in Heft 1/2020.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

GESCHENKE GESUCHT? GEFUNDEN!

Im Webshop von FERNFAHRER gibt es Truck-Modelle, Bücher, Bekleidung und vieles mehr

shop.eurotransport.de

Für Abonnenten mit satten Rabatten!

Einfach mal reinklicken!

Anregungen und aktuelle Aktionsangebote hier im Heft ab Seite 59



LNG-VOLVO

Die Zahl zugelassener LNG-Lkw steigt. Volvo setzt hierbei auf „Gas-Selbstzünder“. Wir haben den FH mit 420 sowie 460 Flüssiggas-PS getestet.

30



MESSE

Nutzfahrzeugmesse mit überregionaler Strahlkraft: die Nufam in Karlsruhe.



40

RISIKO HERZ-INFARKT

In den letzten Monaten häufen sich die Nachrichten über Lkw-Fahrer, die wegen medizinischer Notfälle von der Straße abgekommen sind. Wir haben mit einer Ärztin gesprochen.

82



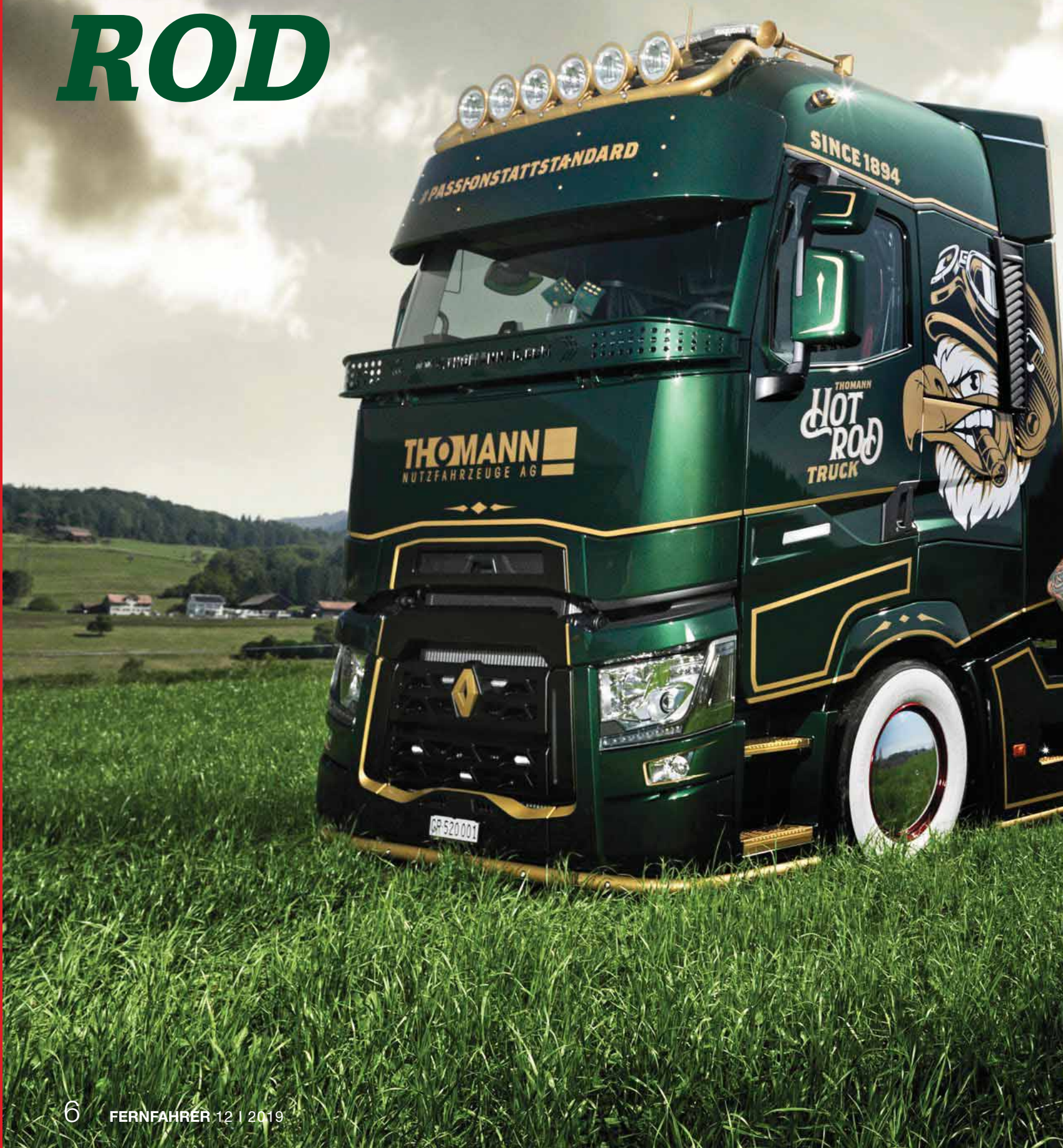
96

SUPERTRUCK

Der schicke Volvo-FH-540-Gliederzug von Schlintl Agrarhandel & Transport aus Kappel in Kärnten erweist sich als geniales Universalwerkzeug.




RENAULT ROD





TEXT | Johannes Roller **FOTOS** | Silvan Bucher

Die Thomann Nutzfahrzeuge AG aus dem schweizerischen Schmerikon hat erneut einen kreativen Eigenbau verwirklicht: einen Renault T im Stil der amerikanischen Hot Rods. Der Renault Rod wartet mit klassischem Tannengrün und reichlich goldfarbenem Zierrat auf, mit einem behelmten Weißkopfseeadler als beliebtem Air-Force-Zeichentrickmotiv aus den 40ern, mit Weißwandreifen, verchromten Radzierblenden und einer Sitzecke samt Tisch im Diner-Stil auf der Sattelplatte. In den Staufächern links und rechts der Lounge sind außerdem Kühlschränke, Popcorn-Maschine und Hotdog-Steamer untergebracht. So präsentiert Thomann nach dem Erstlingswerk „General Lee“ nun den zweiten Showtruck, der sich dank raffinierter Zusatzausrüstung ideal für Kundenveranstaltungen und Truck-Treffs eignet. Der Renault Rod entstand als Gemeinschaftsprojekt mit dem Lackierer Freuler AG, der Sanwald Fahrzeugbau AG, dem Beschrifteter Relux Reklamen GmbH, der Dietrich GmbH und der Gestaltungsagentur Syn GmbH. Seine Premiere hatte der Retro-Truck beim Lkw-Treff Ostschweiz in Altstätten. 





VOM KOLLEGEN ZUM ARBEITGEBER

DER NEUE CHIEF

Jens Naujok, begeisterter Lkw-Fahrer, ist seit dem 1. April 2019 alleiniger Inhaber des Fuhrbetriebs Uwe Michael aus Badersleben. Seine „neuen“ Mitarbeiter finden es prima.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Jens Naujok (2)

Die schönsten Geschichten schreibt das Leben – und der FERNFAHRER. In der Ausgabe 9/2018 haben wir über die „Romanze im DAF“ berichtet, die der Berufskraftfahrer Jens Naujok aus Schöningen, heute 29 Jahre alt, zusammen mit seiner Partnerin Franziska Hintze (33) erlebt hat. Franziska war bereits in der Ausgabe 6/2011 unser „Profi im Profil“ gewesen. Nun findet die Geschichte von Franziska und Jens bei uns ihre Fortsetzung.

Eines Tages, im Winter 2018, war er plötzlich da, der gemeinsame Sohn Lennerd. Drei Monate zu früh, wie die beiden selbst bekannt gaben. Genau in der Phase also, als Jens den zweiten großen Schritt in seinem Leben in Angriff genommen hatte – die Fachkundeprüfung für angehende Transportunternehmer.

Im Spätsommer 2019 sitzt Jens nun als alleiniger Inhaber im Büro des Fuhrbetriebs Uwe Michael, den er am 1. April 2019 vollständig

übernommen hat. „Es war gegen Ende des letzten Jahres zugegeben etwas turbulent“, lacht er heute. Aber er hat es geschafft. Franziska ist erst mal in Elternzeit. Jens ist doppelt stolz – auf die eigene kleine Familie und auf die trotz aller Schwierigkeiten dann doch sehr ordentlich bestandene Prüfung. Nun also läuft die zweite Phase.

In der tief stehenden Sonne ist das Gelände einer ehemaligen Zuckerfabrik der DDR in Badersleben, mitten in Sachsen-Anhalt, eine

herrliche Kulisse für die mittlerweile neun rot-gelben Lastzüge: fünf DAF mit 460 und 480 PS sowie vier Scania, davon bereits drei neue S500. Alle in Top-Ausstattung für die Fahrer, für die er nun ebenfalls die Verantwortung übernommen hat. Nach wie vor steht auf den Lkw und auf der Plane der alte Firmenname, darunter an der Seite dezent der kleine Hinweis: Inhaber Jens Naujok. Er lässt es nicht groß raushängen bei seinen Mitarbeitern, die bis auf die neu eingestellten Fahrer bis Ende 2018 seine Kollegen waren.

Drei von ihnen, Torsten Schädler, Markus Richter und Eric Rauer (Aufmacherbild, v. l.),



PROFIL IM PROFIL ZWEIFEL DER TOUR HIER LEBENS

ROMANZE IM DAF

Jens Naujok hat nicht nur seinen Traumpartner gefunden, sondern mit Franziska Hirtz auch seine Traumfrau. Beide transportieren mit DAF 302 auch noch für das Fuhrbetriebs Uwe Michael aus Döddelbitten

TEXT: Jan Scharpff FOTOS: Jan Scharpff, Jan Hesse (3), Dennis Busch (1)

Die beiden sind seit dem 1. April 2019 zusammen. Er hat sich für die DAF entschieden, weil er die DAF als Fahrer mag, weil er die DAF als Fahrer mag, weil er die DAF als Fahrer mag...




34 FERNFAHRER 8 | 2018 35

JENS NAUJOK ist seit dem 1. April 2019 der alleinige Inhaber des Fuhrbetriebs Uwe Michael. Vorher war er dort fünf Jahre als Fahrer beschäftigt. Unter dem Titel „Romanze im DAF“ hatte ihn FERNFAHRER bereits in der Ausgabe 9/2018 vorgestellt, unter diesem Titel auf www.eurotransport.de jederzeit nachzulesen.

sind an diesem Freitagabend noch auf dem Betriebshof, den der Firmengründer Uwe Michael nur als Stellplatz und für die Werkstatt genutzt hatte. Sie waschen die Lkw, tanken und setzen sie in die Reihe. Dann reden sie mit dem neuen Chef entspannt noch über die Woche. „Es macht mit Jens sehr viel Spaß“, sagt Markus. „Es ist mit ihm etwas lockerer geworden. Dennoch weiß er genau, was er will.“

Ehemalige Fahrer, die in die Dispo wechseln, kennen eigentlich ihre alten Touren gut. Oft heißt es allerdings, sie trieben in der neuen Rolle die ehemaligen Kollegen nun erst recht zur Eile an. Nicht so Jens, das ist die einhellige Meinung der drei Fahrer. „Wir machen vor Ort immer möglich, was möglich ist, wenn es Verzögerungen an den Ladestellen gibt oder ein Stau die Zeitplanung mal wieder gesprengt hat“, sagt Torsten. „Aber Jens versteht wirklich, wenn wir ihm sagen, dass beispielsweise etwas nicht geht oder eine Baustelle nicht gut anzufahren ist. Durch seine persönliche Erfahrung nimmt er sofort den Stress raus.“

Eric, der ebenfalls in der Region wohnt, ist sogar einer der Fahrer, den Jens überzeugen konnte, im Mai dieses Jahres von einer Firma in den Niederlanden lieber zu ihm zu wechseln. „Die Arbeitsbedingungen und das Geld stimmen hier“, so Eric. „Statt Eiern fahre ich



SEINEM FAIBLE FÜR ATTRAKTIV LACKIERTE FAHRZEUGE kann Jens jetzt als Chef erst recht fröhnen – hier beim jüngsten Scania in der modernen Flotte von neun Lkw vor der eigenen Werkstatt.






halt nun Ziegel. Wir alle können mit Jens jederzeit gut reden, den Chef lässt er uns gegenüber definitiv nicht raushängen. Er ist dabei, ein gutes Team aufzubauen.“

Laut der immer noch aktuellen Statistik des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) unter dem Namen „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs und des Werkverkehrs“ aus dem November 2015 zählt auch der Fuhrbetrieb Michael eindeutig zu den überwiegend kleinen Betrieben, die als Frachtführer schon seit Jahren das Gros der Transportleistung in Deutschland abwickeln.

Nur etwa fünf Prozent aller deutschen Speditionen besitzen hingegen 50 Lkw und mehr. In der deutschen Wirtschaft, die sich nach Meinung von Experten aktuell deutlich in Richtung einer Rezession bewegt, haben vor allem reine Planenverkehre mit einem enormen Wettbewerb und massiven Preisrückgängen zu kämpfen. Jens ist sich dessen bewusst. „Unsere Sattelzüge habe alle einen Mitnahmestapler. Damit bewegen wir uns zum Glück in einer Nische des Transports, die noch nicht ganz von den Flotten aus Mittel- und Südosteuropa besetzt ist. Und ich vertraue darauf, dass meine Kunden unsere bekannte Zuverlässigkeit weiter schätzen.“

Seit 2014 war Jens bei Uwe Michael als Fahrer beschäftigt, Franziska kam 2016 dazu. Beide teilten bereits das Hobby, mit ihren dezent lackierten roten DAF regionale Truckfestivals zu besuchen. „Vorher wurden unsere Lkw von meinem ehemaligen Chef aus Dedeleben disponiert“, erzählt er. „Ich bin nun gezielt nach Badersleben gezogen.“

Als das Angebot kam, die Firma zu übernehmen, weil sich Uwe Michael zurückziehen wollte, hat sich Jens die betriebswirtschaftlichen Zahlen zeigen lassen. Die haben ihn überzeugt, nun selbst das unternehmerische Risiko einzugehen. Seine ehemalige Chefin ist nun ebenfalls seine Mitarbeiterin und kümmert sich weiter um die Buchhaltung.

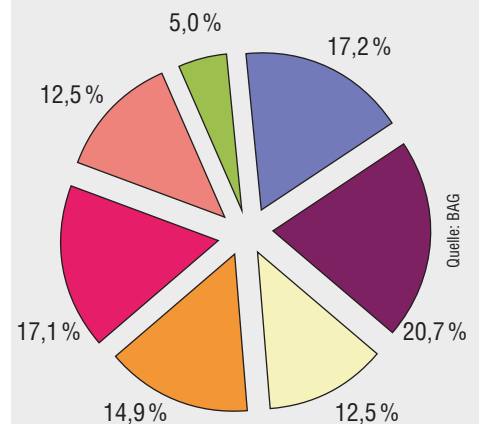
Wenn Not am Mann ist, geht Jens selbst als seine eigene Aushilfe auf Tour. Und nun kann er sich nicht nur um die optische Verschönerung seines damals „eigenen“ DAF kümmern, sondern gleich um die ganze Flotte. „Das macht einfach Spaß. Alle Lkw haben den gleichen Look, aber unterscheiden sich in den Details. Für jede Zugmaschine überlege ich mir dabei etwas anderes.“ Für das Frühjahr 2020, wenn er 30 Jahre alt wird, plant er auf seinem Hof ein eigenes Truckfest. Es wird wohl der dritte Teil dieser schönen Geschichte im FERNFAHRER werden. 

AM FIRMENSITZ IN BADERSLEBEN macht die Flotte von fünf DAF und vier Scania vor der Kulisse einer alten Zuckerfabrik mächtig Eindruck.

DANK DER PLANENZÜGE MIT MITNAHMESTAPLER kann sich der Fuhrbetrieb Uwe Michael von der Konkurrenz noch absetzen.

Die BAG-Statistik

80 Seiten stark ist die letzte Statistik des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) zur „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs und des Werkverkehrs“ aus dem November 2015, die im Fünfjahresrückblick veröffentlicht wurde. Sie ist weiter aktuell und zeigt sehr detailliert, dass kleine bis mittlere Betriebe wie eben auch der von Jens Naujok in Deutschland nach wie vor das Gros der Transportleistung übernehmen.



Unternehmen nach Zahl der Beschäftigten:

- 0-1
- 2-3
- 4-5
- 6-9
- 10-19
- 20-49
- ≥ 50



DIE GESAMTE STATISTIK findet ihr auf der Homepage des BAG oder über diesen QR-Code.



Trucker. Kein Beruf bewegt dich mehr.

Auf der Straße unterwegs sein. Frei sein. Die ganze Welt sehen.
Sein eigener Chef sein. Werde ein Teil von uns. Werde Trucker.

Werde Teil der RoadStars Community auf www.roadstars.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



CO₂-ZUSCHLAG AUF LKW-MAUT

Ab 2023 soll der CO₂-Ausstoß Teil der deutschen Lkw-Maut werden. Damit sind zwar steigende Kosten und Staatseinnahmen verbunden, doch kaum Einfluss auf den globalen CO₂-Ausstoß. Die Logistikverbände zeigen sich insgesamt erleichtert, äußern aber Kritik.

FOTO | Thomas Küppers GRAFIK | BGL
TEXT | Matthias Roeser, Carsten Nallinger, Johannes Roller

Die Bundesregierung will ab 2023 eine CO₂-Komponente auf die Lkw-Maut aufschlagen. Dieser CO₂-Zuschlag soll zunächst bei zehn Euro pro Tonne liegen. Das haben die Koalitionsspitzen und das „Klimakabinett“ in Berlin beschlossen. Wie Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Anschluss an die Vorstellung des „Klima-

schutzprogramms 2030“ ankündigte, will er die deutsche EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 nutzen, um die dafür notwendige Reform der Eurovignette-Richtlinie (Wegekostenrichtlinie) anzustoßen.

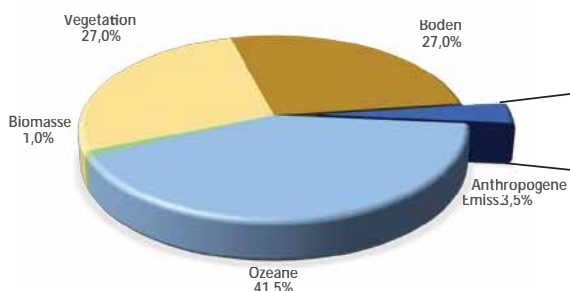
Kritik kam von Umweltverbänden und der Opposition. So monierte Baden-Württembergs Umweltminister Franz Untersteller

(Bündnis 90/Die Grünen), dass ein Zuschlag unter 40 oder 50 Euro nichts ändere.

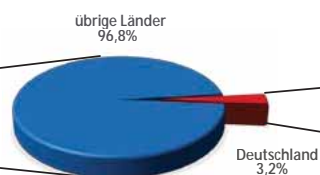
Erleichtert zeigten sich dagegen die deutschen Transport- und Logistikverbände. Sie hatten sich für eine CO₂-Komponente in der Maut anstelle eines CO₂-Zuschlags auf Dieselkraftstoff ausgesprochen, da durch Tanktourismus ins benachbarte Ausland

CO₂-Emissionen im Überblick

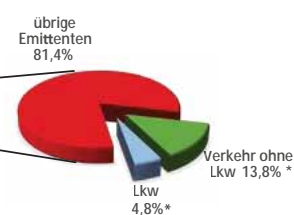
Verteilung der CO₂-Emissionen weltweit



Anteil Deutschlands an den anthropogenen Emissionen



Anteil des Verkehrs insb. des Lkw-Verkehrs



* Verkehr in Deutschland insgesamt: 0,02 % Anteil an den weltweiten anthropogenen CO₂-Emissionen
deutscher Lkw-Anteil an den weltweiten anthropogenen CO₂-Emissionen: 0,00537 %


der Wettbewerb im Straßengüterverkehr verzerrt worden wäre.

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) begrüßte den Schritt der Bundesregierung prinzipiell. Allerdings könnten international vereinbarte Klimaschutzziele auch nur mit internationalen Instrumenten erreicht werden – statt eines nationalen Alleingangs.

Der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) zeigte sich froh, dass die Bundesregierung auf eine CO₂-Steuer verzichtet, die „dauerhaft negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft ohne die Garantie einer ausreichenden Reduzierung der CO₂-Emissionen“ gehabt hätte. Eine solche Steuer wäre laut einem Gutachten der Abteilung Wissenschaftliche Dienste des Bundestags ohnehin verfassungswidrig gewesen.

Stichwort ausreichende Reduktion der CO₂-Emissionen: Wie der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) in einer Pressemitteilung vorrechnete, sind die Möglichkeiten der Branche, den weltweiten CO₂-Ausstoß zu beeinflussen, sehr begrenzt. Von allen CO₂-Emissionen auf der Erde seien nach Angaben des Umweltbundesamts lediglich 3,5 Prozent vom Menschen verursacht, 96,5 Prozent dagegen natürlichen Ursprungs (siehe Grafik). Von diesem geringen menschengemachten globalen CO₂-Aufkommen entfielen 3,2 Prozent auf Deutschland und von diesem kleinen deutschen Anteil gerade einmal 4,8 Prozent auf den Straßengüterverkehr.

Es sei zwar zutreffend, dass der Verkehrssektor immer noch ähnlich hohe CO₂-Emissionen aufweise wie im Vergleichsjahr 1990, jedoch müsse dies vor dem Hintergrund eines massiven, durch Globalisierung, EU-Ost-Erweiterung und boomenden Onlinehandel bedingten Verkehrswachstums gesehen werden, wodurch sich die Transportleistung im Straßengüterverkehr mehr als verdoppelt habe.

Den im Klimapaket der Bundesregierung vorgesehenen rein nationalen Emissionshandel sieht der BGL kritisch, da er nur an deutschen Zapfsäulen wirksam werde. Dadurch drohe eine doppelte Belastung kleiner und mittelständischer deutscher Transportunternehmen durch Lkw-Maut plus Emissionshandel. 

Truck Tower gegen Parkplatznot

Eine Machbarkeitsstudie für den Truck Tower des Bruchsaler Softwareentwicklers Abona Deutschland zeigt: Darin können drei schwere Lkw übereinander parken und die Fahrer Ruheräume nutzen. „Noch stehen die Mittel zur Pilotierung nicht zur Verfügung“, bedauert Manfred Arnold, Leiter Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Die Projektierungsphase des Truck Towers samt Machbarkeitsstudie sei aber abgeschlossen, ein Patent bereits vorhanden.



Die Idee stammt von Leonid Kuhn, der früher selbst Lkw-Fahrer war und nun bei Abona Softwarelösungen für die Logistikbranche erarbeitet. Sein Grundgedanke für das Projekt lautete: „Man könnte doch in die Höhe bauen!“ Schließlich stehe bekanntermaßen nicht unbegrenzt Fläche für Lkw-Stellplätze zur Verfügung.

Geeignet ist der Truck Tower nach Unternehmensangaben für Lkw-Gespanne bis zu 40 Tonnen Gesamtgewicht, von denen jeweils bis zu drei Fahrzeuge übereinander parken könnten. Der patentierte Mechanismus erzeugt Energie, da die schweren Lkw die leichteren nach oben drücken

– die Energie entsteht durch die Auf- und Abwärtsbewegung. Fotovoltaikanlagen auf dem Dach und an den Fassaden erzeugen zusätzlich Strom. „Kühlfahrzeuge werden ans Stromnetz angeschlossen, um nachts zu kühlen, ohne dass der Motor laufen muss“, informiert Manfred Arnold weiter. Außerdem sei die Ladung während der Ruhezeiten so gut gesichert.

Beim Truck-Tower-Konzept finden übrigens auch die Fahrer bei langen Pausen eine Unterkunftsmöglichkeit. Untergebracht sind sie in angeschlossenen Ruheräumen mit sanitären Anlagen wie WC und Dusche. *ane*

Vom Lkw in die Antonow

Bei den Maschinen von Hermle geht's um Präzision. Beim kürzlich durchgeführten Transport per Lkw mit anschließender Verladung in ein Antonow-Transportflugzeug war daher Sorgfalt geboten. Mit gleich sechs Lkw war der Logistiker Allgaier aus Neu-Ulm unterwegs. Im Gepäck: drei sogenannte Fünf-Achsen-Bearbeitungszentren samt Zubehör der Firma Hermle aus Gosheim aus dem Landkreis Tuttlingen. Über die A81 ging es mit der Spedition zum ersten Etappenziel – dem Stuttgarter Flughafen.

Die in der Summe rund 80 Tonnen Fracht verlad der Logistikexperte in eine der größten Frachtmaschinen der Welt – eine AN-124. Fachmännisch verstaut und verzurrt ging's dann weiter. Mit zwei Tankstopps in

Keflavík (Island) und Montreal (Kanada) erreichte die Ladung ihr Ziel in Arizona (USA). Beim Kunden angekommen, nehmen die drei Präzisionsmaschinen zum Fräsen und Drehen dann schon bald ihre Arbeit auf. *cn*



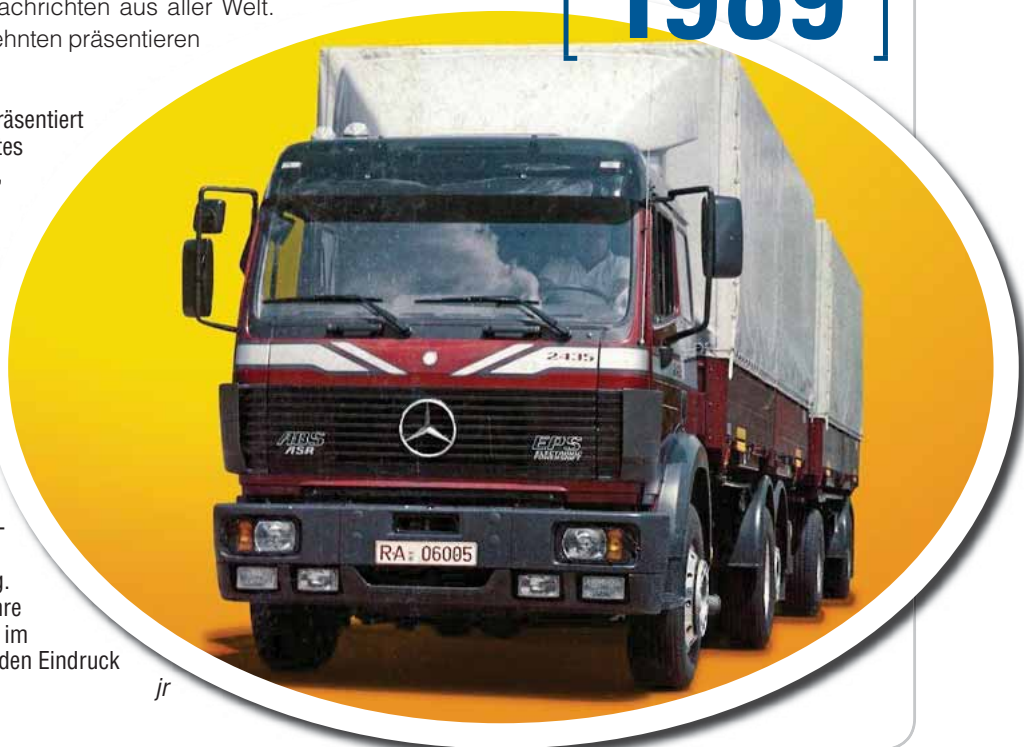
Alte Laster – neue Mercedes-Baureihe

Im Archiv unserer Schwesterzeitschrift *lastauto omnibus* – sie ist mit Abstand Deutschlands älteste Nutzfahrzeugzeitschrift – stoßen wir immer wieder auf allerlei spannende Ereignisse, wegweisende Entwicklungen und teils skurrile Nachrichten aus aller Welt. Interessante Meldungen aus verschiedenen Jahrzehnten präsentieren wir euch nun regelmäßig im FERNFAHRER.

Optisch noch unverkennbar in der Tradition des NG 73, präsentiert sich die „Schwere Klasse“ im Jahre 1989 durch geschicktes Facelifting und technische Neuerungen äußerlich vertraut, aber innerlich up to date. „Aus den V8- und V10-Saugmotoren wurden turboaufgeladene Achtzylinder, das ZF GP 110 wurde gegen ein Ecosplit, das wiederum gegen ein Mercedes-eigenes Getriebe getauscht. Das Schaltgestänge verschwand, denn geschaltet wird heute mit Druckluft, und das Fahrerhaus bekam eine Großraumvariante“, beschreibt Frank Zeitzen die Entwicklung vom NG zum SK und die Vorzüge der neuen Baureihe.

Den für *lastauto omnibus* getesteten 2435 LL zeichnen Luftfederung an allen Achsen, ein leicht überarbeiteter V8 und eine noch schnellere Gesamtübersetzung aus. Letztere erfordert am Hang jedoch fleißige Schaltarbeit mit der wenige Jahre zuvor eingeführten elektropneumatischen Schaltung (EPS). Die Halbautomatik ist die Vorläuferin der ab 1996 im Actros verbauten Telligent-Schaltung. Parallel zum Actros wird der SK schließlich noch zwei Jahre gebaut. 1998 endet die Produktion dieses Fahrzeugs, das im deutschen Straßenbild über drei Jahrzehnte einen prägenden Eindruck hinterlassen hat.

[1989]



jr

FAHRVERBOTE NOVEMBER/DEZEMBER 2019

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	ZEITEN	FAHRVERBOTE
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhänger hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	0-22 Uhr	1. November (Allerheiligen; nur in 5 Bundesländern), 25./26. Dezember (Weihnachten)
A	Samstage Sonn- und Feiertage Nachfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	15-24 Uhr 0-22 Uhr 22-5 Uhr	1. November, 8. Dezember (Mariä Empfängnis), 25./26. Dezember
F	Samstage Sonnstage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	22-24 Uhr 0-22 Uhr	1. November, 11. November (Waffenstillstand 1918); 25. Dezember
CH	Sonn- und Feiertage Nachfahrverbot über 3,5 t, Sattel-Kfz über 5 t, Anhänger über 3,5 t zGG	0-24 Uhr 22-5 Uhr	25./26. Dezember



TERMINE

TRANS-AKTUELL-SYMPOSIUM
„LEBENSMITTEL UND SICHERHEIT“
06.11.2019
Edeka Südbayern
86899 Landsberg am Lech

ZUKUNFTSKONGRESS NUTZFahrZEUGE
18.11.–19.11.2019
Hotel Titanic Chaussee
10115 Berlin

FERNFAHRERSTAMMTISCH DER POLIZEI
06.11.2019 ab 19.00 Uhr
Bundesweit an verschiedenen Autohöfen.
Alle Orte und Zeiten findet ihr unter
fernfahrerstammtisch.de

COCA-COLA-WEIHNACHTSTRUCK-TOUR
November/Dezember 2019
Bundesweit an 10 Terminen. Mehr Infos gibt
es unter coca-cola-deutschland.de

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

DAS FERNFAHRER-EXPERTENPORTAL

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

FERNFAHRER
FÜR UNSERE
ABONNENTEN **hilft!**

SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR ANMELDUNG

- > www.eurotransport.de aufrufen
- > Rechts oben unter ANMELDEN entweder auf LOGIN klicken, sofern du bereits registriert bist, oder auf REGISTRIEREN, falls du noch keinen Zugang hast
- > Nach der Registrierung unbedingt die ABONUMMER im Profil eintragen. Wo diese Nummer steht, findest du auf www.eurotransport.de/anmeldung

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

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



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



FRAGEN AN UNSERE EXPERTEN



HARRY BINHAMMER
RECHTSANWALT

?: „Meine Arbeitszeit als Fahrer beginnt in der Regel am Montagmorgen sehr früh, meistens zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr. Sie endet meistens am Freitag spätnachmittags oder abends. Ich bin im Fernverkehr tätig und zeichne meine Zeiten auf. In der Regel liegt diese Zeit (Lenk-, Arbeits- und Wartezeit beim Kunden) zwischen 55 und 60 Stunden.“

Jetzt möchte mein Arbeitgeber eine sogenannte einmalige bezahlte Pflichtveranstaltung von drei bis vier Stunden am Samstag veranstalten, Thema Qualitätsverbesserung der Firma. Meine Fragen dazu:

Wenn dies bezahlt wird, ist das doch reguläre Arbeitszeit, oder? Dies müsste demnach auch im digitalen Tacho nachtragen werden. Was ist, wenn ich dadurch meine 45-stündige Wochenendruhe nicht voll bekomme?“

Binhammer: „Ja, das ist Arbeitszeit. Sie müssten es nachtragen. Sollte sich dann Ihre regelmäßige Wochenruhezeit von 45 Stunden nicht durchführen lassen, haben Sie eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit mit Ausgleichspflicht. Den Ausgleich müssen Sie innerhalb von drei Wochen vornehmen.“

Was Ihre Arbeitsstunden betrifft: Nach dem Arbeitszeitgesetz dürfen Sie nur 48 Stunden pro Woche im Durchschnitt arbeiten. Wenn Sie auf 60 Stunden ohne Pausen kommen, könnte das problematisch werden. Nicht nur für Sie, sondern auch für Ihren Arbeitgeber.“

EHRGEIZIGE ZIELE

Mit dem neuen F-Max will der türkische Hersteller Ford Otosan künftig auch in den EU-Märkten kräftig mitmischen. Die Anlagen dafür sind vielversprechend.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Karl-Heinz Augustin



FACTS

12.740 cm³ • Reihensechszylinder
500 PS • 2.500 Nm • 37,0 l/100 km



Wer schon mal in den USA war, hat sie mit Sicherheit dutzendfach gesehen: die bulligen Pick-ups der Ford-F-Serie. Es gibt sie vom F-150, der noch halbwegs wie ein Pkw auftritt, bis zum F-750, der mit zwillingsbereifter Hinterachse als veritabler 16-Tonner daherkommt. Dass Ford Otosan (je zur Hälfte im Besitz der Ford Motor Company und der türkischen Koc Holding) beim Namen seiner neuen schweren Baureihe an diese weltweit bekannte Serie anknüpft, kommt also nicht von ungefähr: F-Max nennen die Türken ihren jüngsten Spross, der auf der IAA 2018 vom Fleck weg die Trophäe des Truck of the Year einheimste.

Zum ersten Test fahren die Türken mit einer Standard-Sattelzugmaschine vor mit serienmäßigem Hochdachfahrerhaus, 3.600 Millimeter Radstand und 1.050 Liter Tankvolumen. Bei dieser Konfiguration belässt es Ford Otosan zum Verkaufsstart, eine Variante mit 3.750 Millimeter Radstand und größeren Tanks soll aber noch folgen. Den Serienstand markieren außerdem Einblattfedern an der Vorderachse, zwei Luftfederbälge an der Hinterachse und eine Vier-Punkt-Luftfederung der Kabine. Die Gesamtabstimmung ist damit ziemlich straff, aber auf normal beschaffener Autobahn nicht unangenehm. Mit rund 1.130 Umdrehungen, bei 85 km/h das Resultat aus 2,47 zu 1 übersetzter Achse und 315/70er-Reifen, bleibt es außerdem verhält-



- 1 DER 12,7 LITER** große Reihensechszylinder stammt aus eigener Entwicklung. 500 PS sind im F-Max zurzeit die einzige Option.
- 2 VORN WERDEN** Kühl- und Wischwasser aufgefüllt, einen Öleinfüllstutzen und ...
- 3 ... EINEN ÖLMESSTAB** gibt es nur direkt am Motor. Diese Sparmaßnahme sollte Ford Otosan noch mal überdenken.

nismäßig leise. Angesichts von 500 PS und 2.500 Nm Drehmoment – derzeit die einzig verfügbare Motorisierung – ist die Triebstrangauslegung völlig okay.

Der 12,7 Liter große Reihensechszylinder Ford Ecotorq stammt aus eigener Entwicklung, arbeitet mit einstufigem VTG-Lader und kommt dank Kompressionsbremse auf stattliche 520 Brems-PS. Im Zusammenspiel mit dem ZF-Retarder wird die Bremsleistung geblendet: In der ersten und zweiten Stufe

50 Prozent Motorbremse und 20 beziehungsweise 40 Prozent Retarder, in den Stufen drei, vier und fünf dann volle Motorbremsleistung mit 60, 80 und 100 Prozent Retarder. In der Praxis ist damit für eine sehr gute Dosierbarkeit gesorgt. Wird der Retarder gesparrt, ist der Bremshebel zweistufig mit 60 und



- 1 BEIDE AUSSENSTAUFACHER** fassen rund 300 Liter, sind getränkelistentauglich und von innen zugänglich. Zumindest eines sollte aber noch geruchsdicht nach innen abgeschottet werden.
- 2 DIE GUMMIDICHTUNG** in der Tür macht die oberste Trittstufe zum wetterfesten Schuhfach.
- 3 DREI EINSTIEGSSTUFEN** führen beim mittelhoch montierten Haus auf 1,55 Meter Bodenhöhe.



- 1 DIE HINTERACHSE** ist Zwei-Balg-luftgefedert, eine optionale Vier-Balg-Version soll folgen.
- 2 AN DER VORDERACHSE** sind Einblattfedern mit 7,1 oder 7,5 Tonnen Achslast Standard, Zweiblattfedern momentan nicht erhältlich.



Technische Daten und Messwerte

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (Ford Ecotorq) mit einstufigem VGT-Turbolader (variable Geometrie; Borg-Warner) und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, eine oben liegende Nockenwelle, Common-Rail-Hochdruckeinspritzung (2.500 bar); Abgasreinigung: SCR, AGR, DPF

Bohrung/Hub	130/160 mm
Hubraum	12.740 cm ³
Leistung	368 kW/500 PS bei 1.400 bis 1.850/min
Max. Drehmoment	2.500 Nm bei 1.000 bis 1.400/min
Motorbremsleistung	382 kW/520 PS bei 2.400/min
Motorgewicht (trocken)	1.175 kg
Umweltklasse	Euro 6 D

Getriebe

ZF Traxion 12 TX 2620 TD, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 16,69, automatisierte Schaltung; Intarder

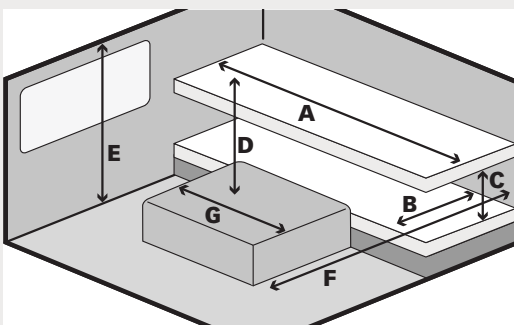
Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen; Federung vorn/hinten: Ein-Blatt-Parabel/Zwei-Balg-Luft; 450 mm Lenkraddurchmesser, Kugelumlauflenkung, 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag; elektr. geregelte Scheibenbremsen (Arvin Meritor), Bereifung 315/70 R 22,5 vorn/hinten; 600-plus 450-Liter-Tank Diesel, 78-Liter-Tank Adblue

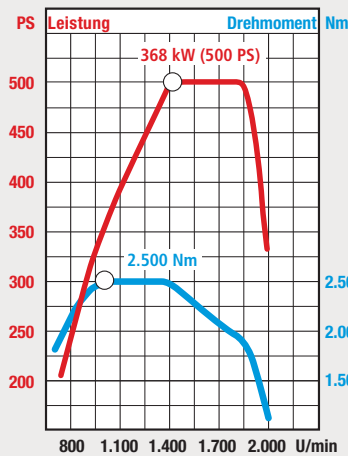
Fahrerhaus

Ford F-Max, Fernfahrerhaus mit 90 mm hohem Motortunnel, zwei Liegen, Vier-Punkt-Luftfederung

A Kojenlänge u./o.	2.130/2.050 mm
B Kojenbreite u./o.	680-780/650 mm
C Kojenhöhe u./o.	650/530 mm
D Innenhöhe Mitte	2.060 mm
E Innenhöhe rechts	2.100 mm
F ab Frontscheibe	2.065 mm
G Breite Motortunnel	1.020 mm
Einstieg Höhe 1./2./3. Stufe	400/790/1.180 mm
Kabinenbodenhöhe	1.550 mm



Volllastkurven



Hinterachse

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

Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (inklusive Fahrer, vollen Tanks, ohne Reserverad): 8.610 kg

Testgewicht: 40.000 kg

Zul. Achslast vorn/hinten: 7.100/11.500 kg

Preis

k. A.

Verbrauch

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	37,0 l	83,3 km/h
Adblue	2,9 l (7,85 % vom Diesel)	
Schwere Strecken	41,9 l	82,9 km/h
Leichte Strecken	32,1 l	83,7 km/h
Volllast (5 % Steigung)	99,7 l	71,0 km/h
Teillast (bei 85 km/h)	Baustelle, keine Messung	

Schalthäufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 20

Innengeräusch

Bei 85 km/h	64,6 dB(A)
Maximal (in Steigung)	66,0 dB(A)

Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.134/min
Theoretische Steigfähigkeit	2,95 %
Maximale rechnerische Geschwindigkeit	138,6 km/h

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★☆
Durchgängig über zwei Meter Innenhöhe, niedrige Motorkiste.

Ausstattungsöglichkeiten

★★★★☆
Im Moment eher „one size fits all“, nur wenige Optionen geboten.

Arbeitsplatz

★★★★☆
Cockpit und Raumaufteilung voll in Ordnung, Ölstützen nur am Motor.

Schaltung/Bedienung

★★★★☆
ZF Traxion mit einfacher Bedienung, manuelle Eingriffe immer möglich.

Fahrkomfort

★★★★☆
Sehr guter Sitz, relativ straffe Federung, niedrige Innengeräusche.

Stauraum/Ablagen

★★★★☆
Schlüssiges Gesamtkonzept mit Schränken vorn und hinten.

Liegen

★★★★☆
Anordnung und Größe gut, es fehlt noch ein ordentlicher Unterbau.

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★☆
Zur Scheibe und zu den Anschlüssen durchschnittlich, Einstieg okay.

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★☆
Insgesamt unauffällig, leichte Stöße mit Einblattfedern vorn typisch.

Antriebsstrang

★★★★☆
Die 2,47 übersetzte Achse passt gut, nicht zu lang und nicht zu kurz.

Verbrauch

★★★☆☆
Mindestens ein Liter zu hoch, beim quasi frisch vom Band gelaufenen Fahrzeug nicht überzubewerten.

Bremsen

★★★★☆
Starkes und gut dosierbares Duo Kompressionsbremse/Intarder.

Sicherheit

★★★★☆
Inklusive Reifendruckkontrolle alle gängigen Systeme vorhanden.

AUF DER WAAGE macht der F-Max buchstäblich eine schwere Figur, sechs Zentner dürften locker runter.



100 Prozent Motorbremsleistung belegt. Mittelfristig plant Ford Otosan auch die Fertigung eigener Getriebe. Momentan kommt das ZF Traxon zum Einsatz, das auch im F-Max mit weichen und schnellen Schaltungen aufwartet. Manuelle Eingriffe sind außerdem jederzeit möglich. Von der Programmierung her gibt es die übliche Palette mit Kick-down, Power- und Eco-Modus, vorausschauendem Tempomaten mit GPS-Anbindung und topografischem Kartenmaterial, Segelbetrieb im Leerlauf sowie in vier Stufen einstellbaren Über- und Unterschwingern für Senken und Kuppen. Mehr Freiheiten wie die fixe Einstellung von plus/minus 0, 3, 6 oder 9 km/h gibt es aber nicht, auch keine zusätzlichen Schwungspitzen im Auslauf von Gefällen und keinen separaten Bremsstempomaten wie etwa im Scania (beziehungsweise die Option, die angebremsste Geschwindigkeit automatisch halten zu lassen).

Aus Fahrersicht bleibt als Zwischenfazit: Mit Motor, Triebstrang und Bedienung kann man

absolut leben. Dazu sind die Instrumente jederzeit blendfrei lesbar, das Ensemble mit zwei Rundinstrumenten und Farbdisplay liegt übersichtlich im Blick. Ein großer Lenkradverstellbereich ist ebenfalls geboten, von ganz nach vorn oben weg bis zur 50-Grad-Steilstellung. Auch die Auslösung mit dem Fuß links vorn, ähnlich dem kleinen Pedal im

Volvo, ist einwandfrei und das griffige Lederlenkrad Serie. Für eine weitere positive Überraschung sorgt der Fahrersitz des türkischen Zulieferers Assan Hanil, der in der eingebauten Luxusvariante voll überzeugen kann. Mückennetz und Verdunkelung am Aufstelldach, an der Scheibe ein einteiliges, elektrisch betätigtes Sonnenrollo und leicht han-

1 DIE TIEF in die Armatur versenkten Instrumente sind jederzeit gut ablesbar. Gewöhnungsbedürftig ist der Drehzahlmesser mit einer Skalierung im Abstand von 125 Umdrehungen.

2 DAS COCKPIT gibt keinen Grund zur Klage, einzig eine große offene Ablage obendrauf fehlt.

3 BEI DER LENKRADVERSTELLUNG braucht der F-Max keinen Vergleich zu scheuen. Viel mehr gibt's nur mit der doppelten Verstellung im Volvo.

4 ZWEI SCHUBLADEN unter der Armatur sind immer gern gesehen. Die obere schluckt Kleinkram, die untere auch DIN-A4-Formate.





1 ZWEI BETTEN im Vollformat und Schränke oben noch dazu können nicht viele Hersteller anbieten.

2 BEIM UNTERBAU der Liegen, momentan simple Holzbretter, besteht noch Verbesserungsbedarf.

3 VOM BETT oben bis zur Unterkante der Schränke bleibt über ein halber Meter Kopffreiheit.



darunter Reifendruckkontrolle und Fahrstilbewertung. Ein Regensensor ist zudem Serie, LED-Hauptscheinwerfer sind immerhin als Option erhältlich. Was das sonstige Sichtfeld angeht: Die wuchtigen Spiegelgehäuse schränken zwar die Sicht nach schräg vorn verhältnismäßig stark ein, aber dafür flattern sie so gut wie nicht. Mit Mirrorcams hat Ford Otosan dem Vernehmen nach auch schon experimentiert, ist bei der Praxistauglichkeit aber bislang noch skeptisch.

Beim Verbrauch schneidet der F-Max mit durchschnittlich 37,0 Liter Diesel und 2,9 Liter Adblue zwar etwas zu hoch ab (üblich sind 34 bis 36 Liter), doch sollte man das im Moment nicht überbewerten. Der Testwagen war mit gerade mal 6.000 Kilometern auf der Uhr noch kaum eingefahren. Sollten die Türen ernsthaft den deutschen Markt ins Auge fassen, ist es mit dem Welpenschutz natürlich vorbei. Das Potenzial, auch hierzulande Käufer zu finden, hat der insgesamt gut gemachte F-Max aber allemal.

delbare Pendants in den Türen: Das passt schon alles. Das helle Innendekor ist möglicherweise verschmutzungsanfällig, aber ordentlich verarbeitet und fühlt sich auch nicht billig an. Echten Vorzeigecharakter haben die Schränke vorn und hinten aus sehr stabil wirkendem Kunststoff und mit Gasfedern an den Klappen.

Abgerundet wird der gute Gesamteindruck vom Multimediasystem mit 7,2-Zoll-Touchscreen, Funktionen wie Apple Carplay und Truck-Navi sowie Kompatibilität mit Front- und Rückfahrkameras. Neueste Gimmicks wie eine elektrische Feststellbremse gibt es im F-Max zwar noch nicht, aber der gängige Fundus an Assistenzsystemen ist vorhanden,



1 600 PLUS 450 Liter Diesel sind an der Standard-Sattelzugmaschine mit 3.600 Millimeter Radstand der Normalfall. Eine Version mit 3.750 Millimetern und noch größeren Tanks soll bald folgen.

2 ZU TESTZWECKEN, also inklusive Abgleich der Verbrauchsanzeige durch exaktes Voll- und Nachtanken, ist die Doppeltankanlage mit hin und her schwappendem Diesel leider nicht die optimale Lösung.



1 DIE FÄCHER an der Rückwand fassen je rund 36 Liter und schwenken wie Gepäckkonsolen im Flugzeug auf.



2 DER KÜHLSCHRANK kommt auf rund 36 Liter Fassungsvermögen, das kann sich im Wettbewerb sehen lassen.



3 VORM BEIFAHREr haben die Sicherungen ihren Platz.

4 AM ELEKTRISCH betätigten Aufstelldach sind Mückennetz und Verdunkelung separat verbaut. Die Schränke vorn bieten zusammen knapp 230 Liter Inhalt.



TRAGFÄHIGE **LÖSUNGEN**



Der Straßengüterverkehr der Zukunft verlangt nach klugen Konzepten. Die nordischen Länder zeigen unbeschwert von Denk-Tabus, dass größere Einheiten durchaus Sinn ergeben.

TEXT & FOTOS | Felix Jacoby





DER SCHWEDISCHE EUROKOMBI ist ein Volumenwunder. Dänemark erlaubt 56 Tonnen auf sieben Achsen.

Starr halten die meisten europäischen Verkehrspolitiker an den klassischen Lkw-Maßen und -Gesamtwichten fest. Nur die pragmatischen Niederländer demonstrieren mit ihren LZV (lange und schwere Fahrzeuge), dass solche Technik selbst in einem dicht besiedelten Land mit hohem Umweltbewusstsein ihre Daseinsberechtigung hat.

Die wenigen Eurokombis (Lastzüge bis 25,25 Meter Länge) auf deutschen Straßen dagegen sind wegen des strikten Gewichtslimits von maximal 44 Tonnen nur für wenige

leichte Produkte wie Autoteile oder voluminöse Waren geeignet. Das dürfte sich auch nicht so schnell ändern, solange beispielsweise der Automobilclub ADAC gegen die „Monstertrucks“ Stimmung macht und der Verkehrsclub VCD behauptet, dass längere Lastzüge den Autofahrern gar Albträume verschaffen. Auch das Argument, dass größere Lkw der Bahn weitere Wettbewerbsnachteile verschaffen könnten, steht hierzulande oft im Raum.

Obwohl die Menschen im Norden Europas drängenden Fragen in Sachen Umweltträglichkeit gegenüber aufgeschlossen

sind, leisten sich dort alle vier Länder wesentlich tragfähigere Lösungen, wenn es um den Straßengüterverkehr geht. Den klassischen Vierzigtonner haben Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen unter ökologischen wie ökonomischen Gesichtspunkten sowieso nie als sinnvoll erachtet. Dazu kommt erschwerend, dass sich auch hier nur wenige junge Menschen für den Beruf des Kraftfahrers interessieren. Auch bei den nordischen Nachbarn fehlt es an Zehntausenden von Kollegen.

Zurück in die Vergangenheit: 1970 erlaubten sowohl Schweden als auch Finnland



DA DIE 25-METER-GLIEDERZÜGE nicht für den Transport flüssiger Gefahrgüter zulässig sind, kommen einteilige Tankwagen-Sattelzüge zum Einsatz. Sie bieten je nach Ausführung rund 40 Tonnen Nutzlast und liften bei einer Leerfahrt drei Achsen.



BEI ÜBERLANGEN
LKW mit zwei Aufliegern wird der Fahrer von zusätzlichen Kameras unterstützt; bei digitalen Rückspiegeln sind sie überflüssig. Auch im Silobereich bietet der Eurokombi höchste Nutzlast und wenig Umweltbelastung.



erstmalig 24 Meter lange Lastzüge mit 60 Tonnen Gesamtzuggewicht. Als dann Anfang der 1990er-Jahre die Länge von Standardaufliegern auf 13,6 Meter wuchs, konnte man diese nicht mehr hinter einen Dreiachs-Motorwagen mit Dollyachse kuppeln. Deswegen wurde das 24-Meter-Maß Mitte der 1990er auf die heutzutage im Norden weit verbreiteten 25,25 Meter erweitert. Erst vor wenigen Jahren wurde in Schweden und Finnland das zulässige Gesamtgewicht dieser Kombinationen zusätzlich von 60 auf 64 Tonnen heraufgesetzt. Trotzdem sind die durchschnittlichen Achslasten niedriger als beim typischen Euro-Vierzigtonner, dessen

Antriebsachse bei voll beladenem Zustand schwerer auf jedem Brückenlager und jeder Fahrbahn wiegt, als dies bei Lastzügen mit reichlich Rädern der Fall ist.

Riesig sind auch, gemessen nach transportierter Tonne, die Einsparungen beim Dieserverbrauch und beim CO₂-Ausstoß. Die Nordeuropäer sind gedanklich dennoch nicht beim Eurokombi stehen geblieben, sondern schaffen darüber hinaus noch tragfähigere Lösungen, um den Herausforderungen ihrer Volkswirtschaften auch für die Zukunft gewachsen zu bleiben. Dabei hat jedes Land seine Spezialitäten.

DÄNEMARK

Das kleinste Land des Nordens hat sich lange schwer damit getan, Eurokombis mit 60 Tonnen zuzulassen – mittlerweile sind sie aber erlaubt und bewährt. So kann man nun mit solch einem Lastzug von Padborg nach Nordfinland fahren, was einer Strecke von mehr als 2.000 Kilometern entspricht. Und



Ari Karjalinen, Fleetmanager bei Vähälä Yhtiöt

Der ehemalige Chauffeur und technische Denker ist ein absoluter Spezialist dafür, den Einsatz der Lkw von Vähälä Logistics Vaajakoski möglichst effektiv zu organisieren. Das Unternehmen disponiert circa 300 Lastwagen, rund ein Viertel davon eigene. Als Partner von Schenker werden zahlreiche Linienverkehre zwischen weit voneinander entfernten Terminals bewerkstelligt, um von da aus selbst kleine Päckchen bis in die entlegensten Winkel des Landes zu bringen. Aber auch Massengüter wie Stahlbunde werden verfrachtet.

Vähälä hat ebenfalls an den Experimenten der Universität Oulu teilgenommen: mit zwei Aufliegern, dazwischen einem fünfachsigem Fahrwerk und 88 Tonnen Gesamtgewicht. Doch jetzt setzt das Unternehmen auf 76-Tonner mit zwei Aufliegern, wovon der vordere eine zwangsgelenkte Nachlaufachse haben muss, um den zweiten Auflieger an einer Dolly-

achse sauber um die Kurven zu ziehen. Diese Kombis müssen zwei angetriebene Achsen und zusätzliche Anfahrhilfen wie ausfahrbare Schleuderketten vorweisen.

Zudem verlangt der Gesetzgeber Kameras, die mit ihrem Blickwinkel den hinteren Ecken des Gliederzugs folgen. Etwas, das die neue, spiegellose Mercedes-Technik schon zu leisten vermag. Apropos Mercedes: Da in Finnland nur 5 kW pro Tonne gefordert sind, setzt Vähälä Actros mit 530 PS ein. Die reichen bei der leichten Topografie angeblich aus. Als Zugmaschine für fünfachsigem Auflieger mit bis zu 68 Tonnen Zuggewicht sollen Iveco mit 460 PS und Gasantrieb getestet werden. Nach Ari Karjalinens Berechnungen wird das eine enorm kostengünstige und flexible Variante darstellen.





DER FINNISCHE TRANSPORTEUR Ristimaa aus Helsinki bringt für die Getränkelogistik einen Anhängerzug mit knapp 31 Meter Länge zum Einsatz, der 71 Europaletten mit einem einzigen Transport bewegt.

wie bei allen Ländern des Nordens dürfen „normale“ Lastzüge mit sechs Achsen auf ein Gesamtgewicht von bis zu 50 Tonnen kommen.

Dazu können die Dänen auf eine Spezialität verweisen, die man nur auf ihren Straßen sieht: den Siebenachser-Lastzug mit 56 Tonnen Gesamtgewicht. Eine dreiaxelige Zugmaschine mit vierachsiger Kippauflieger reduziert die Zahl der erforderlichen Transporte – zum Beispiel für den Abriss eines Gebäudes oder den Bau einer U-Bahn – um ein Drittel im Vergleich zum fünfachsigen Eurokipper. Während der im Schnitt 26 Tonnen Last schultert, kommt die dänische Variante auf eine rund 50 Prozent höhere Nutzlast. Das bringt einem Projekt bezüglich der Geschwindigkeit der Abwicklung und der Umweltverträglichkeit beträchtliche Vorteile.

SCHWEDEN

Respekt gilt den Pionieren der Langlastzüge, die ihre Gespanne noch mit schwächeren Maschinen und ohne zusätzliche Bremssysteme beherrschten. Allerdings

war im Norden früher die nur auf den Anhänger wirkende Streckbremse mit Extrahebel üblich, die einen unruhigen Lastzug wirkungsvoll begradigen konnte. Heute profilieren sich viele schwedische Transporteure mit hochwertigem Fahrzeugbau, um der Konkurrenz aus den östlichen Ländern zu trotzen.

Zudem sind im nationalen Verkehr 4,5 Meter Höhe möglich. Bei erlaubten 64 Tonnen spielt das Leergewicht keine so bedeutende Rolle, dann sind auch hochgradig praktische Aufbauten wie Faltwandkoffer möglich. Da in Skandinavien mehr Kühltransporte mit Lebensmitteln nordwärts gehen, als es Rückfrachten im Thermobereich südwärts gibt, kommen Isolierkoffer mit massiven Lastsicherungsschienen zum Einsatz, die es ermöglichen, auch Schwergüter zu verladen und zu verzurren.

Große Bedeutung haben in Schweden die Unternehmen der Holz- und Papierindustrie, zumal es hier auch um die Konkurrenz zu den finnischen Nachbarn geht. Und es sind genau diese Branchen, die den Menschen in den abgelegenen und ländlichen Gebieten Arbeit und Wohlstand verheißen. Seit dem Sommer 2018 profitieren besonders die Transporteure solcher Frachten von einer Gesetzesänderung. Nun dürfen sie auf einem Positivnetz von geprüften Straßen mit

74 Tonnen Gesamtgewicht und dementsprechend mehr Achsen unterwegs sein.

Zudem verfolgt die schwedische Verkehrsbehörde einen mehrjährigen Versuch in den Wäldern des hohen Nordens, bei dem ein dreiaxiger Motorwagen zwei Auflieger zieht. Auf elf Achsen kommen so beim Transport von Stämmen 90 Tonnen Lastzuggewicht zusammen. Keine Achse drückt mit mehr als 7,7 Tonnen auf den Boden. Und das Transportlabor von Scania betreibt schon seit Jahren Feldtests, bei denen zwei Eurotrailer von einer Zugmaschine über den schwedischen Teil der Langstrecke nach Zwolle in den Niederlanden bewegt werden.

FINNLAND

Die Landschaft des nördlichsten EU-Landes mit endlosen Weiten und kaum Bergland verlockt zu Gedanken über besonders große Lkw. Und die Finnen sind wohl auch am konsequentesten, wenn es darum geht, ihr dünn

DAS FINNISCHE 76-TONNEN-LIMIT ermöglicht den Holztransporteuren das Laden von enormen Mengen an Stämmen.

DANK 4,5 METER HÖHE sind in Schweden große Ladungsvolumina möglich. Und die nordischen 50 Tonnen befreien viele Schwertransporte von aufwendigen Genehmigungsprozeduren.





EIN TRANSPORT WIE DER der wichtigen Forstmaschine ist in Finnland eine Normalität, ohne dass es dafür sonderliche Extra-verpflichtungen gibt.

IN DEN NORDISCHEN LÄNDERN ist seitliche Be- und Entladung weit verbreitet. So lassen sich im Teilladungsverkehr auch solche Doppelsattel einsetzen, die sehr spurstabil sind.

besiedeltes Land für schweren Straßen-güterverkehr fit zu machen. Dafür haben sie schon seit 2013 den Betrieb von 76-Tonnen-Lastzügen erlaubt, sofern die Straßen dafür abgenommen sind. Doch seit Anfang 2019 sind die gesetzlichen Spielräume noch größer geworden. Seither dürfen die 76-Tonnen-Gliederzüge auch noch bis zu 34 Meter lang

sein; dann sind aber zusätzliche Kameras sowie Spurhalte- und Stabilisierungssysteme vorgeschrieben. Und ihr Betrieb ist nur zwischen Terminals, Handelszentren und Produktionsstätten erlaubt, in bewohntem Territorium haben sie nichts zu suchen. Bei neun Achsen müssen fünf zwillingbereift sein, bei Elfachsern sind auch Monoräder möglich.



Perti Keski-Korsu, Managing Director von Korsu Oy

Der Leiter des 1923 gegründeten Logistikunternehmens, das heute über 46 ziehende Einheiten im finnischen Raase verfügt, erweist sich als freundlicher und ergiebiger Gesprächspartner. Transportiert werden Flüssigkeiten, silofähige Schüttgüter und Container, dazu gibt es Spezialtransporte und Lkw mit Kran.

Die neuen gesetzlichen Freiheiten werden in der Flotte genutzt. So sind unter anderem Lastzüge mit zwei Langcontainerchassis und eine neun-achsige Silokombination für 76 Tonnen Gesamtgewicht im Einsatz. Der Chef berichtet von enormen Einspareffekten beim Dieselpkonsum und bei den Gesamtkosten. Aber auch das Thema Umweltbelastung pro transportierter Tonne wird für seine Kundschaft immer bedeutender.

Deswegen hat er gerade einen Scania mit LNG-Gasmotor in Betrieb genommen (siehe Foto unten). Die 410 PS ziehen ein Containerchassis mit Seitenladerkränen. Gas als kälteresistenter Kraftstoff hat hier auch noch zusätzliche Verbrauchsvorteile. Das liegt daran, dass beim frosttauglichen Arktikdiesel der Verbrauch steil nach oben geht wegen des schlechteren Brennwertes dieser Mischung. Zudem nimmt Korsu mit einem 92-Tonnen-Elfachser als Zementsilozug an den Experimenten der Universität Oulu teil. Das Traditionsunternehmen scheint also für die Zukunft gut gerüstet.





Auch Solo-Lkw dürfen jetzt 13 statt 12 Meter lang sein, Sattelzüge mit bis zu 23 Metern können ebenfalls am Verkehr teilnehmen, und für Anhängerzüge mit Zentralachsanhänger gelten zwei Meter mehr – nämlich 20,75 Meter – als neues Höchstmaß. Die Pkw-Fahrer in Finnland scheinen trotzdem nicht von Alpträumen geplagt zu werden. Die Universität Helsinki forscht dennoch mit

Kameras, wie sie mit den besonders langen Lkw klarkommen.

Schwertransporte, zum Beispiel mit Maschinen für die Bau- und Forstindustrie, profitieren ebenfalls von den neuen, großzügigeren Gesetzen. Allen Beteiligten werden komplizierte und teure Genehmigungsprozeduren erspart. Dazu wird in den beiden Firmen, die

uns ihre Langlaster gezeigt haben (siehe Kästen), das Training der Fahrer für den Umgang mit den Schwergewichten intensiviert.

Zum besseren Miteinander trägt neben gegenseitiger Toleranz auch der Umstand bei, dass, wie bei den nordischen Nachbarn, im Regelfall auf Landstraßen 80 km/h als maxi-



SELBST ZWEI 45-FUSS-CONTAINER sind auf Finnlands Straßen erlaubt.

DER ALTE SCANIA misst samt Anhänger 24 Meter. So ging es mit Lang-Lkw in Schweden in den 1970er-Jahren los.

DER NORWEGISCHE SCANIA zieht einen Jumbotrailer, ideal für engere Straßen. „Pitkä“ am Heck warnt die Finnen vor Lang-Lkw. Trotz sieben Achsen darf ein Silozug in Norwegen nur 50 Tonnen wiegen. Die doppelte Achse vorn am Anhänger schont die Straßen.





DER SCHWEDISCHE BAUSTOFFZUG mit Ladekran hat so viele Achsen, dass er mit 74 Tonnen auf dafür speziell freigegebenen Straßen unterwegs sein darf.

DER ÄLTERE SISU, ein Spezialist aus Finnland, gilt als robustes Arbeitstier.

DER NORWEGISCHE DAF fährt international mit 40 Tonnen, in Norwegen darf er dank sechs Achsen bis zu 50 Tonnen wiegen.



mal zulässige Höchstgeschwindigkeit gelten, für Pkw wie Lkw gleichermaßen. Das harmonisiert den Verkehrsfluss ungemein. Originell ist auch der Umstand, dass die finnischen Bahnbetreiber den Kombiverkehr für Lkw reduziert und dafür die Kapazitäten für Autoreisezüge erhöht haben.

Schon in der zweiten Hälfte eines Fünfjahresversuchs läuft ein Test der Universität Oulu mit noch größeren Einheiten. Dabei dreht es sich zum Beispiel um Kombinationen einer Sattelzugmaschine mit zwei Sattelaufliegern plus angekuppeltem Zentralachsanhänger oder um gigantische Holzzüge mit bis zu 104 Tonnen, deren Zukunft eher nur auf wenigen und kurzen Wegen zwischen speziellen Umschlagpunkten zu sehen ist.

NORWEGEN


Das einzige Land des Nordens, das nicht in der EU vertreten ist, kann beim Fortschritt bei den Langlastwagen nur begrenzt mithalten, weil die teils wilden Straßen durch die zerklüftete Topografie nur mit relativ wendigen Lastzügen zu bewältigen sind. Dazu kommen die heftigen Steigungen.

Wenn dann noch der arktische Winter wütet, haben schon die norwegischen 50-Tonner mit sechs bis sieben Achsen zu kämpfen.

Dafür gibt es hier eine Regelung, die es den Fahrern handelsüblicher Dreiachser erlaubt, per Tastendruck die Liftachse selbst bei Volllast anzuheben. So presst die Antriebsachse in kritischen Situationen auf Eis und Schnee kurzfristig mit bis über 20 Tonnen auf das Traktionsprofil der Winterreifen. Für mehr Kurvengängigkeit ist bei Trailern die letzte Aufliegerachse dazu oft noch gelenkt. Anhängerzüge sind häufig siebenachsig in unterschiedlichsten Konfigurationen unterwegs und dürfen 19,5 Meter lang sein.

Megaauflieger sind in Norwegen dagegen unüblich, weil sich die niedrige Bereifung nur schlecht für die hier verbreiteten Eisketten mit Stahlstacheln nach außen eignet. Das Multifunktionswerkzeug der Teiladungslogistiker ist der Jumbo-Faltwandkoffer – seitliche Beladung ist hier üblicher als die Fahrt an die Rampe –, der reichlich Volumen und Fixpunkte zum Stapeln und Sichern der Fracht bietet.

Auf gewissen Korridoren erlaubt auch Norwegen den Eurokombi, allerdings nur bis zu einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen, so etwa von Oslo nach Trondheim oder über die Finnmark nach Tromsø. Holzzüge dürfen wiederum landesweit mit 60 Tonnen fahren, sofern die Achslasten exakt eingehalten werden. Und wenn nächstes Jahr der Ausbau der E6 von Oslo bis kurz vor Lillehammer fertiggestellt ist, will Schenker den Lastzug Duo 2 mit zwei Aufliegern und 33 Meter Länge von Oslo zum Terminal Rudshoga auf 140 Kilometer Strecke fahren lassen.

Während in Deutschland gern über die Sinnhaftigkeit üppig ausgestatteter Lkw diskutiert wird, sind die Norweger ähnlich wie ihre nordischen Nachbarn großzügig, was Motorisierung, Licht und Staukasten betrifft. Das scheint auch jüngere Menschen anzusprechen: Der Altersdurchschnitt der Fahrerschaft liegt in Skandinavien deutlich unter dem Niveau hierzulande. Und dank der höheren Effizienz bleibt den Unternehmern auch mehr Spielraum, ihren Chauffeuren einen anständigen Lohn für ihre anspruchsvolle Tätigkeit zu bezahlen. 

Ausgeklügelte Lösungen für den Bau

Wer sieht, wie schnell und effektiv die Norweger selbst große Bauprojekte bewältigen, kann oft nur staunen. Doch dabei hilft auch moderne Nutzfahrzeugtechnik. Dank 50 Tonnen Gesamtlast und einem Meter mehr Gesamtlänge haben die Fahrzeugbauer bessere Möglichkeiten als in Deutschland. Eine die Arbeit enorm beschleunigende Lösung für Kippergliederzüge ist die lange Deichsel. Dank ihr wird der Anhänger zum Abkippen des Motorwagens einfach beiseitegeschoben, dafür sind die Fangmäuler der Kupplungen seitlich offen (siehe Foto unten).

Nervig im Baubetrieb sind festgefahrene Lastwagen, die den Ablauf erheblich stören können. Für Kippsattel werden hier deswegen gern sogenannte Slider verwendet (siehe Foto Mitte). Auf einem langen Aufliegerrahmen sitzt eine hydraulisch verschiebbare Kippmulde. Im Fahrbetrieb wird sie nach vorn geschoben, um Druck auf die Antriebsachsen zu bringen, zum Abkippen wird die Mulde bis zum Anschlag nach hinten gedrückt. Überraschend stark vertreten mit dieser technischen Spezialität ist der deutsche Fahrzeugbauer Carnehl aus Pattensen.



SPANNENDE ZUKUNFT

Die Zulassungszahlen von LNG-Lkw steigen, auch dank finanzieller Anreize. Volvo beschreitet derweil einen Sonderweg mit „Gas-Selbstzündern“. Die Technik bietet Vor-, aber auch Nachteile.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Karl-Heinz Augustin

FACTS

12.800 cm³ • Reihensechszylinder
420/460 PS • 2.100/2.300 Nm





Befreiung von der Lkw-Maut bis Ende 2020 und bis zu 12.000 Euro Zuschuss beim Kauf: Der deutsche Gesetzgeber hat seinen Teil dazu beigetragen, dass Lkw mit Erdgas- beziehungsweise Methantrieb ein heißes Thema bleiben. Wobei es im Fernverkehr meist auf das Kürzel LNG für „liquefied natural gas“ hinausläuft: bei minus 160 Grad verflüssigtes Gas, das gegenüber dem normalen gasförmigen Zustand eine rund 600-mal höhere Energiedichte aufweist und somit überhaupt erst langstreckentaugliche Reichweiten ermöglicht.

Schon frühzeitig die Claims abgesteckt haben Iveco, Scania und Volvo: Erstere mit 12,9 und 12,7 Liter großen Gas-Ottomotoren, Volvo mit dem 12,8-Liter-Sechszylinder G13C nach dem Selbstzündprinzip. Als Zündquelle dient eine kleine Menge Diesel, die zusätzlich zum Gas eingespritzt wird. Dabei stellen die Schweden zwei Motorisierungen zur Wahl: 420 oder 460 PS mit 2.100 beziehungsweise 2.300 Nm maximalem Drehmoment. Dass es sich dabei letztlich nur um geänderte Einstellungen bei Software und Motorsteuerung handelt, demonstrierte Volvo beim LNG-Testtermin ganz praktisch: Am ersten Tag ging es als 460er über die Test-



- 1 **DER GASMOTOR** G13C baut auf dem D13K-Diesel auf. Das Gasmodul sitzt in Fahrtrichtung links.
- 2 **AN DEN VERBRAUCH** in „kg LNG“ muss man sich gewöhnen, das Display ist ansonsten vertraut.
- 3 **DREI FÜLLSTÄNDE** gilt es im Gas-Volvo zu beachten: Adblue, Diesel und LNG.



strecke, am zweiten Tag – nach einem kurzen abendlichen Werkstattaufenthalt – als 420er.

In jedem Fall bringt der LNG rund eine halbe Tonne mehr auf die Waage als ein vergleich-

barer Diesel-FH. Der aufwendig isolierte LNG-Tank schlägt heftig auf die Bilanz. Freilich ist das kein Volvo-spezifisches Phänomen, sondern in ähnlicher Größenordnung bei allen derzeitigen LNG-Lkw festzustellen.



- 1 **DIE DIESEL- UND ADBLUE-TANKS** mit 170 und 64 Liter Inhalt sind auf der Beifahrerseite montiert.
- 2 **RECHTS OBEN** im Armaturenkasten hat die integrierte LNG-Förderpumpe ihren Platz.
- 3 **DIE DRUCKLUFTPISTOLE** dient zum Säubern der Anschlüsse und Leitungen vorm LNG-Tanken.
- 4 **DER ISOLIERTE TANK** fasst 205 Kilo LNG. Für den Aufstieg sind zwei solide Klapptritt angebaut.



Technische Daten und Messwerte

Motor

	FH 420 LNG	FH 460 LNG
Wassergekühlter Reihensechszylinder (Volvo G13C) mit Wastegate-Turbolader und Ladeluftkühlung, einteiliger Zylinderkopf, oben liegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder; Abgasreinigung: (ungekühlte) AGR, SCR, DPF		
Bohrung/Hub	131/158 mm	
Hubraum	12.800 cm ³	
Leistung	309 kW/420 PS bei 1.400 bis 1.800/min	338 kW/460 PS bei 1.700 bis 1.800/min
Max. Drehmoment	2.100 Nm bei 1.000 bis 1.400/min	2.300 Nm bei 1.050 bis 1.300/min
Motorbremsleistung	375 kW/510 PS bei 2.300/min	
Motorgewicht	1.116 kg (trocken)	
Umweltklasse	Euro 6 C	

Getriebe

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

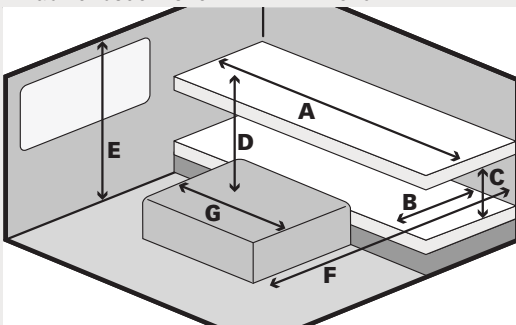
Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen, 6,5 mm stark, Federung vorn/hinten: Zwei-Blatt-Parabel/Vier-Balg-Luft, 3.700 mm Radstand, Einkreis-Servolenkung, Übersetzung 18,6:1, 450 mm Lenkraddurchmesser, 4,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Tanks: 205 kg LNG, 170 l Diesel, 64 l Adblue, Bereifung: 385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5

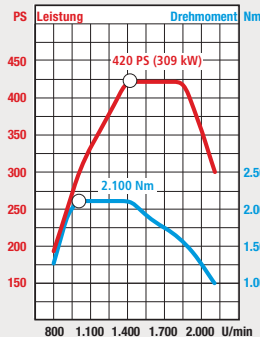
Fahrerhaus

Globetrotter XL, Fernverkehrsfahrerhaus mit Hochdach, zwei Liegen und Stauomodul an der Rückwand; Aufhängung: Schraubenfedern vorn/Luftfederung hinten

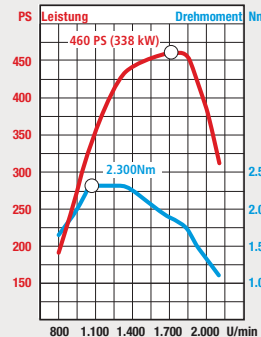
A Kojenlänge u./o.	2.000/1.900 mm
B Kojenbreite u./o.	740–815/700 mm
C Kojenhöhe u./o.	540/490 mm
D Innenhöhe Mitte	2.105 mm
E Innenhöhe rechts	2.030 mm
F ab Frontscheibe	2.060 mm
G Breite Motortunnel	1.040 mm
Einstieg Höhe 1./2./3. Stufe	400/770/1.150 mm
Kabinenbodenhöhe	1.540 mm



Vollastkurven



FH 420 LNG



FH 460 LNG

Hinterachse

Einfach übersetzte Antriebsachse (RSS1344) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,64:1 (= 1.212/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (inklusive Fahrer, vollen Tanks, ohne Reserverad): 8.190 kg

Testgewicht: 39.615 kg

Zul. Achslast vorn/hinten (technisch): 7.500/13.000 kg

Preis

k. A.

Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)

	FH 420 LNG	FH 460 LNG
Insgesamt	82,3	83,4
Leichte Strecken	83,5	84,3
Schwere Strecken	81,2	82,6
Auf Steigung (5%)	60,1	68,4

Schaltheufigkeit

	FH 420 LNG	FH 460 LNG
Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen	22	17

Innengeräusch

Bei 85 km/h	62,0 dB(A)
Maximal (in Steigung)	64,5 dB(A)

Praxiswerte

	FH 420 LNG	FH 460 LNG
Drehzahl bei 85 km/h	1.212/min	1.212/min
Theoretische Steigfähigkeit	2,65 %	2,90 %
Maximale rechnerische Geschwindigkeit	126,2 km/h	126,2 km/h

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★★☆☆

Über zwei Meter Innenhöhe, drei Einstiegsstufen, niedriger Tunnel.

Ausstattungsöglichkeiten

★★★★★☆☆

Viele Optionen für Alleinfahrer oder auch Doppelbesatzungen.

Arbeitsplatz

★★★★★☆☆

Doppelte Lenksäulenverstellung top, gelungene Raumaufteilung.

Schaltung/Bedienung

★★★★★☆☆

Bewährtes I-Shift mit allen vom Diesel gewohnten Funktionen.

Fahrkomfort

★★★★★☆☆

Gut abgestimmte Federung und sehr niedrige Innengeräusche.

Stauraum/Ablagen

★★★★★☆☆

Schränke vorn und hinten, untere und obere Außenstauflächen.

Liegen

★★★★★☆☆

Unteres und oberes Bett in diversen Breiten und Härtegraden lieferbar.

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★★☆☆

Vorn und ins Haus sowieso gut, die Klapptritte am LNG-Tank sogar besser als in der Seitenverkleidung.

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★★☆☆

Fahrgestell und Kabinenlagerung sehr gut aufeinander abgestimmt.

Antriebsstrang

★★★★★☆☆

Die 2,64 übersetzte Achse passt gut zur Charakteristik des G13C.

Verbrauch

★★★★★☆☆

Nicht abschließend zu beurteilen, wohl auf dem Niveau der FH Diesel.

Bremsen

★★★★★☆☆

Bewusst ohne Retarder, VEB+ auch beim Gasmotor mit voller Leistung.

Sicherheit

★★★★★☆☆

Testwagen ohne Dynamic Steering, aber prinzipiell alles lieferbar.

Die Arbeitsweise des 420er und 460er ist identisch. Mit einer in den Tank integrierten Hydraulikpumpe wird das LNG dem Systemdruck angeglichen, im Verdampfer in gasförmiges CNG umgewandelt und unter weiterer Anpassung von Temperatur und Druck zum Motor geleitet. Der G13C arbeitet mit zwei getrennten Common-Rail-Systemen, wobei der „Zünddiesel“ vor dem Gas eingespritzt wird. Abgasnachbehandlung und Verdichtung sind identisch mit dem D13K-Diesel, verbunden mit einem willkommenen Nebeneffekt: Das Motorbremssystem VEB+ kommt weiterhin auf stattliche 510 Brems-PS bei 2.300 Umdrehungen. Gegenüber Gas-Ottomotoren, die abgesehen vom reinen Schleppmoment in dieser Hinsicht passen müssen, ein Riesenvorteil. Ein weiterer Pluspunkt: Ist der LNG-Vorrat aufgebraucht, was angesichts von bislang nur einem halben Dutzend öffentlicher Tankstellen in Deutschland durchaus passieren kann, ist bei den Gas-Ottomotoren Schicht im Schacht. Der Volvo LNG kann sich dagegen auch mit reiner Dieselpower fortbewegen; zwar nur mit maximal 20 km/h, aber immerhin genug, um sich aus einer Gefahrenzone zu bringen (technisch wäre mehr möglich, was sich aber nicht mehr mit der Zulassung als reines Gasfahrzeug vertragen würde).

Die starke Motorbremse rückt Volvo nur allzu gern auch beim Testwagen in den Fokus, der folgerichtig ohne Retarder daherkommt. Und siehe da: Auf der Fahrt ist tatsächlich kaum ein Unterschied zu einem Diesel-FH auszumachen. Das I-Shift-Getriebe schaltet gewohnt souverän, wenn auch in einem leicht nach rechts versetzten Drehzahlband: Bei gleichen Maximalwerten sind die Motorkurven dann doch etwas weniger füllig als bei den 420 und 460 PS starken Diesel. Als Fahrer müsste man sich aber schon arg auf den Drehzahlmesser konzentrieren, um das auf Dauer zu registrieren. Denn auch bei etwas höheren Touren bleibt es im LNG sehr leise, und mit den von Volvo empfohlenen Setzwerten für den GPS-Tempomaten geht es zügig voran. Beide LNG-Varianten absolvierten die Runde mit 85 km/h Setzgeschwindigkeit, 7 km/h Unter- und 5 km/h Überschwinger sowie zusätzlichen Schwungspitzen von bis zu 3 km/h im Auslauf von Gefällen (also kurzzeitig bis 93 km/h). Auch ein Angasen vor Steigungen hat Volvo der Elektronik eingepflegt. Auf ihre jeweilige Leistungsklasse bezogen kam damit sowohl der 420 LNG als auch der 460 LNG auf hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten von 82,3 und 83,4 km/h. Dabei waren mit der VEB+ insgesamt auch nur wenige Beibremssungen bergab zu verzeichnen. Im rund zehn Kilometer langen Fünfprozenter das Moseltal hinunter hielt das System zum Beispiel durchgehend 90 km/h bei 2.100 Touren im zehnten Gang.

Kurzum: Das Gefühl hinterm Lenkrad ist ganz eindeutig „Diesel“, der Fahr- und auch der Federungskomfort top. Was spritsparende Nebenaggregate angeht, herrscht ebenfalls Gleichstand. Ein auskuppelbarer Zweizylinder-Luftpresser, eine Lenkhilfpumpe mit variablem Durchfluss und eine „intelligente“ Lichtmaschine mit Hauptladevorgang im Schubbetrieb finden sich auch im FH LNG. Eine Einschränkung gibt es allerdings am motorseitigen Nebenantrieb: Der treibt be-



DER ÜBERDRUCK-GASAUSSLASS für Einspritzanlage und Tank fächert sich in drei Röhrcchen auf.



1 DER VERZICHT auf eine Kippelektrik hat nichts mit den LNG-Modellen als solchen zu tun, da wurde am Testwagen schlichtweg gespart. Hinter der Frontklappe bietet sich das von den Diesel-FH gewohnte Bild.

2 AN DER FAHRERHAUS-RÜCKWAND sitzt der mit einem Schauglas ausgestattete Hydrauliköltank für die LNG-Förderpumpe.



BEIM BOXENSTOPP in der Volvo-Werkstatt ist der LNG (noch) ein außergewöhnliches Thema.

reits die Hydraulikpumpe für die LNG-Zufuhr an und ist daher für andere Aufgaben auf maximal 350 Nm begrenzt.

Die Verbrauchsfrage ist leider nicht leicht zu beantworten. Der zwischen den Messfahrten von einer mobilen Tankstelle gelieferte LNG-Nachschub ließ keinen exakten Abgleich mit den aufgezeichneten Werten zu. Somit sind die Daten aus dem Bordcomputer unter Vorbehalt zu genießen. Demnach kommt der FH 420 auf einen Durchschnittsverbrauch von 21,7, der FH 460 von 22,6 Kilogramm LNG. Pro Kilogramm werden laut Trip-Daten zudem rund 0,07 Liter Diesel und 0,09 Liter Adblue fällig. Legt man einen Energiegehalt von 1,33 Liter Diesel pro Kilogramm LNG zugrunde und schlägt den „Zünddiesel“ obendrauf, lägen die Werte damit circa zehn Prozent unter den Verbräuchen zuvor getesteter FH 420 und 460 mit Dieselmotor. Das dürfte nicht ganz der Realität entsprechen, aber die Volvo-Aussage, wonach beim Verbrauch in etwa Gleichstand mit den Dieselsonversionen herrscht, ist allemal glaubhaft.

Was bleibt beim Gas-Volvo als zusätzlicher Aufwand am Fahrer hängen? Hinterm Lenkrad zunächst einmal gar keiner: Die Displayanzeigen sind an das Trio aus LNG, Diesel und Adblue angepasst, ansonsten ist alles wie gehabt. Der Globetrotter XL entspricht dem gewohnten Standard inklusive bewährter Details wie den schlanken Spiegelgehäusen, dem Doppel aus zweiter Liege plus hinterer Schrankwand, der zweifachen Lenksäulenverstellung und der elektrischen Parkbremse. Außen bedingt der kreisrunde LNG-Tank einen modifizierten hinteren Aufstieg mit zwei soliden Klappstufen, was kaum jemanden stören sollte. Dass keine Seitenverkleidung vor den Tank passt, dürfte auch nur ein optisches Problem sein. Am Tanken führt aber nun mal kein Weg vorbei, und das ist



1 DER FLINKE TANKWAGEN auf Daily-Basis rückt im Notfall auch zu liegen gebliebenen LNG-Fahrzeugen aus. Beim Test mit dem Volvo FH lief aber alles wie geplant.

2 AM LAGERTANK auf der Pritsche wird zur Druckanpassung kontrolliert Gas abgelassen.

3 SAFETY FIRST: Gesichtsschutz, lange Klamotten und Handschuhe beim LNG-Tanken auch im Hochsommer.

4 AM TANKSTUTZEN hinterlassen Temperaturen um minus 150 Grad ihre frostigen Spuren.

beim tiefkalten LNG schon eine Sache für sich. Kein Hexenwerk zwar, aber es will geübt sein. Legt man den Testverbrauch und den 205 Kilogramm fassenden LNG-Tank zugrunde (am FH das Maximum), wird die Prozedur ungefähr alle 900 Kilometer fällig. Der Vorrat im 170-Liter-Diesel- und 64-Liter-

Adblue-Tank hält um ein Vielfaches länger, im Auge behalten muss man die beiden Füllstände aber auch – im Gegensatz zu den Gas-Ottomotoren. Bleibt also nicht nur die spannende Frage, ob sich der LNG-Antrieb überhaupt auf breiter Front durchsetzt, sondern auch, in welcher Form. ◀

FAMILIÄRES FEST VOR TRAUMKULISSE



Herrliches Spätsommerwetter, entspannte Atmosphäre und mehr als 400 durchweg schöne Lkw machten die Ländle-Truckshow bei Vögel Transporte wieder zu einem Publikumsmagneten.

TEXT & FOTOS | Johannes Roller

Fahrer aus nah und fern waren dem guten Ruf dieser Veranstaltung gefolgt und am Freitagabend in Bludesch eingetroffen. Herwig Vögel nahm sie bei Einbruch der Nacht persönlich an der Einfahrt zum weitläufigen Firmengelände in Empfang. Als die Sonne am nächsten Morgen über den Berggipfeln aufging, war es akribisch bis ins letzte Eck mit liebevoll veredelten und gepflegten Trucks gefüllt, die meisten davon ohne Anhänger. „420 Lkw haben Platz, mehr geht leider nicht“, erklärte Vögel. Auch wenn

es im Vorfeld fast doppelt so viele Anmelde-wünsche gab.

Nun konnte die Show beginnen und mit ihr ein vielfältiges Programm: Hersteller und Zubehörhändler waren vor Ort, der Mirror-Cam-Actros konnte begutachtet werden, Fahrten im Fahrschul-Lkw und mit der Hubarbeits-bühne waren möglich. Es gab Lkw-Modelle, Rutschauto-Parcours, Hüpfburg und natürlich allerlei Deftiges zu essen und zu trinken. Auch musikalisch war etwas geboten und der Eintritt frei. Für FERNFAHRER bedeutete

dieses Wochenende eine Premiere: Zum ersten Mal gastierte das Magazin mit der Roadshow „Drive Your Dream“ in Bludesch, mit Roadshow- und Partner-Trucks, mit Abo-Sonderangeboten, mit Moderator „Diesel-Dieter“ und seinem jetzt auch in Bludesch berühmten Bonbonregen für die Kinder.

Die Besucher konnten das Truckshow-Areal an der A 14 kaum verfehlen, schwebte doch in luftiger Höhe eine Scania-Zugmaschine am Haken eines Mobilkrans. Auf 15.000 schätzte Herwig Vögel die Zahl seiner Gäste



am Samstag, für Sonntag rechnete er mit mindestens genauso vielen. Damit gehört die Truckshow zu den Großveranstaltungen im Bundesland Vorarlberg und wurde sogar von Landeshauptmann Markus Wallner mit einem Rundgang gewürdigt.

Stichwort Rundgang: Neben bekannten Gesichtern aus der Supertruck-Szene Österreichs, Deutschlands und der Schweiz fielen die für ein Truck-Treffen überdurchschnittlich vielen Lkw-Oldtimer auf – was mit der Entstehungsgeschichte dieser Veranstaltung zu tun hat. Die Marke mit dem Greif war stark vertreten, vor allem der 143er, aber auch in

EIN VÖGEL-LKW AM HAKEN eines Scheffknecht-Autokrans wies den Besuchern den Weg zum Firmengelände in Bludesch. Die teilnehmenden Lkw-Fahrer aus Österreich und dem Ausland waren am Freitag eingetroffen – der erste Abend gehörte allein ihnen.

DREI GENERATIONEN VÖGEL: Die Gastgeber stellten sich vor zwei 143er-Scania aus ihrer Sammlung, einmal Hauber, einmal Frontlenker, zum traditionellen Familienfoto auf – selbstverständlich in Tracht.



FERNFAHRER ROADSHOW 2019





FRISCH EINGETROFFEN, wurden die Trucks am Freitagnachmittag erst mal gründlich eingeseift. Dicht aneinandergereiht, gaben sie dann ein makelloses Erscheinungsbild ab, das nicht nur die Besucher schwer beeindruckte.

ERSTER BONBONREGEN auf der Ländle Truckshow: FERNFAHRER-Moderator Merlin Iffland alias „Diesel-Dieter“ gab alles – und das Publikum machte begeistert mit.



Würde gealterte MAN, Saurer und Mercedes. Mit einem Mercedes-Benz LP 811 und einem L710 in den Firmenfarben war etwa die Mannschaft von Getränke Bee aus Esslingen-Mettingen angereist – gemütlich über

die Landstraße. „Wir gehen auf verschiedene Festivals“, sagte Oldtimer-Fan Tom Bee, „aber das hier ist immer das Highlight. Allergrößten Respekt, was Vögel hier alle zwei Jahre auf die Beine stellt!“

Nicht nur Bee, auch viele andere Teilnehmer waren einmal mehr voll des Lobs für Organisation und Atmosphäre der Truckshow, die sich trotz wachsenden Zulaufs ihren familiären Charakter bewahrt hat. Immer wieder war zu hören, dass derart viele, durchweg sehenswerte und gepflegte Lastwagen auf keinem anderen Fest im deutschsprachigen Raum zu sehen seien. <



OB BEI TAG oder in der Nacht: Auf Hochglanz polierte Nutzfahrzeugveteranen und moderne Supertrucks strahlten ein herrliches Spätsommerwochenende lang um die Wette. 420 Anmelde-wünsche konnte Herwig Vögel bestätigen, dann war sein durchaus weitläufiger Speditionshof bis ins letzte Eck gefüllt.



Mehr dazu unter eurotransport.de/voegel2019

Abonnenten
sparen
bis zu **35%**

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

XXL -SHOP

Im Shop gibt es Modelle
für große und kleine Fans.
Immer mehr und immer wieder neu!
Reinschauen lohnt sich!
Sonderpreise für Abonnenten!

LKW & BUS-MODELLE

Riesenauswahl im Shop – Über 400 Modelle!



1:25



Sondermodelle MAN TGS, der Volvo FH oder SCANIA S410 mit Kofferauflieger. Preis: ~~49,90 €~~;
Aktionspreis 39,90 €. Für Abonnenten nur **35,90 €.**
Best.-Nr. MAN: 120075; Volvo: 120076; Scania: 120077



Scania R 500 6x4
Holzhängerzug, Preis: 69,95 €;
Für Abonnenten nur **59,46 €.**
Best.-Nr.: 041853

Tekno
groot in klein!

1:50



Scania R 560 V8
Sondermodell

Der FERNFAHRER-Partnertruck fährt
für die Firma Scheufler Kühltransporte;
Limitierte Auflage! Preis: 165,- €;
Spezialpreis für Abonnenten nur 140,- €. Best.-Nr.: 120128



MB Actros Tankcontainer
„Hoyer“, Preis: 120,00 €;
Für Abonnenten nur **102,00 €.**
Best.-Nr.: 040973



1:50



Krupp SF 960
mit Kippauflieger, Preis: 169,00 €;
Für Abonnenten nur **143,65 €.**
Best.-Nr.: 041628



Henschel H22 HAK
Muldenkipper, Preis: 115,00 €;
Für Abonnenten nur **97,75 €.**
Best.-Nr.: 041445



MB L 1513 Mischer
Preis: ~~149,50 €~~, Aktionspreis: 130,00 €;
Für Abonnenten nur **110,50 €.**
Best.-Nr.: 041640

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





BADISCHE LEISTUNGS- SCHAU

Hersteller, Händler, Spediteure, Dienstleister und Lkw-Interessierte trafen sich im September in Karlsruhe. In vier Messehallen und auf dem Freigelände präsentierte sich die zehnte Nufam als Nutzfahrzeugmesse mit überregionaler Anziehungskraft und war Gastgeber für das Finale der FERNFAHRER-Roadshow 2019.

TEXT & FOTOS | Johannes Roller

Vom 26. bis 29. September bildeten auf dem Messeareal in Rheinstetten rund 400 Aussteller aus 13 Ländern das gesamte Spektrum der Nutzfahrzeugbranche ab: Lastwagen aller Gewichtsklassen, Transporter, Pick-ups und

Kommunalfahrzeuge, Anhänger und Aufbauten, Reifen, Teile, Zubehör, Werkstattausrüstung, Telematiklösungen und Dienstleistungen. Es gab Podiumsdiskussionen, Vorführungen, die BKF-Challenge und Parcours auf dem Freigelände, TV-„Truckerbabes“ und „Asphaltcowboys“, Unterhal-

tung, Modellbörse und Verköstigung, aber auch Stellen- und Ausbildungsangebote von namhaften Unternehmen aus der Region.

Natürlich konnten sich die Aussteller und Organisatoren dem allgegenwärtigen Thema Klimaschutz nicht entziehen. So setzten die

Lkw-Hersteller beziehungsweise deren regionale Vertriebspartner bei ihren Exponaten auf eine Mischung aus Faszination Lkw und Mobilität der Zukunft, aus modernen Diesel-Flaggschiffen für den Fernverkehr und alternativen Antrieben für den urbanen Einsatz.

Bestes Beispiel war der Messestand von MAN: Vor einem romantisierten urbanen Hintergrund hatten die Münchner den eTGM als dreiachsigen Verteiler sowie den eTGE als Kastenwagen und Kleinbus aufgefahren. Hölzerne Obstkisten mit Äpfeln zum Mitnehmen rundeten das grüne Gesamtbild ab. Wenige Meter weiter dann der krasse Kontrast zu den weiß lackierten Stadtlieferanten der nahen Zukunft: die faszinierende TGX-Sonderedition Black Lion und der nicht minder schnittige Evolion. Außerdem der konventionelle TGS und TGM mit neuem D15-Motor und glänzenden Türplaketten zur Feier von 20 Jahren TG-Baureihe, die hier bei der nächsten Nufam höchstwahrscheinlich nicht mehr so stehen wird. Und als i-Tüpfelchen ein TGE in den Farben des legendären A-Teams.

Fast gänzlich um alternative Antriebe ging es bei der schwedischen Verwandtschaft: Vor einem rustikalen Holzhaus konnten unter anderem CNG-, LNG- und eine Hybrid-Sattelzugmaschine mit Stromabnehmer betrachtet werden, wie sie auf dem elektrifizierten Abschnitt der A5 zum Einsatz kommt. Zur Freude der Scania-Fangemeinde stand neben all den alternativ angetriebenen Exponaten auch der aktuelle Diesel-V8 – etwas abseits, dafür aber mitten auf dem roten Teppich.

Bei Mercedes-Benz-Händler S&G stand der neue Actros im Zentrum des Interesses. Beim Thema Sicherheit punktete Mercedes auch auf politischer Ebene: Landesverkehrsminister Winfried Hermann nahm am Messesamstag im Actros 1853 Platz und erlebte die praktische Demonstration des Abbiege-



SATTELZUGMASCHINEN UND SPEZIALFAHRZEUGE aus dem nahen Wörth, der weinrote neue Iveco S-Way neben diversen Daily für den Kommunaleinsatz, Volvo FH 500 I-Safe und Hybrid-Scania R450 mit „Hirschgeweih“ von der Oberleitungs-Teststrecke – herstellerseitig wurde für eine Regionalmesse sehr viel geboten.

AUCH SPEDITEURE AUS DER REGION wie zum Beispiel Rothermel hatten ihre Flaggschiffe aufgefahren und warben um Fahrernachwuchs.



IN UNSCHULDIGEM WEISS erstrahlten am MAN-Stand der vollelektrische TGM 26.360 E und der TGE 3.140 E vor großstädtischer Kulisse.

AUF DER ANDEREN SEITE standen schwere Jungs mit konventionellem Antrieb und faszinierender Optik: TGX 640 Black Lion und TGE A-Team“

PODIUMSDISKUSSION AM SVG-STAND mit Landesverkehrsminister Winfried Hermann.

BEI DAF-HÄNDLER EBB Truck-Center stieg am Samstagabend eine große Stand-Party.



assistenten vom Beifahrersitz aus mit. Zuvor hatte er sich auf dem SVG-Podium den durchaus kritischen Fragen von Spediteuren aus dem „Ländle“ gestellt.

Iveco ließ sich die Gelegenheit, sein neues Flaggschiff S-Way zu präsentieren, nicht entgehen – diesmal ohne Sondereditionen, aber in einem nicht weniger ansehnlichen Weinrot.

Wie bei Mercedes stand zudem die große Auswahl an Plattformen für kommunale Anwendungen im Mittelpunkt.

Einen eher schlichten Auftritt legte Volvo Trucks in Halle 3 hin. Hier stand „I-Save“ im Fokus beziehungsweise der FH 500 I-Save mit dem neuen Turbocompound-Motor. Auch einen FH mit LNG-Antrieb gab es im Freigelande zu sehen.

Als die Nufam am Abend des nächsten Tages ihre Tore schloss, konnte die Geschäftsführerin der Messegesellschaft mit etwa 26.000 Gästen einen neuen Besucherrekord vermelden. Mit der Nufam als letzter Station endete auch die FERNFAHRER-Roadshow „Drive Your Dream“ 2019, die ohne die unten aufgeführten Sponsoren und Partner nicht in dieser Form möglich gewesen wäre. Merlin Iffland alias „Diesel Dieter“, die Countryband Sawyer, Autor Jan Bergrath mit seinen Diskussionspartnern und nicht zuletzt das Publikum liefen am Roadshow-Truck nochmals zur Hochform auf, bevor es in die wohlverdiente Festival- und Winterpause ging.



In Halle 1 zeichnete EBB Truck-Center nicht nur für den DAF-Auftritt verantwortlich, sondern auch für eine After-Show-Party im Wiesn-Stil. Zwischen der schweren Zugmaschine XF 530 FTT und dem neuen XF PXP mit hydrostatischem Vorderradantrieb, den wir im FERNFAHRER 10/2019 vorgestellt haben, feierten Aussteller und Gäste am Samstagabend nach Messeschluss zünftig zu Volksmusik.



Mehr dazu unter
eurotransport.de/nufam2019

LETZTER HALT NUFAM: Mit der Messe endete auch die diesjährige FERNFAHRER-Roadshow „Drive Your Dream“, die 2019 auf Truck-Treffs, Festivals, Messen und dem Truck-Grand-Prix insgesamt etwa 270.000 Besucher erreicht hat.

IN KARLSRUHE WAREN noch einmal alle am Start: Moderator „Diesel-Dieter“, die Countryband Sawyer, Autor Jan Bergrath mit seinen Diskussionspartnern, die Kanzlei Voigt und die ganzen Sponsoren von Mercedes-Benz Roadstars über Kögel bis hin zu Sonax, ohne die diese Roadshow und diverse Extras für die FERNFAHRER-Abonnenten nicht möglich wären.



FERNFAHRER ROADSHOW 2019





Beste Zutaten für Ihren Erfolg.

Für eine gelungene Weiterbildung in der Transportlogistik nehmen Sie am besten: einen der größten deutschen Weiterbildungsanbieter mit langjähriger Erfahrung, ausgereifte Konzepte, frischeste Lernmaterialien und ausgesuchte Trainer. Kurz gesagt: Vertrauen Sie der DEKRA Akademie!

Alle Erfolgsrezepte unter:

0711.7861-3939 oder auf www.dekra-akademie.de



 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.



NORDISCHE SCHÖNHHEITEN

Ein Traum für Lastwagenfans ist die Truckshow „Nordic Trophy“ in Schweden, wo sich die unglaublichs-
ten Fahrzeuge zu einem Schönheitswettbewerb der besonderen Art treffen.

TEXT & FOTOS | Felix Jacoby



NEUN SCANIAS DOMINIERTEN die Meisterklasse, dazwischen nur zwei Mercedes. Die übereifrigen Sheriffs von „Achtung Kontrolle“ würden bei diesen spektakulären Maschinen wohl vor Ärger erstarren. An dem getunten Pickup mit Scania Sechszylinder hätten sie vermutlich auch keine Freude. Mit rund 600 PS ist seine Beschleunigung nicht so übel.

DANIEL ASPLUND aus Askersund zieht schwere Silotrailer und hat sich seinen Actros nordisch gediegen hergerichtet.



ULRICH KISTMANN aus Düsseldorf ist pensionierter Elektromeister und seit 40 Jahren Modellbauer. Er wurde mit Pokalen ausgezeichnet.

Der Norden Europas hat nicht nur besonders lange und schwere Lastzüge zu bieten, unglaublich viele davon sind auch technisch und optisch auf sehenswerte Weise veredelt. Die schönsten Fahrzeuge und Fahrwerke präsentieren sich alljährlich auf der Nordic Trophy, der ältesten und bedeutendsten Truckshow in Skandinavien. Die findet in geraden Jahren in Jönköping statt, zusammen mit der Lkw-Messe Elmia. In ungeraden Jahren gibt es die originellere Version auf der Rennstrecke Mantorp Park, nicht weit von Linköping.

Wo in den 1970ern und 1980ern die Formel 2 auf der Rennstrecke gastierte, liegt direkt neben der E4 heute ein feiner Veranstaltungsort für Motorsportevents. Ein idealer Platz, um 400 prächtige Lastwagen zusammenzubringen. Und das nicht nur aus dem eigenen Land, auch schöne Maschinen aus den Nachbarländern sind hier gerne gesehen. Eigentlich wäre sogar das 40. Jubiläum dieser Veranstaltung zu feiern gewesen,





VON LINKS NACH RECHTS: 2.-3.-1., so entschieden die Juroren die Wahl der Showgewinner. Monika Kesselring aus Davos mit ihrem sehr individuellen Kühlwagen hat auf nordischen Festen wertvolle Freunde gefunden. Jetzt freut sie sich, diese wiederzusehen. Stuntshows mutiger Biker unterhalten das zahlreich angereiste Publikum.



aber das erste Mal lief es noch unter „Swedish Finest Truck“, erst ein Jahr später stieg das schwedische Magazin „Trailer“ als Veranstalter ein. Das wird dann erst nächstes Jahr gefeiert.

Der Auftritt der Prachtmaschinen beginnt schon am Mittwoch. Besonders die Wettbewerber der sogenannten Meisterklasse brauchen viel Zeit zum Putzen und Polieren, um ihre Fahrzeuge auf der für sie wichtigsten Show würdig zu präsentieren. Richtig lebendig wird es ab Freitag früh. Dann geht die große Anreise los. Früher gab es noch eine doppelbahnige Lkw-Waschanlage, ge-

kannt improvisiert. Aber wegen der dadurch entstandenen Staus muss man sich jetzt um die Grundreinigung schon vorher anderweitig kümmern.

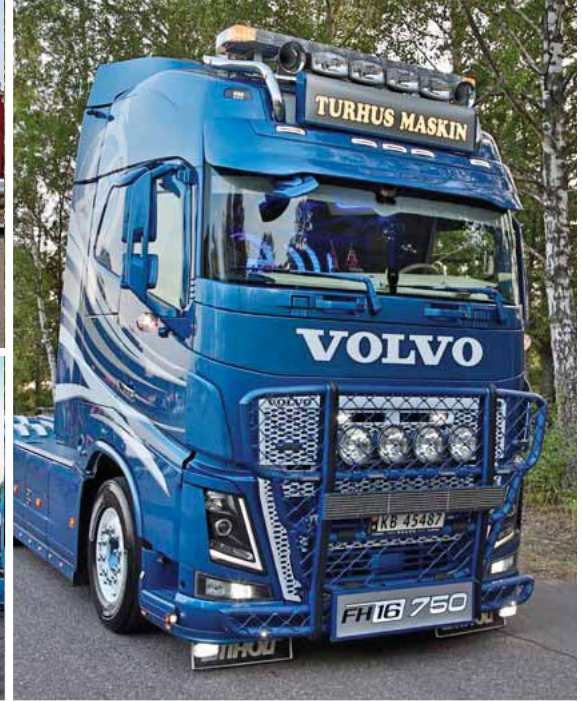
Die Marshalls haben das Aufstellen gut im Griff. Mit Quads werden die Neuankömmlinge gruppiert, hier die 25-Meter-Züge, da die Spezialaufbauten, dort die Veteranen. Oft sind viele Familienmitglieder und Freunde dabei, die sich speziell am Freitagabend hier zum gemeinsamen Feiern treffen. Die Zahl der Bewerber lag bei knapp tausend. Wer dann wirklich eine Einladung bekommen hat, kann das schon als große Anerkennung be-

trachten. Ungewöhnlicherweise ist die Truckshow am Samstagabend schon wieder Geschichte. Dann verschwinden die meisten, und nur ein paar der mit Pokalen Ausgezeichneten bleiben noch zum Feiern über.

Aber was die 24 Stunden davor zu erleben ist, gehört zu den prachtvollsten Treffen, die es auf dieser Welt für Lastwagen gibt. Natürlich rollen auch in den nordischen Ländern manche eher langweilige Fuhrparks, aber ein beeindruckend hoher Anteil von Lkw ist weit über den Serienstandard hinaus verbessert und verschönert. Das liegt an einer Art Tradition, Lastwagen nach ihrer

DER TGE FEIERT MAN mit herrlichen Bildern aus der Lkw-Historie. Der norwegische Volvo (rechts) gewann die Wahl zum schönsten FH16. Für viele Transporteure im Norden sind ihre Lkw geschätzte Werbeträger, wie man an den starken Lackierungen sieht. Unglaublich ist die Zahl technisch hochgerüsteter Kranwagen.

UM TRUCKTUNER SVEMPAS und seine Supertrucks ist es etwas ruhiger geworden. Aber die Ideen (unten) gehen ihm niemals aus.



Auslieferung mit handwerklichem Fahrzeugbau zu spezialisieren. Und auch den Wünschen der Fahrer bezüglich Komfort und Leistung kann man leichter nachkommen, wenn das Nutzfahrzeug für eine im Vergleich zu Mitteleuropa viel längere Nutzungsdauer kalkuliert wird.

Davon lebt im Norden ein ganzer Wirtschaftszweig. Unter anderem sind das Stahlbauer mit ihren genialen Staukisten, Lackierer, Polsterer und auch ein solider Rammschutz wird im wildreichen Norden mit seinen mächtigen Elchen nicht als unnützes Zubehör betrachtet. All diese Spezialanbieter von Zubehör bis zu den Fahrzeugbauern sind auf einer kleinen Fachmesse am Rand der Truckshow vertreten. Faszinierend sind auch Konstruktionen





FÜR SCANIA-FREUNDE ist diese Truckshow paradiesisch. Vertreter sämtlicher Generationen waren eingeladen. Besonderer Beliebtheit erfreut sich die 3er-Serie, von der noch manches Fahrzeug heutzutage treue Dienste leistet. Auch ein Hakenabsetzer darf hier toll aussehen. Eine Riesenstimmung herrscht während der langen Siegerehrung am Samstagabend.

FAHRZEUGBAU EXTREM stellt dieser Absetzer mit Rahmenvollverkleidung und starkem Faltkran dar.



ES IST HERZERWÄRMEND, eine so einzigartige Zusammenkunft zu genießen und mit Freunden und Kollegen zu feiern. Erfreulich auch, dass diese faszinierenden Maschinen sichtbar jüngere Menschen für den Beruf des Kraftfahrers begeistern.



wie ultraflache Plateaus mit riesigen Ladekränen oder die Holzautos mit ihren vielen klugen Details. Zu bestaunen ist aber auch eine elegante Rahmenabdeckung aus Alu von Svempas, dem Altmeister der schwedischen Truckveredelung.

Der mittlerweile 80-Jährige steht mit auf der Bühne der Siegerehrung, bei der Pokale in unendlich vielen Klassen und über eine Stunde lang verteilt werden. Die Freude der Geehrten widerspricht dem Vorurteil über dröge Nordländler. Nachdem die kleineren Pokale für die schönsten Kipper, Sonderaufbauten, Truckmodelle und Old-

timer vergeben sind, wächst die Spannung: Die Auszeichnung des nordischen Gesamtgewinners steht an. Normalerweise sind dafür Lastwagen mit herausragenden Airbrushbildern gesetzt. Doch Transporteur Malmberg aus Gotland überrascht die Fans mit einem Anhängerzug im Design und in den Farben von ASG. Die drei Buchstaben gehören zu einer schwedischen Kultspedition, die Ende der 1990er von DHL übernommen wurde. Damit gewinnt Fahrer Michael Silen überzeugend und freut sich riesig. Sonntagmittag ist die Nordic Trophy dann schon wieder Geschichte ...



400
TEILNEHMER

ANZEIGE

ROADTIGER

DIE NEUE NUMMER 1



reddot award 2019
winner

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

GRAMMER

ON THE MOVE

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

VIELE REGELMÄSSIGE TOUREN

Die Schäflein AG in Röthlein ist 80 Jahre alt. In einem modernen Logistikunternehmen arbeiten die eigenen Fahrer nach tariflichen Bedingungen und in unterschiedlichen Einsatzmodellen.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Wolfgang Ludwig (2), Schäflein (1)

Die ewigen Staus, die ständige und oft vergebliche Suche nach freien Parkplätzen entlang dauerhaft überlasteter Autobahnen, die Vollsperrung am Freitag, wenn es endlich Richtung Heimat geht, und die Lenkzeit, die Minute um Minute im digitalen Tacho abläuft. Jörg Räth hatte das alles, seit er mit 23 Jahren angefangen hat, Lkw zu fahren – und vor zehn Jahren den Beruf ganz aufgegeben hat. „Eigentlich wollte ich nie mehr zurück“, sagt er heute, „doch dann habe ich hier bei Schäflein den Neustart gewagt. Hier habe ich regelmäßige Arbeitszeiten und werde nach Tarif bezahlt. Heute fahre ich in einer Fünf-Tage-Woche im Shuttle-Verkehr mit gereinigten Behältern für Zulieferer von unserem Standort in Grettstadt zu einem unserer Kunden in Schweinfurt.“

Die Behälterlogistik ist nur ein Teilbereich der umfangreichen Dienstleistungen, mit der die Schäflein AG heute überaus erfolgreich am wettbewerbsintensiven Logistikmarkt agiert. In Grettstadt fand am 3. August 2019 auch die Geburtstagsfeier mit 1500 geladenen Gästen statt. „Eine Wachstumsgrenze bei Schäflein scheint es nicht zu geben“, heißt es auf der sehr informativen Internetseite. Hier in Kürze: 1939 wurde das Transportunternehmen von Alfons Ludwig Schäflein gegründet. Er startete mit drei Zugmaschinen. Heute arbeiten mehr als 1650 Mitarbeiter an 25 Standorten in Deutschland, Österreich und Polen für den Logistkdiensleister.

Alfons (53), Achim (49) und Bernd (42) Schäflein teilen sich nun in dritter Generation die Aufgaben in der 2007 bezogenen Zentrale in Röthlein bei Schweinfurt. 2008 erfolgte die Umwandlung in eine AG. Achim Schäflein ist der Vorstandsvorsitzende. Innerhalb der AG gibt es die Schäflein Transport GmbH mit Alfons Schäflein als Geschäftsführer. Sie hat Standorte in Röthlein, Schwerte, Empfinger, Kremmen, Nürnberg, Bamberg, Lohr am Main und Langenau (Ulm). Prokurist und Fuhrparkleiter für die insgesamt 135 eigenen Lkw ist Andreas Weinfurtner. „Zu 85 Prozent führen wir Regelverkehre durch“, sagt Alfons Schäflein. Dazu gehören unter anderem die ständig wiederkehrenden Touren mit genau festgelegten Abfahrtszeiten für den Speditonsverbund Cargoline.

Seit den 1960er-Jahren bildet Schäflein aus. Sieben Lehrstellen im Bereich Transport sind es dieses Jahr. Auch Michael Förster, dessen Vater ihn zu einer dreijährigen Ausbildung



”

**TERESA MORADO PEREZ
(49) AUS SCHWEINFURT**

Ich bin im Februar aus Spanien nach Schweinfurt gekommen und habe hier eine sehr gute Stelle gefunden. Ich habe feste Zeiten und fahre eine feste Tour.





MICHAEL FÖRSTER
(33) AUS WERNECK



Mein Vater ist schon bei Schäflein gefahren. Ich habe von 2004 bis 2007 meine Ausbildung gemacht und fahre jeweils eine Woche Tagschicht, eine Woche Nachtschicht.

VIER FÜR SCHÄFLEIN: Wolfgang Ludwig (l.), die Spanierin Teresa Morado Perez, Jörg Räth und Michael Förster fahren zwar etwas unterschiedliche Touren, haben aber alle den Vorteil tariflicher Arbeitsbedingungen.



zum Berufskraftfahrer bei Schäflein überzeugen konnte, schätzt die Verlässlichkeit: „Ich fahre immer eine Woche lang Tagschicht, da hole ich unter anderem Ladungen vor, und eine Woche Nachtschicht im Begegnungsverkehr. Vor allem aber bin ich mit den tariflichen Leistungen hier absolut zufrieden. Du weißt als Fahrer bei Schäflein genau, was du tun musst, und du weißt ebenso genau, was du an Lohn und Urlaub dafür bekommst. Für

mich stimmt einfach das Gesamtpaket.“ Denn Schäflein ist nicht nur ein traditionsreiches, sondern vor allem schon sehr früh ein tarifgebundenes Unternehmen. Die Gewerkschaft Verdi betreut das Unternehmen seit 2008. Im aktuellen Betriebsrat sitzen Peter Karl als Vorsitzender und Thomas Langguth als sein Stellvertreter. „Bei uns ist fast immer das Licht an“, lacht Karl, „das zieht immer wieder die Fahrer an, wenn sie von der Tour

kommen. Wir sind bei rund 600 Mitarbeitern in Röthlein auch deren Ansprechpartner bei Sorgen. In der letzten Zeit konnten wir einige Probleme zu ihren Gunsten regeln.“

Vor allem Wolfgang Ludwig betont, dass trotz der Unternehmensgröße die Tür zum Chef und zum Fuhrparkleiter immer offen steht. Seit 2003 fährt er schon hier: „Für mich gibt es nichts Besseres. Unsere Iveco Stralis sind weit-

1 DER IVECO STRALIS dominiert die Flotte. 15 Prozent der Fahrzeuge sind Gliederzüge.

2 SCHÄFLEIN ist Gründungsmitglied (und Vollgesellschafter) des Cargoline-Netzwerks.

3 ANDREAS WEINFURTNER ist Prokurist und der von Fahrern geschätzte Fuhrparkleiter.

4 SCHÄFLEIN UNTERSTÜTZT ebenfalls den engagierten Kraftfahrerkreis (KfK) Schweinfurt.

5 IM ZENTRUM von Schweinfurt demonstrierte der KfK diesen Sommer mit einem Sattelzug von Schäflein die Gefahr des toten Winkels.

”

**JÖRG RÄTH
(50) AUS GOCHSHEIM**

Ich wollte keine Staus mehr und keine ständige Suche nach Parkplätzen. Hier fahre ich im Shuttleverkehr mit festen Arbeitszeiten zu tariflichen Bedingungen.



1 2



3



4



5



6

6 ALFONS SCHÄFLEIN ist der Geschäftsführer der Schäflein Transport GmbH. Seit 2007 ist der Hauptsitz der AG in Röhlein. Es gibt insgesamt über 300.000 m² Logistikfläche.



7

7 KLAUS RASBACH (hinten) erstellt die Dienstpläne für die 125 Fahrer am Standort Röhlein. Philipp Hess ist der technische Leiter.

8 DAS BÜRO des Betriebsrats steht den Fahrern jederzeit offen. Peter Karl (r.) ist seit 2014 der Betriebsratsvorsitzende, Thomas Langguth seit 2018 sein Stellvertreter.



8



Zahlen & Fakten

Anschrift:

Schäflein AG
Am Etzberg 7
97520 Röhlein
Tel.: +49 (0) 9723 9069-0
E-Mail: info@schaeflein.de
Internet: www.schaeflein.de

Gründungsjahr:

1939 durch Alfons Ludwig Schäflein

Unternehmensgröße:

Familiengeführtes Logistikunternehmen in der dritten Generation

Umsatz:

175 Millionen Euro

Schwerpunkt: Transportlogistik, Kontraktlogistik, IT & Beratung, Behältermanagement

Beschäftigte der AG: 1.650 an 25 Standorten, Standort Röhlein: ca. 600

Fahrer der Schäflein Transport: 186 an sechs Standorten, davon 125 in Röhlein

Fuhrpark:

135 Lkw von 3,5 bis 40 Tonnen, zu 98 % Iveco Stralis mit 440 bis 480 PS (für 3 bis 4 Jahre im Leasing), 85 % Sattelzüge, 15 % Gliederzüge mit BDF-Brücken

Einsatzbereich:

Fernverkehr, Linienverkehr, Shuttle-Verkehr, Verteilerverkehr, Direktzustellung

Fahrleistung der Lkw: zwischen 60.000 und 150.000 km je nach Einsatzart

Offene Stellen: auf der Website www.schaeflein.de/karriere.html

Alle Angaben laut:

Alfons Schäflein, Geschäftsführer der Schäflein Transport GmbH

aus besser als ihr Ruf. Bei uns im Unternehmen sind Lkw in erster Linie ein Arbeitsgerät und kein Wohnzimmer. In einem tarifgebundenen Unternehmen kannst du als Fahrer eigentlich nur gewinnen. Davon wollen wir natürlich gern die Kollegen auf der Straße überzeugen. Deshalb haben wir mithilfe von Verdi auch in Schweinfurt einen Kraftfahrerkreis gegründet. Bei unseren Treffen informieren wir die Kollegen nicht nur über diese Vorteile. Die Verkehrssicherheit liegt uns ebenso am Herzen.“

Von diesen guten Bedingungen profitiert am Ende auch die Spanierin Teresa Morado Perez, die vor zwölf Jahren den Lkw-Führerschein in Spanien gemacht hat. Aufgrund der

angespannten Arbeitssituation in ihrer Heimat ist sie diesen Februar nach Schweinfurt gekommen und fand über die Arbeitsagentur eine passende Stelle ebenfalls im Linienverkehr für ein Logistikprojekt von Schäflein. Sie ist die einzige Fahrerin im Unternehmen – mit dem für sie passenden Job: „Ich fange um sechs Uhr morgens an und fahre am Tag nur rund 150 Kilometer. Das reicht mir vollkommen. Mir gefällt es hier wirklich gut.“



WOLFGANG LUDWIG
(56) AUS SCHWEBHEIM



Ich bin im klassischen Fernverkehr für feste Kunden die ganze Woche draußen. Ich freue mich vor allem, dass Schäflein unseren Kraftfahrerkreis Schweinfurt unterstützt.

Wählt euer **FERNFAHRER-Titelbild** des Jahres und gewinnt **Top-Preise!**

80 TOP-PREISE!

Als Dankeschön an alle unsere Leserinnen und Leser verlosen wir gemeinsam mit unseren Partnern 80 wertvolle, nützliche und interessante Preise. Stimmt ab mit dem Coupon unten auf dieser Seite und dann ab die Post oder faxen. Noch einfacher geht es im Internet unter www.fernfahrer.de/gewinnspiel.



Wähle deinen FERNFAHRER-Titel des Jahres.
Alle Gewinne findest du auf den nächsten Seiten.

Wir wünschen viel Spaß beim Mitmachen und viel Glück!

**FERNFAHRER BONUS-
PREIS !**

11x ein 25,-Euro-Gutschein
für den FERNFAHRER-Shop
auf www.shop.eurotransport.de

Mein FERNFAHRER-Titelbild des Jahres ist die Ausgabe _____/2019. Die Teilnahme kann nur persönlich erfolgen. Die Einschaltung eines Beauftragten ist nicht zulässig und führt zum Ausschluss von der Gratisverlosung. Eine Barauszahlung der Sachgewinne ist nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 07.01.2020

Ich lese FERNFAHRER ab und zu regelmäßig im Abonnement

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

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail



1x zwei VIP-Pakete für das DFB-Pokalfinale 2020 in Berlin

Das Paket beinhaltet zwei Tickets mit Top-Plätzen im Olympiastadion inklusive Hotelübernachtung im DZ, DFB Football-Village VIP Zugang inkl. Hospitality und Continental Rahmenprogramm im Wert von ca. 2.000 Euro.



3x eine KRONE Umhängetasche



3x ein KRONE Plüschtruck

3x eine KRONE Warnweste. Sicherheitsweste mit Wendefunktion



5x ein original Michelin-Mann groß.
10x ein original Michelin-Mann klein.

Das kultige Michelin-Maskottchen begleitet seit Jahrzehnten Lkw-Fahrer auf ihren Touren. Jetzt wieder erhältlich: in „groß“ für die Montage am Fahrerhaus oder in „klein“ für die Kabine oder den Schreibtisch.



1x ein Volvo Trucks FH 25 Year Kit
Inhalt: 1L Edelstahl-Thermoskanne, Reise-Besteck aus Edelstahl inklusive Aufbewahrungstasche, Flaschenöffner/Kühlschrankmagnet



1x ein detailliertes Modell im Maßstab 1:43 der FH 25 Year Edition



HS Schoch



1x Edelstahlradzubehör für eine Achse aus dem HS-Schoch Truck-styling-Portfolio (www.hs-schoch.de) im Wert von 250 €



1x ein JBL Bluetooth Lautsprecher in stylischem Rot-Metallic, kompakt und wasserfest



1x ein detailliertes 1:43 Modell des Renault Trucks T 520 aus der limitierten 1894 Serie



1x ein Satz Luminator LED Zusatzfarnscheinwerfer: Design und Performance für höchste Ansprüche: leistungsstarke High-Boost-Reflektoren ermöglichen eine optimale Lichtausbeute und maximales Fahrvergnügen.

DEKRA

Alles im grünen Bereich.

2x ein hochwertiges DEKRA Multi-Tool



1x ein praktischer DEKRA Trolley-Rucksack



2x eine DEKRA Powerbank 4000 mAh in Lkw-Form



3x ein exklusiver Modell-Truck von Herpa im Sammler-Maßstab 1:87





4x ein Schmitz Cargobull Badetuch: royalblau aus 100% Baumwolle, mit eingewebtem Schmitz Cargobull-Logo in der Größe 70 x 140 cm.



4x ein Schmitz Cargobull Coffee2go-Becher: Thermo-becher mit Soft-Touch-Man-schette, Push to open Verschluss, Inhalt 0,38 l.



4x eine Schmitz Cargo-bull Fahrerweste: robuste Sicher-heitswendeweste mit Reflexions-streifen.



4x eine Schmitz Cargo-bull Camping-Laterne: Laterne aus Kunststoff, ausziehbar, mit Metall-Tragegriffen und 6 LEDs inklusive Batterien.



ADAC



2x zwei Wochenend-Tickets „Premium“ für den Internationalen ADAC Truck-Grand-Prix am Nürburgring 17. – 19. Juli 2020



1x ein Komfort-Fahrersitz ROADTIGER Comfort im Wert von über 2.000 Euro.

Die neue Grammer Roadtiger-Sitzgeneration setzt in ihrem Segment neue Maßstäbe hinsichtlich des Komforts und der Ergonomie von Fahrersitzen und eignet sich für die Nachrüstung von Lkw-Fahrerkabinen von Mercedes-Benz und DAF.



Dein Shop für Lkw-Bücher & Kalender, Truckmodelle sowie schöne und nützliche Artikel rund ums Thema Lkw: shop.eurotransport.de

5x ein CB-Funkgerät Midland M20

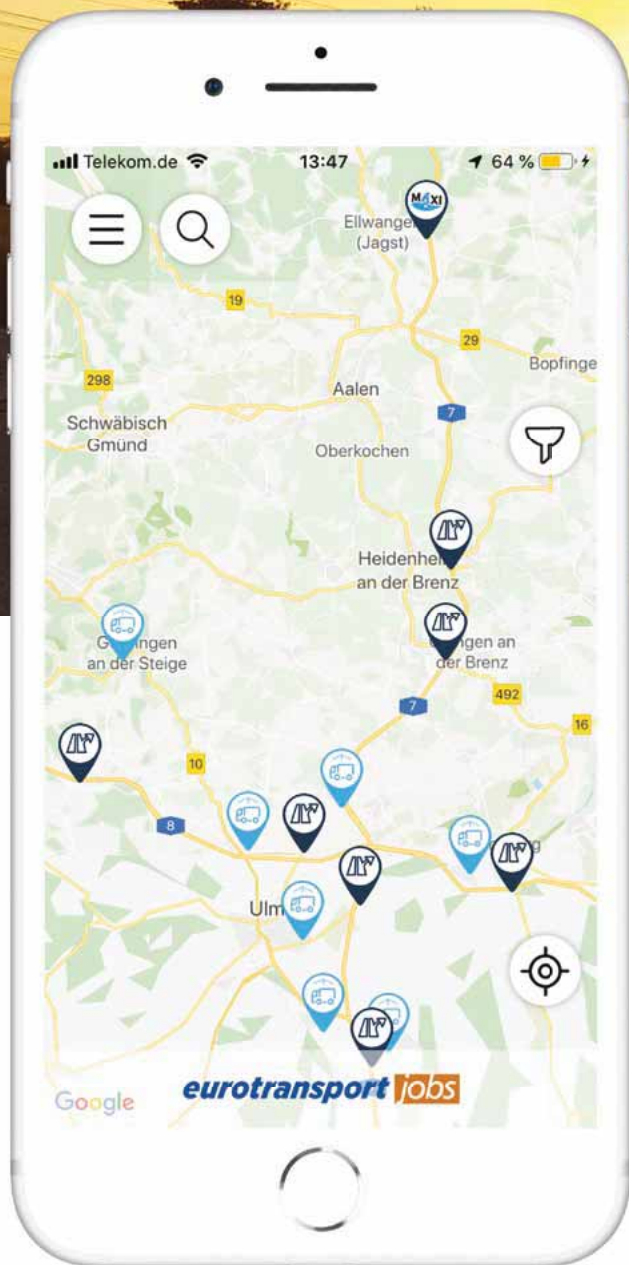


3x ein exklusiver FERNFAHRER-Liegestuhl

3x ein hochwertiges Truckmodell im Großmaßstab 1:50



Neuer Name. Neue Funktionen. Neues Design.



Wir haben der FERNFAHRER Autohöfe App mehr gegeben als nur ein Facelift. Mit neuem Design und neuen Funktionen ist sie nun als FERNFAHRER Truck Stops App für dich da.

Für erholsame Pausen auf den besten Parkplätzen Europas, scanne den QR-Code und hol dir die App.

FERNFAHRER
**TRUCK
STOPS**



IVECO S-WAY

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSPERSONEN

**lastauto
omnibus**
TEST · TECHNIK · TRENDS

trans aktuell Spezial



On the road: So fährt das neue Iveco-Flaggschiff

Interview: Iveco-Präsident Dr. Gerrit Marx zur Strategie

Truck Race: Jochen Hahn wird Europameister mit Iveco

Gut amk

Design

Das sieht einfach gut aus. Emotion und Funktion beim neuen Flaggschiff. **Seite 11**



On the Road

Alles für den Fahrer. Auf Tour zeigt sich, wen die Entwickler des IVECO S-WAY ganz besonders im Fokus hatten. **Seite 6**



Interview

Iveco-Präsident Dr. Gerrit Marx über die neue Konzernstrategie. **Seite 12**

Truck Race

Iveco setzt Benchmarks in der Truck Race Europameisterschaft. **Seite 16**



Entwicklung und Produktion

Best Practice in Europa. **Seite 20**

Modellübersicht

Top-Motoren in maßgeschneiderten Fahrzeugen. **Seite 22**



IMPRESSUM

Redaktion: Richard Kienberger, Andreas Techel, Oliver Willms, Annika Zuske

Grafik und Produktion: Frank Haug (Ltg.), Oswin Zebrowski, Monika Haug

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Fotos: Iveco, Richard Kienberger

Realisation: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH

Geschäftsführer: Oliver Trost
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart

Telefon: +49.711.78498-80
www.eurotransport.de

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

Auflage: 91.000

kommen



Christian Sulser,
Vorstand Vertrieb
Iveco Magirus AG

... UND DABEI GUT AUSSEHEN

Wer will das nicht? Im neuen Iveco S-WAY gelingt das mit Leichtigkeit. Dafür haben wir uns bei Iveco mächtig ins Zeug gelegt und bei unserem neuen Flaggschiff viel Wert auf das Design gelegt – herzlichen Dank übrigens nochmals für die vielen lobenden Kommentare bei der Enthüllung beim Truck-Grand-Prix.

Was eine gelungene Optik ausmachen kann, sollte nicht unterschätzt werden. Kleider machen Leute – das gilt auch für Trucks und ihre Fahrer. Und gerade Letztere sind inzwischen ein entscheidender Faktor für den Erfolg im Transportgewerbe. Ein ansprechendes Arbeitsgerät ist daher ein wichtiger Beitrag, diese Leistungen zu würdigen. Bei all der Hektik muss es Argumente geben, die diesen Job wieder attraktiver machen.

Für den Iveco S-WAY hat unser Entwicklungszentrum am ehrwürdigen Magirus-Standort in Ulm viel Feedback von Fahrern gesammelt, und das findet sich in praktischen Details für den Alltag und einem wertschätzenden Ambiente wieder. Es ist unsere Art, Danke schön zu

sagen, für die von der Allgemeinheit leider kaum beachtete Leistung, die Lkw-Fahrer für uns alle erbringen. Sie stehen meist nur im Fokus, wenn etwas passiert.

Und auch da haben wir vorgesorgt. Der Iveco S-WAY ist nicht nur mit modernster Sicherheitstechnik zu haben, er ist bereits nach der neuen Crash-Norm ECE 29/3 gebaut, die gerade den Insassenschutz mit besonders strengen Tests sehr hoch ansetzt.

Gesundheit war auch das Stichwort, als wir uns Gedanken zu einem Sondermodell namens Fit Cab gemacht haben. Wer regelmäßig ins Fitnessstudio geht, kennt das gute Gefühl, etwas für sich getan zu haben, und ist stolz auf das Ergebnis. Fernfahrer hatten bislang kaum eine Chance dazu. Daher haben wir mit der Fit Cab ein Studio in die Kabine integriert. Es spricht sportlich aktive Leute an, die ihre Leidenschaft jetzt auch mit dem Job des Kraftfahrers in Einklang bringen können. Da bekommt diese traditionelle Berufsbezeichnung gleich eine ganz neue Bedeutung.

Kraftvolle Argumente im Wortsinn liefern auch unsere Motoren, etwa zur aktuell heiß diskutierten Umweltthematik. Mit dem extrem emissionsarmen und leisen LNG-Motor lässt sich selbst im Fernverkehr ein großer Beitrag leisten, ohne dass Verzicht geübt werden muss.

Neben moderner Optik, Fahrer-optimiertem Interieur und emissionsarmen Motoren sind auch Verbesserungen des Servicenetzes und neue Connected-Services wichtige Elemente, die das Gesamtpaket des neuen Iveco S-WAY ausmachen und das Markenimage von Iveco nach vorne bringen werden.

In diesem Sinne wünsche ich allzeit gute Fahrt und freue mich, wenn Sie uns ganz neu entdecken.

Herzlichst Ihr Christian Sulser

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ch. Sulser', written in a cursive style.

1. Leistung

Kabine erfüllt bereits jetzt die neue Crash-Norm ECE R29/3.



Die Aerodynamik trägt zur Sprit-Ersparnis von 4 Prozent bei.



Neue, große Staufächer in der Fahrzeugstirn schaffen viel Platz.



Voll-LED-Scheinwerfer entlasten den Fahrer in der Nacht.



Innovationen im Detail
Der Iveco S-WAY fällt vor allem durch seine Optik auf – aber das ist längst nicht alles: Hinter der schicken Oberfläche verstecken sich viele clevere Details und Annehmlichkeiten für den Fahrer.



Staufächer mit großen Türen helfen im Alltag.

Standheizung und Standklimaanlage sind programmierbar und voll integriert.

Extrem kompakte Auspuffanlage schafft Platz im Fahrgestell.

Aufklappbarer Tritt zum Scheibenreinigen oder als Pausenbank.

EMOTO

UNTERWEGS AUF NEUEN WEGEN

Spektakulär feiert die neue Iveco S-WAY-Generation Weltpremiere in Madrid. Auf den ersten Probefahrten zeigt sich, welche Menschen das neue Topmodell begeistern will.

moment





Was für ein Auftritt! Mit imposanter Musik und gleißenden Scheinwerferblitzen rollt der erste Iveco S-WAY auf die Showbühne. Kräftige, dynamisch geformte Kühlergrillrippen bilden zusammen mit den neuen, leicht schräg gestellten Hauptscheinwerfern und LED-Tagfahrlicht ein neues charakteristisches Gesicht in der Truck-Welt. Mit seinem neuen markanten Design kürt sich der neue Iveco zur Truck-Premiere des Jahres. Kein weichgespültes Windgesicht, sondern ein echter Charaktertyp, der neue Iveco S-WAY.

Das charaktervolle Design zielt auf Fahrerherzen und beginnt mit einer Einladung: 90 Grad öffnen die Türen, das macht den Zustieg leichter. Die straff-maskuline Formensprache und geräumige Hochdachvarianten lassen den Iveco S-WAY ebenso erwachsen wie stilistisch gelungen erscheinen. Das dynamische Design gefällt auf Antrieb und macht Appetit auf mehr.

Gerrit Marx, der neue Iveco-Chef und stolzer Ziehvater des Iveco S-WAY, lässt keine Zweifel,

Der neue Iveco S-WAY lässt keine Fahrerwünsche offen.

wie er sein jüngstes Kind künftig sehen will: als Premiumprodukt beim Kunden und vor allem als Wunsch-Truck bei den Fahrern. Denn diese spielen in Zeiten akuten Fahrermangels auch bei der Fahrzeugbeschaffung eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Entscheidung.

Zufriedene Fahrer wollen nicht nur ein kraftvoll-dynamisches Außendesign. Beim Iveco S-WAY kommt es auch auf die inneren Werte an. Und hier hat Iveco kräftig investiert. Nach dem Aufstieg in die S-WAY-Kabine glänzt der Nachfolger des seit 2002 gebauten Stralis im besten Licht – nicht nur wegen des neuen Beleuchtungssystems für die Kabine. Durch das neue Innenraumkonzept mit umgestalteten und vergrößerten Staufächern, dem abgesenkten Motortunnel und dem dafür höhergelegten

Dach gewinnt der Iveco S-WAY auf Antrieb deutlich an Arbeits- und Lebensqualität. Satte 2,15 Meter Innenhöhe und 35 Zentimeter mehr nutzbare Länge in der Großraumkabine sind starke Argumente, wenn es im Fernverkehr auf große Tour geht.

Damit löst der neue Iveco die selbstbewussten Versprechen von der Vorstellungsgala locker ein: Das S-WAY-Haus bietet Wohnen und Arbeiten im Lkw in Premiumqualität. Die symmetrisch gestaltete Liege lässt sich nicht nur in beiden Richtungen zum Schlafen nutzen, sondern verwandelt sich mit aufstellbarer Rückenlehne zum Wellness-Sofa für die Ruhepausen. Die zweite Etage oben bietet dem Fahrer die Auswahl zwischen zwei verschiedenen dimensionierten Liegetypen. Abends herrscht im Fahrer-



Dem Fahrer zugewandt, präsentiert sich der neue Iveco S-WAY. Hochwertige Ausstattungsmerkmale praxisnah und gut bedienbar verbaut. Konnektivität auf dem neuesten Stand. Große Kühlschränke, TV und die Mikrowelle in einem der großen Staufächer sorgen für das gewisse Extra in der edlen „Magirus-Edition“.



haus des Iveco S-WAY angenehmes Ambiente mit blau dimmbarem Nachtlicht.

Das Plus an Innenraumvolumen kommt neben den vergrößerten Betten auch dem Arbeitsplatz des Fahrers zugute. Der Verstellbereich der neuen Komfortsitze wurde so erweitert, dass jeder Iveco-Pilot, ganz gleich welcher Statur, seine ideale Einstellung findet.

Der Fahrer ist heute so wichtig wie nie

Die Innenraumdesigner haben die Wünsche der Fahrer verstanden. Wertige Materialien, neu gezeichnete Instrumente und das überarbeitete Armaturenbrett machen den Iveco S-WAY auf Antrieb zu Fahrers Liebling. Dazu gehören auch elegante Details wie der Start/Stop-Knopf, über den sich das S-WAY-Triebwerk mit einem sonoren Schnurren zum Einsatz meldet. Das zwölfstufige Hi-Tronix-Getriebe legt den Anfahrang automatisch ein und entlässt den Iveco S-WAY auf seine ersten Testkilometer über den Circuito del Jarama vor den Toren des Produktionsstandorts Ma-

drid. Mit lebensfrohem Elan nimmt der neue Iveco die Piste unter die Räder und beschleunigt zügig auf die erste Kurve hin.

Das kleinere Lenkrad mit seinem hochwertigen Bezug ist für einen besseren Durchstieg und größere Fahrerstaturen unten abgeflacht. Tempomatregelung, Telefon- und Menüsteuerung für die Multimedia-Angebote belegen jetzt ergonomisch günstig die Lenkradtasten. Jetzt, in den ersten engen Kurven, liegt das Volant perfekt in der Hand und gibt direkte Rückmeldung, ohne dabei Fahrbahnunebenheiten zu übertragen. Geschmeidig geht der Sattelzug in die Kurve und beschleunigt kraftvoll aus der Kehre heraus.

Auf der Rennpiste mit ihren steilen Anstiegen, Gefällen und knackig engen Spitzkehren fühlt sich der Iveco S-WAY sofort in seinem Element. Ein Truck, der vieles bietet und den Fahrer nur wenig fordert. Das ist das Resultat von über drei Jahren intensiver Entwicklung. Die Arbeit der Ulmer Iveco-Techniker an über 2000 Detailverbesserungen summiert sich in einem souverän-

en Fahrgefühl, das auf Antrieb Vertrauen schafft. Die Leistung des neuen Abgasreinigungstrakts, der eigens für den Iveco S-WAY im Hinblick auf kommende Abgasgrenzen in Ulm neu konstruiert wurde, kann der Fahrer nicht spüren. Auch die optimierten Crashstrukturen an Chassis und Kabine wirken im Verborgenen.

Effizienz bis ins kleinste Detail

Dafür glänzt der Iveco S-WAY mit seinem fein abgestimmten Zusammenspiel zwischen der verbesserten Bremsanlage und der neu konstruierten Vorderachse. Der in zahlreichen Punkten optimierte Rahmen vermittelt zwischen hohem Fahrkomfort und der bulligen Antriebsleistung der Motoren, die effektiv für Vortrieb sorgen. Damit hält das dynamische Design auch auf der Straße sein großes Versprechen: Mensch und Maschine gehen sofort eine vertrauensvolle Verbindung ein.

Verbindungen auf modernstem Wege übernehmen die zahlreichen Datendienstleistungen an



Bord des Iveco S-WAY. 100 Prozent Konnektivität lautet das Angebot der Iveco-Macher für die Anbindung des neuen Trucks an Fuhrparksysteme, Flottensteuerung und smarte Wartungsabläufe. Mit seinen umfangreichen Services sendet der Iveco S-WAY über das neue „My Iveco“-Portal ständig Fahrzeug- und Tourendaten in Echtzeit an die Iveco-Datenzentrale. So kann sich der Fuhrparkbetreiber aus einer Vielzahl unterschiedlicher Services sein gewünschtes Datenmenü individuell zusammenstellen. Aktuelle Verbrauchswerte, Einsatzanalysen, Fahrtrouten sowie bevorstehende Wartungen oder Reparaturen lassen sich permanent abrufen. Der Fahrer greift über einen Touchscreen am Armaturenbrett oder auf seinem Smartphone auf eine Vielzahl unterschiedlicher Apps und Services zu. So sieht intelligentes Datenmanagement im Transportgewerbe heute aus.

Trotz hoher Leistungsabfrage bei der dynamisch-flotten Fahrt über die Berg- und Talbahn der Rennstrecke herrscht in der Großraumkabine angenehme Ruhe. Die optimierte Aerodynamik

des Fahrerhauses beruhigt die Windgeräusche und trägt entscheidend zur Kraftstoffeinsparung von bis zu vier Prozent bei.

Souverän klettert der S-WAY-Sattelzug die Steigung zum Gipfelpunkt der Rennstrecke hinauf, dann geht es steil bergab. Der Griff zum Retarder-Hebel kombiniert Motor- und Dauerbremse, um das Tempo effektiv einzufangen. Erst beim Anbremsen der engen Schikane müssen die Betriebsbremsen aktiviert werden und steuern feindosiert zusätzliche Verzögerung ein.

Die Kabinenaufhängung vermittelt den gelungenen Kompromiss zwischen Kontakt zur Fahrbahn und Entkoppelung von Unebenheiten. Die Fahrwerksabstimmung erlaubt entspanntes, gut gelauntes Fahren, auch bei kurvigen Strecken.

Dauerhaft gute Kondition am Steuer – das zählt!

Die Fahrer sollen auf Tour nicht nur mit perfektem Handling bei Laune gehalten werden. Kom-

Weiter gedacht ist die „Fit Cab“ des Iveco S-WAY. Sie macht es sportlich ambitionierten Lkw-Fahrern einfach, sich um ihre Fitness zu kümmern. Ein Thema, das im Fahreralltag normalerweise keinen Platz findet, kann mit der „Fit Cab“ eine ganz neue Lebensqualität bringen. Warum nicht einmal die Pflichtpausen ganz persönlich für sich selber nutzen?

fort unterwegs dient auch der Konditionserhaltung für den anspruchsvollen Job am Steuer. Zwei voluminöse Kühlschubladen unter der symmetrisch gestalteten Fahrerliege speichern Nahrung und Getränke. Der Clou: Während der Fahrt ist das Kühlfach über eine kleine Zusatzluke im Deckel einfach zugänglich. Ein kleines Indiz, wie ernsthaft man sich mit den Wünschen und Bedürfnissen der Lkw-Fahrer beschäftigt hat.

Cool im besten Sinne ist darüber hinaus die Integration von Standheizung und Standklimaanlage in das bestehende Klimakonzept. Mit der raumsparenden und effektiv arbeitenden Kombination ist für bestes Klima im S-WAY-Haus gesorgt.

Mit Autobahntempo 80 km/h fliegt der neue Iveco S-WAY über die Zielgerade der Jarama-Piste, dort wo erst vor Kurzem seine Rennbrüder aus dem Truck-Race-Championat den Titel eingefahren haben. Für den S-WAY-Fahrer ist die Premierenfahrt ein erhebendes Gefühl. Am Steuer des neuen Iveco-Flaggschiffs fühlt man sich auf Anhieb wie ein Sieger: „I did it S-WAY!“

EMOTION VERSCHMILZT MIT FUNKTIONALITÄT

Ein kraftvoll-dynamischer Auftritt in Kombination mit ausgefeilter Aerodynamik ist das erfolgreiche Werk der Design-Crew um Iveco-Chefdesigner Marco Armigliato.

Herr Armigliato, wie lässt sich die Botschaft der Formensprache des neuen Iveco S-WAY am besten beschreiben?

Beim Grunddesign des Iveco S-WAY haben wir auf maximale Funktionalität Wert gelegt, gepaart mit einer aerodynamisch optimierten Gestaltung. Die höhergelegte Position der Kabine, das neu gestaltete Seitenprofil und die Form des Hochdachs wurden so lange bearbeitet, bis wir 100 Prozent zufrieden waren. Stilistisch vereint das Design des Iveco S-WAY die horizontal verlaufenden aerodynamischen Linien des Luftflusses mit kraftvollen Designelementen. Besonders hervorgehoben haben wir das im unteren Kabinenbereich an Radlauf und Stoßstange. Sie vermitteln auch optisch ihre Robustheit, Kraft und Ausdauer.

Der dominante Frontgrill erstreckt sich über die gesamte Höhe und ist geprägt von dreidimensionalen Elementen. Alles verschmilzt zu einer stimmigen Einheit: Von der Stoßstange bis zum Iveco-Logo ist letztlich ein charakteristisches Gesicht entstanden. Die schlanken, schräg ge-

stellten Scheinwerfer kommunizieren mit den Stoßstangenecken bis hin zum Kühlergrill. Das straffe Design gibt dem Iveco S-WAY den Charakter eines Hochleistungsfahrzeugs, das Ästhetik und Funktionalität ideal mit wirtschaftlicher Effektivität und echten Emotionen kombiniert. Der Iveco S-WAY symbolisiert die neue Marken-DNA von Iveco einfach perfekt.

Was waren beim Iveco S-WAY die anspruchsvollsten Design-Aufgaben?

Aerodynamisch stellte der Übergang von der Frontpartie zur Seite die größte Herausforderung dar. Hier muss der Luftfluss optimal verlaufen, um Verbrauch und Verschmutzung zu minimieren. Beim neuen Iveco S-WAY haben wir die Winddeflektoren in die Scheinwerferumgebung integriert und die A-Säule bis hinauf zur Dachform entsprechend umgestaltet – stets mit Blick auf ein stimmiges Gesamtbild.

Das neue Design mit seinem deutlich verbesserten Luftwiderstand setzt sich über die Seitenansicht fort, bis hin zum möglichst übergangslosen Anschluss an den Trailer. Ich denke, die Formensprache ist auch in diesem Bereich sehr gut gelungen.

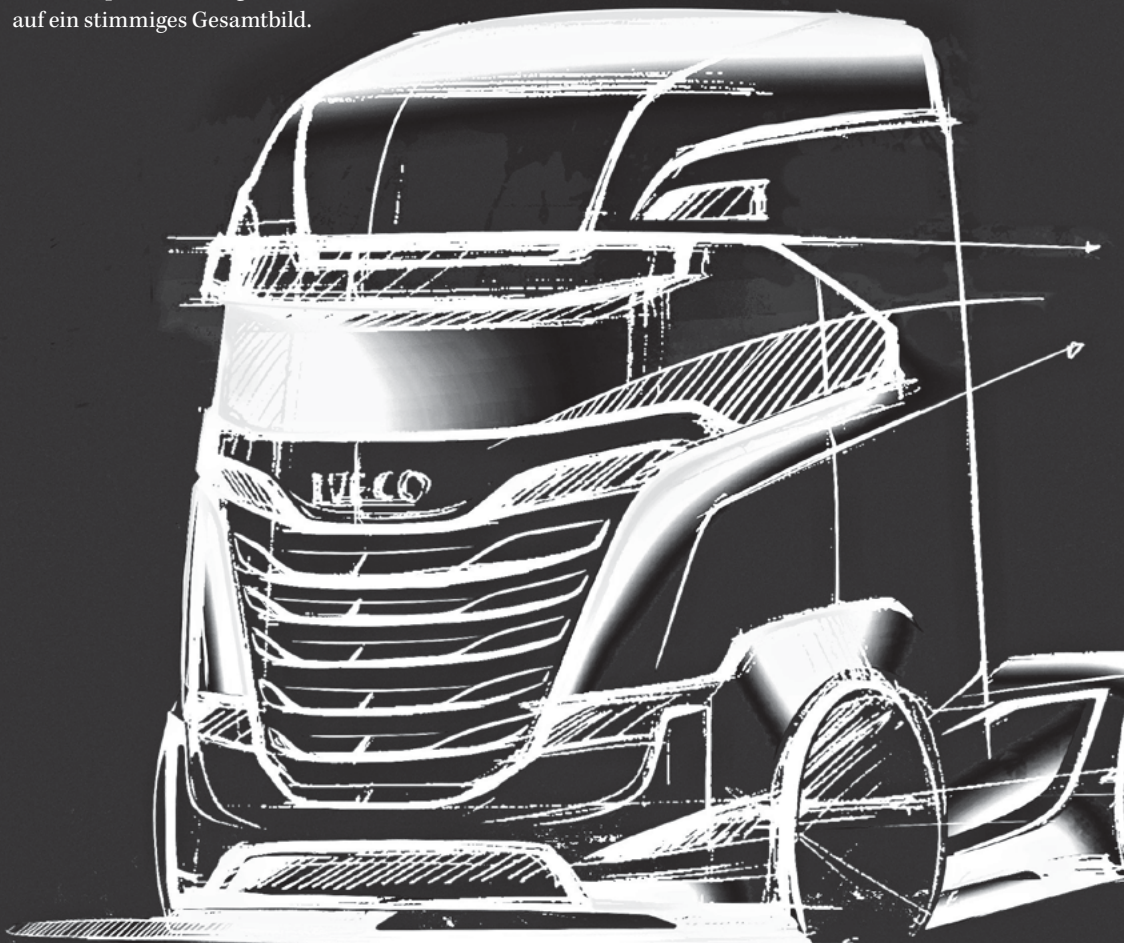
Werden die neuen Lkw-Längenmaße das Design von Grund auf verändern?

Sie werden uns vor allem an der Fahrerhausfront mehr Freiheiten bei der Gestaltung in puncto Sicherheit und Aerodynamik bieten. Mit unserer Studie „Z-Truck“ haben wir unsere Zukunftsvision sowohl für das Außendesign wie auch die Innenraumgestaltung bereits definiert. In der Phase der Neugestaltung der kompletten Lkw-Form setzen wir diese innovativen Elemente Schritt für Schritt in das Design eines Serienfahrzeugs ein.



Zur Person

Marco Armigliato begann seine Karriere als Fahrzeugdesigner im Centro Stile, dem Designzentrum von Fiat. 2010 übernahm er als Chefdesigner die Regie über die Formgebung bei Iveco am Firmensitz in Turin. Der Italiener, der auch fließend Englisch, Französisch und Deutsch spricht, leitete die Gestaltung des neuen Iveco S-WAY.



Im Gespräch

AUF DEM WEG IN DIE ZUKUNFT

Iveco-Präsident Dr. Gerrit Marx über die weitreichende Zukunftsstrategie des Lkw-Herstellers und warum er mit dem neuen S-WAY einen ganz neuen Ansatz verfolgt.

Nach der spektakulären Weltpremiere und dem viel beachteten Publikumsdebüt zum Truck-Grand-Prix am Nürburgring ist der neue Iveco S-WAY jetzt beim Kunden angekommen. Wie ist das Feedback der Iveco-Kunden auf das neue Modell? Werden die beiden Sondermodelle „Magirus“ und „Fit Cab“ in Serienproduktion gehen?

Wir haben uns bei Iveco viel Mühe gegeben, bei der Premiere in Madrid nicht nur das moderne Fahrzeug an sich in seinen Funktionen vorzustellen, sondern unserem ehrlichen Fokus auf die zentrale Rolle der Fahrerinnen und Fahrer auch konkrete Konzepte folgen zu lassen. Nachhaltigkeit gilt bei uns nicht nur für die Umwelt in allen Facetten der Produktion und des Betriebs von Lkw, sondern auch für den Job des Fahrers, der noch Jahrzehnte von großer Bedeutung sein wird!

Bei all den Sorgen um den perfekten Betriebszustand des Lkw ist das Thema Gesundheit und Fitness der Fahrerinnen und Fahrer nur in Ansätzen bisher bedient worden. Daher werden wir

die Studie „Fit Cab“ als bewusst polarisierenden und konsequenten Ansatz gemeinsam mit Partnern weiterverfolgen genauso wie die Umsetzung der „Magirus Edition“.

Das Feedback der Fahrer zum Iveco S-WAY ist toll, was sich bereits an dem hohen Interesse bei diversen Events der letzten Monate zeigte. Unter anderem am Nürburgring habe ich selbst mit



Der bis zu 460 PS starke Erdgasmotor sorgt für einen besonders nachhaltigen Antrieb im Iveco S-WAY.

Fahrern gesprochen, wo sich je nach eigener Hausmarke das positive Feedback in Worten, einem Nicken oder nur dem Besuch in der Kabine ausdrückte. In vielen Fällen ein Anfang, mit Iveco bei dem nächsten Fahrzeug in die engere Wahl zu kommen. Mit so einem Wurf hat keiner gerechnet, und wir haben ja gerade auch erst angefangen, Iveco neu aufzustellen.

Die ersten Demofahrzeuge stehen im Handel, und wir haben bereits sehr positive Rückmeldungen von vielen Fahrern aus der Vorserie und Probefahrten. Es ist eine neudimensionierte Kabine auf dem digitalen Stand der Technik, aufgebaut auf Bewährtem.

Wann werden im Produktfahrplan die LNG-Modelle und die Baufahrzeuge als neue Typen folgen?

Die Auslieferungen des Iveco S-WAY Diesel starten im Oktober, und die LNG-Varianten folgen im ersten Quartal des kommenden Jahres mit der dritten und weiterentwickelten Generation dieser Technologie. Mit wachsenden Anteilen

erwächst



von Biomethan im LNG entfaltet sich zunehmend das Potenzial dieser umweltfreundlichen Antriebstechnik.

Das Tankstellennetz für LNG wächst weiter in Deutschland und Europa, auch wenn das für unseren und den Anspruch unserer Kunden noch schneller laufen sollte. Das ist ein sehr wichtiger Punkt für uns alle.

Die Baustellenfahrzeuge X-Way folgen in der Jahresmitte, und bis zum Herbst werden wir dann unsere schwere Baureihe vollständig in allen Varianten umgestellt haben.

Was sind Ihrer Meinung nach die besonderen Highlights bei der Entwicklung des Iveco S-WAY? Was gefällt Ihnen persönlich am Charakter des Iveco S-WAY am besten?

Das Selberfahren gefällt mir persönlich am besten. Hier erlebt man, was wir in den drei Jahren Entwicklungsarbeit konsequent umgestaltet haben: Windgeräusche, Rundumsicht, Raum in der Kabine selbst und den vielen Stau- und Kühlfä-

chern. Wir haben mit dem Iveco S-WAY die Vernetzung und Digitalisierung weiterentwickelt und diverse Funktionen für den Fahrer in einer App gebündelt. Das alles mit bekannter und weiterentwickelter Technik im hocheffizienten Antriebsstrang. Ein tolles Gesamtpaket.

Zur IAA 2020 werden wir dann zeigen, wohin der nächste Schritt für diese wichtige Baureihe gehen wird. Da sind viele Ideen und auch Unkonventionelles in der Planung.

Der neue Iveco S-WAY bietet eine sehr breite Auswahl an digitalen Services. Wie schätzen Sie die Akzeptanz dieses modular aufgebauten Angebots beim Kunden ein?

Wir haben sehr genau darauf geachtet, dass ein Fahrer bei uns praktische, einfach zu findende und dem Fahreinsatz angemessene Bedienungen findet, ohne kleine Knöpfe oder komplizierte Menüs auf unpraktischen Oberflächen.

Eine Vielzahl von Technikdaten des Fahrzeugs wird im Hintergrund erzeugt und an uns über-

tragen, ohne dass der Fahrer hier behelligt wird. Wo der Fahrer gefragt ist, ist die Bedienung intuitiv, also logisch und fast selbsterklärend. Manche Services laufen sogar interaktiv ab, zum Beispiel die freiwillige Fahrstilanalyse.

Mit der Mirror-Funktion kann der Fahrer seine Mobiltelefon-Oberfläche auf das Zentralsdisplay des Iveco S-WAY übertragen. Damit verfügt er über eine vertraute Umgebung.

Mit dem Iveco S-WAY ist die technische Basis geschaffen, diese digitalen Dienste nun zu erweitern. Noch mehr dazu gibt es auf der kommenden Nutzfahrzeug-IAA.

Welche Bedeutung nimmt der Fahrer als Entscheider beim Fahrzeugkauf ein?

Eine immer wichtigere! Aufgrund der Altersstruktur werden in den nächsten Jahren viele Fahrer in Rente gehen, ohne dass genügend junge Leute in diesen wichtigen Beruf folgen. Wenn auf Berufsmessen der Nachwuchs den Ständen der Logistikunternehmen fernbleibt, „... weil man ja

bald sowieso autonom fährt...“, ärgere ich mich über die schlecht erklärten und wenig differenzierenden Studien zu diesem Thema. Ich habe auch schon lesen müssen, dass „der Fahrer“ als „Problem und Kostenfaktor“ betitelt wird und die „Vermeidung“ als der „große Wurf“. Ohne Fahrer wird unser Europa aber auf Jahrzehnte nicht auskommen können.

Na klar, es wird unbemannte elektrische Fahrzeuge geben, die in Europa definierte und überwachte Kurzstrecken, etwa in Häfen, dem Tagebau oder in Innenstädten bedienen. Das ist auch für uns ein Thema, aber der pauschale Gebrauch des Modeworts „vollautonom“ richtet aktuell großen realen Schaden an, und der damit weiter vorangetriebene Fahrermangel befeuert dann paradoxerweise eben genau die Forderung nach Automatisierung. Ich wünsche mir hier eine realistischere und differenzierende Diskussion.

Zum Fahrzeugkauf zurück. Es ist unsere Verantwortung als Hersteller, diesen wichtigen Arbeitsplatz endlich ganzheitlich zu erfassen und in seinen Abläufen nachhaltig zu gestalten – mit Partnern. Am Ende entscheiden oft der Spediteur

und der Fahrer gemeinsam über den Fahrzeugkauf. Mit dem Iveco S-WAY und unseren Konzepten gehen wir auf diese Zielgruppe zu und suchen den Dialog mit genau diesem Anspruchs.

Wie hat sich Iveco auf die CO₂-Vorgaben und das Vecto-Monitoring eingestellt?

Die Optimierung von realem Verbrauch und echten Emissionen war, ist und wird immer von höchster Priorität sein in unserer Industrie. Das Vecto-Verfahren ordnet jedem Fahrzeug jedes Herstellers nun theoretische Werte zu, die sich an diese Realität annähern sollen. Auf diesem „Durchschnittsverbrauch“ aller Fahrzeuge von allen Herstellern, gemessen von Mitte 2019 bis Mitte 2020, werden dann je nach Fahrzeugsegment die Zielvorgaben für CO₂-Emissionen quantifiziert. Relativ ist dies bereits mit minus 15 und minus 30 Prozent für die Jahre 2025 und 2030 erfolgt. Was das dann genau bedeutet und wie hier eine diskutierte Euro-7-Abgasstufe reinspielt, wissen wir alle erst Mitte bis Ende 2020.

Diese „Messtechnik“ ist eine sehr komplexe Herausforderung, da sich praktisch jeder gebaute Lkw unterscheidet. Bei Sattelzugmaschinen

kann man das relativ gut theoretisch annähern, auch wenn im Vecto-Modell diverse Technologien im Antriebsstrang noch ergänzt (z. B. Hybrid, Anm. d. Red.) oder auch im Kontext von Biokraftstoffen neu bewertet werden müssen. Bei den Fahrgestellen sieht das schon ganz anders aus. Der Lkw ist nicht fertig, wenn er unser Werk verlässt. Was die Aufbauten hier für den realen Kraftstoffverbrauch schlussendlich bedeuten und wie Vecto das erfassen kann, befindet sich noch in der Erarbeitung. Auch können wir als Hersteller die vielen nachträglich montierten Anbauteile gar nicht erfassen, was übrigens auch für Sattelzugmaschinen gilt.

Mit der Aerodynamik des Iveco S-WAY, übrigens unter anderem in Modena gestaltet, und den überarbeiteten Antriebssträngen inklusive der dritten LNG-Generation sind wir gut vorbereitet auf Vecto. Es wird aber sicherlich noch eine längere gemeinsame Arbeit werden, bis wirklich alle Varianten korrekt in Vecto erfasst sind und reale Ziele abgeleitet werden können.

Dies ist schlussendlich extrem wichtig für uns Hersteller, da mit diesem Verfahren – nochmals betont – über theoretische Modelle realer Verbrauch sowie Emissionen und damit verbundene Zielerreichung gemessen und mit Strafen bewehrt werden. Wenn nun ein hoch-effizientes neues Fahrgestell mit einem gebrauchten Betonpumpenaufbau ausgestattet wird und wenn zudem der Fahrer die Kabine außen mit allerhand schönen, aber wenig aerodynamischen „Extras“ erweitert, kann der real gemessene Verbrauch schon erheblich von dem Vecto-Wert des Fahrgestells abweichen. Wer trägt da die Verantwortung?

Die neue strategische Partnerschaft mit dem US-Hersteller Nikola Motor Corporation ist ein weiterer Schritt für Iveco auf dem Weg zum Wasserstoffantrieb. Wird diese Technologie den LNG-Antrieb als konsequente Weiterführung der Low Emission Strategy ablösen? Wann kann man mit einem serienreifen Produkt rechnen? Wie entwickelt sich künftig das Verhältnis von Diesel-Lkw zu LNG-Lkw? Die Brennstoffzelle als Stromquelle für den elektrischen An-

Die bereits sichtbare Basis für den elektrisch fahrenden Nikola Tre liefert der Iveco S-WAY.



trieb von Bussen und insbesondere schweren Nutzfahrzeugen ist in unserer Industrie keine neue Idee. Da sind schon viele Prototypen, meist Busse, herumgedampft unter öffentlichem Beifall, dann aber leider wieder schnell im Lager der Forschung verschwunden. Bisher hat sich nur

Technologien werden parallel existieren, und selbstverständlich optimieren wir auch weiterhin unsere Dieselmotoren mit neuen Ansätzen bei der Verbrennung. Abschließend möchte ich betonen, dass eine auf Biokraftstoffen, Wasserstoff sowie Strom basierte Verkehrstechnik es

Mehr an Raum die effizientere Fahrzeugintegration neuer Technologien, zum Beispiel die Brennstoffzelle. Wir werden alle Aspekte berücksichtigen in unserer Weiterentwicklung der schweren Baureihe.

Ein digitales Cockpit oder auch Kamera-Spiegel sind in der Entwicklung, und wir werden hier bald – noch im Jahr 2019 – zeigen, wohin hier die Reise für Iveco geht und vor allem auch, was man damit alles machen kann im digitalen Ökosystem unserer Zeit.

Herr Dr. Marx, wir danken Ihnen für das ausführliche Gespräch.

Ohne Fahrer wird unser Europa auf Jahrzehnte nicht funktionieren.

keiner damit so konsequent beschäftigt wie Nikola Motor, die von der effizienten Herstellung und Bereitstellung des Wasserstoffs über die vollständige Entwicklung eines Schwerlast-Lkw mit führenden Lieferanten bis hin zu innovativen Leasing-Modellen gehen.

Anscheinend nur mit der Leichtfüßigkeit und Unbefangenheit eines Start-ups kann man quer über die Wertschöpfungskette ein solches Geschäftsmodell durchdenken und mit veränderungsbereiten Partnern aus der vorhandenen Industrie umsetzen. Eine gute Mischung aus Start-up- und Carry-on-Bestandteilen, wie ich finde.

Die CO₂-Vorgaben für 2025, 2030 und darüber hinaus sind für Schwer-Lkw ohne Elektrifizierung der Fahrzeuge nicht zu schaffen. Batterietechnik im Verteilereinsatz ist sicherlich interessant, jedoch für die Langstrecke gibt es nur zwei Wege, effizient CO₂-neutral oder emissionsminimal Lkw zu betreiben: Biokraftstoffe sowie elektrische Antriebe – jeweils mit erneuerbaren Quellen am Ursprung des Energieträgers.

Für Iveco bedeutet das zum einen die konsequente Weiterentwicklung unserer LNG-Technik, die mit wachsenden Anteilen an Biomethan aus erneuerbaren Quellen schrittweise das Potenzial dieser Technologie weiter erschließt. Hier gilt es insbesondere, diesen Anteil der regenerativen Quellen zu steigern.

Zum anderen werden wir jetzt durch die Partnerschaft mit Nikola Motor die Batterietechnik mit Anläufen im Jahr 2021 sowie die Brennstoffzelle für den europäischen Markt in der S-WAY-Plattform bis 2023 serienreif machen.

Mit LNG haben wir eine neue Technologie mit Partnern auf der Kraftstoffseite als Pioniere auf die Straße gebracht, und das werden wir jetzt wieder tun – mit Wasserstoff als Treibstoff. Beide

uns in Europa endlich ermöglicht, unabhängig zu werden von den Quellen und Konsequenzen fossiler Kraftstoffe. Das ist ein langer Weg, und ich werbe um Verständnis bei den Kritikern, dass dieser Weg nicht immer gerade verläuft und Kompromisse erforderlich sind.

Kommt parallel zum Wasserstoffantrieb auch der im Bus bewährte E-Antrieb in die schweren Lkw-Modelle von Iveco? Greift Iveco auf den im Bus verbauten E-Motor zurück oder kommt hier ein E-Antrieb von Nikola, auch im Bus, zum Einsatz? Wird der klassische Diesel-Antrieb in zehn Jahren noch einen Iveco antreiben?

Ja, wir starten mit dem E-Antrieb im Lkw in erster Linie, um den Reifegrad auf dem elektrischen Antriebsstrang für die Brennstoffzelle mit reduzierter Batterie vorzubereiten. Beide Technologien werden dann parallel existieren – je nach Einsatzprofil der Fahrzeuge. Diesen Weg werden wir gemeinsam mit unserem Partner Nikola Motor angehen und selbstverständlich auf die weitreichenden Erfahrungen von FPT Industrial und mit unseren elektrischen Bussen zurückgreifen.

Ob und wie stark der Diesel noch eine Rolle spielen wird nach 2030, das wird sich zeigen. Die geforderte Emissionsneutralität bis 2050 wird hier sicherlich beschleunigend wirken, andererseits müssen Alternativen auch wirtschaftlich zu betreiben sein.

Wie wird sich der Iveco S-WAY mit den kommenden neuen Längenvorschriften optisch verändern? Ist das ein Grund dafür, dass der neue S-WAY noch kein digitales Cockpit aufweist?

Es gibt drei, sich nicht gegeneinander ausschließende Optionen, die neuen Längenvorschriften zu nutzen. Zum einen kann dies für Aerodynamik genutzt werden, zum anderen für die bessere Rundumsicht und den Schutz von Radfahrern und Fußgängern. Drittens ermöglicht dieses



Zur Person

Dr. Gerrit Marx ist seit Januar 2019 Präsident der Nutzfahrzeuge von CNH Industrial mit der Marke Iveco im Kern. Der Maschinenbauingenieur war zuvor für die Automobil- und Luftfahrtindustrie in Europa, Brasilien und Japan tätig. In China verantwortete er die Marke Skoda und zuvor die Nutzfahrzeuge der Daimler AG. In 2019 leitet er den Nutzfahrzeugausschuss des europäischen Fahrzeugherstellerverbandes ACEA.



SO SEHEN SIEGER AUS!

Alle Iveco-Teams in den Top Ten und der sechste EM-Titel für Jochen Hahn – die Konkurrenz hatte ziemlich oft freie Sicht auf die Rücklichter.



Jochen Hahn freut sich über seinen sechsten Europameistertitel. Bereits nach dem Rennen in Le Mans hatte er den Gesamtsieg in der Tasche.

#1

Dieses Jahr im Iveco war eine beeindruckende Saison.

Europameister



#44



Steffi Halm vom Team Schwabentruck schloss die Truck-Race-Saison 2019 als Vierte in der Gesamtwertung ab.

Was Zuverlässigkeit und Power betrifft, ist der Iveco super.



Selten war die Sache so eindeutig wie in diesem Jahr: Eigentlich stand Jochen Hahn schon nach dem ersten Rennwochenende der Saison als Titelfavorit fest. In Misano war der Rekordmeister im ersten Zeittraining und dem nachfolgenden Rennen so dominant gewesen, dass man eigentlich keinem aus dem Kreis der anderen Starter zutraute, sich in der Folge zu einem ernsthaften Konkurrenten für den Iveco-Piloten zu mausern.

Lediglich zweimal auf nasser Piste sowie im letzten Qualifying des Jahres in Jarama schafften es Konkurrenten, in der Superpole die schnellste Runde zu fahren. Ansonsten war es Jochen Hahn, der die Bestzeiten markierte, wenn es um die Startposition für die Rennen 1 und 3 ging. Folglich baute er seine Führungsposition kontinuierlich aus. Beim vorletzten Meeting in Le Mans stand dann bereits am Ende

des ersten Tages fest, dass Hahn seinen Titel erfolgreich verteidigt hatte.

Der nunmehr sechsmalige Europameister – dazu kommen etliche Teamtitel; auch in diesem Jahr gewann er im Duo mit Steffi Halm – war also auch 2019 die Lokomotive vor dem Iveco-Zug. Besonders beeindruckend sind das Gesamtergebnis und die Resultate einzelner Rennen. Das Iveco-Quartett – bestehend aus Hahn und Halm vom Team Schwabentruck, André Kur-

Glückliche Gewinner der Iveco-Leserumfrage: Stefan Honisch, Benjamin Schmid und Stefanie Spallek durften mit je einer Begleitung in Madrid unter anderem das Fahrerlager erkunden.

sim (Don't Touch Racing) und Logistikunternehmer René Reinert (Reinert Adventure) – konnte sich locker in den Top Ten festbeißen. Steffi Halm schloss die Saison als Vierte ab, Reinert und Kur-sim folgten auf den Plätzen 7 und 8. Unter anderem am Slovakiaring sorgten Hahn, Reinert und



André Kursim (Don't Touch Racing) fand sich nach dem Finale auf einem großartigen 8. Platz wieder.



#11

Die Performance und der Motor sind klasse.



Halm für einen Dreifachsieg von Iveco. „Was soll ich sagen – es wäre ja nicht normal, wenn ich nicht rundum zufrieden wäre, das kann ja gar nicht anders sein“, zieht Jochen Hahn verschmitzt lächelnd Bilanz. „Dieses Jahr war schon eine beeindruckende Saison. Keine Frage, ich habe auch davon profitiert, dass sich die Konkurrenten gegenseitig immer wieder etwas weggenommen haben. Aber wir haben uns den Erfolg über die Jahre nach und nach erarbeitet und werden, wenn wir zu Hause sind, sofort mit den Arbeiten für die kommende Saison beginnen.“ Steffi Halm blickt in ihrer Saisonbilanz

ausgerechnet auf das Heimrennen mit einem weinenden Auge zurück: „Der Nürburgring hat uns richtig wehgetan. Die Ausfälle nach den unverschuldeten Unfällen machen sich am Jahresende natürlich bemerkbar. Wir hatten vor Saisonbeginn keinen Aufholbedarf, es waren kleine Schritte, die wir während des Jahres gemacht haben. Es ist wichtig, nicht stehen zu bleiben, sondern das Fahrzeug immer weiterzuentwickeln. Was Zuverlässigkeit und Haltbarkeit betrifft, ist der Iveco ohnehin super. Der Motor war in der Winterpause zur Standardrevision und läuft jetzt das zweite Jahr absolut perfekt.“

Ebenso wie Steffi Halm blickt André Kursim mit gemischten Gefühlen auf einige der Rennwochenenden zurück und sagt: „Wir hatten am Nürburgring zwei Reifenschäden, die zum Ausfall geführt haben. Am Slovakiaring hat der Truck nach einem Crash sogar gebrannt, glücklicherweise in der Boxengasse. Dort konnte das Feuer schnell gelöscht werden und hat zu keinem längeren Ausfall geführt. Ansonsten bin ich mit der Performance absolut zufrieden. Der Motor ist super, wir können in dieser Konstellation durchaus mit den Top Five mithalten.“



Ich bin mit der ersten Saison durchaus zufrieden.

#77



Für René Reinert endete seine Debütsaison auf Iveco mit einem sehr respektablen 7. Platz in der Gesamtwertung.

Qualität

ECHTER EUROPÄER

Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien: Der Iveco S-WAY entsteht in länderübergreifender Teamarbeit an fünf Werksstandorten.

Der neue Iveco S-WAY ist ein Musterbeispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit in Europa. Mit italienischem Design, französischer Motorenbaukunst und deutscher Gründlichkeit bei der Qualitätssicherung und Entwicklung stellt Iveco die neue Fahrzeuggeneration an fünf Standorten auf die Räder. Der Zusammenbau erfolgt im Werk Madrid, das schon mehrfach für seine hochmoderne Produktionsweise ausgezeichnet wurde. Neben der japanischen Kaizen-Methode, die für hohe Qualität der Produkte und Zufriedenheit der Mitarbeiter steht, halten auch Standards nach der Formel „Industrie 4.0“ vermehrt Einzug in den Prozess. So löst jede einzel-

ne Fahrzeugbestellung zeitlich genau abgestimmt die nötigen Prozesse in der Produktion aus. Das führt zu kurzen Lieferzeiten bei gleichzeitig höchster Qualität.

Neben den großen Werken sorgen europaweit 2.800 Iveco-Standorte für Service, wenn die Trucks auf Tour sind. Wartungsbedarf kann der voll vernetzte Iveco S-WAY selbstständig anmelden. Der ausgewählte Servicepunkt hat das benötigte Verschleißteil dann schon parat. Entlang der Hauptmagistralen des europäischen Fernverkehrsnetzes sorgen zudem 250 Iveco Truck Stations für besonders schnellen Service.

Speziell geschulte Techniker sind rund um die Uhr erreichbar und mit der Uptime-Garantie dauert es maximal 24 weitere Stunden, bis ein Lkw wieder auf die Straße rollt. Schafft es die Werkstatt nicht, diesen Reparatur-Zeitraum einzuhalten, gibt es gar eine Entschädigung.

Auch an den Fahrer ist dabei gedacht. Großzügige Ruhe- und Sanitärräume, TV- und Internetzugang oder Übernachtungsmöglichkeiten mit Hotelkooperationen nebst Leihwagen machen Zwischenstopps angenehmer. Fast schade, dass sie aufgrund der langen Wartungsintervalle des Iveco S-WAY so selten nötig sind.

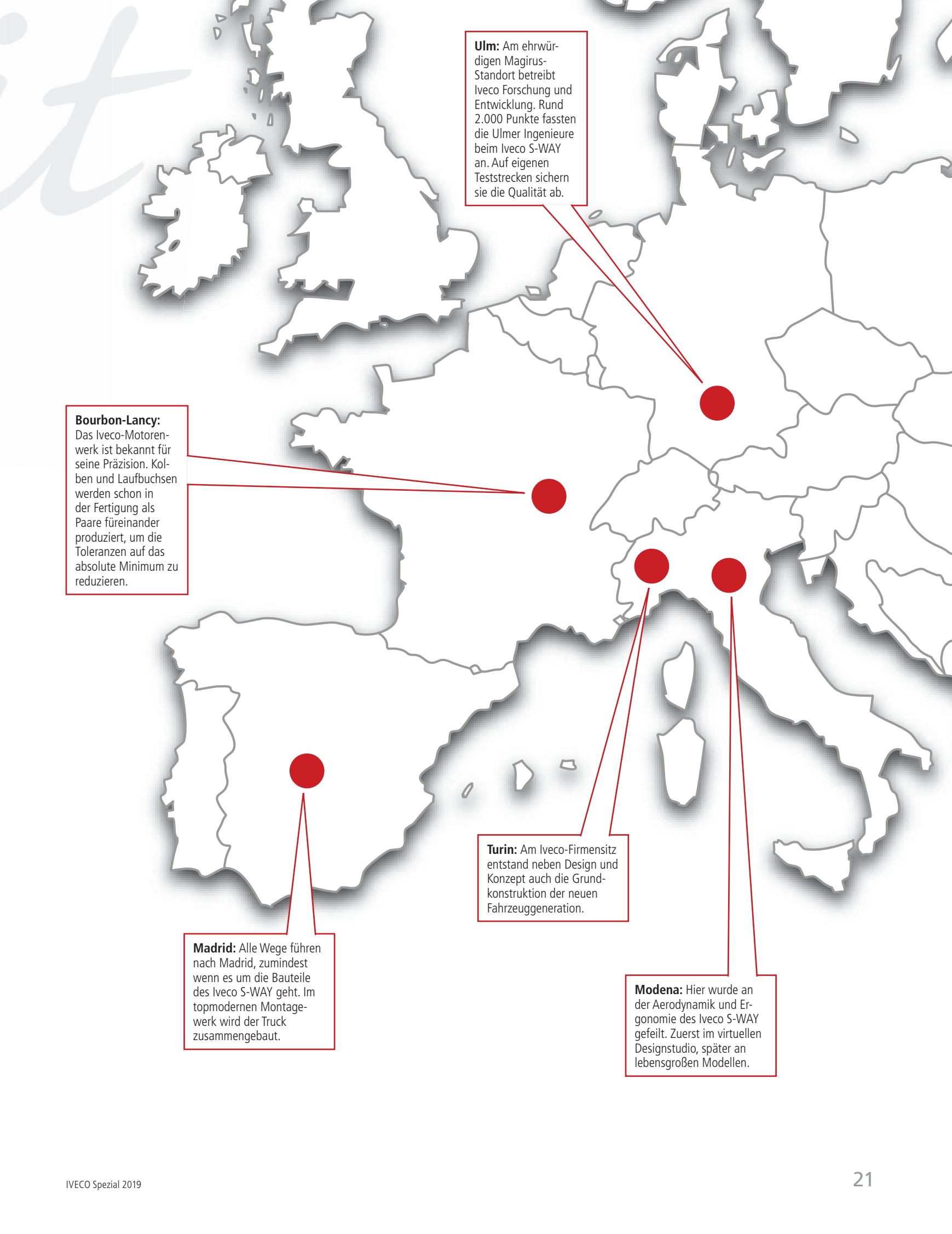


Iveco weltweit:

Iveco ist ein global aktiver Hersteller leichter, mittelschwerer und schwerer Lkw, Linien-, Überland- und Reisebusse, Feuerwehrfahrzeuge, Militärfahrzeuge und Offroad-Fahrzeuge für Bau und Bergbau.

In 11 Ländern in Europa, Asien, Afrika, Ozeanien und Lateinamerika arbeiten 26.000 Mitarbeiter. Für Vertrieb und Service sorgen weltweit 5.000 Kundendienstzentren in über 160 Ländern.

Seit mehr als 30 Jahren investiert Iveco in die Entwicklung alternativer Antriebssysteme, präsentierte damals bereits einen E-Transporter und nimmt heute bei den Erdgas-Antrieben eine Spitzenposition ein.



Ulm: Am ehrwürdigen Magirus-Standort betreibt Iveco Forschung und Entwicklung. Rund 2.000 Punkte fassten die Ulmer Ingenieure beim Iveco S-WAY an. Auf eigenen Teststrecken sichern sie die Qualität ab.

Bourbon-Lancy: Das Iveco-Motorenwerk ist bekannt für seine Präzision. Kolben und Laufbuchsen werden schon in der Fertigung als Paare füreinander produziert, um die Toleranzen auf das absolute Minimum zu reduzieren.

Madrid: Alle Wege führen nach Madrid, zumindest wenn es um die Bauteile des Iveco S-WAY geht. Im topmodernen Montagewerk wird der Truck zusammengebaut.

Turin: Am Iveco-Firmensitz entstand neben Design und Konzept auch die Grundkonstruktion der neuen Fahrzeuggeneration.

Modena: Hier wurde an der Aerodynamik und Ergonomie des Iveco S-WAY gefeilt. Zuerst im virtuellen Designstudio, später an lebensgroßen Modellen.



PRIMA FÜRS KLIMA

Motor	Hubraum (Liter)	Leistung kW (PS) @ rm-1	Drehmoment Nm @ U/min	System zur Abgas-Nachbehandlung	Emissionsstandard
Dieselmotoren					
CURSOR 9	8,7	243 (330) @ 1.655 – 2.200	1.400 @ 1.100 – 1.655	HI-SCR	Euro VI d
		265 (360) @ 1.530 – 2.200	1.650 @ 1.200 – 1.530		
CURSOR 11	11,1	294 (400) @ 1.655 – 2.200	1.700 @ 1.200 – 1.655	HI-SCR	Euro VI d
		309 (420) @ 1.475 – 1.900	2.000 @ 870 – 1.475		
CURSOR 13	12,9	338 (460) @ 1.500 – 1.900	2.150 @ 925 – 1.500	HI-SCR	Euro VI d
		353 (480) @ 1.465 – 1.900	2.300 @ 970 – 1.465		
		375 (510) @ 1.560 – 1.900	2.300 @ 900 – 1.560	HI-SCR	Euro VI d
420 (570) @ 1.605 – 1.900	2.500 @ 1.000 – 1.605				
Natural-Power-Motoren					
CURSOR 9 NP	8,7	270 (200) @ 1.735 – 2.000	1.100 @ 1.100 – 1.600	3-Wege-Katalysator	Euro VI d
		250 (340) @ 1.600 – 2.000	1.500 @ 1.100 – 1.600		
CURSOR 13 NP	12,9	294 (400) @ 1.575 – 2.000	1.700 @ 1.200 – 1.575	3-Wege-Katalysator	Euro VI d
		338 (460) @ 1.600 – 1.900	2.000 @ 1.100 – 1.600		

Strahlend sonnig wird das Betriebsklima, wenn der IVECO S-WAY in den Fuhrpark kommt. Mit den bekannt guten Motoren zieht der Neue nicht nur kraftvoll los, sondern auch Fahrwerk, Getriebe und der Gesamtkomfort zaubern dem Fahrer immer wieder ein Lächeln ins Gesicht.

Für praktisch jeden Einsatzbereich, vom Kommunal- über Verteilerverkehr bis zu den internationalen Destinationen mit schwerer Last, sorgen lauffähige Reihensechszylinder mit neun, elf oder dreizehn Liter Hubraum und Leistungen von 330 bis 570 PS für adäquaten Vortrieb. Das automatisierte 12-Gang-Getriebe Hi-Tronix bietet das beste Drehmoment-Gewicht-Verhältnis seiner Klasse, kennt per Hi-Cruise-GPS die Topografie und hat natürlich auch Tricks wie Eco-Roll drauf. Die smarte Nebenaggregatssteuerung variiert den Durchsatz der Lenkpumpe und kuppelt den Kompressor der Druckluftanlage nur nach Bedarf ein. Die Lichtmaschine eignet sich zur Energierückgewinnung. Smart EGR optimiert den Einspritzzeitpunkt und den Verbrennungsgrad. Zusammen mit der ausgefeilten



Marktführer beim Erdgasantrieb, wegweisend bei den Gesamtkosten. Der IVECO S-WAY belohnt nachhaltiges Handeln mit wirtschaftlichem Erfolg.

Aerodynamik spart der IVECO S-WAY satte vier Prozent Sprit ein. Umgelegt auf die Laufleistung einer Flotte summiert sich das schnell zu einem richtig großen Betrag.

Und deshalb hat auch der Chef gute Laune, denn er weiß überdies noch, dass sein neuer Truck mit beispielhaft niedrigen Gesamtbetriebskosten (TCO) über die Straßen rollt. Richtig breit wird das Grinsen, wenn der nachhaltig planende Unternehmer seiner Konkurrenz auch in Sachen Umweltimage davonfährt. Ein Wirtschaftsfaktor, der jeden Tag an Bedeutung hinzugewinnt.

Der Tipp heißt Natural Power. Mit 460 PS und 1.600 Kilometer Reichweite im IVECO S-WAY ist Erdgas als besonders emissionsarme Energiequelle nun absolut fernverkehrstauglich. Auch der Tankstellenausbau nimmt Fahrt auf. Im Kommunal- und Verteilerbereich ist die Entscheidung noch leichter, zumal sich die Tanks in den Fahrgestellen fast an jedem gewünschten Platz einbauen lassen. Einsatz und Aufbau lassen sich so ideal konfigurieren.

Modell	Dach	Breite x Länge x Höhe mm	Stehhöhe Mitte mm	Höhe Motortunnel mm
Active Space (AS)	Hoch	2.500 x 2.250 x 3.800	2.150	95
	Niedrig	2.500 x 2.250 x 3.300	1.700	95
Active Time (AT)	Mittel	2.300 x 2.150 x 3.550	1.850	340
	Niedrig	2.300 x 2.150 x 2.900	1.250	340
Active Day (AD)	Niedrig	2.300 x 1.700 x 2.550	1.250	340

-90 %

NO₂

-99 %

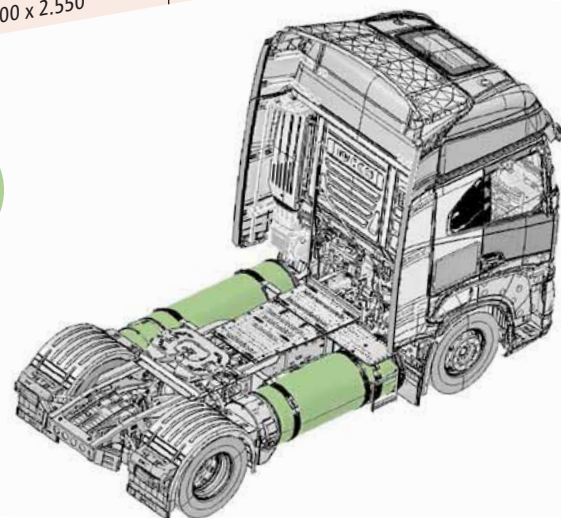
Rußpartikel

-95 %

CO₂ bei Einsatz von Biomethan

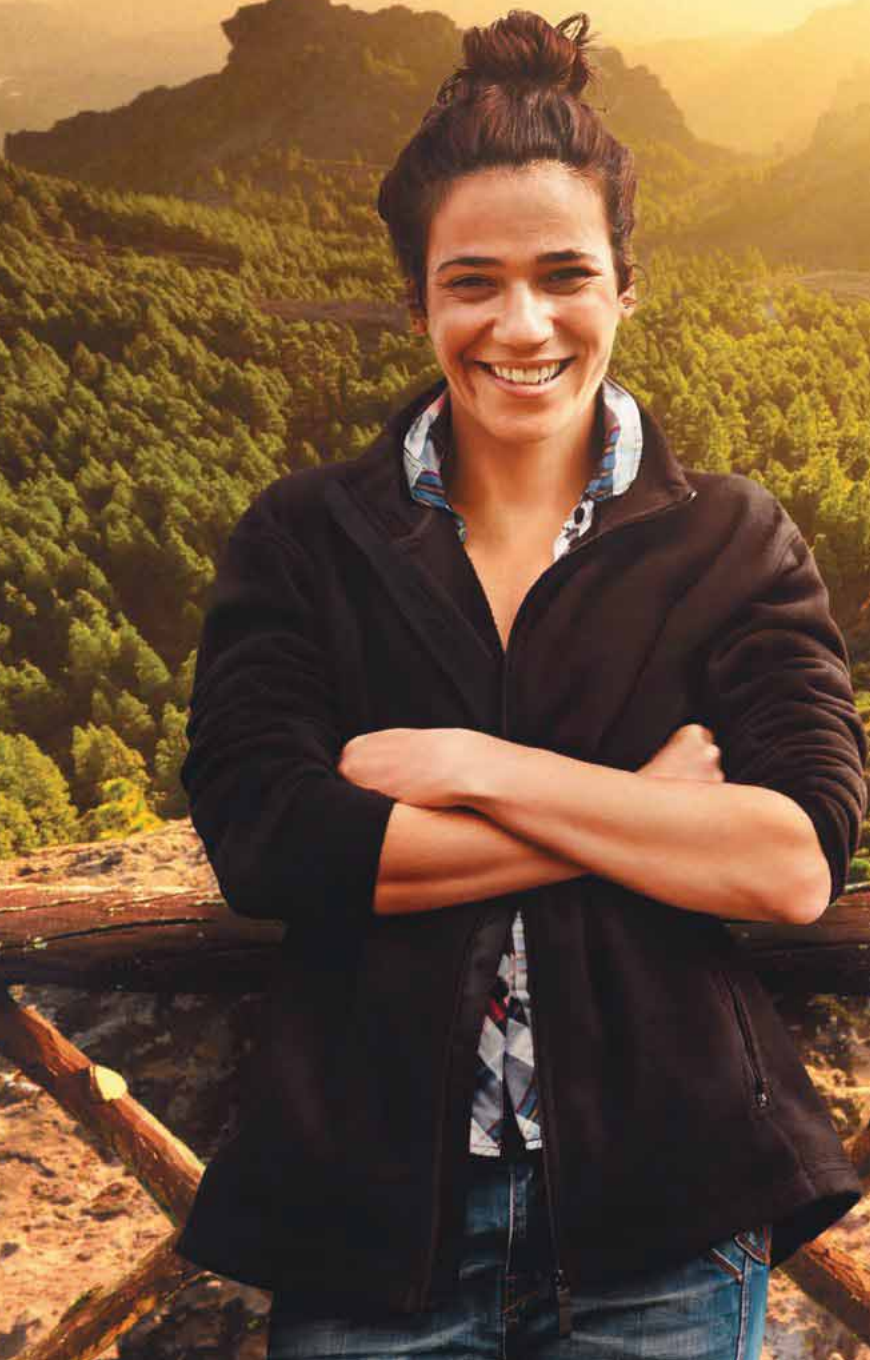
Extrem emissionsarm

Im Vergleich zu Dieselmotoren sparen Erdgasantriebe eine gewaltige Menge an Emissionen ein. Ob Stickoxide, Partikel oder bei Verwendung von Biomethan auch CO₂; Alles wird mindestens um 90 Prozent reduziert.



ICH BIN NICHT ZU STOPPEN

(Außer es gibt einen guten Grund)



IVECO  **-WAY NP**

DRIVE THE NEW WAY.

**MEHR KOMFORT, MEHR KONNEKTIVITÄT UND MEHR SERVICES.
MIT DEM IVECO S-WAY SIND SIE NICHT ZU STOPPEN.**

... außer für Ruhezeiten, Mittagessen, Kaffee und natürlich ein paar schöne Momente zwischendurch. Wir präsentieren Ihnen stolz den IVECO S-WAY, den Truck mit dem höchsten Maß an Komfort und Konnektivität, den wir je entworfen haben: Ihren stets zuverlässigen Partner für jeden Einsatz.

IVECO

Abonnenten sparen bis zu 35%

DER

Geschenke gesucht? Hier gibt es schöne und nützliche Artikel für unterwegs und rund ums Thema Lkw. Ideal für Freunde, Kollegen oder als Geschenk für sich selbst!



Michelin-Mann klein

DER KLASSIKER

Michelin-Mann

Ja, es gibt sie wieder – die bekannten Michelin-Männer. Als Glücksbringer für die Kabine oder als große Figur fürs Fahrerhausdach. Die große Figur ist rund 40 Zentimeter hoch und speziell für die sichere Installation auf der Fahrerkabine konzipiert. Jedes Exemplar kommt mit einem Hologramm mit fortlaufender Seriennummer und einem Echtheitszertifikat.



Michelin-Mann groß

Preis Michelin-Mann groß: 89,-€; **Für Abonnenten nur 75,- €.** Best.-Nr.: 120097
Preis Michelin-Mann klein: 29,- €; **Für Abonnenten nur 25,- €.** Best.-Nr.: 120098

HERPA SONDERMODELL 1:87 MERCEDES-BENZ NEW ACTROS GIGASPACE SATTELZUG „FERNFAHRER ROADSHOW 2019“

Zum 10-jährigen Jubiläum seiner jährlichen Roadshow war der FERNFAHRER auch 2019 mit einem besonderen Showtruck auf den Festivals unterwegs. Den Zug mit Actros-Zugmaschine und Kögel-Planenaufleger gibt es als hochwertiges und detailliertes Sammlermodell von Herpa im Maßstab 1:87. **Limitierte Sonderauflage!**
Preis: ~~39,95 €~~; **Aktionspreis 35,- €.** Für Abonnenten **nur 28,- €.** Best.-Nr.: 120144



Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

Abonnenten sparen bis zu 35%

DER



TEKNO SONDERMODELL 1:50 „FERNFAHRER PARTNERTRUCK“ SCANIA CS 20 HD

Den Gardinenplanen-Sattelzug der Spedition H.D.T.V. Kück Transporte gibt es jetzt als hochwertiges und detailliertes Sammlermodell von Tekno im Maßstab 1:50. Zu sehen war er 2019 auf verschiedenen Truckfestivals im Rahmen der FERNFAHRER-Roadshow, u.a. beim Festival in Geiselwind oder beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring. **Limitierte Sonderauflage!**
Preis: ~~152,00 €~~; **Aktionspreis 129,- €.**
Für Abonnenten nur 96,90 €. Best.-Nr.: 120151

Neu im Shop!

ALC/CONTROL ALKOHOL-TESTER

Einfach. Sicher. TÜV-geprüft.

ALC/CONTROL von testme ist der einzige TÜV-geprüfte Einweg-Alkoholtester to go: Sicherheit in Sekundenschnelle.

Denn der vom TÜV Rheinland geprüfte Alkoholtester zeigt in wenigen Sekunden messgenau an, ob man noch (oder wieder) fahrtüchtig ist.

Der zuverlässige Alkohol-Tester für unterwegs. Einfache Handhabung und klare Anzeige.

2 oder 5 Teströhrchen im Set.

Preis: **2er-Set** 8,90 €. Für Abonnenten nur 6,90 €. Best.-Nr.: 120165

Preis: **5er-Set** 16,90 €. Für Abonnenten nur 14,- €. Best.-Nr.: 120166

Bei Interesse an einem Mengenbezug machen wir Ihnen gerne ein Angebot.



Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

FERNFAHRER SWEATJACKE „EDITION“ MIT KAPUZE

Hochwertige Baumwoll-Sweaterjacke mit cooler Optik und FERNFAHRER-Logo. Preis: ~~39,90 €~~; **Aktionspreis 34,90 €.**

Für Abonnenten nur **29,90 €**. Größen S bis 3XL;

Best.-Nr.: 120047 ff



FERNFAHRER JOGGINGHOSE „EDITION“

Die passende Hose zur Sweaterjacke. Bequem und hochwertig aus Baumwolle. Preis: ~~33,90 €~~;

Aktionspreis 29,90 €.

Für Abonnenten nur **25,40 €.**

Größen M bis 3XL; Best.-Nr.: 120153 ff



FERNFAHRER T-SHIRT UND BASE-CAP „DON'T MESS WITH US“

Das neue FERNFAHRER T-Shirt und die passende Cap punkten mit cooler Optik und mit klarer Botschaft. Muss man haben.

Preis T-Shirt: 24,90 €; **Für Abonnenten nur 19,90 €.** Größen M bis 3XL; Best.-Nr.: 120158 ff

Preis Base-Cap: 12,- €; **Für Abonnenten nur 10,- €.** Best.-Nr.: 120150



Abonnenten sparen bis zu 35%

DER



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

- Design Fa. Felbermayr • Kippfunktion wie beim Original • Kippmulde mit schwenkbarer Heckklappe • Zugmaschine ist mit allen EMEK-Aufliegern kombinierbar • Hochwertiges, detailliertes Kunststoffmodell
- Schlag- und witterungsfest
- Großformat: LxBxH 50 x 10 x 15cm

TOP-ANGEBOT:

Preis: ~~58,00 €~~; **Jetzt nur 38,00 €.**

Für Abonnenten nur 29,75 €.

Best.-Nr.: 120142



FERNFAHRER SAMMELMAPPE

So sind Ihre Hefte sauber archiviert und immer schnell zur Hand. Die Sammelmappe bietet Platz für einen kompletten Jahrgang.

Preis: 8,50 €;

Für Abonnenten nur 7,20 €.

Best.-Nr.: 130004



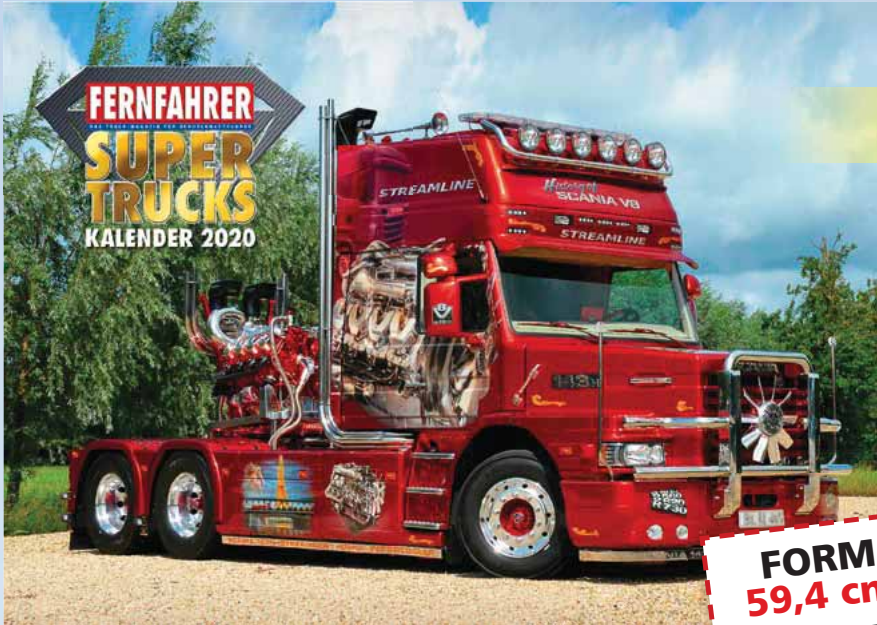
HEFTE & E-PAPER

Heft verpasst? Nicht gesehen? Schon vergriffen?

**Kein Problem –
einfach bestellen.**

Im Shop gibt es aktuelle und ältere Hefte sowie Sonderhefte. Als gedrucktes Heft oder digital als E-Paper für alle Geräte.

Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de



Supertrucks
Best.-Nr.: 130062

KALENDER 2020!

- JETZT LIEFERBAR -

Bestellen Sie noch heute!



American Trucks
Best.-Nr.: 130059

FORMAT DIN A2
59,4 cm x 42,0 cm

JE NUR
19,90€

inkl. MwSt, zzgl. Verpackung und Versand



Oldtimer
Best.-Nr.: 130060



Schwertransport
Best.-Nr.: 130061



Truck-Grand-Prix
Best.-Nr.: 130063



Truck Race
Best.-Nr.: 130064



Dakar Trucks
Best.-Nr.: 130065



Vintage Trucks
Best.-Nr.: 130066



Abonnenten sparen bis zu 35%

DER

COOL: FERNFAHRER SNAPBACK CAP

Die neuen, hochwertig bestickten FERNFAHRER-Caps im angesagten Look. Hoher Tragekomfort, Größe verstellbar. Preis: 15,- €; Für Abonnenten nur 12,- €.



Grau-Schwarz
Best.-Nr.: 120146

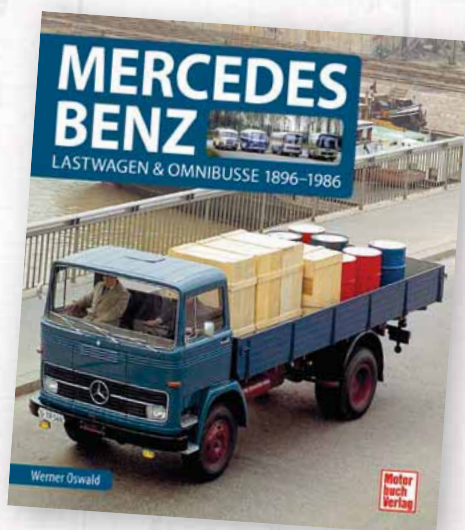
Schwarz
Best.-Nr.: 120111

MERCEDES-BENZ LASTWAGEN & OMNIBUSSE 1896-1986

Werner Oswald

Als Daimler und Benz 1926 fusionierten, konzentrierten sie ihre Nutzfahrzeug-Fertigung in verschiedenen Werken, vor allem Mannheim und Gaggenau. Als diese zu klein geworden waren, ging in Wörth 1965 ein neues Werk in Betrieb. Die unvergleichliche Übersicht aller Lkw und Busse bis 1986 wurde nun neu aufgelegt: in größerem Format und mit vielen neuen Bildern - ein Motorbuch im besten Sinne des Wortes. 550 Seiten, Format 23 x 26,5 cm.

Preis: 49,90 €. Best.-Nr.: 140182



DEUTSCHE LKW-ANHÄNGER - DIE GROSSE ENZYKLOPÄDIE ALLER MARKEN von Wolfgang H. Gebhardt

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



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



Neu & exklusiv!
Zum supergünstigen
Kennenlern-Preis!



HUT „KANSAS“ BLACK

Mexikanischer Fauxfelt Hut.

Preis: ~~29,90 €~~; **Jetzt nur 26,90 €.**

Für Abonnenten nur 22,80 €!

Gr. 56 – 60; Best.-Nr.: 140256 ff



HEMD „ENZO“

Im Fade-Out-Look mit Stickerei, Brusttaschen und Druckknöpfen. 100% Baumwolle. Preis: ~~59,50 €~~; **Jetzt nur 53,90 €.**

Für Abonnenten nur 44,90 €!

Gr. M – XXL; Best.-Nr.: 140269ff



HUT „SANTIAGO“

Formbarer Western Strohhut mit dekorativem Hut- & elastischem Innenband.

Preis: ~~29,90 €~~; **Jetzt nur 26,90 €.**

Für Abonnenten nur 22,80 €!

Gr. S – L; Best.-Nr.: 140261 ff

HEMD „CALGARY“

Mit Paspelierung und aufgesetzten Brusttaschen, Laschen zur Ärmelfixierung und Druckknöpfen. 100% Baumwolle. Preis: ~~56,- €~~;

Jetzt nur 49,90 €.

Für Abonnenten nur

42,80 €! Gr. M – 3XL;

Best.-Nr.: 140264 ff



HUT „ASHTON JR.“

Formstabiler, trendiger Strohhut mit weichem Innenband. Preis: ~~39,90 €~~; **Jetzt nur 35,90 €.**

Für Abonnenten nur 29,90 €!

Gr. 55 – 60; Best.-Nr.: 140250ff

Abonnenten sparen
bis zu **35%**

DER



FERNFAHRER FUNKTIONS-SHIRT

Hochfunktionelles T-Shirt mit sehr guter Atmungsaktivität und toller Passform. Angenehmer Tragkomfort auch bei hohen Temperaturen. 100% waschechtes, exklusives Design. Schnelltrocknendes Öko-Tex® zertifiziertes Material DEEtec Micro Mesh. Preis: 24,90 €;
Für Abonnenten nur 19,90 €. Gr. S – 3XL; Best.-Nr.: 120115ff

FERNFAHRER SOFTSHELLJACKE „EDITION“

Hochwertige Jacke mit dem besonderen Extra: abnehmbare Ärmel und Kapuze machen die Jacke zum idealen Partner bei jedem Wetter. Preis: 59,90 Euro;
Für Abonnenten nur 49,90 €. Gr. M – 2XL; Best.-Nr.: 120054ff



FERNFAHRER T-SHIRT „EDITION“

Besondere Optik mit exklusivem Aufdruck. Preis: 19,90 €;
Für Abonnenten nur 14,90 €. Gr. M – XXL; Best.-Nr.: 120071ff



FERNFAHRER T-SHIRT „DRIVE YOUR DREAM“

Mit hochwertig gesticktem Logo in rot oder grau.
Preis: 19,90 €;
Für Abonnenten nur 14,90 €. Rot: Gr. S – 3XL; Best.-Nr.: 120041ff
Grau: Gr. S – 3XL; Best.-Nr.: 120034ff

Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

FERNFAHRER ARBEITSHANDSCHUHE

Griffiger Allrounder für den Alltag in cooler FERNFAHRER-Optik.

Preis: 15,90 €; Für Abonnenten nur 12,70 €. Gr. L – XXL;

Best.-Nr.: 120110 ff



FERNFAHRER SPORTUHR für Damen oder Herren.

Robuste Sportuhr mit FERNFAHRER-Logo im Zifferblatt und auf der Edelstahl-Rückseite.

Mit angenehmem Silikonarmband, verstärktem Mineralglas und japanischem Laufwerk. Wasserabweisend bis 5 ATM.

Lieferung im Geschenk-Karton.

Für Damen/Herren.

Preis: 25,00 €.

Für Abonnenten nur 21,25 €!

Damenuhr: Best.-Nr.: 120068

Herrenuhr: Best.-Nr.: 120069



KRAFTPAKET FÜR UNTERWEGS

POWERBANK mit 4.000 mAh

für Smartphone, Tablet, Kamera.

Handlich und robust mit toller Optik: mit matt gummierter Oberfläche und Glanzdruck mit

FERNFAHRER-Logo. Mit USB / Micro-USB Anschluss.

Preis: 19,90 €; Für Abonnenten nur 16,90 €. Best.-Nr.: 120065



Abonnenten sparen bis zu 35%

DER

FERNFAHRER SONDERMODELLE VON EMEK:

Der neue **SCANIA S410**, der **Volvo FH** oder **MAN TGS** mit Kofferauflieger im Großmaßstab 1:25 von EMEK. Die Sondermodelle mit exklusivem FERNFAHRER-Aufdruck gibt es nur hier im Shop. Die Modelle des finnischen Herstellers EMEK sind gleichzeitig robust und detailliert. Länge ca. 60 cm. Preis: ~~49,90 €~~; **Aktionspreis 39,90 €**. Für Abonnenten nur **35,90 €**.



Best.-Nr. MAN:
120075
Best.-Nr. Volvo:
120076
Best.-Nr. Scania:
120077

FERNFAHRER STRICKMÜTZE

Warme Mütze - coole Optik:

Die original FERNFAHRER-Strickmütze

- klassische Beanie-Form mit Umschlag
- doppelt gestrickt, warme und weiche Ausführung
- hoher Tragekomfort und Formbeständigkeit
- Universalgröße/Unisex
- mit gesticktem FERNFAHRER-Logo

Preis: ~~12,90 €~~;

Aktionspreis 9,90 €.

Für Abonnenten nur **7,50 €.**

Best.-Nr.: 120090



MAN – 105 JAHRE LASTWAGEN-GESCHICHTE

Wolfgang Westerwelle

Die aktualisierte Neuauflage des Erfolgstitels zeichnet die Geschichte des bedeutenden deutschen Lastwagen-Herstellers von den Anfängen bis heute nach. 256 Seiten, ca. 300 Abbildungen, Format 23 x 30,5 cm.

Preis: **29,90 €.**

Best.-Nr.: 080132

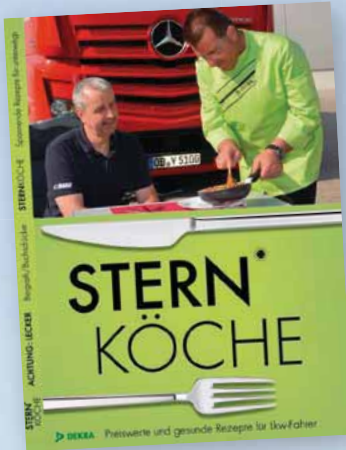


FERNFAHRER PLANENTASCHEN

Die stecken was weg: Die beiden wasserfesten und robusten Schultertaschen „Road Edition“ und „Keep On Trucking“ sind mit hochwertigem Druck versehen. Ausgestattet mit Dokumentenfach und Stifthalter innen, extrabreitem, verstellbarem Schulterriemen und Klettverschluss. Maße: ca. 37 x 30 x 9 cm (Format DIN A 4 passt). Preis: 19,90 €; Für Abonnenten nur **16,90 €**. Best.-Nr. Planentasche FF Edition: 120022; Best.-Nr. Planentasche FF Festival: 120012



Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de



STERNKÖCHE

Bergrath/Buchsdrücker

Einfache, schnelle und gesunde Ernährung unterwegs und dazu preiswert am Lkw schnell zubereitet: „Sternköche“ ist ein leicht verständliches Fahrerhandbuch für unterwegs. Mit 40 tollen Rezepten, durch lockere Tipps gewürzt und von Jan Bergrath, langjähriger Autor des Magazins FERNFAHRER, kross und knackig angerichtet. Ein außergewöhnliches Kochbuch

nicht nur für Fahrer. **Preis: 12,80 €.**

Best.-Nr.: 120016

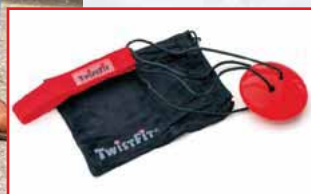
DER ORIGINAL POWERBALL®

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

Mit einfachen verschiedenen Übungen trainieren:

- die gesamte Armuskulatur, von den Fingern, über die Handgelenke, Unter- und Oberarme bis hin zu den Schultern
- steigert die Greifkraft der Finger
- stärkt die Handgelenke und Unterarmmuskulatur
- entspannt die Nackenmuskulatur
- fördert die Durchblutung und regt die Konzentration an
- steigert die Koordinationsfähigkeiten. **Preis: 19,90 €.**

Aktionspreis 14,90 €. Für Abonnenten nur **11,90 €!** **Best.-Nr.: 120124**



TwistFit®

- das patentierte Mini-Fitness-Studio im Taschenformat!

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

Einfaches und vielseitiges Training mit Spaß:

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

Mit dem TwistFit® sind über hundert Übungen möglich.

Mit 120-Seiten-Trainingsbuch und Trainingsposter. **Preis: 29,90 €.**

Aktionspreis 19,90 €. Für Abonnenten nur **15,90 €!**

Best.-Nr.: 120123

GESUND UND FIT!



Abonnenten
sparen
bis zu **35%**

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

XXL -SHOP

RACETRUCK-MODELLE im Maßstab 1:87



Preis: ~~29,90 €~~; **Jetzt nur 25,- €.**

Spezialpreis für Abonnenten nur 21,- €.

Modell Team Hahn Best.-Nr.: 120023

Modell Team Schwabentruck Best.-Nr.: 120114

Modell Team Lenz Best.-Nr.: 120127



FERNFAHRER FUNKTIONSHANDTUCH

„Drive Your Dream“

Sieht gut aus und ist ideal für unterwegs:
Das FERNFAHRER-Handtuch trocknet
besonders schnell, ist leicht und passt gut
ins Gepäck. Ein echtes Lieblingsstück.

Größe: 75 x 150 cm. Preis: **14,90 €**;

Für Abonnenten nur 12,50 €.

Best.-Nr.: 120149



FERNFAHRER FLEECEDECKE / KISSEN

„Drive Your Dream“

Da steckt was drin: Das leichte Fleecekissen
verwandelt sich im Handumdrehen in eine
kuschelige Fleecedecke. Größe:

Decke 90 x 160 cm. Preis: **24,90 €**;

Für Abonnenten nur 19,90 €.

Best.-Nr.: 120148

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



MARKT

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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

Ersatzteile/Zubehör

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN
STEHEN IM FERNFAHRER



VIESA Kompressor III Neu!
Die neueste Standardklimaanlage für Ihre Kabine

Jetzt auch mit
Einbausatz VOLVO FH 4
dies ist gesetzlich erlaubt

R.K.G.
HAPS

Preis
€1832,14
exkl. MwSt.

Inklusive Einbausatz



0485 - 372 091 | www.rkg-haps.nl | info@rkg-haps.nl
Kalkhofseweg 2 | 5443NA | Haps
15 km über die Grenze A57 Goch

Leasing/Lkw-Vermietung

„MOBILITÄT SORGT
FÜR FREIHEIT.
WIR SORGEN FÜR
MOBILITÄT.“

Jan Plieninger, Geschäftsführer



Effiziente Dienstleistungen für grenzenlose Mobilität.
Drive the Future.

BFS

BUSINESS FLEET SERVICES



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

Ersatzteile/Zubehör

Heckleuchtenträger

Rundum sehen & gesehen werden mit dem Rückleuchtenträger von Jumbo und vielen weiteren Edelstahlprodukten.

Weitere Informationen im Web.



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

Leistungsoptimierung für LKW, PKW und BUSSE

Kompetenz seit über 20 Jahren

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

Kraftstoffersparnis
 von 3 % bis 15%, je
 nach Fahrzeugtyp



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



Norbert Blucke

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

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



**DAS LEBEN IST BEGRENZT.
IHRE HILFE NICHT.**

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

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

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



...über 5.000 Teile!!!

Cool forever

Kompressor-Kühlbox Engel MK-45
Aufbauhöhe 8 647 (ohne Griff) x H 508 x T 284 mm
Spannung 12/24/230 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Stahlblech eloxiert
Farbe: Marine hellgrün,
Deckel dunkelgrün
Gewicht: 24 kg
Temperaturbereich: +2°C bis -18°C
Stufenlos regelbar
Aktion... €649,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-40
Aufbauhöhe 8 x H x T (ohne Griff)
614x712x316mm
Innenmaß: 8 x H x T 282x270x244mm
Spannung: 12/24/230 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Kunststoffgehäuse
Farbe: Grau mit rot
Gewicht: 22 kg
Temperaturbereich: +2°C bis -18°C
Stufenlos regelbar
Leistungsaufnahme (12 Volt): 22 Watt
Aktion... €498,-

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

Lkw, Anhänger, Auflieger

Ihre autorisierte Vertragswerkstatt für



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

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



**neuer Standort direkt an
der A4 Ausfahrt Düren!**

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

52538 Niederzier (D)
☎ 02428 - 803710
www.mevissen.de

**DAS LEBEN IST BEGRENZT.
IHRE HILFE NICHT.**

Ein Vermächtnis zugunsten von ÄRZTE OHNE GRENZEN schenkt
Menschen weltweit neue Hoffnung. Wir informieren Sie gerne.
Schicken Sie einfach diese Anzeige an:

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



ich fahr mit
meiner **Laterne**
rabimmel, rabammel, rabum

Für volle Sicht, wenn es wieder dunkler wird.

Scheinwerferbügel aus V2A Edelstahl, von Hand
auf Hochglanz poliert. Für jedes Fahrzeug das pas-
sende Design. Rostfrei. Glänzend.

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

HS Schoch®

Tel. 07363 96090
www.hs-schoch.de

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

Geschäftliche Empfehlungen

Bußgeldbescheide Fahrverbote Unfallregulierung Verkehrsstrafrecht

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



Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für
Verkehrsrecht



Dietz · Tonhäuser
& Partner

Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für
Verkehrsrecht:

Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für Verkehrsrecht

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

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts

Externer Verkehrsleiter

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

Ärztl. Untersuchung inkl. Augen
für 69 € inkl. MwSt.
Direkt an der A 99
ohne Voranmeldung

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



DAS LEBEN IST BEGRENZT. IHRE HILFE NICHT.

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

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

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



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

Absicherung der Durchgriffshaftung

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

www.transaktuell.de

FIRMENGRÜNDUNG in Irland - England - Niederlande für alle
Branchen mit **FULL SERVICE** z.B. Buchhaltung - Steuerklärungen -
Bilanzen - Rechtsberatung u.v.m.! Niedrige Steuern und Lohnnebenkosten!
Telefon: 0049 160 970 322 69 - Mail: info@bpoi.ie - WWW.BPOI.IE



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



ERNST FRANKE
Seit über 100 Jahren
fit für die Zukunft

Profitieren auch
Sie davon.

Wir suchen:
Zuverlässige Partner für den Kipp-
und Walking-Floor-Bereich im
Festeinsatz für innerdeutsche und
internationale Transporte.

Wir bieten:
Ganzjährige Dauerbeschäftigung
und leistungsgerechte Bezahlung.
Die Bezahlung erfolgt zu vorher
festgelegten Zahlungszielen.

Tel.: 05 11/95 63 40, Fax: 56 32 37
E-Mail: ernstfranke@t-online.de
www.efranke.de

**Irischer Unternehmer werden und z.B. als Fahrer die eigene
Arbeitskraft verleihen! Geringe Steuern und Lohnnebenkosten in IRL!**
Telefon: 0049 160 970 322 69 - Mail: info@bpoi.ie - WWW.BPOI.IE

Kaufgesuche



wirkaufenlkw.de

KOMBIMARKT
FERNFAHRER
transaktuell

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
für 4 Ausgaben verkaufte Auflage
inkl. ePaper: 120.955 (IWW 03/2018)

€ 440,-

und hat das Format 2-spaltig · 50 mm

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

Stellenangebote

HF WORKS
LOGISTIK PERSONNEL



HF Works, für den besten Fahrer – Jobs in Holland!

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

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

Guter Verdienst - nach holländischem Tarifvertrag!

HF Works

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

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



Nichts für Palettenschubser

Wenn Ladungen Dich herausfordern sollen.

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

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

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!

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

www.fehrenkoetter.de



Es lohnt sich!

Wir brauchen Verstärkung!

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

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

www.transaktuell.de



Wir sind eine international tätige mittelständige Spedition mit Schwerpunkt Kühlverkehr und Sitz im Raum Köln/Bonn.
Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir in Festanstellung Fahrer, gerne auch Fahrerpaare, Führerschein Kl. CE für unsere Kühlfahrzeuge.

Wenn Sie verantwortungsbewusst, flexibel und belastbar sind, die Bereitschaft mitbringen, auch mehrwöchig unterwegs zu sein sowie ein einwandfreies Führungszeugnis vorlegen können, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Kontaktieren Sie bitte telefonisch **Wilfried Wirtz** unter: **Tel: 0 22 22/91 00 28**
Franz Wirtz GmbH
Johann-Philipp-Reis-Str. 22
53332 Bornheim
www.wirtz-international.com



Aktion Deutschland Hilft Das starke Bündnis bei Katastrophen



Wenn Menschen durch große Katastrophen in Not geraten, helfen wir. Gemeinsam, schnell und koordiniert. Aktion Deutschland Hilft - Bündnis deutscher Hilfsorganisationen.

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



Dr. Luana Lima behandelt Patienten im Flüchtlingslager Dadaab (Kenia), Juli 2011
© Brendan Bannon

**WIR HÖREN NICHT AUF ZU HELFEN.
HÖREN SIE NICHT AUF ZU SPENDEN.**

Leben retten ist unser Dauerauftrag: 365 Tage im Jahr, 24 Stunden täglich, weltweit. Um in Kriegsgebieten oder nach Naturkatastrophen schnell handeln zu können, brauchen wir Ihre Hilfe. Unterstützen Sie uns langfristig. Werden Sie Dauerspender.

www.aerzte-ohne-grenzen.de/dauerspende



Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00





Immer sicher unterwegs.

Als Spezialist für Transport und Logistik bietet Ihnen die DEKRA Akademie an über 100 Standorten bundesweit ein umfassendes Qualifizierungsprogramm, wie z. B.:

- Grundqualifikation und Weiterbildung gemäß BKrFQG (Lkw/Bus)
- Ladungssicherung nach VDI 2700a
- Gefahrgutschulungen
- Digitaler Fahrtenschreiber – Seminar für Fahrpersonal
- Aufstiegsfortbildung (Meister/-in für Kraftverkehr, Logistikmeister/-in, Fachwirt/-in für Logistiksysteme)

Weitere Informationen erhalten Sie unter 0711.7861-3939 oder www.dekra-akademie.de und www.dekra-berufskraftfahrer.eu

 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.

Bekanntschäften

Er, 44, NR, 1,95 m, sucht Sie bis 45 zum Aufbau einer festen Beziehung und Familie. Raum ES/GP oder AC/MON.
Chiffre EK21/1131654



www.famev.de

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

Verschiedenes

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

NEUE HOTLINE
00800 03627867
KOSTENLOSES HILFETELEFON
www.docstop.eu

Paletten An- und Verkauf

Ge-Pal Paletten GmbH
Zum See 22

93098 Mintraching

Öffnungszeiten:

Mo - Fr von 07:00 - 17:30

Telefon 0171-9 97 10 15

in der Nähe von Regensburg!

Ankaufspreise:

1. Wahl (hell) Euro-Palette 4,00 €
2. Wahl (dunkel) Euro-Palette 3,00 €
- H1-Palette 18,00 €
- Gitterbox 35,00 €
- Halbe Gitterbox 15,00 €
- Defekte Gitterbox 20,00 €
- Defekte Palette 1,50 €

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

LKW-FAHRER GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

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

Rahmenschaden

ja nein vielleicht

www.unfallvermessung.de

Service Ruf: 0172 401 7968

An- und Verkauf, Vermietung

HAAAS

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

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

Sandershäuser Str. 20-24 / **Kassel**

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

10 2019 SPEDITION Hinter den Kulissen bei DPD S. 40 **MAN D15** Erste Fahrt mit
FERNFAHRER
FERNFAHRE
DAS TRUCK-MAGAZIN
1.002 Tonnen ZUGLAST!
PURE KRAFT
ALLES ZUM BÄRENSTARKEN SCHWERLAST-MAN VON BAUMANN Seite 22
TRUCK-GRAND-PRIX Messe, Party, Racing-Action
ABENTEUER-SPEZIAL Volvo-Roadtrain auf Tour im australischen Outback Seite 46 **SUPERTRUCK** Preuß in Schw
EXKLUSIVE FAHRT! DAF mit Hydroantrieb von Pa

Jeden
MONAT
NEU!

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Gewinn- spiel

SAUBER

ALLE PFLEGE- UND REINIGUNGS- PRODUKTE IN EINER BOX.



Seit Anfang des Jahres bietet Sonax eine kompakte Kunststoffbox an, genannt „Trucker-Box“. Darin können Berufskraftfahrer, aber auch Werkstattbetreiber ihre Pflegeprodukte rund ums Fahrzeug sinnvoll verstauen. Die Klappkiste ist mit Deckel fest verschließbar. Durch ihre Maße von 40x30x30 Zentimetern passt sie nicht nur gut ins Werkstattregal, sondern auch ins Außenstaufach eines Lastwagens.

Sonax bestückt die Trucker-Box mit einer Produktauswahl, die den Käufern als Empfehlung dienen soll. Neben dem Scheibenklar-Spray enthält die Box den Smoke-Ex-Geruchskiller sowie den alkalischen „Profiline Multistar“, der gegen organische Verschmutzungen wirkt. Hinzu kommen der Insektenstar, ein Insektenschwamm, eine Reinigungsbürste und diverse Reinigungstücher für Scheibe und Armaturen.

Das Gesamtpaket hat natürlich seinen Preis: Aktuell bietet Sonax Spediteuren und Werkstätten die einzelne Trucker-Box inklusive Bestückung als Aktionspaket für 69,95 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer an.



Mit Unterstützung von Sonax verlosen wir eine Trucker-Box samt diverser Pflegeprodukte.

Schreibt unter dem Stichwort „Sonax“ bis 6.12.2019 an: Redaktion FERNFAHRER, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart oder an info@fernfahrer.de!

Begehrte Lastwagen



Nicht nur die Fliegerei verdankt ihren Durchbruch einer kriegerischen Auseinandersetzung – dem Ersten Weltkrieg. Auch der gewaltige Vorteil motorisierter Fahrzeuge gegenüber den üblichen Pferdegespannen wurde ab 1914

deutlich. Trotzdem blieb der Lkw ein knappes Gut. Welche Marken und Typen die deutschen Streitkräfte bis 1945 nutzten, erklärt Werner Oswald in dieser Neuerscheinung des Motorbuch Verlags. Umfang: 176 Seiten, ca. 220 Abbildungen. Preis: 19,95 Euro.

Lkw hinterm Vorhang

Lastwagen und Busse Osteuropas: In seinem überarbeiteten Werk widmet sich Michael Dünnebier, ehemaliger Direktor des Verkehrsmuseums Dresden, den Nutzfahrzeugen hinter dem Eisernen Vorhang. Dabei bezieht er sich auf den Wirtschaftsraum des ehemaligen Ostblocks mit den Staaten des „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ sowie Jugoslawien. Er beleuchtet aber auch die Unternehmensgeschichte seit den 1990ern und den schwierigen Übergang von der Plan- in die Marktwirtschaft. Umfang: 320 Seiten, ca. 650 Abbildungen. Preis: 39,90 Euro.



EINE GROSSE AUSWAHL an Büchern, Modellen und Zubehör gibt es auch in unserem Shop unter shop.eurotransport.de; Abonnenten erhalten Sonderrabatt; Bestellung per Telefon: 07 11/72 52-266, per E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de



ERSATZTEILE AUF KNOPFDRUCK

3-D-Druck: Längst setzen die Hersteller in ihrer Ersatzteilstrategie nicht mehr nur auf prall gefüllte Lager. In einigen Bereichen kommen bereits 3-D-Drucker zum Einsatz. Je nach Material gibt es verschiedene Verfahren, um aus den Grundbausteinen komplexe Teile entstehen zu lassen.

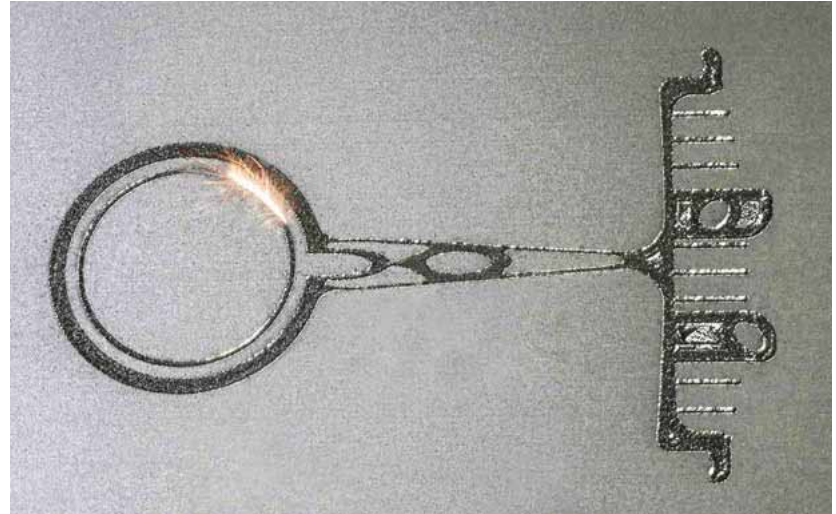
TEXT | Markus Bauer FOTOS | Daimler, Conceptlaser, KIT

Lagerhaltung ist teuer und lohnt sich für Ersatzteile älterer Fahrzeugbaureihen nicht immer. Eine Technologie, die noch vor einigen Jahren nur den Entwicklungsabteilungen vorbehalten war, setzt sich immer mehr auch im größeren Maßstab durch. Die Rede ist vom Rapid Prototyping, besser bekannt als 3-D-Druck auf Basis von CAD-Modellen des jeweiligen Werkstücks. Darunter rangieren je nach Werkstoff

verschiedene Verfahren. Daimler produziert so beispielsweise Ersatzteile für den Unimog – sogar aus Metall. Basis hierfür ist das selektive Laserschmelzen (SLM). Um ein Teil herzustellen, trägt das Gerät zunächst eine Schicht des pulverförmigen Werkstoffs auf, in diesem Fall eine Aluminium-Silizium-Verbindung. Laser schmelzen gezielt die Bereiche, aus denen das Ersatzteil entstehen soll. Danach erstarrt das gelaserte Material, und der Prozess läuft mit einer neuen



EINMAL GESÄUBERT und von überflüssigem Grundmaterial befreit, zeigen sich die einzelnen gedruckten Ersatzteile.



LASERSTRAHLEN BRINGEN DAS LOSE GRUNDMATERIAL gezielt zum Schmelzen. Beim Abkühlen wird aus dem Granulat ein festes Teil.

Profiwissen präsentiert von **eurotransport.de**

Pulverschicht weiter. Lage für Lage wächst das Werkstück so in die Höhe. Am Ende ist es laut Daimler dichter und reiner als ein vergleichbares Gussteil und ebenso belastbar. Abgesehen vom Drucker entfallen dabei kostspielige Spezialwerkzeuge. Zudem können solche Ersatzteile dezentral entstehen, also theoretisch direkt in der Werkstatt. Dabei spielt es keine Rolle, wie lange die Baureihe schon nicht mehr produziert wird. Auch Einzelanfertigungen sind kein Problem. Auf dieselbe Weise lassen sich auch Ersatzteile aus Kunststoff herstellen. Hier spricht man vom selektiven Lasersintern (SLS).

Eher für den Hausgebrauch hat sich ein einfacheres Verfahren durchgesetzt, das ohne Pulver arbeitet. Ein auf drei Achsen beweglicher Druckkopf verflüssigt einen Kunststofffaden und spritzt ihn über eine Düse auf die Arbeitsfläche. Überschüssiges Pulver gibt es bei dieser Variante nicht. Dafür erreichen die so gefertigten Werkstücke nicht die Oberflächengüte, die beim Lasersintern entsteht, und sind daher speziell als Ersatzteile im Automotivbereich nur bedingt geeignet.


Während sich Kunststoff und mittlerweile auch Metall recht gut mit 3-D-Druckern verarbeiten lassen, stellt Glas die Hersteller vor große Herausforderungen. Der bisher einzige Weg, Glas zu drucken, ist, es über eine Düse in Form zu spritzen. Doch auch beim Glas kommt es zu ähnlichen Problemen wie beim Kunststoff: Die Oberfläche ist rau, das Werkstück porös und voller Hohlräume. Abhilfe will das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) schaffen.

Das KIT nutzt die Prinzipien der Stereolithografie. Grundsätzlich entsteht das Modell aus flüssigem, lichtempfindlichem Kunststoff. Gezielte Lichtimpulse härten die Flüssigkeit punktuell aus. Um so Glas zu drucken, mischen die Forscher Nanopartikel aus hochreinem Quarzglas mit einer kleinen Menge des Flüssigkunststoffs. Wie be-

schrieben, entsteht aus dem Gemisch nach und nach ein Werkstück. Lösungsmittel waschen das überflüssige Material ab. Im Anschluss daran erhitzen die

Forscher das Bauteil und entfernen so den noch eingemischten Kunststoff. „Die Form ähnelt zunächst einem Sandkuchen. Sie ist zwar geformt, aber instabil. Deshalb wird das Glas in einem letzten Schritt gesintert, also so weit erhitzt, dass die Glaspartikel miteinander verschmelzen“, erklärt Bastian E. Rapp, Leiter des Projektteams. Immerhin zentimetergroße Werkstücke lassen sich auf diese Weise formen.

Auf den ersten Blick kommen vor allem Metall- und Kunststoffersatzteile für den Einsatz im Automobil infrage. Doch auch für den Glasdruck gibt es laut Rapp zahlreiche Anfragen aus der Automobilindustrie, besonders aus dem Bereich Beleuchtung, zum Beispiel integrierte Optiken für Scheinwerfer.

Neben den Herstellern sind indes auch Logistiker nicht untätig. Panalpina hat vor einiger Zeit erwogen, 3-D-Drucker in seinen Logistikzentren zu installieren. Amazon geht da einen gehörigen Schritt weiter und nimmt den Begriff „just in time“ wörtlich: Vor ein paar Jahren war ein Patent des Onlinegiganten für den mobilen 3-D-Druck direkt im Lieferwagen aufgetaucht. Die Weichen für den 3-D-Druck sind gestellt. 



DAS KARLSRUHER INSTITUT für Technologie hat ein spezielles Druckverfahren für Glas entwickelt.



EIN MEDIZINISCHER

NOTFALL

Hinter Meldungen in den lokalen Medien über Lkw-Fahrer, die während der Fahrt plötzlich am Steuer kollabiert sind, verbirgt sich nicht selten ein Herzinfarkt. Dem lässt sich unter Umständen vorbeugen.

TEXT | Jan Bergrath **FOTOS** | Jan Bergrath, Alexander Hald, Thomas Limmer, Christian Rumpf, Polizei Jena

Der Herzinfarkt kam im Nahverkehr. Mitten in der Nacht, am 25. März, wacht Thomas „Tom“ Limmer (60) aus Sonnefeld mit Atemnot im Bett auf. Seit 40 Jahren fährt er Lkw, seit acht Jahren bei SFT Transport aus Küps. Europaweit. Er ist Mitbegrün-

der der Franken-Strolche und gehört zum Organisationsteam des Truck Festivals in Lichtenfels. Viele Kollegen kennen ihn als „Tom Straight“ bei Facebook. Geradlinig.

Als er sich aufsetzt, merkt er, dass er besser Luft bekommt. „Wenn ich sitzen kann, dann

kann ich auch fahren“, erzählt er. „Also dachte ich, ich mache eben noch die Tour nach Schweinfurt, bevor ich zum Hausarzt gehe.“ Der überweist Tom nach dessen Rückkehr gegen acht Uhr zum Kardiologen, dieser schickt ihn ins Krankenhaus. Dort bekommt er per Katheter drei Stents. Glück gehabt.



DURCH DIE BEHERZTE AKTION in einem Steinbruch konnte der Fahrer des weißen MAN den Lkw eines am Steuer kollabierten Kollegen stoppen.

THOMAS „TOM“ LIMMER 2018 in seinem Element beim Truck-Festival in Lichtenfels.

CHRISTIAN RUMPF wachte mit Druck in den Ellbogen im Lkw auf. Als er Schmerzen in der Brust spürte, rief er sofort den Notarzt. Nach einem Klinikaufenthalt mit Reha durfte er nach sechs Wochen unter strenger ärztlicher Beobachtung wieder Lkw fahren.



Längst weiß Tom, dass er gut und gerne stattdessen eine Schlagzeile in der lokalen Zeitung hätte bekommen können. So wie am 16. September in den „Stuttgarter Nachrichten“, mit dem Bild eines roten Einsatzwagens und einem gelb-blauen Sattelzug mitten im Feld. „Ein medizinischer Notfall eines Lkw-Fahrers hat auf der A81 kurz vor der Ausfahrt Stuttgart-Zuffenhausen zu einem Unfall geführt“, heißt es da. „Der Fahrer fuhr mit seinem Fahrzeug gegen die Leitplanke und landete in einem Acker, wie ein Sprecher der Polizei am Montagabend sagte. Der Unfall ereignete sich demnach kurz nach 17 Uhr. Rettungskräfte brachten den Fahrer in ein Krankenhaus. Die Einsatzkräfte der Feuerwehren sicherten die Autobahn ab und sperrten kurzfristig zwei Fahrstreifen.“

Oder gleich als „Heldtat im Steinbruch“, wie es am 19. August in der „Thüringer Allgemeinen“ heißt: „Durch sein beherztes Eingreifen hat ein Lkw-Fahrer am Montag im Steinbruch Steudnitz im Saale-Holzland-Kreis offenbar Schlimmeres verhindert, indem er geistesgegenwärtig einen anderen Lkw-Fahrer mit seinem Lkw stoppte. Laut Polizei hatte der 64-jährige Fahrer des außer Kontrolle geratenen Lkw offenbar eine Herzattacke erlitten und war hinterm Steuer bewusstlos geworden.“

Manchmal ist es ein einsamer Tod. So wie erst am 3. Oktober bei infranken.de: „Aufgrund einer medizinischen Ursache kam es am Montagvormittag in Würzburg zu einem Unfall auf einem Parkplatz, bei dem ein Lkw

einen Baum rammte. Wie die Polizei am Tag darauf mitteilte, starb der 55-jährige Fahrer im Krankenhaus.“ Für Tom gibt es dazu den Versuch einer Erklärung: „Viele Fahrer in meinem Alter haben jahrelang Raubbau am eigenen Körper betrieben, das rächt sich nun. Der Beruf ist nicht unbedingt stressfreier geworden. Zudem müssen viele ältere Fahrer bis ins hohe Alter weiterfahren, weil die Rente nicht zum Leben reicht.“

Tom wurde von einem auf den anderen Tag aus dem Beruf gerissen. Mittlerweile hat er



ICH WAR 40 JAHRE AUF DEM BOCK UND HABE RAUBBAU AM EIGENEN KÖRPER BETRIEBEN. NUN IST FÜR MICH VON EINEM AUF DEN ANDEREN TAG SCHLUSS MIT MEINEM BERUF. ABER ICH LEBE.



THOMAS LIMMER (60)

einen Defibrillator implantiert bekommen. Ein wie ein Herzschrittmacher eingebauter Defibrillator erkennt schwere Herzrhythmusstörungen, die zum Herzstillstand führen können. Er beendet selbstständig nach Erkennen dieser Rhythmusstörungen mit einem Stromstoß innerhalb des Herzens diese Symptome. Danach sollte das Herz wieder im normalen Rhythmus schlagen.

Dennoch ist für Tom nach 40 Jahren Schluss mit seinem Traumberuf. „Nach Einsetzen eines Herzschrittmachers besteht in vielen Fällen nach Ablauf einer erkrankungsabhängigen Übergangsfrist wieder eine Fahreignung“, sagt die Bonner Intensivmedizinerin Christine Mühler. „Demgegenüber steht der Einsatz eines implantierbaren Kardioverter-Defibrillators, der in der Regel bei schweren strukturellen Herzerkrankungen zur Anwendung kommt. Hier sehen die aktuellen Bestimmungen aufgrund des erhöhten Risikos übereinstimmend eine Fahruntauglichkeit für Lkw-Fahrer.“

Tom muss nun regelmäßig zur Kontrolluntersuchung ins Krankenhaus. Die letzte Ende September war ohne Befund. „Hauptsache, ich lebe“, sagt er sich. Die beiden Kinder sind erwachsen, mit seiner Frau muss er sich allerdings neu arrangieren. „Es ist schon eine ziemliche Umstellung, wenn du 40 Jahre praktisch nur am Wochenende zu Hause bist und nun jeden Tag. Ich kann daher nur jedem Kollegen raten, sich regelmäßig beim Hausarzt checken zu lassen.“

Im Interview beschreibt Christine Mühler, wie sich Fahrer trotz ihrer unregelmäßigen und oft ungesunden Arbeit gegen einen Herzinfarkt wappnen können. Und sie betont: „Es gilt, mögliche Warnsignale nicht zu ignorieren. Keinesfalls sollte der Fahrer versuchen, ein bestimmtes Ziel, die nächste Autobahnabfahrt oder Raststätte noch zu erreichen. Im Zweifelsfall ist es besser, kontrolliert auf dem Seitenstreifen zum Stillstand zu kommen. Hilfe durch einen Notarzt ist auch auf der Autobahn verfügbar.“ So wie es Christian Rumpf (43) aus Meschede gemacht hat.

Seit 24 Jahren fährt Christian Lkw. Am 20. September 2017 stand er mit seinem Containerzug nachts auf einem Rastplatz an der B516 zwischen Belecke und Rüthen. „Ich bin plötzlich durch einen merkwürdigen Druck in den Ellbogen wach geworden, bin aus meinem Actros ausgestiegen und habe erst mal die Arme ausgeschüttelt.“ Zurück im Lkw spürte er plötzlich die Schmerzen in der Brust. Auch er handelt pragmatisch. „Ich habe meiner Frau Bescheid gesagt, sie solle bitte ein paar Sachen für mich einpacken, dann habe ich die 112 gewählt. Ich wusste, dass der nächste Rettungswagen nur zwei Minuten entfernt stationiert ist.“

Im Krankenhaus wird ein Hinterwandinfarkt festgestellt. Auch Christian bekommt Stents gesetzt, röhrenförmige Gefäßstützen in Gitterform, die aus Metall oder Kunstfasern gefertigt werden. Stents werden in Gefäße oder Hohlorgane eingesetzt, um diese zu stützen oder offen zu halten. Nach Klinik und Reha darf er sechs Wochen später schon wieder fahren. „Das war für mich allerdings ein Schuss vor den Bug.“

Auch Christian muss alle drei Monate zur Untersuchung, bekommt Medikamente und versucht immerhin, seinen Lebensstil etwas zu ändern. Mittlerweile fährt er im Sauerland Holztransporte. „Ich bin jeden Tag im Wald und an der frischen Luft“, lacht er. „Und wenn ich auf den Kran steige, dann habe ich immerhin etwas Bewegung.“



FÜR SFT TRANSPORT aus Küps in Franken war Thomas die letzten acht Jahre europaweit unterwegs. Der Herzinfarkt traf ihn im Nahverkehr.



„Gerade Fahrer mit Risikofaktoren sollten bei den untypischen Symptomen sofort hellhörig werden.“

CHRISTINE MÜHLER, INTENSIVMEDIZINERIN

?: WORAN KANN MAN EINEN DROHENDEN HERZINFARKT ERKENNEN?

Der Herzinfarkt ist das Resultat einer Verengung der Herzkranzgefäße (koronare Herzkrankheit, KHK). In knapp der Hälfte der Fälle tritt als erstes Symptom die Angina Pectoris mit Brustschmerzen und Atemnot auf. In anderen Fällen ist der Infarkt oder der plötzliche Herztod die Erstmanifestation der KHK. Bei einer allmählich fortschreitenden Durchblutungsstörung des Herzmuskels können Herzrhythmusstörungen oder eine eingeschränkte Herzleistung mit verminderter körperlicher Belastbarkeit die ersten Anzeichen sein, die der Betroffene bemerkt.

?: WAS KANN MAN ALS LKW-FAHRER MACHEN, SOLLTEN DIESE SYMPTOME WÄHREND DER FAHRT AUFTRETEN?

In vielen Fällen treten die typischen Symptome der Angina Pectoris mit (ausstrahlendem) Brustschmerz nicht auf oder stehen im Hintergrund. Zum Beispiel kann bei Diabetikern, Frauen oder Personen mit eingeschränkter Nierenfunktion das Schmerzereignis fehlen, stattdessen treten Symptome wie Übelkeit, Schwindel, Atemnot oder Schmerzen im Oberbauch auf. Gerade Fahrer, bei denen Risikofaktoren für eine KHK vorliegen, sollten auch bei diesen untypischen Symptomen hellhörig werden und keine Angst vor einem „falschen Alarm“ haben. Es gilt, mögliche Warnsignale nicht zu ignorieren. Keinesfalls sollte der Fahrer versuchen, ein bestimmtes Ziel, die nächste Autobahnabfahrt oder Raststätte noch zu erreichen. Im Zweifelsfall ist es besser, kontrolliert auf dem Seitenstreifen zum Stillstand zu kommen. Hilfe durch einen Notarzt ist auch auf der Autobahn verfügbar.

?: WAS SIND DIE BEKANNTESTEN RISIKOFAKTOREN INSBESONDERE FÜR LKW-FAHRER, DIE SICH WENIG BIS GAR NICHT BEWEGEN?

Es gibt sogenannte klassische Risikofaktoren. Das sind einerseits unbeeinflussbare Faktoren, so wie das männliche Geschlecht. Ein Herzinfarkt tritt bei Männern doppelt so

häufig auf wie bei Frauen. Dazu kommt das Alter oder eine familiäre Vorgeschichte von Herz-Kreislauf-erkrankungen. Wichtiger aber sind diejenigen Faktoren, die der Einzelne beeinflussen kann: Fettstoffwechselstörungen, ein unzureichend eingestellter Bluthochdruck oder Diabetes können das Risiko für einen Herzinfarkt deutlich erhöhen. Entscheidend ist es, diese Vorerkrankungen frühzeitig, etwa beim zweijährlichen Check-up beim Hausarzt, zu erkennen und konsequent zu behandeln, um schwerwiegende Folgen wie den Herzinfarkt, aber auch Durchblutungsstörungen durch Gefäßverschlüsse in anderen Körperregionen zu vermeiden. Andere Risikofaktoren wie das Rauchen, Übergewicht, mangelnde körperliche Aktivität und eine ungünstige Ernährung müssen durch anhaltende Lebensstiländerungen angegangen werden.

?: WELCHE ALTERSGRUPPE IST AM MEISTEN GEFÄHRDET?

Eine Durchblutungsstörung des Herzmuskels tritt bei Männern häufig nach dem 45. Lebensjahr, bei Frauen nach dem 55. Lebensjahr auf. Größere Bedeutung als das kalendarische hat aber das sogenannte biologische Alter. Dies lässt sich vom Einzelnen durch einen gesunden Lebensstil und die Vermeidung schädlicher Einflüsse positiv beeinflussen.

?: LKW-FAHRER SIND SEHR VIEL UNTERWEGS, SIE ARBEITEN OFT GEGEN DEN BIORHYTHMUS UND ERNÄHREN SICH SCHLECHT. WIE KÖNNEN SIE TROTZDEM VORBEUGEN?

Wie gesagt, eine regelmäßige Kontrolle auf und die Behandlung von begünstigenden Erkrankungen und ein gesünderer Lebensstil beugen vor. Gerade radikale Lebensstiländerungen sind jedoch schwer durchzuhalten. Die wenigsten Leute schaffen es, von einem auf den anderen Tag ausreichend körperliche Aktivität in ihren Alltag einzubauen, sich nach der empfohlenen mediterranen Diät zu ernähren und dann auch noch mit dem Rauchen aufzuhören

und weitgehend auf Alkohol zu verzichten. Hier kann es erfolgversprechender sein, sich erreichbare Zwischenziele zu setzen. Und auch vermeintlich kleine Verbesserungen des Lebensstils können sich positiv bemerkbar machen.

?: ES IST BEKANNT, DASS LKW-FAHRER ZUR SELBSTMEDIKATION NEIGEN. WAS SIND DABEI DIE GEFAHREN?

Wenn unspezifische Symptome ignoriert oder als „Befindlichkeitsstörung“ fehlgedeutet werden, ist es möglich, dass eine Selbstmedikation mit Schmerzmitteln, Asthmaspray oder Magensäureblockern versucht wird und so wertvolle Zeit verloren geht. Der Griff zu chemischen Helfern, die vermeintlich über Müdigkeit oder Leistungsstiefs hinweghelfen sollen, kann fatal sein. Die Einnahme von Stimulanzien wie Amphetamin, Metamphetamin oder Kokain kann sogar schon bei herzgesunden Personen Angina-Pectoris-Anfälle, Herzinfarkte und Herzrhythmusstörungen auslösen.

?: UNTER WELCHEN BEDINGUNGEN KANN EIN LKW-FAHRER NACH EINEM HERZINFARKT WIEDER IN SEINEN BERUF ZURÜCK?

Die Fahreignung nach einem Herzinfarkt hängt wesentlich von den Auswirkungen dieses Ereignisses ab. Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) stuft Fahrerinnen und Fahrer für die Fahrerlaubnisklassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E und FzF sechs Wochen nach einem Herzinfarkt nur unter bestimmten Bedingungen als fahrgerecht ein. Die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), mit Stand vom 24. Mai 2018, spezifizieren dies als zutreffend. Ist die Herzfunktion jedoch bereits zu stark und dauerhaft eingeschränkt, liegt keine Fahreignung mehr vor. Der Einzelfall, so heißt es in den Leitlinien ausdrücklich, ist nur unter Berücksichtigung eventueller Auflagen zu beurteilen. In jedem Fall ist eine kardiologische Untersuchung erforderlich, um die Fahreignung festzustellen.

BENACHTEILIGUNG DURCH POLIZEI



JAN BERGRATH, Faktenchecker

Einer der beliebtesten Vorwürfe von Fahrern in den sozialen Medien und selbst bei Podiumsdiskussionen lautet: Die Polizei kontrolliert auf den Autobahnen nur die deutschen Fahrer. Was ist da dran?

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Rainer Glissnik

Der bundesweite Kontrolltag im September hat einmal mehr belegt, dass diese These natürlich grundsätzlich nicht richtig ist. Allein die Kontrolle an der A4 – siehe: „Die Spitze des Eisbergs“ auf eurotransport.de – zeigt, dass sogar das Gegenteil der Fall ist: 70 bis 80 Prozent der kontrollierten Lkw kamen aus dem Ausland. Bei den von der Polizei nun immer wieder veröffentlichten Pressemeldungen über ihre routinemäßigen Kontrollen zeigt vor allem die hohe Quote an teils katastrophalen Zuständen von Fahrzeugen aus dem Ausland, dass die Polizei bei den technischen Kontrollen gezielt die Lkw aus dem Verkehr zieht, die besonders auffällig sind. Das Blatt hat sich also deutlich gewendet.



Auch die vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für 2018 veröffentlichte Kontrollstatistik zeigt, dass deutlich mehr Fahrer aus dem Ausland und hier insbesondere aus Osteuropa kontrolliert werden: Es waren 50.074 Gebietsansässige (GA) und 100.250 Gebietsfremde (GF). Dennoch lag die Beanstandungsquote bei den GA mit 18,68 Prozent gegenüber 16,04 Prozent höher. Bei den Punkten „Nicht ordnungsgemäßes Betreiben des Kontrollgeräts“ oder „Nicht ordnungsgemäße Verwendung von Fahrerkarten“ lagen ebenfalls die deutschen Fahrer vorn. Allerdings sind immer mehr deutsche Polizeibeamte frustriert, dass ihre oft mehrjährigen Ermittlungen gegen deutsche Unternehmer wegen der Anstiftung zum Missbrauch von Fahrerkarten vor den Gerichten mit milden Bewährungsstrafen enden.

Viele Fahrer klagen zudem darüber, dass die Polizei auf der Autobahn immer wieder vor allem osteuropäische Fahrer ignoriere, die Überholverbote im Stau und in Baustellen bewusst missachteten, und sie selbst auf gezielte Hinweise deutscher Fahrer nicht belange. Inwieweit das im Einzelfall tatsächlich zutrifft, kann hier nicht geklärt werden. Dass auf den deutschen Autobahnen mittlerweile „Wildwestzustände“ herrschen, ist allerdings unbestritten und führt immer wieder zu schweren Unfällen. Lkw mit deutschen Kennzeichen tragen allerdings durch oftmals zu geringen Abstand oder Missachtung der Überholverbote ebenfalls dazu bei. Bei heute rund 20 Prozent Anteil an ausländischen, spricht: osteuropäischen Fahrern auf Lkw mit deutschen Kennzeichen ist eine genaue Zuordnung schwer möglich.

Laut Medienberichten musste nun die hessische Polizei an der A7 bei Kassel einräumen, dass sie aufgrund fehlender Personalkapazitäten an einer Baustelle bei Kassel nicht mehr in der Lage sei, alle derartigen Verstöße zu kontrollieren. Bisher seien dort durch Funkstreifenkontrollen 43 Verfahren wegen Missachtung des Überholverbots sowie 7 Ordnungswidrigkeitsverfahren (Abstandsverstöße) eingeleitet worden – nur ein Tropfen auf den heißen Asphalt.

Allerdings: Abstandsverstöße, die nur per Videoüberwachung der Polizei erfasst werden, sind bei ausländischen Fahrzeugen dank einer misslungenen europäischen Richtlinie kaum zu verfolgen. Immer öfter, wie jetzt in Bayern, hält die Polizei diese Lkw allerdings an und erhebt eine Sicherheitsleistung. ◀



BEI EINER GROSSKONTROLLE von Polizei und BAG an der A4 bei Aachen im September 2019 wurden 70 bis 80 Prozent ausländische Lkw kontrolliert. Ein Grund: die oft mangelnde Ladungssicherung.



FERNFAHRER
hilft!

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



MAXIMAL 28 TAGE

Der Zeitraum zur Auswertung einer Fahrerkarte bei einer Straßenkontrolle ist begrenzt.
Bei einer anschließenden Betriebskontrolle ist er deutlich länger.

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

Die beiden entscheidenden Verordnungen für Lkw-Fahrer (und ihre Arbeitgeber) sind die VO (EG) 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten, bekannt auch als die „Sozialvorschriften“, sowie ergänzend dazu die VO (EU) 165/2014 über die Bedienung des Fahrtenschreibers, der mittlerweile weitestgehend ein digitaler Tachograf ist. Zur Zeit der von vielen Fahrern durchaus geschätzten „guten alten“ Tachoscheiben galt noch die VO (EG) 3821/1985. Die jüngeren Verordnungen sind am Kürzel (EU) zu erkennen. Heißt: Die alten Bestimmungen galten von 1985 bis 2014, den digitalen Tacho gibt es seit Mai 2006. Alte Lkw mit Scheiben gibt es heute allerdings noch immer.

Obwohl es nun seit September 2019 mittlerweile in den dritten Fünfjahreszyklus der verpflichtenden Weiterbildungen für Lkw-Fahrer laut dem seit 2009 geltenden Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz geht und da anlässlich einer Großkontrolle im September (siehe

„Faktencheck“) immer noch dieselben Fragen gestellt werden, scheint Aufklärung weiter geboten. Denn in der Tat wurde die nachfolgende Frage bei einer Kontrolle gestellt: „Über welchen Zeitraum darf die Polizei oder das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Daten auf der Fahrerkarte auswerten?“

Auf einer Fahrerkarte sind, je nach Einsatz des Lkw, die Daten der Lenk- und Ruhezeiten von bis zu 300 Tagen oder mehr gespeichert. In der alten VO (EG) 3821/1985 und der neuen VO (EU) 165/2014 ist geregelt, dass 28 Tachoscheiben plus die zur Kontrollzeit eingelegte Scheibe herangezogen werden dürfen. Wichtig ist hier der Artikel 36. „Daraus wird gefolgert, dass eine Verkehrskontrolle aus Gleichstellungsgründen mit den Fahrzeugen, die mit einer Scheibe ausgestattet sind, auch beim DigiTacho nur 28 Tage umfassen soll“, sagt Matthias Pfitzenmaier.

Wie es sich aus diesem Artikel ergibt, ist dort aber eine zeitliche Begrenzung für das Aus-

lesen nicht vorgesehen. „Die Frage, die sich juristisch stellt“, so Pfitzenmaier, „ist dann die, ob beim Auslesen eines längeren Zeitraums ein Beweiserhebungsverbot besteht und, wenn ja, ob trotzdem erlangte Beweise dennoch verwertet werden dürfen. Hier lässt sich in beide Richtungen argumentieren.“

Anders ist es bei einer Betriebskontrolle – die in der Regel nach Auswertung der Daten der Fahrerkarte oder des digitalen Tachos anlässlich einer Straßenkontrolle eingeleitet wird. Hier dürfen alle Daten, die in Artikel 4 der VO (EU) 165/2014 genannt sind, laut Paragraph 8 Fahrpersonalverordnung bis zu drei Jahre lang rückwirkend ausgewertet werden. „Das ist 2015 geändert worden, der Bußgeldrahmen hat sich damit von bis zu 15.000 Euro auf bis zu 30.000 Euro verdoppelt“, so Pfitzenmaier. „Der Prüfungsumfang bezieht sich dabei nicht ausschließlich auf die Lenk- und Ruhezeiten, sondern unter anderem auch auf die Einhaltung der Arbeitszeiten nach dem Paragraph 21a des Arbeitszeitgesetzes.“



AUSNAHMEN BESTIMMEN DIE REGELN

Im letzten Teil unserer EU-Serie geht es um eine der vielleicht wichtigsten Fragen des Mobilitätspakets überhaupt: ab wann und unter welchen Bedingungen ein Fahrer entsendet ist. Es wird kompliziert.

TEXT | Jan Bergrath, Götz Bopp FOTOS | Jan Bergrath

Die erste Runde im Trilog zum Mobilitätspaket hat in Brüssel nun stattgefunden. Zwei Stunden lang. Am 3. Oktober von 13 bis 15 Uhr. Zum Kennenlernen der Akteure: der drei Berichterstatter aus dem EU-Parlament, der Vertreter des Rats sowie der Kommission und der finnischen Ratspräsidentin. Bis diese Ratspräsidentschaft am 31. Dezember zu Ende geht, soll das Paket eigentlich geschnürt sein.

Am 3. und 4. November, kurz nach Erscheinen dieser Ausgabe, gehen die Gespräche weiter, ebenfalls jeweils für zwei Stunden. Dazwischen trifft sich die Arbeitsebene der Mitarbeiter der Verhandlungsführer. Sie wollen schon einmal die einfachsten Positionen abstecken, die sich vor allem nach zuvor

unendlich vielen Änderungsanträgen des EU-Parlaments und den Beschlüssen des Rats jetzt in eine absehbare Richtung entwickeln. Leicht ist das nicht. Denn während die drei Berichterstatter das Mandat ihrer Ausschüsse und damit auch des gesamten alten Parlaments haben, müssen die Vertreter des Rats immer wieder mit ihren Hauptstädten telefonieren, ob ein Vorschlag für das jeweilige Land überhaupt annehmbar ist.

Und dabei haben wir schon in den letzten fünf Folgen der Serie aufgezeigt, dass es noch so viele Fragen im Detail zu klären gäbe, bevor sich, wenn es überhaupt zu einem Paket kommt, bestimmte Unschärfen, die eigentlich einer klaren Definition bedürften, in der Praxis doch anders auswirken als in der Theorie ausgedacht.

Wir beenden unsere EU-Serie nun mit dem Überblick über die unterschiedlichen Positionen zur Entsendung, dem wohl komplexesten und politisch heikelsten Versuch, einen tragfähigen Kompromiss zwischen den nordwesteuropäischen und den südosteuropäischen EU-Mitgliedern zu finden. Ab wann und unter welchen Bedingungen soll der vor allem von den Gewerkschaften geforderte Slogan „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ zutreffen? Denn: Lkw-Fahrer vor allem aus Südosteuropa kosten den Unternehmer aufgrund des geringen Grundlohns und der hohen Nettospesen deutlich weniger, als nordwesteuropäische Speditionen an Lohnkosten zahlen. Es wird, das ist leicht vorhersehbar, kompliziert, wenn bestimmte Verkehre keine Entsendung sind. Dann bestimmen Ausnahmen die Regeln.

Dem heutigen Wildwuchs abweichender nationaler Regeln rund um die Entsendung der Fahrer will die EU-Kommission durch die Schaffung von zwei grundsätzlichen Regeln begegnen. Zum einen soll eine Geringfügigkeitsgrenze gezogen werden. Demnach wäre ein Fahrer erst dann als entsendet anzusehen und entsprechend zu entlohnen, wenn er pro Monat mehr als drei Tage auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Staats aktiv war oder ist. Zum anderen soll den heute im Detail abweichenden Mitführungs- und Dokumentationspflichten entgegengewirkt werden, indem EU-rechtlich vorgeschrieben wird, was wie zu belegen ist.

Diese Vereinheitlichung des „Papierkrams“ ist lange überfällig und insoweit nur zu begrüßen. Ob die Dreitageregulation aber der Weisheit letzter Schluss ist, kann bezweifelt werden. Startet ein Fahrer morgens um halb sieben in Spanien, um dann sieben Stunden durch Frankreich zu touren, und beendet am Nachmittag seine Arbeit in Italien, weist sein virtuelles Entsendekonto für jedes der genannten Länder einen ganzen Entsendetag aus, da er in jedem Land mehr als sechs Stunden verbracht hat.

Rat und Parlament haben vom Kommissionsvorschlag vermutlich genau wegen solcher

Position Kommission

Die Mitgliedstaaten sollen Fahrer, die grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, nicht den speziellen Entsenderegulungen unterwerfen, wenn der Fahrer für maximal drei Tage pro Kalendermonat das Hoheitsgebiet eines anderen Staats (= Aufnahmemitgliedstaat) berührt. Ist der Fahrer länger als drei Tage im Aufnahmemitgliedstaat, gelten die Entsenderegulungen vollumfänglich.

Dauert der Aufenthalt eines Fahrers im Aufnahmemitgliedstaat maximal sechs Stunden, ist von einem halben Tag auszugehen. Längere Zeiträume gelten als ganze Tage. Auch Pausen, Ruhe- und Bereitschaftszeiten zählen zur Aufenthaltsdauer dazu.

Der Katalog der in Papierform oder elektronisch mitzuführenden/nachzuliefernden Nachweise/Dokumente wird den Mitgliedstaaten vorgegeben. Darin nicht genannte Dokumente dürfen nicht verlangt werden. Der Katalog ist umfangreich und enthält beispielsweise die Entsendemeldung (maximal 6 Monate gültig), den (übersetzten) Arbeitsvertrag, Entgeltabrechnungen, Frachtbriefe.

Gedankenspiele auch nur den harmonisierten Dokumentationskatalog übernommen. Wobei „übernommen“ zu weit geht: Anpassungen im Detail und vor allem ein stärkeres Maß an Zentralisierung und Digitalisierung würden zumindest den Fahrer entlasten.

Einen gänzlich anderen Ansatz sehen beide vor, wenn es darum geht, wann ein Fahrer als entsendet gelten soll. Der Schutz der

Position Rat

Bilaterale (grenzüberschreitende) Transporte sollen von der Entsendung ausgenommen sein. Ein bilateraler Transport ist ein Transport zwischen dem Niederlassungsstaat und einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat (oder vice versa), also inklusive des Transits durch einen oder mehrere andere Mitglied- oder Drittstaaten. Das betrifft zunächst einmal nur Transporte, bei denen im Ausgangsland beladen wird und im Ankunftsland entladen wird.

Sobald die Fahrer über den Fahrtenschreiber jeden Grenzübertritt dokumentieren müssen, soll es erlaubt sein, in den Staaten, die auf dem Weg ins Zielland durchfahren werden, eine Be- und/oder Entladung vorzunehmen. Kabotage ist dabei verboten. Beispiel: Transport durch polnisches Unternehmen von Portugal nach Polen. In Spanien dürfte eine Beladung stattfinden und das Gut in Deutschland entladen werden.

Variante: Es fand eine Fahrt von Polen nach Portugal statt, bei der die zuvor beschriebene Sonderregelung nicht genutzt, also „durchgefahren“ wurde. Auf der beladenen Rückfahrt von Portugal nach Polen dürfen dann bis zu zwei Be- und/oder Entladungen vorgenommen werden, also etwa ein Transport von Spanien nach Frankreich und ein anderer von Frankreich nach Deutschland. Auch hier gilt das Kabotageverbot.

Kabotagebeförderungen gelten immer als Entsendung, ebenso grenzüberschreitende Beförderungen, bei denen der Niederlassungsmitgliedstaat nicht berührt wird (etwa, wenn ein deutsches Unternehmen von Frankreich nach Italien befördert). Reiner Transit ist hingegen immer ausgenommen.

Vor- und Nachlauftransporte im kombinierten Verkehr sind nur dann ausgenommen, wenn diese Transporte bilaterale, also grenzüberschreitende Transporte sind.

Der Kommissionsvorschlag bezüglich der mitzuführenden Dokumente wird angepasst mit dem Ziel, weniger Dokumente als mitführungspflichtig einzustufen und im Gegenzug über Datenbanken oder die Nachlieferung seitens des Unternehmens dennoch die Kontrollierbarkeit sicherzustellen.



GÖTZ BOPP ist Experte der IHK Region Stuttgart.

nationalen Märkte steht hier wohl im Vordergrund, wenn allein bei den „bilateralen“ (Komplettladungs-)Transporten zwischen dem Niederlassungsstaat und einem anderen EU- oder Drittstaat und außerdem beim reinen Transit keine Entsendung vorliegen soll. Die Kostenvorteile osteuropäischer Frachtführer, von denen etwa Gırteka derzeit mit litauischen Lkw und ukrainischen Fahrern bei Transporten zwischen den westeuropäischen Wirtschaftszentren profitiert, wären damit endgültig passé. Daran würde wohl auch die nach Änderung der Tachoverordnung eingeräumte Möglichkeit, bei bilateralen Transporten Beifracht zu befördern, nichts oder nur sehr wenig ändern.

Wir warten nun selbst mit Spannung auf das finale Mobilitätspaket und werden darüber berichten, wenn es a) beschlossen wird und wenn es b) tatsächlich in Kraft tritt. <

Position Parlament

Die Parlamentsposition ist sehr eng an die Position des Rats angelehnt. Zusätzlich zu den Vorschlägen des Rats soll Transparenz über die im jeweiligen Land geltenden Arbeitsbedingungen und die zu zahlenden Mindestvergütungen hergestellt werden.

Auch bei den Bürokratien bestehen keine grundlegenden Abweichungen zum Rat, wobei ein paar Erleichterungen und auch Präzisierungen zu finden sind, die Fahrer und Unternehmen entlasten könnten.

Abweichend sieht das Parlament bei bilateralen Abkommen zwischen Mitglied- und Drittstaaten die Notwendigkeit, vorzuschreiben, dass für Fahrer aus Drittstaaten nicht schlechtere Bedingungen gelten dürfen als für Fahrer aus EU-Staaten.

BELIEBTE VETERANEN



GMTS



[1 : 50]

Im Herbst ist Zeit für Nostalgie – das gilt zumindest für den Modellbau. Unter den Neuheiten finden sich einige gut gemachte Nutzfahrzeugveteranen.

TEXT | Johannes Roller

FOTOS | Thomas Küppers, Herpa (1), Wiking (2)

LEGENDÄRE SCHWEIZER

DER DREIACHSER FOLGT nun auf die bereits vorgestellten zweiachsigen Varianten des Saurer 5DM beziehungsweise Berna 5VM in der Golden-Oldies-Linie von GMTS Brinkmeier. Die legendären Schweizer gibt es als 6x4- und 6x6-Kipper in insgesamt vier verschiedenen Farbvarianten mit individuellen An- und Aufbauten sowie Beschriftungen entsprechend den Originalvorbildern. Maßstab: 1 : 50. Material: Resin.

PREIS: JEWEILS 135 EURO (Berna 5VM 6x4, orange, Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 140323, Saurer 5DM 6x6, grau, Artikel-Nr. 149324)



HERPA

BALKAN-MAN

DER RUMÄNISCHE FAHRZEUGBAUER ROMAN erwarb 1969, damals noch als Staatsunternehmen, MAN-Lizenzen zum Bau von Lkw und Motoren. Durch diesen Know-how-Transfer war Roman in der Lage, seine Lkw auch erfolgreich in andere Ostblockstaaten zu exportieren. Dem Roman Diesel mit seiner dem MAN F7 entlehnten Kabine hat Herpa nun ein Denkmal gesetzt – in klassischem Farbschema mit einer fein gestalteten Frontpartie.

PREIS: 17,95 EURO Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 149327)

[1 : 87]



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



WIKING





[1:87]



WIRTSCHAFTSWUNDER-LKW

ALS DER OPEL BLITZ mit neuer Langhaube und chromblitzendem Kühlergrilldekor 1952 vom Rüsselsheimer Band lief, war sein Ruf bereits legendär. Wiking hat den Blitz im Rahmen der Modellpflege neu aufgelegt – in Pastellblau, der damals meistbestellten Farbe.

AUCH EIN LKW DER 1950ER-JAHRE ist der Mercedes-Benz L6600. Die Wiking-Neuheit trägt das zeitgenössische Farbleid und den Aufbau eines Fahrmischers der Transportbeton GmbH aus dem Dortmunder Hafen.

PREIS: 13,49 EURO (Blitz,  Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 149325), **16,49 EURO** (Betonmischer,  Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 149326)


Highlight des Monats

im **FERNFAHRER** - SHOP
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

ROADSHOW-SOUVENIR

VOR ZEHN JAHREN ging es los: Aus einer charmanten Idee wurde Wirklichkeit, aus einem Festivalauftritt mit FERNFAHRER-Stand wurde eine ganze Roadshow. Auch im Sommer 2019 steuerte diese Roadshow unter dem Titel „Drive Your Dream“ wieder mehrere Festivals und Messen an. Anders als in den Vorjahren stand diesmal allerdings kein US-Truck im Zentrum des FERNFAHRER-Stands, sondern ein nagelneuer Mercedes-Benz

Actros mit Schiebepanenaufleger von Kögel. Inzwischen hat Herpa den Sattelzug im Maßstab 1:87 verwirklicht – eine schöne Erinnerung an die diesjährige Roadshow.

 **ARTIKEL-NR. 120144**, statt 39,95 Euro nur **35 EURO SONDERPREIS (FÜR ABONNENTEN NUR 28 EURO)**, gültig, solange der Vorrat reicht



Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

UNMÖGLICHES WIRD MÖGLICH

Parken auf der Autobahn ist kein Kavaliersdelikt. Freddie hatte nach einem langen Stau jedoch ein dringendes menschliches Bedürfnis. Zählt das vor Gericht?

TEXT | Peter Möller FOTO | Norbert Böwing

Freddie* sitzt Rechtsanwältin Sofia Karipidou in der Autobahnkanzlei in Wiesbaden gegenüber. Noch bevor er schildert, was Sache ist, meint er, dass er selbst nicht wisse, was ihn getrieben habe, hierherzufahren. Eigentlich habe das Ganze doch gar keine Aussicht auf Erfolg. Aber gestern Abend auf dem Autohof Elbert habe ihm jemand Autobahn-anwältin Sofia Karipidou aus Wiesbaden wärmstens empfohlen. Er sei sich aber ziemlich sicher, dass in seinem Fall nichts gehe. Eigentlich sei das unmöglich, hier punktefrei rauszukommen. Sofia winkt ab. „Unmöglich gibt's nicht!“, sagt sie. Irgendeine Chance gibt es immer. Immerhin dauert so ein Verfahren ganz schön lange. Eine kilometerlange Strecke sei das, bei der unendlich viele Regeln einzuhalten seien. Dabei werden regelmäßig Fehler gemacht. Diese aufzudecken, das sei unser Job, führt sie aus. „Also Kopf hoch!“ Freddie meint: „Okay, wir versuchen es.“ Sie beschließen, zusammen zu kämpfen.

Freddie erzählt jetzt, was sich genau ereignet hat. Er wisse, dass er einen Fehler gemacht habe. Das tue ihm auch sehr leid. Aber es gebe menschliche Bedürfnisse, die machten einen Zeitaufschub einfach unmöglich. So sei das bei ihm gewesen. Er wollte eigentlich nur kurz am Fahrbahnrand anhalten, weil er es bis zur nächsten Toilette nicht mehr aushielt. Es dauerte dann noch einige Minuten. Jetzt hat er den Vorwurf „Parken auf der Autobahn“ am Hals. Das ist teuer und auch nicht punktefrei. Schöner Mist. Freddie erklärt weiter, dass er sich extra eine Stelle ausgesucht habe, an der bereits ein paar andere Lkw gestanden hätten. Der Seitenstreifen sei dort besonders breit gewesen. Dass durch sein Halten eine Gefahr entstehen würde, sei nicht zu erwarten gewesen. Trotzdem wisse er, dass man auf dem Seitenstreifen nicht halten dürfe. Parken sowieso nicht.

Nachdem wir Einspruch eingelegt haben, kommt ziemlich schnell ein Formularschreiben des Gerichts. In diesem wird darauf hingewiesen, dass im Falle einer Entscheidung eine deutliche Erhöhung der Geld-

buße in Betracht käme. Sofia Karipidou liest dieses Schreiben. Diese Schriftsätze machen uns alle in der Autobahnkanzlei immer etwas wütend. Das Gericht kennt unsere Einwendungen noch gar nicht. Trotzdem wird schon mit einer deutlichen Erhöhung der Geldbuße gewunken – und das ohne Verhandlung. Katastrophal! Das dient wahrscheinlich dazu, die Leute zur Rücknahme zu drängen, also den Vorwurf zu akzeptieren. Aber an diese Alternative denkt Freddie keine Sekunde. Immerhin haben beide beschlossen, dass sie das gemeinsam durchkämpfen.

Beide treffen sich ein paar Wochen später vor dem Gericht. Als sie den langen Flur entlanggehen, flüstert Freddie ihr zu: „Das da ist sie, die Polizeibeamtin.“ Sie stellen sich selbst ein paar Meter entfernt von der Beamtin auf. Die Dame in Uniform ist völlig vertieft in ihr Gespräch mit einer Kollegin. Sie habe heute eine glasklare Sache zu verhandeln. Die dauere höchstens fünf Minuten, erklärt sie optimistisch. Sofia Karipidou muss ein wenig grinsen und flüstert zu Freddie: „Wenn die wüsste!“ Kurze Zeit später werden sie aufgerufen.

Der Richter beginnt offensiv und weist darauf hin, dass Freddie schon vier Punkte habe. Das sei keine gute Grundlage. Da müsse er wohl zwangsläufig, wenn sich der Tatvorwurf bestätigen würde, beim Bußgeld ordentlich eine Schippe drauflegen. Die Autobahn-anwältin erklärt, dass Freddie dort eigentlich gar nicht parken wollte. Der Plan war ein anderer. Vorher allerdings habe es einen großen Stau gegeben. Da stand er zwei Stunden drin. Dann musste Freddie einmal austreten, und zwar ganz dringend. Da hat er die nächstbeste Gelegenheit genommen. Was sollte er denn auch tun?! Die nächste Ausfahrt war zu weit weg. Der nächste Parkplatz auch.

Der Richter zitiert aus dem Bußgeldbescheid: „Eine Stunde und zwanzig Minuten. Frau Rechtsanwältin, welches menschliche Bedürfnis dauert denn so lange?“ Rechtsanwältin Karipidou erklärt: „Diese



Zeit, Herr Richter, stimmt nicht.“ Was die Polizeibeamtin da ausgelesen habe, sei falsch. Die Autobahnanwältin lehnt sich zurück und erklärt dem etwas verdutzt dreinblickenden Richter, dass beim digitalen Kontrollgerät die Zeitangaben in UTC-Zeit angegeben würden. Da sei wohl beim Auslesen etwas schiefgelaufen, und zwar um eine ganze Stunde zuungunsten von Freddie. Der Richter wirkt ein wenig verstört und schaut Sofia ziemlich ungläubig an. Die legt den Ausdruck aus dem digitalen Kontrollgerät vor. Der zeigt, dass der Lkw nur 20 Minuten stand, und belegt außerdem den Stau. Dem Richter rutscht jetzt ein „Na und?“ heraus.

Sofia erklärt ihm, dass der Bußgeldbescheid unwirksam sei, wenn die Tatzeit in ihrer Breite völlig unkorrekt dargestellt sei. Damit sei der Bußgeldbescheid nicht das Papier wert, auf dem er gedruckt sei. Das ergebe sich direkt aus dem Gesetz. Der Richter geht darauf nicht erkennbar ein, wirkt aber etwas beunruhigt und ruft die Zeugin auf. Die legt los: Geschlafen habe Freddie. Das Licht im Fahrerhaus sei aus gewesen. Sie habe lange warten müssen, bis der Betroffene wach geworden sei.

Die Autobahnanwältin fragt bei der Beamtin nach, wie lange sie ihren Job schon mache. Lang genug, antwortet die schnippisch. Sofia erklärt ihr den Fehler, den sie gemacht hat. Die Beamtin fängt nun doch an, etwas in sich zu gehen und genauer nachzudenken. An den konkreten Fall könne sie sich irgendwie vielleicht doch nicht mehr so

genau erinnern. Das mit dem Schlafen habe sie vielleicht aus den 80 Minuten geschlossen. Ihren Fehler, wenn denn einer vorliege, bedauere sie natürlich. Der Betroffene habe sich aber vor Ort auch nicht geäußert. Das hätte der ja mal tun können.

Der Richter schaut betreten auf den Richtertisch. Er blickt der Autobahnanwältin nun in die Augen und schlägt 55 Euro vor. „Meinetwegen!“ Freddie und sie packen ihre Sachen zusammen und verlassen den Gerichtssaal. Punktlos. Das war das Ziel. Es war eben nicht unmöglich, dieses Ziel zu erreichen. Das versteht Freddie jetzt auch.

Anmerkung: Normalerweise raten wir unseren Mandanten vom „Austrittsargument“ deutlich ab. Das ist nämlich nicht nur abgedroschen, sondern wird von den Richtern höchst selten geglaubt. Allgemein wird dieses menschliche Bedürfnis eher als Schutzbehauptung abgestempelt. In unserem Fall aber gab es darüber hinaus durchaus ein starkes formelles Argument, nämlich die Fehlerhaftigkeit des Bußgeldbescheids. Gegenwehr erschien deshalb von Anfang an sinnvoll.



***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

KLEINE FÄLLE

Unzählige Lampen

Achim* ist mit dem Lkw seines Chefs zur Autobahnkanzlei nach Schwegenheim gekommen. Heike Herzog bestaunt das Prachtstück. Der Polizei, die Achim damit vor ein paar Wochen angehalten hatte, gefiel der Lkw weniger. Die Betriebserlaubnis sei erloschen. Dass der sich traue, damit überhaupt loszufahren. Der Lkw habe deutlich zu viele nicht genehmigte Lampen. Ein paar Wochen später findet die Verhandlung statt. Autobahnärztin Heike kämpft für ihren Mandanten. Sie weist vehement darauf hin, dass der Lkw nicht regelmäßig Achim zugeordnet sei. „Das ist der Wagen des Chefs“, betont sie. „Was bitte hätte Achim denn machen sollen?! Etwa die Arbeit verweigern wegen der Lämpchen?“ Die Richterin zeigt Verständnis, weist aber deutlich auf die Gefahr dieser Anzahl irritierender Lämpchen hin. Darauf hat Anwältin Heike nur gewartet. So groß, führt sie aus, könne die Gefahr wohl nicht gewesen sein. Immerhin durfte Achim weiterfahren. Die Richterin will jetzt die Beamtin hören. An die hat die Autobahnärztin nur eine Frage: „Was bitte ist denn im Verfahren gegen den Halter herausgekommen?“ Das Verfahren sei eingestellt worden, meint die Polizeibeamtin. Die Richterin sagt, das könne ja wohl nicht sein. Wenn hier Achim einen Punkt erhielte, verstieße das gegen ihr Gerechtigkeitsgefühl. Sie bietet punktefreie 55 Euro an. Achim und Heike stimmen zu.

AG Ellwangen

Az.: 6 OWi 46 Js 23891/18

Schildermangel

Autobahnanwalt Silvio Lange aus Neustadt-Glewe hat Fernfahrer Johannes* von der Anwesenheitspflicht im Hauptverhandlungstermin befreien lassen. Silvio legt sich für ihn mächtig ins Zeug. Er hat Fotos und ein Video gemacht. Beide belegen, was Johannes geschildert hat: Hinter der Raststätte wurde das Überholverbotschild nicht wiederholt. Johannes hatte auf der Raststätte ein paar Stunden Pause gemacht und hatte tatsächlich danach das Verbotsschild für Lkw ein paar Kilometer vor der Raststätte nicht mehr auf dem Schirm. Johannes ließ über seinen Verteidiger ausrichten, dass er das alles außerordentlich bedauere. Das Gericht erklärt, dass es auch bedauere, dass das Schild nicht noch einmal aufgestellt sei, und stellt das Verfahren ein.

AG Potsdam

Az.: 81 OWi 453 Js 27355/19 (94/19)

Verkehrsfehlergrenze

Karin* kann sich das einfach nicht erklären. Sie ist sich sicher, dass sie noch bei Gelb übergefahren ist. Der Tatvorwurf lautet, bei Rot über die Haltelinie vor der Ampel gefahren zu sein. Das Rotlicht soll bereits 0,5 Sekunden gelehuchtet haben. Karin hat Rechtsanwältin Sofia Karpidou aus Wiesbaden den Hergang genau erklärt. In der Verhandlung trägt Sofia ihn genau so vor. Als sie auf die Ampel zugefahren ist, war das Licht gelb. Sie hat dann beschleunigt und es noch geschafft. Der Messbeamte soll aufgrund dieses Sachverhalts, nämlich der Beschleunigung, die Rotlichtzeit nochmals berechnen. Das tut er. Er kommt auf 0,3 Sekunden. Das liege unter der für das Bundesland gültigen Verkehrsfehlergrenze, führt Autobahnärztin Sofia aus. Erst ab 0,5 Sekunden sollen Rotlichtverstöße verfolgt werden. Der Richter hat kein Problem damit, das Verfahren einzustellen – und tut es.

AG Wiesbaden

Az.: 68 OWi 5781 Js 38850/18



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



Die Autobahnkanzlei in Neustadt-Glewe hat Verstärkung erhalten: Aus Hamburg kommt sie, unsere neue Rechtsanwaltsfachangestellte Isabella Sachs. Als sie beim Tanken zufällig das Schild der Autobahnkanzlei gesehen hatte, war ihr Interesse geweckt. Sie hat sich erkundigt, was dahintersteckt – und jetzt ist sie nach Schwerin gezogen, um Teil des Teams zu werden. Wir wünschen einen guten Start und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Isabella!

SICHERHEIT DURCH KLARE SICHT! SONAX ANTIFROST & KLARSICHT



Auto Bild
TESTSIEGER
2018

10 Scheibenreiniger
im Vergleich
SONAX
Antifrost &
KlarSicht
Konzentrat
Heft 49/2018

Test in Kooperation mit
GTÜ

DIE BESTE WAHL IM WINTER

- ✓ Mehr Sicherheit bei weniger Verbrauch
- ✓ Mit wenigen Wischtakten wird die Scheibe streifenfrei sauber
- ✓ Bestes Preis-Leistungsverhältnis

www.sonax.de



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

Verschundene Beweismittel

Der Rechtsstaat lebt von Regeln. Eine Grundlage ist natürlich, dass eine Verurteilung den vollen Beweis der Tat voraussetzt. Es gibt verschiedenste Mittel: Radarfoto, Fingerabdruck, DNA-Analyse und manches mehr. Bei Brückenabstandsmessungen ist das Beweismittel das Video. Dessen Auswertung führt zum Abstandswert. Deswegen muss das Video in der Ermittlungsakte sein und ist unverzichtbar. Natürlich muss es ebenso zwingend der Verteidigung zur Verfügung gestellt werden. Ist es weg, dann gilt: „Weg ist weg!“ Beweis weg, Tatvorwurf erledigt. Nicht in jedem deutschen Gericht ist das aber so, wie wir schmerzlich feststellen mussten. Bereits zweimal haben wir in einem Fall um Übersendung des Tatvideos gebeten. Zweimal kam die knackige Antwort: Ein Video gebe es nicht. Keine Begründung. Das war frech. Bemerkenswert war, dass sich Einzelbilder, also Teile des Videos, sehr wohl in der Akte befanden. Trotz intensiver Bemühung war im zuständigen Amtsgericht dem Richter kein Grund für das Verschwinden des Videos zu entlocken. Es gebe kein Video, erklärte er salopp. Die Krönung: Er riet der Verteidigung, in diesem Fall trotz Fehlens des Hauptbeweismittels den Einspruch zurückzunehmen, den Tatvorwurf also anzuerkennen. Täten wir das nicht, würde er das Bußgeld erhöhen. Hammerhart! Er hat erhöht. Doch damit ist er über den Grenzwert zur Rechtsbeschwerde hinausgegangen. Er hat uns so die Tür zur zweiten Instanz, dem Oberlandesgericht, geöffnet. Auf die zweite Auflage dieses juristischen Trauerspiels freuen wir uns schon jetzt richtig. Es kann nur besser werden!



ANIKA*: „ICH HABE VOR ZWEI JAHREN EIN BUSSGELD BEKOMMEN, WEIL ICH 16 KM/H ZU SCHNELL GEFAHREN BIN. JETZT IST MIR DASSELBE WIEDER PASSIERT, UND DER RICHTER WILL DAS BUSSGELD GLEICH VERDOPPELN, WEIL ICH EINE WIEDERHOLUNGSTÄTERIN SEI. DARF DER DAS EINFACH?“

Möller: „Nein, liebe Anika. So schnell geht das nicht. Zwar spielt das verkehrsrechtliche Vorleben bei der Bemessung des Bußgelds durchaus eine Rolle. Aber der Richter wird sich schon damit auseinandersetzen müssen, warum er eine zwei Jahre alte Vortat, also eine uralte Tat, die nur knapp über der Punktegrenze liegt, bei einem erneuten Verstoß – genauso knapp über der Punktegrenze – berücksichtigen will. Eine Verdoppelung ist hier völlig unangemessen. Ich meine sogar, dass eine Erhöhung hier nicht rechtmäßig wäre.“

DANIEL*: „BRINGT JEDES GESCHWINDIGKEITSFAHRVERBOT ZWEI PUNKTE FÜR FÜNF JAHRE MIT SICH?“

Möller: „Nein, Daniel, das ist ganz und gar nicht so. Es gibt Regelfahrverbote. Die bringen regelmäßig zwei Punkte für fünf Jahre. Da hast du recht. Die Wiederholungsfahrverbote nach § 4 Abs. 2 BKatV werden jedoch nur mit einem Punkt für zweieinhalb Jahre belegt. Der Gesetzgeber hat die Schwere des Wiederholungsfahrverbots als weniger schlimm im Vergleich zum Regelfahrverbot eingestuft.“

LUISE*: „ICH WURDE VERSEHENTLICH VON MEINEM CHEF ALS FAHRERIN ANGEGEBEN. AUF DEM TATFOTO SIEHT MAN ABER DEUTLICH, DASS EIN MANN GEFAHREN IST. WAS KANN ICH MACHEN?“

Möller: „Na, ganz einfach: kämpfen! Richter sind in der Regel auch nicht blind. Die werden ja den Unterschied zwischen Mann und Frau auf dem Tatfoto erkennen können. Da bleibt dann wohl nichts anderes übrig, als freizusprechen. Nur am Rande sei darauf hingewiesen, dass die Angabe einer falschen Person im Bußgeldverfahren als Fahrer nach § 164 Abs. 2 StGB strafbar ist. Was hier versehentlich passiert ist, darf keinesfalls mit Absicht so gemacht werden. Damit würde man sich strafbar machen.“

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

FOTO | Isabella Sachs

ANZEIGE

©JUNEWIND/FOTOLIA, ©AMNOAFOTOLIA, ©REEL/FOTOLIA

DER

UNIVERSELLE

Technische Spezialisierung auf besondere Aufgaben macht den schmucken Volvo-Gliederzug von Schlintl Agrarhandel aus Kappel in Kärnten zu einem genialen Universalwerkzeug.

TEXT | Felix Jacoby FOTOS | Thomas Küppers







**TECHNISCHE DATEN
VOLVO SCHLINTL**

TRUCK: VOLVO FH 540

ERSTZULASSUNG: JUNI 19

LEISTUNG: 540 PS

TRAILER: GSODAM

EIGENTÜMER: THOMAS SCHLINTL AGRARHANDEL & TRANSPORT, KAPPEL AM KRAPPFELD, ÖSTERREICH

FAHRER: KLAUS GAGGL

EXTERIEUR: ARMIN OFNER NEUMARKT

INTERIEUR: ARMIN OFNER NEUMARKT

LACK: STRANIG FELDKIRCHEN IN KÄRNTEN

AUFGABENGEBIET: WERKVERKEHR

LANDWIRTSCHAFTLICHE GÜTER UND FREIE

TRANSPORTE, ÜBERWIEGEND ÖSTLICHES ÖSTERREICH

DER AUSSCHUB STÜTZT nach hinten überstehende Fracht wirksam ab.

Fahrer Klaus Gaggl aus Friesach hat das Glück, einen Chef zu haben, für den seine Lastwagen mehr als nur Arbeitsmittel sind. Thomas Schlintl betreibt nordöstlich von Klagenfurt einen Landhandel. Vornehmlich beliefert er Landwirte und Tierhalter mit Stroh, Futter und Düngemitteln in allen möglichen Varianten.

Für das Unternehmen sollen die Lastwagen sympathische Werbeträger sein, die ein hohes Qualitätsbewusstsein vermitteln. Wenn der schöne Volvo auf den entlegensten Höfen in Kärnten und der Steiermark zum Liefern auftaucht, haben viele Bauern darum ihre hel-

le Freude. Um den Leerfahrtanteil gering zu halten, hat das Unternehmen auch eine Transportlizenz erworben. So muss Klaus mit den vielfältigsten Aufgaben für seinen Anhängerzug zurechtkommen. Der Landhandel hängt viel von saisonalen Gegebenheiten ab, jede Jahreszeit hat spezielle Aufträge. Schon der letzte Volvo hatte flache Ladeplattformen und eine gute Ausstattung. Doch für das aktuelle Fahrzeug bekam der Fahrer maximale Freiheit vom Chef, um daraus eine hoch spezialisierte Kombination mit unglaublich vielfältigem Funktionsvermögen auf die Räder zu stellen.

Grundlage ist ein Plateaufbau für das Volvo-Fahrgestell und ein maßgeschneider-

MEIN CHEF
HAT MIR DIE
TECHNISCHE
KONZEPTION UND
DIE **OPTISCHE**
VERSCHÖNERUNG
DIESES LASTZUGS
ÜBERLASSEN.



KLAUS GAGGL
KRAFTFAHRER



BEI SCHWIERIGEN MANÖVERN und beim Auflegen der Ketten helfen auf Knopfdruck ausfahrende Arbeitsscheinwerfer. Die Kranhydraulik lässt sich mit wenigen Handgriffen von den Anschlüssen am Chassis trennen.



ter Anhänger. Den Auftrag dazu bekam Gsodam aus dem steiermärkischen Teufelbach. Vor mehr als hundert Jahren als Hufschmiede gegründet, hat sich daraus ein bedeutender Fahrzeugbauer mit einer großen Produktpalette entwickelt. Doch dabei hat man sich die Fähigkeit bewahrt, auch

auf technisch anspruchsvolle Sonderwünsche einzugehen. Diese Bereitschaft wurde von dem umfangreichen Volvo-Projekt wie selten zuvor herausgefordert. Irgendwie muss man dabei an die schönen Schweizer Offiziersmesser mit ihren unzähligen Fähigkeiten denken.



WENN DIE FUTTERVORRÄTE zur Neige gehen, liefert Klaus alle Arten von Strohballen. Dabei muss die Fracht sauber verladen und gründlich gesichert werden. Die seitlichen Schienen mit den Löchern für die Lastsicherung sind extra aus Edelstahl gefertigt, damit hässlicher Rost keine Chance hat.





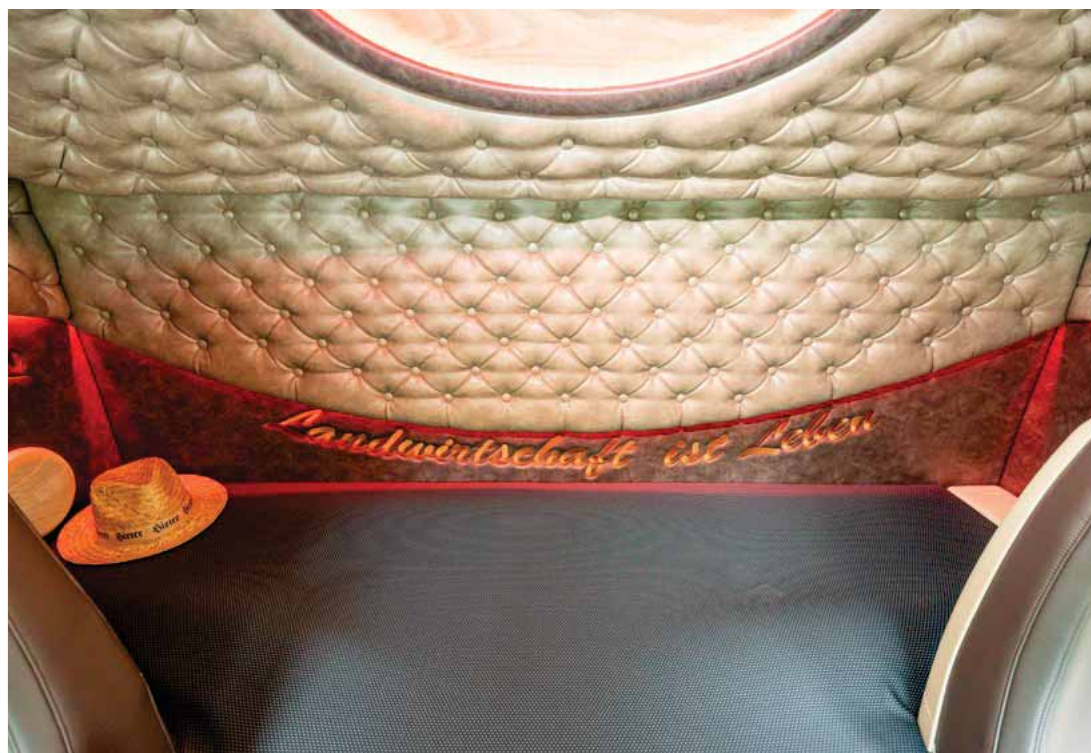
PRÄCHTIG STRAHLT DER VOLVO im Tunnel. Die Schrift des Leuchtkastens ist in Aluminiumblech gelasert, das dem Kontakt mit Ästen besser widersteht.

Rostfreie Edelstahlschienen mit Löchern fassen das Plateau ein, sodass sich Schwerlastgurte mit bis zu acht Tonnen Zuglast fixieren lassen. Auf diese Weise kann man nicht nur Strohballen gurten, sondern auch große Landmaschinen laden und sichern. Sollten diese überbreit sein, sind ausfahrbare Warntafeln und Lichter vorhanden. Aufnahmen für massive Rungen ermöglichen

es, zum Beispiel Stamm- oder Schnittholz stabil zu laden. Aber es gibt auch Containerlocks, um Behälter oder Düngemittel tanks am Rahmen zu sichern. Mit dieser Technik hat Schlintl sogar einen Hersteller von Massivholzhäusern als Kunden gewonnen. Klaus liefert jetzt ganze Wände und Dachstühle dorthin, wo sonst kein Sattelzug jemals hinkäme.

Ein wunderbares Werkzeug ist der Heckkran von Palfinger, der sich in weniger als zehn Minuten abstellen lässt. Dazu gibt es extra Einsatzplatten, die seinen Raum zur Verlängerung des Plateaus nutzen, wenn der Greifer vom Typ M120Z nicht angeflanscht ist. Klaus fährt mit seinen sechs Achsen schon in die entlegensten Ecken, aber bei manchem Bergbauern kommt er nur mit dem Solowagen hin,

ARMIN OFNER, genannt Minski, hat das klassische Fahrwerk des Landhandels auf den von ihm bezogenen Ledersitzen verewigt. Auch Fahrer Klaus hat viel Fleiß investiert, unter anderem mit dem Beziehen Tausender Knöpfe für die Innenverkleidung der Kabine.





IM INNEREN DER KABINE schaffen beige und braune Töne eine gemütliche Atmosphäre. Klaus war eine Woche nur beim Lackierer, um die von ihm selbst demontierte Inneneinrichtung für ihren Farbüberzug vorzubereiten. Das Firmenwappen hinter der Extra-scheibe ist raffiniert hinterleuchtet. Die Seitenwände sind Spezialanfertigungen.



dann lässt er den Anhänger stehen, fährt abladen und holt danach den zweiten Teil der Fracht hinterher. Dafür und für das Abladen von fremden Zulieferern kommt der Epsilon-Kran zum Einsatz, und auch die Bauern freuen sich, wenn sie ihre bestellte Ware fein säuberlich aufgestapelt bekommen.

Statt des klassischen Holzgreifers gibt es spitze Gabeln. Mit denen lassen sich nicht nur Ballen besser packen, auch Bigbags mit Pellets kann man darin einhängen. In den zahlreichen wasserdichten Staukästen verbirgt sich reichlich Zubehör und Sicherungsmaterial. Andere Kästen, zum Abtropfen unten offen, nehmen die Schneeketten an Haken auf. Die Ketten aufzulegen, auf der Antriebsachse über beide Räder, vorne und gegebenenfalls hinten einfach, gehört für Klaus zur winterli-





FAHRER KLAUS schreckt auch vor den engsten Straßen nicht zurück. Da, wo er mit dem Drehschemel-Anhänger dank seiner Rangierkünste noch hinkommt, würde sich jeder Sattelzug festfahren. Und wenn die Wege zu klein werden, kann er die letzte Meile dank Umlademöglichkeit per Kran auch nur mit dem Motorwagen erledigen.

chen Normalität. Auch hier gibt es natürlich eine Speziallösung: Die Radabdeckungen lassen sich mit je zwei Schnellverschlüssen abnehmen, was das Auflegen des Silberschmucks enorm erleichtert.

Anschließend komplettierte Armin „Minski“ Ofner das Äußere noch mit 28 Metern 70er-Rohren, die die Volvo-Kontur betonen. Clever ist auch die von ihm gefertigte Leuchtkastenabdeckung, bei der die Schrift in ein Alublech geschnitten ist. Beim Vorgänger hatte die Version aus Plexiglas wegen tief hängender Äste mehrfach Schaden genommen. Auch die Hecktraversen mit besonderen LED-Leuchten stammen von ihm. Für die feine Metalliclackierung wurde die Firma Stranig im kärnterischen Feldkirchen beauftragt. Das Farbschema ist nicht so spektakulär wie ein Airbrush, dafür wirkt es mit eleganten Akzenten besonders stilvoll. Edel zum Beispiel ist der Kühlergrill, dessen Hintergrund in Rot lackiert wurde, oder die farblich passenden Nabendeckel.

Minski hat als Trucktuner einen vorzüglichen Ruf, doch der ist ihm zum Problem geworden. Seinem Qualitätsanspruch gemäß hat er vom Kabinen-mit-Stoff-Tapezieren bis zum Rohrbiegen alles selbst gemacht. Zeitweise mussten seine Kunden aber viele Monate warten, bis sie drankamen. Dieser Stress wurde immer größer, zumal nicht jeder Zeitgenosse gute Manieren hat, obwohl der Steiermärker schon Stunden ohne Ende arbeitete. Dieser Druck wurde ihm schließlich zu mächtig, sodass er sich jetzt vermehrt anderen Aufgaben widmen will. So gesehen ist der Volvo für ihn als sein wohl letztes Großprojekt auch etwas ganz Besonderes.

Armin hat die in Stoff bestellten Sitze mit feinem Leder überzogen und auf die Kopfstützen Heufuhrwerke gestickt. Der komplette Rest der Kabine ist mit geknöpftem Kunstleder ausgeschlagen. Obwohl es zwei Kojen gibt, hat Klaus sich für den großen Heckdachschränk der Soloschläfer-Version entschieden. Als Extra bestellte Fenster hinter den Türen sind geschwärzt, dahinter leuchtet das Firmenlogo, ein einzigartiger Effekt. Klaus hat Armin über Wochen in seiner Freizeit unendlich viel geholfen, und so hat der glückliche Kärntner jetzt nicht nur einen fantastischen Lastwagen zum Arbeiten. Minski und er, die sich schon viele Jahre kennen, sind über das Projekt auch zu guten Freunden geworden.

MIT CHIRURGISCHER PRÄZISION packt Klaus mit den Gabelzinken die Ballen und stapelt sie ordentlich aufeinander. Stören die zweieinhalb Tonnen Gewicht des Palfinger-Krans bei manchen Einsätzen, lässt er sich einfach demontieren und beiseite stellen.

DER **FEINE LASTZUG** WIRBT BEI LANDWIRTEN FÜR DAS UNTERNEHMEN – UND DIE HABEN OFT **VIEL FREUDE** DARAN.



NORDISCHER CHARMIE

Der Hoyer-Autohof Mecklenburg liegt an der A24 zwischen Hamburg und Berlin. Während einer Rast versüßen einem Humor, Gastlichkeit und Zucker das hastige Leben.

TEXT & FOTOS | Gundel Jacobi

Es ist unverkennbar der Norden. „Wir lassen uns nicht aus der Ruhe bringen und haben immer Zeit für einen Schnack“, Stationsleiterin Dana Lohse legt großen Wert auf die netten kleinen Gespräche am Rande des allseits hektischen Alltags. Sie hat es mit ihrem erfrischenden Lächeln schon zu einer gewissen Bekanntheit gebracht und ermuntert ihr Team, es stets genauso zu halten.

Dabei sind die meist langjährigen Mitarbeiter aus der Region keinesfalls steife Sturköpfe, wie es den Mecklenburgern oft nachgesagt wird; ihr Charme mit Hang zu Traditionen er-

schließt sich rasch – wie bei Martin Morcinek, der als junger Koch und Küchenleiter neben internationalen Spezialitäten die heimische Kochkunst anpreist: „Eine Prise Zucker versüßt das Leben, das hat schon meine Oma gewusst.“ So wird es vielfach bei den Tagesgerichten für 6,90 Euro praktiziert, zum Beispiel beim gefüllten Rippenbraten mit Backobst, Rotkohl und Salzkartoffeln – selbstverständlich mit Bratensoße. Daneben ist noch ein Prinzip in Stein gemeißelt: möglichst alles hausgemacht.

Entgegen den weithin modernen Konzepten, bei denen eine offene Küche in den Gastraum integriert wird, hält Dana Lohse an der Trennung fest: „Wir haben ein schönes hohes und helles Restaurant, das müssen wir nicht künstlich vergrößern,

um ein angenehmes Raumgefühl zu haben.“ Nachdem die sanitären Anlagen letztes Jahr komplett erneuert wurden, erlebt aktuell der Tankstellenshop eine Veränderung: „Wir vergrößern den Bistrobereich und sorgen dort ebenfalls für gemütliche Sitzgelegenheiten.“

Insgesamt geht es auf dem Autohof fürsorglich zu. Wenn ein Fernfahrer mal dringend zum Arzt muss, begleitet ihn Dana Lohse zu einer angeschlossenen DocStop-Praxis. Überdies gibt es seit gut einem Jahr eine Peter-Möller-Autobahnkanzlei in den Büroräumen neben der ursprünglichen Tankstation. Der Lkw-Parkplatz ist eingezäunt, zwei Einfahrten und eine Ausfahrtmöglichkeit sind gut

DAS TEAM vom Hoyer-Autohof Mecklenburg nimmt sich auch die Zeit für einen Schnack mit den Gästen.



GUTSCHEIN

AUTOHOF MECKLENBURG, RESTAURANT

Gültig vom 2.11.2019 bis 6.12.2019

1x 4,20 Euro

LUTZ FETTING, 55
AUS ZECHLINERHÜTTE

„Hier ist es klasse. Angefangen von den Menschen bis zum Essen. Ich wähle unterschiedlich, es schmeckt immer. Besonders möchte ich die Sanitäranlagen loben – sie sind außergewöhnlich sauber. Nach jedem Duschen wird sofort gereinigt.“





DER KOCH EMPFIEHLT

„Es gibt eine Mahlzeit, auf die alle scharf sind – dieses Essen hat obendrein noch eine lange Ost-Vergangenheit. Das Schnitzel au four! Dabei handelt sich um eine echt deftige Zusammenstellung: Ein großes Stück paniertes Schnitzel wird mit Würzfleisch bedeckt; das sind recht aufwendig gekochte Schweinefleischwürfel. Das Ganze überbacke ich dann mit drei Scheiben Käse, und wir servieren es mit Bratkartoffeln und kleiner Salatbeilage. Extrem lecker. Natürlich auch sehr sättigend. Wir bieten das Gericht als einziger Hoyer-Autohof an – für zwölf Euro. Habe ich es schon gesagt? Schmeckt wie bei Mutti und hat im Würzfleisch ein klein wenig Zucker drin.“



MARTIN MORCINEK, KOCH



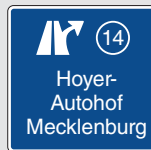
anzusteuern. Auf dem Gelände hat es zudem eine Lkw-Waschanlage sowie eine Lkw-Werkstatt. So lautet das Fazit unseres Besuchs: Hier fehlt es einem – an nichts.



ROLF LANGE, 56
AUS BREMEN

„Ich lege extra meine Strecke so, dass ich hierherkommen kann. Die Freundlichkeit und die blitzsauberen Duschen überzeugen mich. Das Essen ist sowieso gut und reichhaltig; auf dem Parkplatz steht man ruhig.“

INFO



An der Autobahn 7,
19306 Neustadt-Glewe
Tel. 03 87 57/5 14 88
Fax 03 87 57/5 14 81
Internet: www.hoyer-energie.de
E-Mail-Adresse: dana.lohse@hoyer-energie.de

Öffnungszeiten	Tankstelle mit Bistro: 24 h – 365 Tage, Restaurant: 24 h – 365 Tage
Lkw-Parkplätze	100, Parkgebühr 2 h = 2 €; 3 h = 4 €; 4 h = 6 €; 5 h = 8 €; bis 24 h = 10 €; mit Hoyer-Card = frei; gestaffelte Anrechnung auf Gastronomie, ab 8 h = 10 €
Lkw-Zapfsäulen	16 Hochleistungszapfpunkte, 4 Adblue-Säulen
Diesekreditkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien, WLAN kostenlos im Haus
Restaurant	100 Nichtraucherplätze, 30 Raucherplätze
Terrasse	40 Plätze
Duschen	5 Herren- und Damenduschen, je 3,50 €; mit Hoyer-Card frei
Wäscheservice	je 3,50 € für Waschmaschine und Trockner
Pott Kaffee	0,25 Liter 1,70 €
Bier vom Fass	Pils 0,3 Liter 2,80 €
Frühstück, Auswahl	Büfett von 6 bis 10.30 Uhr für 10,50 €; Truckerfrühstück mit 1 Spiegelei, Bratkartoffeln, Speck, 1 Frikadelle für 7,90 €
Essen, Auswahl	Soljanka mit Jagdwurst, Kasseler, Gurke und Parika für 3,90 €; Sauerfleisch mit Bratkartoffeln und Salat für 9,90 €
Freizeit	Sky / 2 Bildschirme im Restaurant – 1 Bildschirm im Raucher-Restaurant
Eis- und Schneegerüst	nein
DocStop	ja

- ★★★★☆ Parkplatz
- ★★★★★ Qualität des Essens
- ★★★★★ Sauberkeit der Duschen/ Toiletten
- ★★★★☆ Freundlichkeit des Personals
- ★★★★☆ Preis-Leistungs-Verhältnis

Die abgebildeten Bewertungen wurden von Nutzern abgegeben und sind nicht repräsentativ.

Stand: 09.10.2019



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





UNSERE LESER UND IHR GANZER STOLZ



Mitmachen lohnt sich!

SCHICKT UNS FOTOS von euch und eurem Lkw! Aus allen Einsendungen wählen wir die schönsten Bilder für unser Fotoalbum aus und belohnen euch mit einem Gutscheincode über 15 Euro für den FERNFAHRER-Webshop. Ihr könnt uns die Fotos per Post, aber auch ganz einfach per E-Mail (info@fernfahrer.de) schicken.

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

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



CHRISTOPH LICKERT, 69483 Wald-Michelbach



STEFAN BRANDENBURG, 69514 Laudenbach





EURE FOTOS

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

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



PEPE, via App



NUMMER7, via App



SCHWEDENPOWER500, via App



CHELSEA, via App

FOTOALBUM



BORER, via App



FERNFAHRER-REPORTER-APP

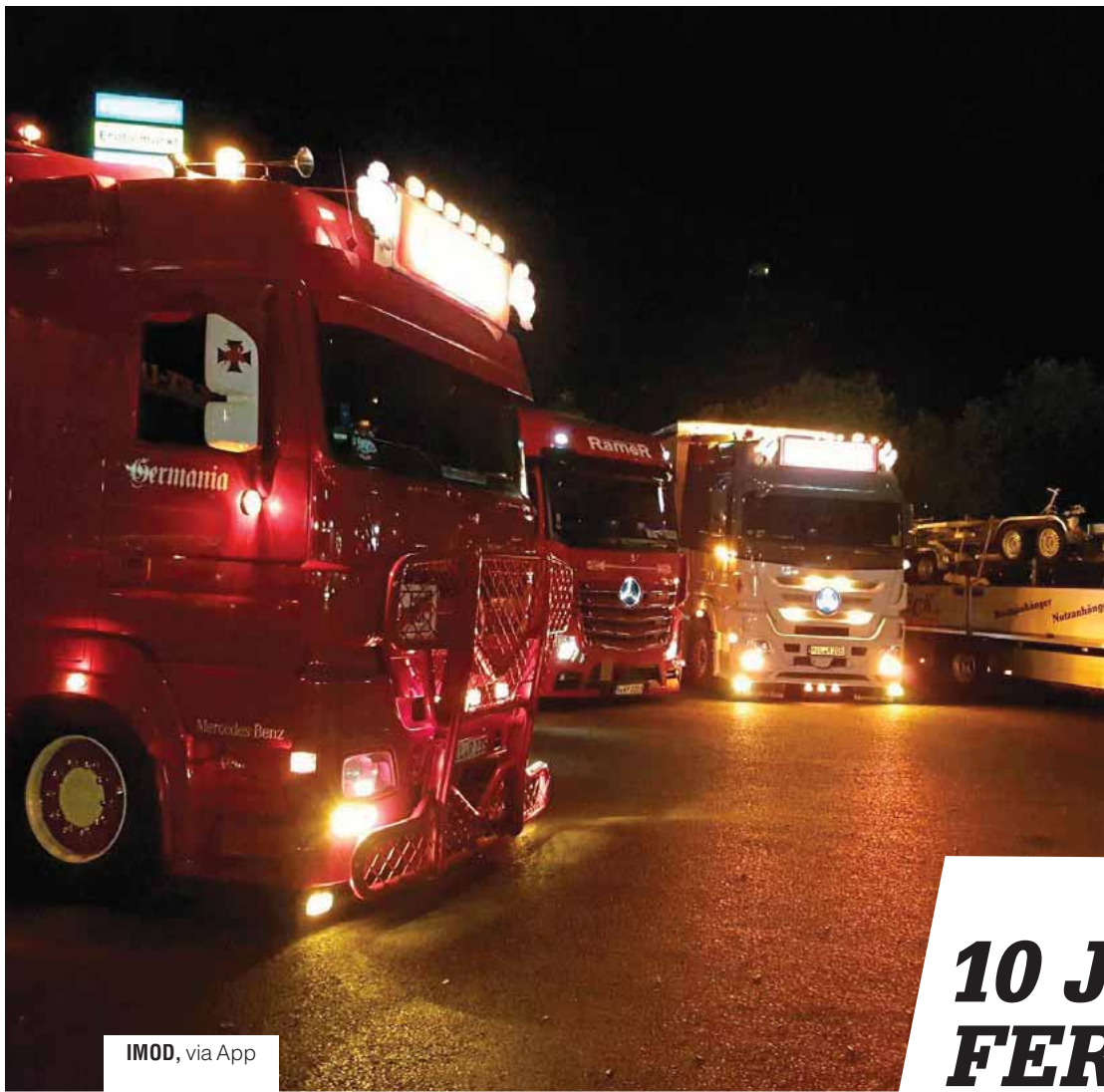
Ihr könnt auch direkt mit eurem Smartphone Bilder hochladen. Dazu stellt ihr eure Fotos in die passende Rubrik der kostenlosen FERNFAHRER-Reporter-App ein. Jedes Bild aus der App, das wir im Heft abdrucken, honorieren wir mit einem Gutscheincode über 15 Euro für den FERNFAHRER-Webshop! Bei speziellen Aufträgen kann es auch andere Prämien geben. Alle Bilder, die ihr mit der App hochladet, landen automatisch in der FERNFAHRER-Foto-Community.



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



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



IMOD, via App



BSTEINFELDT, via App

10 JAHRE FERNFAHRER ROADSHOW – STOLZE TRUCKS



MAGICV8, via App



THOSCH99, via App



COUNTRYLADY, via App



KUTSCH, via App



RUHRPOTT-ANDY, via App



SETRASG321UL, via App



ROADMASTER, via App



SCANIA1974, via App

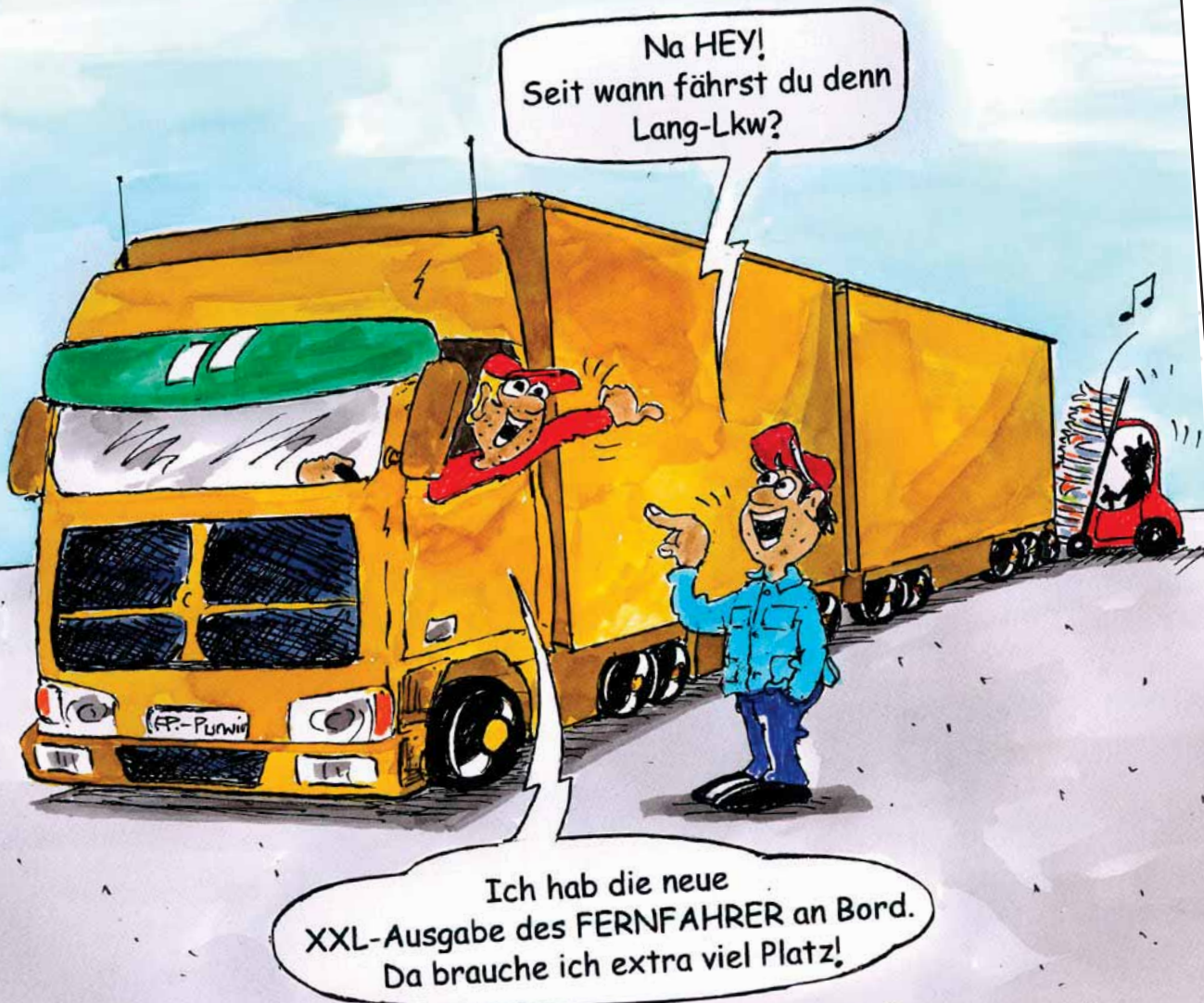
ALEXW126, via App

FERNFAHRER ROADSHOW 2019
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER
 DRIVE YOUR DREAM-TOUR 2019

- RoadStars
- KÖGEL
- MICHELIN
- KRAVAG TRUCK PARKING
- DEKRA
- herpa
- GRAMMER
- SVG
- BGL
- Motorbuch Verlag
- ETL | Kanzlei Voigt
- SONAX
- TRUCKS & PARTS
- DOC STOP
- SAWYER



Sachen
zum
Lachen



Wer einen guten Fernfahrer-Witz kennt, bitte einsenden. Für jede Veröffentlichung winkt ein Gutscheincode über 15 Euro für den FERNFAHRER-Webshop.

ANSCHRIFT FÜR LESERWITZE:

ETM Verlag
Redaktion FERNFAHRER
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart

Leserwitze online:
info@fernfahrer.de

Leserwitz

„Der Weg von der Umkleide zum Ring ist aber weit“, mault der Boxer. „Beruhige dich“, sagt der Trainer. „Zurück wirst du sowieso getragen.“

FABIAN GROSS,
48565 STEINFURT

EIN PFARRER HATTE einen Garten voller Apfelbäume. Jeden Tag verschwanden ein paar Äpfel. Da schrieb der Pfarrer ein Schild, darauf stand: „Gott sieht alles.“ Am nächsten Tag stand darunter: „Aber er petzt nicht.“

„**PAPI, WARUM IST** der Elefant so groß?“ – „Keine Ahnung“ – „Papi, warum hat der Löwe eine Mähne?“ – „Weiß ich nicht!“ – „Papi, stören dich meine Fragen?“ – „Nein, ganz im Gegenteil, frag nur weiter, sonst lernst du ja nichts.“

VORSITZENDER: „Erkennen sie in dem Angeklagten den Mann wieder, der Ihnen Ihr Auto gestohlen hat?“ Zögert der Zeuge: „Nach der Rede des Herrn Verteidiger bin ich mir nicht mehr sicher, ob ich überhaupt jemals ein Auto besessen habe.“

ICH HABE JEDE NACHT denselben Traum“, erzählt der Patient dem Psychiater. „Erzählen Sie doch mal“, ermutigt dieser den Patienten.

„Nun, ich stehe vor einem Tor, wo ein Schild hängt. Ich drücke und drücke. Aber das Tor geht nicht auf!“ „Interessanter Traum...“, meint der Psychiater, „was steht denn auf dem Schild?“ „Bitte ziehen!“

EINES TAGES FRAGT EIN MANN den lieben Gott. „Gott, was ist für dich ein Jahrhundert?“ „Nur eine Sekunde,“ antwortet der liebe Gott. „Und was ist für dich eine Million Euro?“ „Nur ein Cent.“ „Würdest du mir dann einen Cent geben?“, fragt der Mann. „Natürlich,“ sagt der liebe Gott, „warte bitte eine Sekunde.“

EIN MANN WIRD um Mitternacht von einer Polizistin angehalten und gefragt, wohin er gehe. Darauf der Mann: „Ich bin auf dem Weg zu einem Vortrag über die Auswirkungen von Alkohol- und Drogenmissbrauch auf den menschlichen Körper.“ Die Polizistin: „Wirklich? Und wer hält solch einen Vortrag mitten in der Nacht?“ „Meine Frau!“

VORSCHAU

1 20



SPEDITION

March Transporte aus Rheinbach fährt mit 20 schnittigen Volvo-Kühlzügen frisches Obst und Gemüse – überwiegend nachts, zur Freude der Fahrer.

AUSSERDEM:

Der neue Supertruck von Auvivin
 » Faktencheck: Politisch so gewollt? » Hightech im neuen Bremskontrollfahrzeug des BAG » neue Lkw-Modelle » Neue Serie: Fachbücher für Berufskraftfahrer » neue Fälle aus der Autobahnkanzlei » und vieles mehr

REPORT

Schwere Holzstämme sind sein täglich Brot. Dabei hilft dem Finnen Jari Halinen ein 900 PS starker Sisu mit Hybridantrieb.



Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

ANZEIGE

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

36. Jahrgang
REDAKTIONSANSCHRIFT:
 Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
 Telefon 07 11/7 84 98-67
 Fax 07 11/7 84 98-26
 E-Mail: info@fernfahrer.de
 Internet: www.fernfahrer.de
CHEFREDAKTEUR:
 Markus Bauer
GESCHÄFTSFÜHRENDE REDAKTEUR:
 Johannes Roller
RESSORTLEITER TEST & TECHNIK:
 Julian Hoffmann
REDAKTION:
 Alev Atas (Assistenz)
REDAKTIONELLE MITARBEIT:
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Gundel Jacobi, Felix Jacoby, Peter Möller, Achim Purwin
GRAFIK/PRODUKTION:
 Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, Timo Elfein (Lubitz Zeiten Media), Florence Frieser, Monika Haug, Eva Prölb (Lubitz Zeiten Media), Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
SCHLUSSREDAKTION: Schlussredaktion.de
FOTOABTEILUNG:
 Thomas Küppers, Ralf Wackes
STÄNDIGE FOTOGRAFEN:
 Karl-Heinz Augustin, Jacek Bilski
VERLAG:
 EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
 Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft
 Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
 Tel.: 07 11/7 84 98-0, Fax: 07 11/7 84 98 24
 E-Mail: info@etm.de
GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost
LEITER VERMARKTUNG:
 Werner Faas, Telefon 07 11/7 84 98-96
 werner.faas@etm.de
VERMARKTUNG MARKT:
 Norbert Blucke (Leiter Innendienst), Tel.: 07 11/7 84 98-94
ANZEIGENVERWALTUNG: Iris Eifrig
ANZEIGEN:
 Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 20 vom 1.1.2019
VERTRIEB:
 Bernd Steinfeldt (Ltg.), Tel.: 07 11/7 84 98-17
 Gerlinde Braun, Sylvia Fischer, Josephine Ohl
 E-Mail: vertrieb@etm.de
HERSTELLUNG: Thomas Eisele
DRUCK: Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, 34121 Kassel
VERTRIEB EINZELVERKAUF HANDEL:
 Partner Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Str. 47, 70597 Stuttgart, Tel.: 0711/7252-216;
 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 ein Sonderheft im Abonnement inkl. Versandkosten: DE: € 45,30, AT: € 51,80, CH: sfr. 78,50, übriges Ausland auf Anfrage. Jahresabonnement PLUS inkl. E-Paper, 1 Sonderheft und 1 Content-Lizenz: DE: € 54,90, AT: € 62,80, CH: sfr. 91,75.
 Mitglieder des DEKRA e. V. erhalten im Rahmen ihrer Mitgliedschaft 25 % Rabatt auf den Abopreis. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN 0257-3180

FERNFAHRER Jetzt kostenlos testen!



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.

FFPACP1912

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



ABONNENTEN-SERVICE/ EINZELHEFT-BESTELLUNG

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

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.

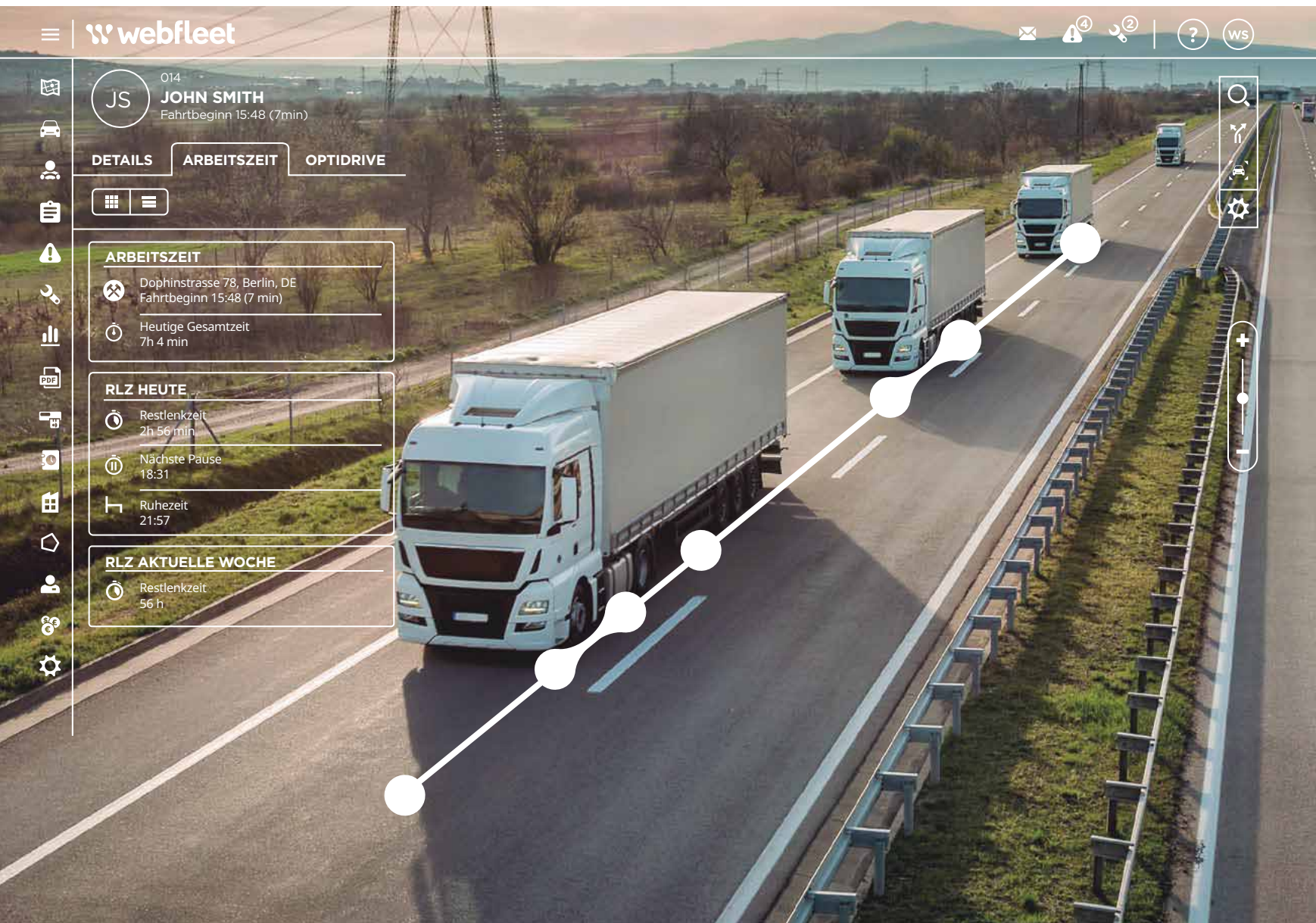
Mit freundlicher Unterstützung von:



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

Von der Einhaltung der Vorschriften zum reibungslosen Betrieb Ihres Fuhrparks

Von TomTom Telematics zu Webfleet Solutions



webfleet

014
JS **JOHN SMITH**
Fahrtbeginn 15:48 (7min)

DETAILS **ARBEITSZEIT** OPTIDRIVE

ARBEITSZEIT

- Dophinstrasse 78, Berlin, DE
Fahrtbeginn 15:48 (7 min)
- Heutige Gesamtzeit
7h 4 min

RLZ HEUTE

- Restlenkzeit
2h 56 min
- Nächste Pause
18:31
- Ruhezeit
21:57

RLZ AKTUELLE WOCHE

- Restlenkzeit
56 h

Seit unserer Gründung vor 20 Jahren haben wir uns zu einem weltweit führenden Telematikunternehmen entwickelt, das über 50.000 Unternehmen bei der Steuerung von Fahrzeugen und der Maximierung der Produktivität unterstützt. Nachdem wir kürzlich von Bridgestone übernommen wurden, ändern wir nun unseren Namen von TomTom Telematics zu Webfleet Solutions. Aber unser Ziel bleibt das gleiche: Flottenmanagement mit Innovationen voranbringen und die Zukunft im Bereich Mobilitätslösungen gestalten.

Let's drive business. Further.