

10  
2020

BEI UNS IM SHOP:

Scania „Pink Lady“ Seite 67

FERNFAHRER

# FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN

fernfahrer.de  
€ 4,20

Schweiz SFR 6,80 | Österreich € 4,80  
Belgien € 4,90 | Spanien € 5,50  
Italien € 5,60 | Griechenland € 6,20  
Dänemark DKR 46,- | Schweden SKR 63,-



ERSTER FAHRBERICHT

## ALLE NEUEN VOLVOS

DAS KÖNNEN FH16,  
FH, FM UND CO. Seite 30



FERNFAHRER  
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER  
ROADSHOW  
DIGITAL

Top-Angebote für euch Seite 58



SAUERBAUM Ruhrpott-Originale  
mit erfahrener Crew Seite 40



SUPERTRUCK Dezent,  
aber edel Seite 68

# 5€

EXKLUSIVER TEST Actros fürs Grobe mit Extra-Power! Seite 24

GESCHENKT!  
SHOP-GUTSCHEIN  
im Heft Seite 15





# Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

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

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust





**FÜR JEDE AUSGABE** suchen wir aufs Neue spannende Geschichten für euch, seien es aktuelle Rechtsthemen, spektakuläre Supertrucks oder eben wie hier interessante Fahrzeugtests wie die Tour durch die Kiesgrube mit dem Mercedes Actros samt HAD-Zusatzantrieb.

**FOTO** | Michael Kern



**12 Ausgaben, ein Sonderheft, eine Live-Sendung** und jetzt noch ein nagelneuer **Podcast**, nur für euch.



## IHR SEID UNSERE **NUMMER 1**

### LIEBE LESERINNEN UND LESER,

was für ein Jahr. Seit Monaten schwebt über allem dieses eine Wort: Corona. So langsam leben wir alle damit, mit Hygienemaßnahmen, Einschränkungen & Co. Trotzdem haltet ihr hier wieder eine der zwölf Ausgaben des FERNFAHRER in Händen. Trotz Krise gibt es uns nämlich nach wie vor jeden Monat neu am Kiosk mit frisch recherchierten Geschichten – und wir verkaufen euch nichts, was man schon sehr lange vorher kostenlos lesen konnte, wie es andere tun. Das ist Ehrensache. Jeden Monat bekommen wir auch die geprüften IVW-Auswertungen unserer Auflage ins Haus, die uns zeigen, dass ihr uns in unserem Kurs unterstützt und uns die Treue haltet. Vielen Dank dafür!

Ich sagte „jeden Monat“, also zwölfmal FERNFAHRER pro Jahr. Das muss ich leicht korrigieren. Wir haben uns nämlich ein richtig schickes Extra einfallen lassen zum Jahresende. Und die traditionelle XXL-Ausgabe wird es natürlich auch 2020 wieder geben. Klar müssen auch wir uns einschränken. Wir wollen aber nicht, dass das zu euren Lasten geht, liebe Leserinnen und Leser. Also freut euch schon jetzt auf den Rest des Jahres.

Doch auch diese Ausgabe ist nicht von schlechten Eltern. Spannende Tests, der Supertruck und wie immer viel Wissenswertes zum Fahrerberuf. Dazu fahren wir endlich die neuen Modelle von Volvo.

Ans Herz legen möchte ich euch unser Thema des Monats. Seit April kennt ihr FERNFAHRER live, das sich mit aktuellen Fahrerthemen auseinandersetzt. Mitte September startet unser neuer Podcast. Los geht es in den ersten zehn Folgen mit einem tief greifenden, aber kurzweiligen Expertentalk zum neuen Mobilitätspaket, das viele Fragen aufgeworfen hat. Wie FERNFAHRER live ist auch der Podcast für euch völlig kostenlos. Also: Viel Spaß mit der neuen Ausgabe, bleibt gesund und passt auf euch auf!

**MARKUS BAUER**  
Chefredakteur



**Euer Weg zum Digital-Abo:**  
fernfahrer.de/digiabo

#### 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




# DICKHÄUTER AUF TOUR







**TEXT** | Jan Bergrath **FOTOS** | Sped. Normann

Auch Elefanten brauchen mal einen Tapetenwechsel. In diesem Fall vom Leipziger Zoo an den neuen Wohnsitz in Neunkirchen im Saarland. Spezialist für solche schwergewichtigen Sondertransporte ist die Spedition Normann aus Bendorf bei Koblenz. Geschäftsführer Andreas Normann (2. v. l.) und sein langjähriger Fahrer André Dokic (3. v. l.) besitzen für diese Art Tiertransport die vom Veterinäramt vorgeschriebenen Schulungen. Dazu hat sich Normann eigens von einem Experten für den Transport von Dickhäutern einen Spezialbehälter aus zwei 20-Fuß-Seecontainern bauen lassen, in den die beiden Elefanten rückwärts „geladen“ werden. Per Kran wird der Container auf einen Semitiefelader mit Futtevvorrat gehievt. Weitere Bilder und Details über die Fahrt findet ihr im Beitrag „Elefanten auf Achse“ unter [www.eurotransport.de](http://www.eurotransport.de). 



## INHALT

# 10 20

### 03 ZUR SACHE

Jeden Monat für euch am Kiosk.

### 04 BILD DES MONATS

Tierische Fracht: Elefantentransport.

### 08 THEMA DES MONATS

EU-Mobilitätspaket im Podcast.

### 10 AKTUELL

17. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge findet doch noch statt; Toll Collect aktualisiert Mautgeräte; Historie: Büssing LU55, zweite Testphase für eActros; DKV-Telematiksystem.

### 14 FERNAHNER HILFT

Eure Fragen an die Experten, Autohof des Monats und Shop-Gutschein.

### 16 MEINUNG

Briefe an die Redaktion.

### 18 TEST UND TECHNIK

Mit der jüngsten Entwicklungsstufe des T bläst Renault Trucks zur Aufholjagd.

### 24 TEST UND TECHNIK

Sattel für die Baustelle: Mercedes-Benz Actros 1846 HAD.

### 30 TEST UND TECHNIK

Facelifts und neue Kabinen: Volvo Trucks präsentiert seine erneuerten Baureihen endlich auch mit uns am Steuer.

### 36 TEST UND TECHNIK

Auch auf Iveco-Trakker-Chassis bietet Paul seinen Agro Mover an.

### 40 SPEDITIONSPORTRÄT

Sauerbaum Baustoffe und Transporte aus Essen.

### 46 PROFI IM PROFIL

Andreas Zordel ist Experte für Fischzucht und -transport.

### 56 FAKTENCHECK

Mythen rund um das Mobilitätspaket. Übernachten ab sofort im Hotel?

### 57 RECHT AKTUELL

Abstandsverstoß trotz Abstandsregeltempomat – wie ist das möglich?

### 58 FESTIVAL

Die Festivalsaison fällt aus. Doch die FERNAHNER-Roadshow hält trotzdem tolle Angebote für euch bereit.

### 60 PROFIWISSEN

Autonomes Rangieren im Zentrallager der Zukunft.

### 62 AUTOBAHNKANZLEI

Streit vor Gericht: Darf eine Zivilstreife zu dicht auffahren?

### 66 MODELLE

Neues aus der Miniaturwelt und ein Superschnäppchen aus dem Shop.

### 68 SUPERTRUCK

Dezente Rarität: Iveco S-Way als Supertruck.

### 74 FOTOALBUM

Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.

### 78 ZUBEHÖR

Neues für Fahrer und Fahrzeug – mit Verlosung.

### 79 RÄTSEL

FERNAHNER-Klappstuhl zu gewinnen.

### 80 HUMOR

Sachen zum Lachen.

### 82 VORSCHAU

Das erwartet euch in Heft 11/2020.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

NEU

## DAS FERNAHNER-ABO LOHNT SICH: 10 % ERSPARNIS PLUS TOP-PRÄMIE!

Sichere dir jetzt eines von 3 limitierten Herpa-Modellen GRATIS!



Jetzt bestellen  
+  
Wunschprämie wählen!  
[www.fernahner.de/abo](http://www.fernahner.de/abo)





## T480 IM TEST

Mit der jüngsten Entwicklungsstufe des T bläst Renault Trucks zur Aufholjagd. Wir haben den Renault T480 Sleeper Cab getestet.

18



## PODCAST

Neues Format von FERNFAHRER: ein Podcast zum EU-Mobilitätspaket.

FERNFAHRER

Truck  
Talk

08

## MULTITALENT

Fischzüchter, Gastronom, Fahrzeugbauer, Lkw-Fahrer: Andreas Zordel ist ein Multitalent.

46



36

## ACKERSCHLEPPER

Auch auf Iveco-Trakker-Chassis bietet Paul seinen Agro Mover für landwirtschaftliche Lohnunternehmer an.







## WISSEN FÜR DIE **OHREN**

Das erste EU-Mobilitätspaket soll vor allem den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße fairer machen, die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessern. Doch die Gesetzestexte selbst weisen viele bewusste Unschärfen auf, wie Jan Bergrath und Götz Bopp im FERNFAHRER-Podcast erläutern.

TEXT & FOTOS | ETM-Verlag

**D**as EU-Mobilitätspaket tritt nun, nach drei Jahren zäher Verhandlungen zwischen der EU-Kommission, dem EU-Parlament und dem EU-Rat der Verkehrsminister am 9. Juli offiziell verkündet, mit vielen inhaltlichen Kompromissen in mehreren zeitlichen Stufen sukzessive in Kraft. Das ers-

te wichtige Datum war bereits der 20. August. Das Mobilitätspaket soll den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße fairer machen, die Arbeitsbedingungen vor allem der Fahrer aus Osteuropa auf Dauer verbessern.

So der Plan. Zunächst geht es um die Sozialvorschriften in der EU-Verordnung 561/2006

über die Lenk- und Ruhezeiten, also die Klarstellung bereits bestehender Artikel im Gesetzestext und die Ergänzung neuer Formulierungen wie nun das erstmals europaweit festgelegte Verbot der Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Lkw. Ja, genau. Es ist nun wirklich verboten. Das „Kabinenschlafverbot“ hat bereits kurz nach dem



9. Juli zu einer breiten Verunsicherung vieler Fahrer geführt. Diesen sensiblen Punkt haben wir im Faktencheck auf Seite 56 schon einmal gesondert beleuchtet. Denn entgegen allen bisherigen Versuchen zur Deutung der neuen Regeln muss selbst auf einer nun maximal drei Wochen langen grenzüberschreitenden Tour kein osteuropäischer Fahrer ins Hotel. Es genügt ein simpler Trick, das Verbot nach 44.59 Stunden legal auszuhebeln, weil es nun erlaubt ist, gleich zweimal hintereinander eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit einzulegen.

Das wiederum trifft nicht auf die vielen osteuropäischen Fahrer zu, die bei deutschen Transportunternehmen gern im Rhythmus „drei zu eins“ beschäftigt sind und im rein nationalen Fernverkehr arbeiten. Die dürfen

Fahrer also nach Inkrafttreten der neuen Regeln demnächst gemäß dem erweiterten Artikel 12, der „Notstandsklausel“, noch bis zu zwei Stunden länger fahren, um den Betriebshof der Spedition, für die er arbeitet, zu erreichen? Ja, wenn er dadurch auch vermeidet, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit unterwegs im Lkw zu verbringen – was ja verboten ist. Und darf ein bulgarischer Fahrer auf dem Weg nach Sofia auf der A4 bei Aachen diesen Joker auch ziehen, obwohl er in den folgenden zwei Lenkstunden nie und nimmer in die Heimat kommt? Fallen diese Lenkstunden dann in die Berechnung der Doppelwoche, und wann muss der Ausgleich erfolgen?

Schon in der Sendung 25 von FERNFAHRER live haben Götz Bopp, Berater für Güter be-

## DAS ERSTE MOBILITÄTSPAKET TRITT IN MEHREREN ZEITLICHEN STUFEN IN KRAFT. UNSER PODCAST SAGT EUCH GENAU, WIE.

fortan nicht mehr übers Wochenende auf den Autohof geschickt oder auf dem Betriebsgelände im Lkw geparkt werden. Wenn sie dagegen mit einer Ladung über die nahe Grenze disponiert werden, gilt die neue Regel.

In Kraft getreten heißt aber noch lange nicht, dass ein vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) demnächst festgestellter Verstoß auch wirklich sanktioniert wird. Denn alle neuen Punkte aus der nun überarbeiteten EU-Verordnung 561/2006 müssen zunächst über das Fahrpersonalgesetz (FPersG) in nationales Recht umgewandelt, dem Verstoß ein entsprechendes Bußgeld zugeordnet werden. Und jetzt wird es schräg: Es gibt ja bereits im FPersG ein deutsches Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen, das allerdings bezieht sich auf Artikel 8 Absatz 6, was mit ein Grund ist, dass das BAG und die Polizei sich mit der Kontrolle so schwertun. Die neue Regel bezieht sich aber auf Artikel 8 Absatz 8. Muss Deutschland also jetzt erst die neue Regel ins nationale Recht umsetzen, weil eine EU-Verordnung mehr Gewicht hat als eine nationale Regel?

Fragen über Fragen – die uns auch immer wieder in der Redaktion erreichen. Darf ein

fördernde Unternehmen und Experte im Fahrpersonalrecht bei Eurotransport, sowie Jan Bergrath, langjähriger Fachautor des FERNFAHRER, versucht, mit den in die Sendung eingeladenen Fahrern nur die ersten Punkte des Mobilitätspakets zu erfassen. Das hat bereits mehr neue Fragen aufgeworfen, als final geklärt werden konnten.


Daher war es logisch für uns, nun einen Podcast anzubieten. Das Medium, das Wissen direkt über die Ohren vermittelt. Denn unsere Leserinnen und Leser sind den ganzen Tag auf Achse – unterwegs von einem Kunden zum nächsten. Aber auch für Speditoren sind die Inhalte relevant.

Der FERNFAHRER-Podcast informiert also in den nächsten Monaten vor allem über die Neuerungen bei den Lenk- und wöchentlichen Ruhezeiten in den geänderten Sozialvorschriften für Lkw-Fahrer (und Unternehmer). In diesem heiter-informativen Truck-Talk von jeweils 30 Minuten bringen wir die wichtigsten Änderungen auf den gesetzlichen Punkt. Im neuen Podcast erscheint ab dem 12. September alle zwei Wochen eine Folge bei Apple Podcasts, Spotify, Deezer und auf [www.fernfahrer.de/trucktalk](http://www.fernfahrer.de/trucktalk) – mit freundli-

## Sternstunden des Mobilitätspakets

- > **Das EU-Mobilitätspaket I**  
Die Gesamtstruktur. Wann genau tritt welche Verordnung in Kraft?
- > **Änderung Wochenruhezeit (WRZ)**  
Im Lkw oder nicht? Wer bezahlt? Rückkehrpflicht des Fahrers?
- > **Änderung WRZ im grenzüberschreitenden Güterverkehr**  
Vier-Wochen-Zeitraum, übernachten im Ausland, Ausgleich?
- > **Sonderregelungen**  
Art. 12 (WRZ zu Hause oder im Betrieb), Art. 9 (WRZ in Zug und Co.)
- > **Aufzeichnungs-, Mitführungs- und Nachweispflichten**  
Urlaub, Krankheit, Grenzübertritte
- > **Intelligenter Fahrtenschreiber 2.0**  
Änderungen gegenüber erster Version, Nachrüstplichten, Chronologie
- > **Änderungen im Bereich Berufs- und Marktzugang**  
Kabotage, Absenkung auf 2,5 t
- > **Entsendung**  
Wann? Bilaterale Beförderungen und Beiladungen? Portal IMI
- > **Was kommt noch?**  
Nebenkriegsschauplätze des Pakets
- > **Fazit**  
So wirkt sich das Paket auf den EU-Binnenmarkt aus

cher Unterstützung von Mercedes-Benz Trucks.

In bislang zehn geplanten Episoden klären wir über die neuen Regeln und ihre möglichen Fallstricke auf. Zur Zielgruppe gehören in erster Linie die Fahrerinnen und Fahrer, die den Podcast unterwegs im Radio hören können – und so ihren Transportauftrag mit etwas Weiterbildung locker kombinieren können. 



**Mehr dazu unter**  
[fernfahrer.de/trucktalk](http://fernfahrer.de/trucktalk)



# OLDTIMERTOUR GERETTET

Die 17. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge kann doch noch stattfinden, wenn auch in kleinerem Rahmen.

TEXT | Alexander Fischer FOTOS | ETM, Wolfgang Grube

Seit über 30 Jahren machen sich die Besitzer legendärer Lkw-Oldtimer alle zwei Jahre auf zur Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge. Beim letzten Mal, 2018, ging es sogar nach Schweden. Die für dieses Jahr geplante Tour durch Frankreich musste allerdings wegen Covid-19 abgesagt werden. Jetzt geht die Deutschlandfahrt in diesem Jahr aber doch noch an den Start. Die Initiatoren ETM Verlag und Spedition Fehrenkötter haben alles daran gesetzt, dass die beliebte Veranstaltung trotz der Pandemie stattfinden kann. Mit Erfolg.

Vom 16. bis zum 19. September 2020 rollen die Lkw-Oldtimer nun wieder. 64 liebevoll restaurierte Lkw und Busse gehen im





## Update für Mautgeräte

Der Mautbetreiber Toll Collect hat Ende August eine neue Software auf seine Mautgeräte aufgespielt. Das Update erfolgte laut Unternehmen per Mobilfunk und beinhaltet einige Neuerungen. Im neuen Infomenü sind die Daten zum Fahrzeug sowie Fehlermeldungen abrufbar. An dieser Stelle finden sich künftig die Informationen zum Fahrzeugkennzeichen, zur Euro-Schadstoffklasse, zur Kraftstoffart/Energiequelle des Fahrzeugs, zur Seriennummer der Onboard-Unit (OBU) sowie die zwei zuletzt gespeicherten Fehlermeldungen. Weitere Änderungen finden sich bei den Displayanzeigen. So etwa dann, wenn ein Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 7,5 Tonnen unterwegs ist. Auf dem Display erscheint in diesem Fall die Anzeige „Zwei Achsen DE mautfrei“. Die LED leuchtet dennoch grün, weil die OBU weiterhin betriebsbereit ist.

Des Weiteren kann die automatische Mauterhebung abgeschaltet werden und stattdessen manuell erfolgen. Auf dem Display erscheint dann „DE: Mauterhebung ausgeschaltet“. Die LED leuchtet rot. Wenn Mautpflicht besteht, muss der Fahrer die Strecken in diesem Fall über die Toll-Collect-App, am Mautstellenterminal oder über eine Online-Einbuchung nachtragen. Neu ist auch ein Symbol, ähnlich einem Dreizack, das während der Mobilfunkkommunikation zwischen der OBU und der Toll-Collect-Zentrale im Display erscheint. Das Symbol erlischt, sobald die Übertragung abgeschlossen ist.

Darüber hinaus hat Toll Collect nach eigenen Angaben die Anzeige von Fehlermeldungen in Störsituationen verbessert. Die Displayanzeigen zu Fehlermeldungen seien nun inhaltlich besser verständlich, heißt es. Bei Störungen blinkt die LED rot, und es ist ein Fehlerton zu hören, der sich alle fünf Minuten wiederholt – bis der Fahrer die Meldung bestätigt. Dazu muss er den nächsten Park- oder Rastplatz aufsuchen, um die Fehlermeldung auf der OBU mit „OK“ zu quittieren. Danach zeigt die LED ein dauerhaftes Rot, die Fehlertöne werden nicht mehr wiederholt. In diesem Fall ist die automatische Mauterhebung nicht aktiv, und die gefahrenen Mautkilometer müssen manuell nachgetragen werden. Der neue Kassenschluss bietet darüber hinaus die Möglichkeit, Mautkosten für Kundenfahrten schnell abzurechnen. Sie sind dann kurzfristig im Kundenportal im Internet abrufbar. Mit der Funktion „Kostenstelle“ kann der Nutzer dafür Start- und Endpunkte einer Tour setzen. Mehr unter: [www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de). c71



Norden Deutschlands auf eine rund 400 Kilometer lange Tour von Visselhövede über Einbeck nach Spelle und Ladbergen.

Die 17. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge steht unter dem Motto „Danke an die Transporthelden 2020“. Damit wollen Veranstalter, Sponsoren und der Verband der Automobilindustrie allen Lkw-Fahrern Respekt und Anerkennung zollen, die mit ihrem Einsatz – gerade in der Hochphase der Coronakrise – die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung aufrechterhalten haben.

### Die Stationen der Oldtimer-Tour im Detail:

- Mittwoch, 16. September: Eintreffen der 64 historischen Nutzfahrzeuge in Visselhövede bei Hoyer
- Donnerstag, 17. September: Start nach Einbeck zum PS-Speicher

(Technikmuseum und Lkw-Sammlung Emil Bölling)

- Freitag, 18. September: Weiterfahrt nach Spelle zur Maschinenfabrik Bernard Krone
- Samstag, 19. September: Abschluss auf dem Gelände der Spedition Fehrenkötter in Ladbergen

Das Programmheft mit den Porträts aller Nutzfahrzeugveteranen der Tour 2020 ist ab dem 15. September 2020 kostenlos erhältlich. Bestellung unter: 0711/7849820. Die Deutschlandfahrt steht unter der Schirmherrschaft des Verbands der Automobilindustrie und wird vom Stuttgarter ETM Verlag gemeinsam mit der Spedition Fehrenkötter veranstaltet. Weitere Informationen, Berichte und Bildergalerien der vorangegangenen Touren gibt es auf unserer Themenseite unter [www.eurotransport.de/historische-deutschlandfahrt](http://www.eurotransport.de/historische-deutschlandfahrt).





## Alte Laster – Plädoyer für den Unterflurmotor

[1960]

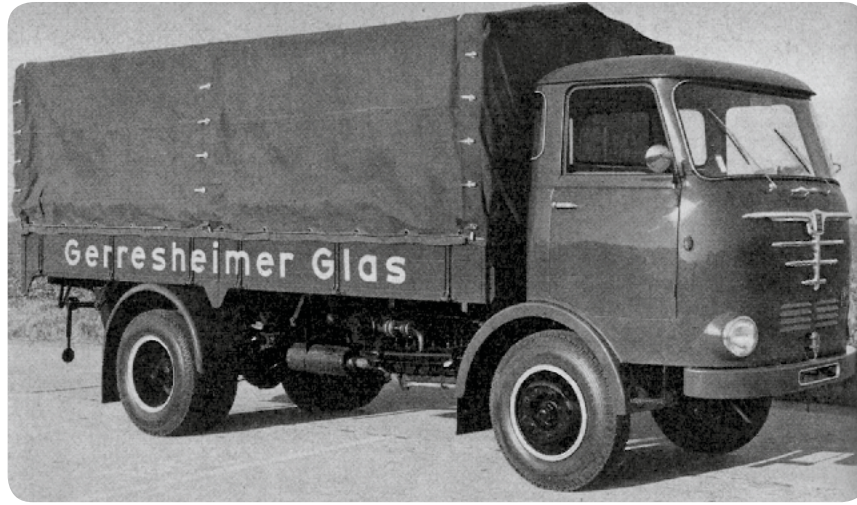
Im Archiv unserer Schwesterzeitschrift *lastauto omnibus* – sie ist mit Abstand Deutschlands älteste Nutzfahrzeugzeitschrift – stoßen wir immer wieder auf allerlei spannende Ereignisse, wegweisende Entwicklungen und teils skurrile Nachrichten aus aller Welt. Interessante Oldtimer-Meldungen aus verschiedenen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

Aus der Reihe der Fünf- bis Sechstonner hat die LAST-AUTO und OMNIBUS bereits den Büssing LS 5 (jetzt LS 55 Burglöwe) getestet, einen Hauber mit stehendem 110-PS-Motor. In Heft 7/1960 ist nun das Unterflurpendant LU 55 an der Reihe. Chefredakteur Richard Gebauer weiß, dass der liegend zwischen den Achsen unterm Leiterrahmen montierte Motor nicht nur Freunde hat. „Daß leider bei den Käufern immer noch gewisse Vorurteile gegen den Unterflurmotor bestehen, ist eigentlich bedauerlich, denn was ihn in der Praxis auszeichnet, sind in Wirklichkeit nur Vorteile. Die Zugänglichkeit zu allen pflegebedürftigen Teilen am Unterflurmotor ist heute zumindest ebenso gut, wenn nicht gar noch besser gelöst.“

Der LU 55 gehöre zu den laufruhigsten Lkw überhaupt, biete gute Fahreigenschaften und ein modernes Fahrerhaus, das nicht mehr so konservativ gestaltet sei wie bisher bei Büssing üblich. Es überzeugt als gummigelagerte Ganzstahlkonstruktion mit großer Panoramascheibe, seitlichen Kurbelscheiben, einer „wirksamen Klimaanlage“ anstelle der klassischen seitlichen Ausstellfenster, drei rückseitigen Fenstern, einem Armaturenbrett aus gemasertem Blech mit Tacho, Temperaturanzeige, Öldruck- sowie Druckluftmesser im Blickfeld des Fahrers, mit weißem Dreispeichenlenkrad, Blinkerhebel inklusive Warnblinker links an der Lenksäule, Fahrersitz und Beifahrersitzbank, jeweils mit Seitenwülsten zwecks besseren Halts, mit zwei Außenspiegeln, parallel laufenden Doppelscheibenwischern, Sonnenblende, zwei Kleiderhaken, einem „Ascher an jeder Tür“, Innenbeleuchtung, einem „geschmackvoll mit Kunststoff belegten“ Fußboden und einem mit Moltopren ausgeschlagenen Himmel.

Nur die Vorderachse sollte, zeigt sich Gebauer überzeugt, die neue, asymmetrische Federung und nach Möglichkeit eine zusätzliche Stoßdämpfung erhalten, um die Federungseigenschaften auf einen heute bei Lastwagen allgemein üblichen Stand zu bringen.

jr



### FAHRVERBOTE SEPTEMBER/OKTOBER 2020\*

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	ZEITEN	FAHRVERBOTE
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhängen hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	0–22 Uhr	3. Oktober (Tag der Deutschen Einheit), 31. Oktober (Reformationstag, nur in BB, MV, SN, ST, TH)
A	Samstags Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	15–24 Uhr 0–22 Uhr 22–5 Uhr	26. Oktober (Nationalfeiertag)
F	Samstags Sonnstags über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	22–24 Uhr 0–22 Uhr	
CH	Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot über 3,5 t, Sattel-Kfz über 5 t, Anhängen über 3,5 t zGG	0–24 Uhr 22–5 Uhr	

\* Coronabedingte Ausnahmen für bestimmte Güterarten sind möglich.





## Zweite Testphase für eActros

Als erster Kunde der zweiten Testphase in Deutschland hat DB Schenker einen batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros übernommen. Das Unternehmen setzt den Elektroverteiler in der Lieferung von Stückgut, das heißt palettierten Sendungen, die zu groß und schwer für den Paketversand sind, in der Leipziger Innenstadt ein. Dabei legt der eActros, dessen Batterien eine Reichweite von rund 200 Kilometern ermöglichen, täglich um die 100 Kilometer zurück. Die Batterien des eActros werden über Nacht auf dem Betriebshof von DB Schenker im Norden der Stadt über eine Ladestation aufgeladen. Seit mehr als einem Jahr hat DB Schenker zusätzlich fünf leichte Fuso eCanter von Daimler Trucks in Berlin, Frankfurt, Stuttgart und Paris im Praxiseinsatz. Anfang August 2020 war der Startschuss für die zweite Testphase der Mercedes-Benz eActros-Innovationsflotte bei einem Kunden in den Niederlanden gefallen. Nun gehen weitere der rein batterieelektrisch angetriebenen Lkw sukzessive an Kunden in Deutschland und Belgien. jr

## DKV zeigt Telematiksystem

Der Mobilitätsdienstleister DKV hat mit DKV LIVE ein eigenes Telematiksystem auf den Markt gebracht. DKV verspricht den Nutzern Echtzeittransparenz entlang der Lieferkette unter Berücksichtigung der individuellen Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers. Das System beinhaltet auch effiziente Routenplanung, basierend auf Kartenmaterial von Here. Die Routenplanung berücksichtigt dabei laut DKV den Füllstand des Kraftstofftanks und etwaige kundenindividuelle Nachlässe bei der Auswahl der nächstgelegenen und günstigsten Tankstelle.



Um das System in Betrieb zu nehmen, muss laut DKV lediglich eine Box so groß wie ein Päckchen Taschentücher an die FM-Schnittstelle im Fahrzeug angeschlossen werden. Diese Schnittstelle liefert die erforderlichen Informationen, die dann über die Cloud weitergegeben und verarbeitet werden können. Sämtliche Daten sind dabei über das DKV-LIVE-Portal in Echtzeit einsehbar. Für die zweite Jahreshälfte seien zahlreiche Ausbaustufen für DKV LIVE vorgesehen. Dann sollen Fahrer und Disponent über die DKV-LIVE-App kommunizieren können, und DKV LIVE soll sukzessive zu einer umfassenden Portallösung fürs Flottenmanagement anwachsen. jr

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



# DAS FERNFAHRER-EXPERTENPORTAL

FERNFAHRER-Plus- und -Digital-Abonnenten erhalten bei uns – falls nötig – unentgeltlich Rat von Experten. Ihr findet sie unter [www.eurotransport.de/experten](http://www.eurotransport.de/experten). Sie beraten euch beispielsweise 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](http://www.eurotransport.de/fragen).

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

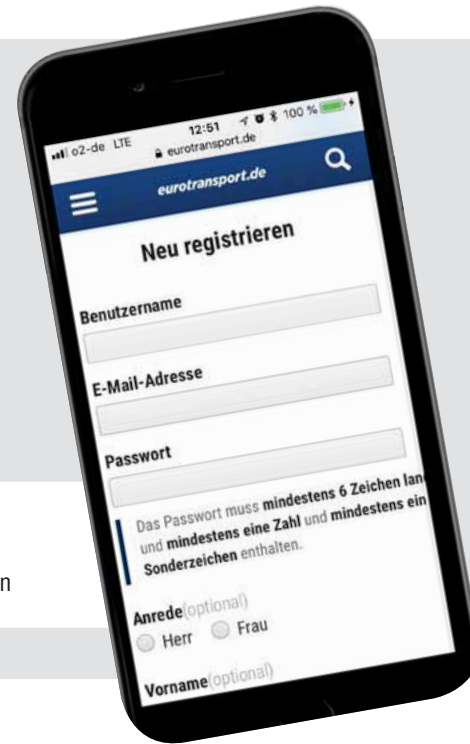
## SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR ANMELDUNG

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

- > **TIPP:** Für den Dialog mit den Experten ist es sinnvoll, Kontaktdaten einzugeben, die auch nur für diesen Zweck genutzt werden
- > **HINWEIS:** Bei Neu-Abos kann es bis zu 24 Stunden dauern, bis die Abonummer bestätigt wird. Bei Problemen bitte eine E-Mail an [vertrieb@etm.de](mailto:vertrieb@etm.de) schreiben



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



## FRAGEN AN UNSERE EXPERTEN



**GÖTZ BOPP**  
IHK STUTTGART

**?:** „Ich muss täglich meinen Lkw auf einem Stellplatz, aber nie an der Betriebsstätte übernehmen bzw. abends dort wieder abstellen – An- und Abreise im Privat-Pkw. Ich bekomme vor Schichtende von der Dispo mitgeteilt, wann ich am nächsten Tag starten soll. Müssen diese An- und Abfahrtszeiten zum Lkw-Stellplatz im Kontrollgerät auch als andere Arbeitszeit nachgetragen werden? Mein Chef sagt nein. Ich habe aber auch das BAG gefragt. Die sagten, sie müssten nachgetragen werden. Mein Problem: Würde ich die Zeiten nachtragen, hätte ich eine enorm hohe regelmäßige Arbeitszeitüberschreitung.“

**Bopp:** „Das Thema ist rechtlich weitestgehend eindeutig. Die von Ihnen geleisteten Fahrzeiten zwischen der Wohnung und dem jeweiligen Standort des Lkw (wenn ungleich Betriebsstätte) müssen, wenn Sie selbst den Pkw lenken, als Arbeitszeit nachgetragen werden. Das Unternehmen ist verpflichtet, die Tätigkeit eines Fahrers so zu planen, dass dieser die Lenk- und Ruhezeiten (zu jeder Zeit!) einhalten kann (vgl. Artikel 10 der VO 561/2006 oder den § 20a der Fahrpersonalverordnung). Dabei sind allgemein bekannte und regelmäßig auftretende Störungen des Verkehrsflusses ebenso einzukalkulieren

wie mögliche Verzögerungen an der Be- oder Entladestelle etc. Wenn der Arbeitgeber also Kenntnis davon hat, dass bei Ihnen zusätzlich zu der Arbeit im Lkw noch Arbeitszeiten durch die Anfahrt zum Lkw bzw. die Heimfahrt entstehen, ist dies in der Arbeitszeitplanung zu berücksichtigen. Außerdem muss der Arbeitgeber eine sog. Gefährdungsbeurteilung erstellen, in der alle mit der jeweiligen Tätigkeit verbundenen sicherheitsrelevanten Risiken dargestellt und bewertet werden. Falls Ihrem Arbeitgeber dieser Mechanismus unbekannt sein sollte, möge er sich doch bei der BG Verkehr erkundigen.“





**FERNFAHRER LIVE –**  
Experten und Fahrer  
diskutieren live im Netz  
über wichtige Fragen.

Die 32. Sendung von FERNFAHRER live markiert einen kleinen Wendepunkt. Anfang April haben wir das Format ins Leben gerufen, um euch Fahrern in der Corona-Krise täglich Rede und Antwort zu stehen. Wir wussten nicht, wie sich alles entwickeln würde. Wir wussten nur: In dieser ungewissen Zeit wollten wir mit euch in Kontakt stehen. Mittlerweile senden wir jede Woche zu wichtigen Themen des Fahrerlebens – donnerstags um 17 Uhr. Teilnehmer, unsere beiden Moderatoren Christina und Jan und die Zuschauer haben sich bestens eingespielt. An aufhören ist also nicht zu denken! Stattdessen haben wir in Sendung 32 ein Special gewagt. Raus aus dem Quarantäne-Homeoffice, raus ins wahre Leben. So langsam geht das wieder, mit dem nötigen Abstand. Erster Halt der FERNFAHRER live Vor-Ort-Edition ist die Spedition Weigand in Sittensen. Doch die Weigander werden nicht unser einziger Auswärtstermin bleiben!

## FERNFAHRER – für euch auf allen Kanälen

- **Der gedruckte FERNFAHRER**  
[fernfahrer.de/abos](http://fernfahrer.de/abos)
- **FERNFAHRER im Podcast Truck-Talk zu aktuellen Themen**  
[fernfahrer.de/trucktalk](http://fernfahrer.de/trucktalk)
- **FERNFAHRER als E-Paper**  
[fernfahrer.de/epaper](http://fernfahrer.de/epaper)
- **FERNFAHRER auf Facebook**  
[facebook.com/fernfahrer magazin](https://facebook.com/fernfahrer magazin)
- **Die FERNFAHRER-Apps**  
[fernfahrer.de/apps](http://fernfahrer.de/apps)
- **FERNFAHRER live im Webstream**  
[fernfahrer.de/live](http://fernfahrer.de/live)
- **Das FERNFAHRER-Expertenportal**  
[fernfahrer.de/experten](http://fernfahrer.de/experten)
- **Fahrerfernsehen bei eurotransportTV**  
[eurotransport.de/tv](http://eurotransport.de/tv)

**NEU**

**EXKLUSIV für  
FERNFAHRER-  
Leser**

**5€ Einkaufsgutschein\* im  
FERNFAHRER-Webshop.**

- Einfach den Rabattcode  
„SPAREN5“ im Checkout eingeben.  
[www.fernfahrer.de/shop](http://www.fernfahrer.de/shop)



**5€**

**GESCHENKT!**

\* Anrechenbar auf alle Artikel außer Hefte und Bücher. Gutscheine können nicht kombiniert werden. Ein Gutschein pro Einkauf

## AUTOHOF DES MONATS



Wrexer Teich 1,  
34474 Diemelstadt  
Tel.: 05694/592  
Fax: 05694/780  
E-Mail-Adresse:  
[info@svg-rasthaus-diemelstadt.de](mailto:info@svg-rasthaus-diemelstadt.de)

<b>Öffnungszeiten</b>	Tankstelle: 00:00–23:59 Uhr Restaurant: 00:00–23:59 Uhr
<b>Lkw-Parkplätze</b>	120
<b>Lkw-Zapfsäulen</b>	3 Zapfsäulen, AdBlue-Kanister
<b>Dieseldirektkarten</b>	EuroShell, Shellcard, UTA, DKV
<b>EC-Automat</b>	ja
<b>Kommunikation</b>	Fax, Kopien
<b>Restaurant</b>	150 Plätze, separater Raucher- raum
<b>Terrasse</b>	40 Plätze
<b>Duschen</b>	3 Duschen
<b>Wäscheservice</b>	Waschmaschinen
<b>Freizeit</b>	Fernseher, Internet-Terminal
<b>DocStop</b>	nein

- ★★★★☆ Parkplatz
- ★★★★☆ Preis-Leistungs-  
Verhältnis
- ★★★★★ Wartezeit  
auf Leistung
- ★★★★☆ Qualität des Essens
- ★★★★☆ Sauberkeit der  
Duschen/Toiletten

Die abgebildeten Bewertungen wurden von Nutzern abgegeben und sind nicht repräsentativ.

Stand: 18.8.2020



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







**KLAUS KAGER**  
A-4020 LINZ

**FORTSCHRITTLICHER FAUN**

Sehr geehrter Herr Redakteur, beim Lesen des FERNFAHRER 6/2020 ist mir ihr Bericht über die neue Federung Ultimaax von Hendrickson aufgefallen. So neu ist die Erfindung auch nicht, schon gar nicht in Europa. Ich fuhr in den 1970er-Jahren einen Faun-Muldenkipper K20, der so eine ähnliche Federung an der Hinterachse hatte. Das Fahrzeug wurde zum Transport von Schlacken und Roheisenbarren eingesetzt. Der im Schichtbetrieb eingesetzte Kipper hatte kaum Probleme mit dieser Federung. Schade, dass solche Firmen wie Faun als Lkw-Hersteller verschwunden sind. Da ich selber 35 Jahre zum Großteil auf Kippnern verbracht habe, freue ich mich über solche Berichte aus der Kipper-Szene.



**ROLF TRITSCHLER**  
PER E-MAIL

**FAHRVERBOTE IM HEFT**

Sehr geehrtes Redaktionsteam, nach meiner Recherche auf der BAG-Homepage gelten in manchen Bundesländern bzgl. Ferienfahrverbot für Lkw im Jahr 2020 Besonderheiten. Ich habe in den letzten Ausgaben eurer Zeitschrift nichts dazu gelesen, in eurer Rubrik Fahrverbote kein Hinweis dazu. Habe ich da was übersehen oder bin ich falsch informiert? Ansonsten finde ich euer Heft super! Freue mich über Rückmeldung!

*Antwort der Redaktion:*  
Sehr geehrter Herr Tritschler, danke schön für Ihre Nachricht! Sie haben recht – wir haben bei den Fahrverboten im Heft den Hinweis „Ausnahmen wegen Corona möglich“ vergessen. Da sich die Ausnahmeregelungen während der Verkaufszeiträume des FERNFAHRER kurzfristig ändern können, orientieren wir uns immer an den ursprünglichen Fahrverboten. Aktuelle Infos zu den Fahrverboten und Corona-Ausnahmen finden Sie, sofern nicht bereits entdeckt, unter [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de) und [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de).



©INFINITY/FOTOLIA



**MICHAEL SCHENCK**  
PER E-MAIL

**KABOTAGE-LÖSUNG**

Hallo liebes Fernfahrer-Team, ich hatte ja bei FERNFAHRER live während der Übertragung bei Facebook mitgeteilt, dass ich einen Vorschlag hätte, wie die Kabotage-Regeln künftig eventuell aussehen könnten. Hier mein Vorschlag: Nehmen wir jetzt mal eine Firma aus Litauen, die immer wieder ins Gespräch kommt, dieses sollte und könnte aber auch auf alle Länder in der EU angewendet werden. Die Firma fährt einen Auftrag aus ihrem Heimatland, in diesem Fall Litauen, nach Spanien. In Spanien bekommt sie einen Auftrag in Richtung nach Hause, nimmt dabei eine Tour nach Frankreich auf, lädt dort ab, nimmt dort eine Ladung nach Deutschland auf, fährt weiter in Richtung Litauen, lädt in Deutschland ab, nimmt wieder eine Ladung auf und fährt nach Litauen zurück. Damit ist voraussichtlich auch gesichert, dass der Fahrer am Wochenende zu Hause ist. So könnte man mit jedem EU-Land verfahren, inklusive Deutschland. Von Ausgangspunkt zum Zielort und dann wieder in Richtung Heimat mit zwei bis drei Zwischenstopps und Ladungen, die auf dem Weg nach Hause abgearbeitet werden können. Somit würde die Kabotage in jedem Land eingeschränkt bzw. ganz unterbunden, und die einheimischen Speditionen hätten wieder mehr zu

fahren. Es wäre auch besser zu kontrollieren. Da kommen dann auch die Frachtvermittlungen wie Timocom zu ihrer Aufgabe, diese Frachten zu vermitteln.



**OLIVER QUENZER**  
PER E-MAIL

**FUNKVERBOT FÜR ALLE?**

Servus ihr Lieben! Ich habe mit großer Aufmerksamkeit euren Bericht im FERNFAHRER 8/2020 über das CB-Funkverbot am Steuer gelesen. Jetzt meine Frage: Gilt diese Regelung auch für Betriebsfunk? Da ich bei einer Behörde (Autobahnmeisterei) arbeite, wäre das für uns sehr wichtig, da wir zu 90 Prozent nur über Betriebsfunk kommunizieren!

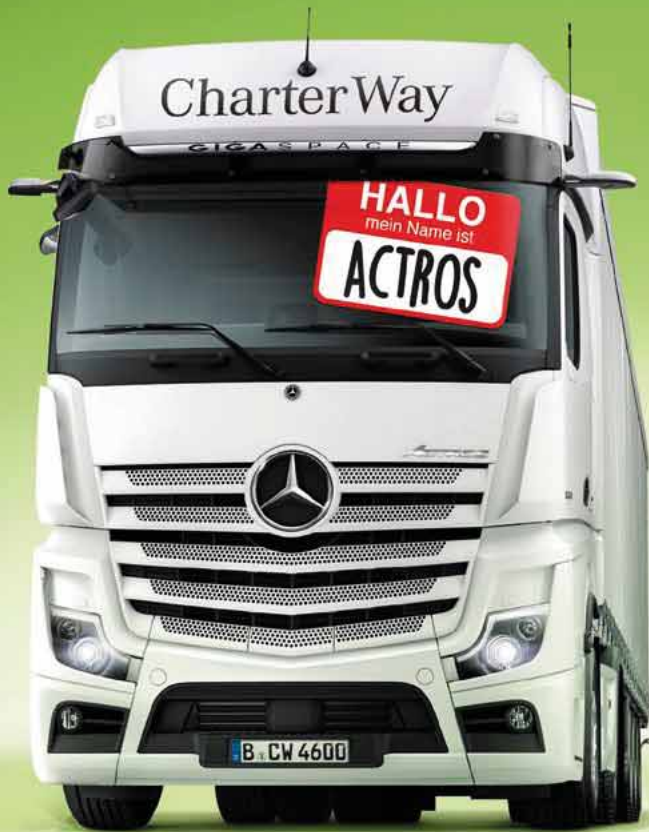


*Antwort der Redaktion:*  
Hallo Oliver, danke für deine Nachricht! Dies dürfte auch für euch bei der Autobahnmeisterei gelten – sofern ihr wegen eures speziellen Auftrags und Arbeitsalltags nicht davon befreit seid. Dazu müsste es dann ein entsprechendes Schreiben geben oder eine Ausnahmebescheinigung zum Mitführen im Fahrzeug.

**ANSCHRIFT FÜR LESERBRIEFE:**  
Redaktion FERNFAHRER  
Handwerkstraße 15  
D-70565 Stuttgart

**LESERBRIEFE ONLINE:**  
[info@fernfahrer.de](mailto:info@fernfahrer.de)  
Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe sinngerecht zu kürzen.





# Dürfen wir Ihnen unsere neuen Mitarbeiter vorstellen?

Ohne böse Überraschungen: Die neue Generation des Actros und Arocs ist ab sofort bei CharterWay verfügbar. Ob Sie schwere Ladung oder Baumaterial transportieren wollen – auch die neueste Wahl bleibt die richtige. Denn bei unseren fairen Konditionen bleibt alles beim Alten: Sie mieten die Fahrzeuge maßgeschneidert nach Ihrem Bedarf. Ohne versteckte Kosten. Ohne rechtliche Stolpersteine. Mehr Informationen unter [www.charterway.de](http://www.charterway.de)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust





# AUFTAKT ZUR AUFHOLJAGD

Der deutsche Markt ist für Renault Trucks ein schwieriges Pflaster. Am erfolgreichsten sind die Fernverkehrsfahrzeuge der T-Serie, freilich auf niedrigem Niveau. Mit der neuesten Generation scheint aber Land in Sicht.

TEXT | Ralf Becker

FOTOS | Thomas Küppers, Ralf Becker (1)



## FACTS

12.800 cm<sup>3</sup> • Reihensechszylinder  
480 PS • 2.400 Nm • 34,0 l/100 km





# RENAULT TRUCKS

T 480

DTI 13

T

RENAULT TRUCKS

RENAULT TRUCKS  
T 480

RENAULT TRUCKS  
T 480

M R 8391







**1 IM COCKPIT** bildet nur die magere Lenkradverstellung mit störrischer Mechanik einen echten Schwachpunkt.

**2 DIE SPIEGEL** sollte Renault weiter weg von den A-Säulen platzieren. Der Abbiegeassistent ist optional.

**3 DIE SCHUBLADEN** in der Mittelkonsole sind zwar nicht besonders groß, aber für Kleinkram allemal praktisch.

**4 FÜR DIE NUTZUNG** als Stauraum lässt sich das Vorderteil der oberen Liege senkrecht stellen.

**5 DER FLACHE**, nur 25 Liter große Kühlschrank ist ein Zugeständnis an die tiefe Montage mit Motortunnel.

**6 ÜBER DER SCHEIBE** summiert sich der geschlossene Stauraum auf rund 200 Liter.

**D**ie Verkaufszahlen von Renault Trucks in Deutschland als ausbaufähig zu bezeichnen, ist noch zurückhaltend ausgedrückt: Von den rund 84.000 Lkw ab sechs Tonnen, die im Jahr 2019 neu zugelassen wurden, tragen nur knapp 1.000 den Rhombus auf dem Kühlergrill. Ein kleiner Trost, sofern man sich auf den Fernverkehr konzentriert: Mit fast 700 Einheiten stellt die T-Baureihe noch das größte Kontingent dar.

Mit einem Renault T 480 Sleeper tritt somit fast ein Exot zum Test an. Wo die eigentliche Heimat liegt, macht bereits die Lackierung klar: Das kräftige Rot heißt im Renault-Jargon schlicht „Dentressangle“, benannt nach dem

ehemaligen französischen Großspediteur (heute XPO Logistics). Unter dem knalligen Lack arbeitet der 12,8 Liter große Reihemotor DTI 13 aus dem Konzernbaukasten der AB Volvo. Bei Renault stehen die 480 PS des Testwagens für die mittlere von drei wählbaren Leistungsstufen (alternativ 440 oder 520 PS). Im Gegensatz zum Volvo FH ist der T mit mittelhoher Sleeper Cab (nicht aber mit dem großen T-High-Fahrerhaus) auch mit dem knapp drei Zentner leichteren 10,8-Liter-Motor DTI 11 zu bekommen. Aufgerufen sind dann 380, 430 oder 460 PS.

Mit dem DTI 13 qualifiziert sich das Testfahrzeug also nicht als allererste Leichtbau-Wahl, dennoch zieht Renault fast alle Register: Luft-



**DAS LINKE STAUFACH** fasst rund 155 Liter und ist von innen zugänglich. Das rechte ist knapp halb so groß und nach innen abgeschottet.





## Technische Daten und Messwerte

### Motor

Reihensechszylinder (Renault DTI 13) mit Turbolader und Ladeluftkühlung, oben liegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, rückseitig montierte Steuerräder, Common-Rail-Hochdruckeinspritzung (2.000 bar); Abgasreinigung: (ungekühlte) AGR, DPF, SCR

Bohrung/Hub	131/158 mm
Hubraum	12.800 cm <sup>3</sup>
Leistung	353 kW/480 PS bei 1.400 bis 1.800/min
Max. Drehmoment	2.400 Nm bei 950 bis 1.400/min
Motorbremsleistung (Optibrake+)	382 kW/520 PS bei 2.300/min
Motorgewicht (trocken)	ca. 1.115 kg
Umweltklasse	Euro 6d

### Getriebe

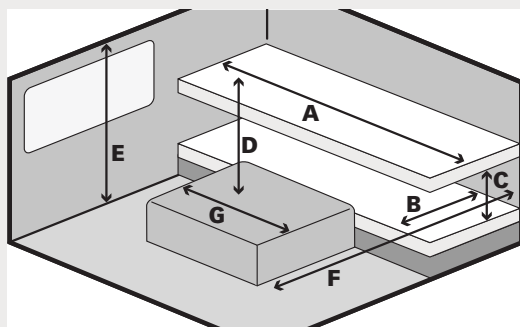
Optidriver AT 2612F (Volvo I-Shift), Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 14,94, automatisierte Schaltung; Voith-Retarder

### Fahrgestell

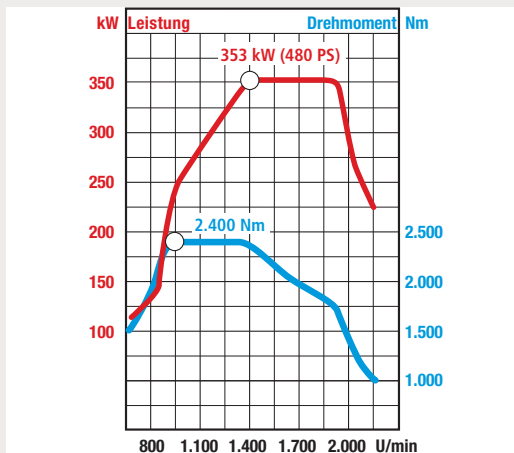
U-Profil-Leiterrahmen, 6,5 mm stark, Federung vorn/hinten: Einblatt-Parabel/Zweibalg-Luft, Hydrolenkung (Übersetzung 20:1), 460 mm Lenkraddurchmesser, 4,75 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, elektronisch geregelte Scheibenbremsen, 405- plus 405-Liter-Alutanks Diesel, 64-Liter-Tank Adblue; 3,70 m Radstand; Bereifung vorn/hinten: 385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5

### Fahrerhaus

T Sleeper Cab, Fernfahrerhaus mit 200 mm hohem Motortunnel, zwei Liegen, Vier-Punkt-Luftfederung	
A Kojenlänge u./o.	1.950/1.900 mm
B Kojenbreite u./o.	630-780/700 mm
C Kojenhöhe u./o.	725/595 mm
D Innenhöhe Mitte	1.840 mm
E Innenhöhe rechts	2.035 mm
F ab Frontscheibe	2.050 mm
G Breite Motortunnel	990 mm
Einstieg Höhe 1./2./3. Stufe	400/740/1.060 mm
Kabinenbodenhöhe	1.390 mm



### Volllastkurven



### Hinterachse

einfach übersetzte Hinterachse (P13170-D) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,31:1 (= 1.060/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

### Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (inklusive Fahrer, vollen Tanks, ohne Reserverad): 7.900 kg  
Testgewicht: 39.360 kg  
zul. Achslast vorn/hinten: 7.500/13.000 kg

### Preis

k. A.

### Messwerte

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	34,0 l	82,0 km/h
Adblue	2,75 l (8,08 % vom Diesel)	
schwere Strecken	38,9 l	80,5 km/h
leichte Strecken	29,1 l	83,7 km/h
Volllast (5 % Steigung)	96,8 l	64,5 km/h
Teillast (bei 85 km/h)	Baustelle, keine Messung	

### Schalthäufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 25

### Innengeräusch

bei 85 km/h	64,5 dB(A)
maximal (in Steigung)	65,5 dB(A)

### Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.060/min
theoretische Steigfähigkeit (40 Tonnen, 12. Gang)	2,65 %
maximale rechnerische Geschwindigkeit (1.800/min)	144,2 km/h

### Bewertungen

#### Fahrerhausgröße

★★★★☆  
Typisch Flotte, aber mehr Innenhöhe als z. B. ein DAF Space Cab.

#### Ausstattungsöglichkeiten

★★★★☆  
Eine oder zwei Liegen, trotz Motortunnel auch ein drehbarer Sitz.

#### Arbeitsplatz

★★★★☆  
Leichter Durchstieg, Lenkradverstellbereich auch nach jüngster Modellpflege noch dürrtig.

#### Schaltung/Bedienung

★★★★☆  
Optidriver-Getriebe am Lenksäulenhebel einfach zu bedienen.

#### Fahrkomfort

★★★★☆  
Insgesamt lauffruhiger Motor, Stöße aus Richtung Einblatfedern.

#### Stauraum/Ablagen

★★★★☆  
Fächer gut aufgeteilt und verarbeitet, aber kleiner Kühlschrank.

#### Liegen

★★★★☆  
Oben mit Leiter und Stauraumfunktion, unten mit Hängematte.

#### Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★☆  
Steiler, aber niedriger Einstieg, vorne vorbildliche Klapptufen.

#### Fahrverhalten/Lenkung

★★★★☆  
Tief montiertes, luftgederetes Haus mit wenig Seitenneigung.

#### Antriebsstrang

★★★★☆  
Lange Achse beim zugkräftigen 13-Liter-Motor vertretbar.

#### Verbrauch

★★★★☆  
Gegenüber früher getesteten T stark verbessert, jetzt nah am Mittelfeld der versammelten Konkurrenz.

#### Bremsen

★★★★☆  
Duo aus Optibrake+ und Retarder stark und gut dosierbar.

#### Sicherheit

★★★★☆  
Gängiger Standard, elektrisch unterstützte Lenkung steht noch aus.





kessel, Felgen und Halter für die Aufliegeranschlüsse aus Alu, Einblattfedern vorne und ein relativ leichter Rahmen mit 6,5 Millimeter Stärke. In der Summe gibt das einen respektablem, aber auch nicht überragenden Wert: Mit 810 Liter Diesel (zweimal 405 Liter), 64 Liter Adblue und Fahrer ergeben sich 7.900 Kilogramm, das ist inklusive Voith-Retarder in dieser Fahrerhaus- und Hubraumklasse normaler Durchschnitt.

In Sachen verbrauchsreduzierende Maßnahmen tischt Renault ebenfalls das volle Programm auf. Kernpunkte des „Optifuel“-Pakets bilden Dach- und Seitenspoiler, strömungsgünstige Türverlängerungen, ein auskuppelbarer Luftpresser, eine Lenkpumpe mit variablem Durchsatz und eine automati-

- 1 **DER DIGITALE TACHO** liegt gut im Blick, der Drehzahlmesser ist ziemlich klein geraten.
- 2 **EINE ELEKTRISCHE PARKBREMSE** ist Serie, der Multimedia-Touchscreen links optional.
- 3 **DIE SCHALTEREINHEITEN** lassen sich leicht lösen und nach eigenen Vorlieben versetzen.
- 4 **DEN BEIFAHRERSITZ** gibt's drehbar, am unteren Bett sitzt eine Kabelfernbedienung. An der Flanke: die mitgelieferte Hängematte.

sche Motorabschaltung nach einiger Zeit im Leerlauf (standardmäßig fünf Minuten mit 90 Sekunden Vorwarnzeit, beide Werte lassen sich aber in der Werkstatt ändern). Außen rundum positiv: Der Dachspoiler lässt sich über ein Gestänge verstellen, beide Sideflaps klappen unkompliziert zur Seite, die Seitenverkleidungen sind ebenfalls

schnell entriegelt und vorn gerät der Aufstieg dank breiter Klappstufen zur leichten Übung. Überarbeiten sollte Renault aber die Spiegel: Durch die Montage eng an der A-Säule ist die Sicht nach schräg vorn vor allem auf der Beifahrerseite stark eingeschränkt.

Die Instrumente prägt eine rein digitale Geschwindigkeitsanzeige, womit Renault schon vor vielen Jahren vorausmarschierte. Standard ist heute auch das GPS-angebundene Optidriver-Getriebe (alias Volvo I-Shift), mit dem es hinsichtlich Schaltstrategie kaum noch etwas zu tun gibt. Das System arbeitet jetzt auch mit hinterlegten Karten (anfangs nur mit einer Cloudanbindung an eine Streckendatenbank) und gibt sich damit weder auf der Autobahn noch auf der Landstraße eine Blöße. Wobei man generell festhalten kann, dass Renault bei der Steuerung ein geschicktes Händchen beweist. Das fängt schon damit an, dass man sich in allen Fahrprogrammen grundsätzlich für oder gegen den Freilauf („Optiroll“) entscheiden kann: Im Auswahlmü lässt sich ein entsprechendes Häkchen setzen. Zudem ist die Bedienung am Lenksäulenhebel einfach, per Schnell-



**AUF DER WAAGE** bleibt der T 480 unauffällig: Mit großem 13-Liter-Motor und Voith-Retarder ist trotz zahlreicher Alu-Komponenten auch kein wirklicher Leichtbau zu erwarten.

**FÜR DEN MESSTANK**, der sich dank dreier Luftlöcher randvoll machen lässt, gebührt Renault Trucks Deutschland hier mal ein Sonderlob.



wahltauten lassen sich zwei Tempomatwerte setzen, die Schaltungen selbst sind wie vom Volvo-Getriebe gewohnt sanft und schnell. Nur die zweigeteilte Menüführung mit Dreh-Drück-Rad unterm Lenkrad und weiteren Tasten obendrauf ist etwas fummelig.

Unterwegs in der ersten von drei Eco-Stufen ist die Strategie mit Unter- und Überschwängern von minus 6 und plus 5 km/h auf maximales Spritsparen ausgelegt. Wie inzwischen fast bei allen Wettbewerbern ist dem System ein Zusatzschwung im Auslauf von Gefällen eingepflegt, in besagtem Eco-Level eins sind das weitere 3 km/h. Beibremungen kann man sich auf freier Strecke größtenteils sparen. Mit der verstärkten Motorbremse plus Voith-Retarder ist Bremsleistung satt geboten. Trotz langer Achse (2,31 zu eins) hält sich auch die Zahl der steigungsbedingten Schaltungen in Grenzen. Das liegt zum einen am drehmomentstarken Motor (900 Umdrehungen auf den letzten Steigungsmetern sind kein Problem), zum anderen an einer pragmatischen Eigenschaft der Getriebesteuerung: Folgt auf ein Gefälle sofort wieder eine Steigung und die Optiroll-Strecke wäre entsprechend kurz, bleibt der bergab eingelegte elfte Gang häufig drin.

Bei nur rund 1.060 Umdrehungen brummt der DTI 13 auf flacher Autobahn lauter in die Kabine als zuvor in einem kürzer übersetzten T, im Wettbewerbsumfeld liegt die Geräuschkulisse aber immer noch günstig. Mehr Zugeständnisse sind mit den Einblattfedern zu machen, die teils kräftige Stöße austeilen. Spurtreue und Handling sind aber okay, ebenso das Wankverhalten im tief montierten



**1 BEI 1,40 METER** Einstiegshöhe sind die drei Stufen in die Sleeper Cab schnell geschafft.



**2 DIE KLAPPSTUFEN** sind für den Aufstieg zur Scheibe oder auch als Freisitz optimal.

**3 BEIDE SEITENSPOILER** klappen unkompliziert nach außen, der Rohrbogen für die Aufliegeranschlüsse besteht aus Aluminium.

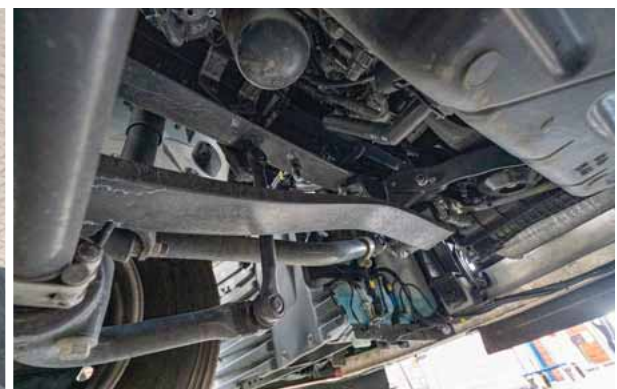
**4 DER DACHSPOILER** lässt sich einfach über das in Brusthöhe montierte Gestänge verstellen.



Haus. In der Endauswertung stehen 82,0 km/h und 34,0 Liter Diesel zu Buche, was sich nahtlos an das Kapitel Leergewicht anschließt: nicht überragend, aber im normalen Rahmen. Auch nach der jüngsten Überarbeitung für Euro 6d bleibt es aber bei einem hohen Adblue-Verbrauch, der in der Bauart mit ungekühlter AGR begründet ist.

Ähnlich wie bei SCR-only-Motoren werden auf 100 Liter Diesel rund 8 Liter Adblue fällig.

Bleibt als Fazit: Das Zeug, „markenneutrale“ Kunden anzusprechen, hat der T des Jahrgangs 2020 auf jeden Fall – eine erfolgreiche Aufholjagd wäre dem inzwischen gut gemachten Franzosen zu wünschen. 🚛



**DER DTI-13-MOTOR** stammt aus dem Konzernbaukasten von Volvo. Charakteristisch ist die Bauweise mit ungekühlter Abgasrückführung, die recht viel Adblue kostet. An der Vorderachse des Testwagens sitzen leichte Einblattfedern.





***FEINER FÜRS***





**GROBE**

Auch unter Brüdern kommt es vor, dass der eine dem anderen gern an die Wäsche geht. Ein interessanter Fall aus jüngster Zeit ist das Geschehen bei einem Geschwisterpaar namens Arocs und Actros.

TEXT & FOTOS | Michael Kern

**D**ie Kirschen in Nachbars Garten schmecken ja bekanntlich immer besser als das eigene Gewächs. So kommt's, dass der Mensch eben gern ein wenig wildert. Aber auch beim Lkw ist tatsächlich ab und zu der Drang vorhanden, mal kurz über den Zaun zu steigen und sich nebenan etwas zu gönnen.

Ein schönes Beispiel dafür bildet der Mercedes Actros, dem es vor allem zwei Dinge aus dem Gärtchen seines Bruderherzens Arocs angetan haben: zum einen dessen hydrostatischer Vorderradantrieb namens HAD (Hydraulic Auxiliary Drive) und zum anderen die ursprünglich nur im schweren Vierachser erhältliche, elektrisch unterstützte Lenkung Servotwin.

Der 1846er-Testwagen ist mit beidem bestückt. Er fährt mit langer Classicspace-Kabine sowie einem Klappsattel im Schlepp vor und wirft natürlich sofort die Frage auf: Muss das sein? Oder anders gesagt: Was kann der denn besser als ein Arocs, von dem diese Komponenten ja nun stammen?

Da gibt es nun in der Tat ein paar Dinge anzuführen, mit denen der HAD-Actros seinem etwas wilder veranlagten Bruder die Show stehlen kann. Zu nennen wäre etwa die Option auf das Riesen-Fahrerhaus Gigaspace, mit der ein Arocs einfach nicht dienen kann. Denn für ihn hört die Welt der Immobilien eine Nummer kleiner auf. Bei Bigspace ist für







**UNTERM STRICH** kann der Actros HAD mit zwei bis drei Zentnern mehr an Nutzlast dienen als ein entsprechender Arocs.

ihn eben Schluss. Dann wäre da zum Beispiel noch die Rahmenhöhe. Exakt 1.015 Millimeter sind da beim Arocs geboten. Mit nur 980 Millimeter Rahmenhöhe aber kann der Actros durch die Lande segeln und fährt deswegen mit einem gewissen Plus an Standardsattel-Tauglichkeit vor. Für den, der mit Argusaugen auf die Nutzlast schaut, ist der Actros ohnehin der heißere Kandidat: In der

hier zur Debatte stehenden 460-PS-Klasse mit dem kleinen Elfliitermotor portioniert zum Beispiel die relativ leichte Schaltbox G211-12 die Kräfte des Motors.

Beim Arocs hingegen sitzt an ihrer Stelle die etwas schwerere Variante G281-12. Auch bringt der Arocs mit acht Millimeter Rahmenstärke doch schwerere Knochen mit als der

Actros, der es bei sechs Millimeter starkem, hochlegiertem Stahl belässt.

So hat er dem Arocs gleich einmal zwei bis drei Zentner an Nutzlast voraus, empfiehlt sich also als Kiesbomber par excellence. Klar ist somit auch, dass der obendrein in weit höherer Stückzahl gebaute Actros dem Bruderherzen Arocs nicht zuletzt auch beim Einstands-



**1 LEICHT ZU ERKENNEN** ist der hydrostatische Vorderachs Antrieb an der speziellen Nabe. Herz des Systems ist eine Hochdruckpumpe. Sie macht dem Hydrauliköl Beine, das die Radnabenmotoren an der Vorderachse in Schwung bringt.

**2 GERINGERE HÖHE** und Stärke des Rahmens machen den wesentlichen Unterschied zum Arocs.

**3 JEWEILS MIT HYPOIDACHSE** hinten schenken sich Actros und Arocs bei der Bodenfreiheit nichts.







**DAS MIRRORCAM-SYSTEM** bietet zwar freie Sicht durchs Fenster, lässt bei Schärfe und Kontrast aber sehr zu wünschen übrig.



preis ein Schnippchen schlagen kann. Die Masse macht's – nicht nur beim Material.

Aber wie schaut's mit der Geländetauglichkeit des Actros HAD aus? Ein kleiner Check in der Grube zeigt schnell, dass die Bodenfreiheit des 4x2-Actros mit HAD an beiden Achsen den Werten beim entsprechenden Arocs (sofern mit Hypoidachse hinten bestückt) geradewegs ebenbürtig ist: rund 315 Millimeter vorn und 260 hinten.

Der hydrostatische Vorderachsantrieb HAD wirkt hier wie dort dem großen Manko entgegen, mit dem der 4x2-Sattelzug eben immer zu kämpfen hat: fürchterlich wenig Traktion.

Da kann HAD mit maximal ungefähr 2,5 Tonnen an zusätzlicher Zugkraft vorn innerhalb gewisser Grenzen Abhilfe schaffen. Wunder vollbringt das auf hydraulisch betätigten Radnabenmotoren vorn basierende Ding damit natürlich nicht: Mutwillig mittendrin auf einem kleinen Steilstich offroad angehalten, mit dem Mut der Verzweiflung den ersten Gang eingelegt und aufs Gas gegangen, ist erst einmal nicht viel außer fröhlich durchdrehenden Hinterrädern zu bemerken.

Denn bis das HAD-System den nötigen Druck aufgebaut hat, geht schon eine gewis-

se Zeit ins Land. Dann aber legen die Räder an der Lenkachse brachial los, als würden sie von allen Höllenhunden gehetzt. Krallen sich mit Macht in den Grund, der am Ende aber eben doch so aufgestellt ist, dass sich statt schönen Vortriebs hässlicher Schlupf einstellt. Mit dem obendrein ein beachtlicher Rodeoeffekt einhergeht.

Bleibt also nur das Einlegen des Rückwärtsgangs für den Ausweg, die Fuhre im Krebsgang in den sicheren Hafen ebenen Geländes zurückzunavigieren. Das wiederum ist mit dem beim Testwagen verbauten Mirrorcam-System gar kein so einfaches Unterfangen: Flau im Kontrast und auch nicht sonderlich scharf in der Darstellung, macht es die Rücksicht à la Mirrorcam fürs Auge schon ziemlich schwierig, ohne klare Wegmarkierung unter solchen Offroadbedingungen zurechtzukommen.

Exakt zu detektieren, wo die Piste nun genau aufhört und die Abbruchkante anfängt: Das gelingt nicht immer zweifelsfrei. Besonders heikel wird dies, wenn die Sonne so steht, dass der Auflieger den eh schon leicht unübersichtlichen Ort des Geschehens zu allem Überfluss auch noch in Schatten taucht. Dank dieser Erfahrung hat sich die Lust auf weitere Experimente doch deutlich verringert

## Technische Daten

### Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor (OM 471 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, zwei oben liegende Nockenwellen, elektronisch gesteuerte Common-Rail-Einspritzung, maximaler Einspritzdruck 2.100 bar; Euro 6 per SCR, AGR und DPF

Bohrung/Hub	125/145 mm
Hubraum	10.677 cm <sup>3</sup>
Leistung	455 PS (335 kW) bei 1.600/min
Max. Drehmoment	2.200 Nm bei 1.100/min
Motorgewicht	980 kg befüllt

### Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, 430 mm Durchmesser  
Getriebe: Mercedes G 211-12 (Dreigang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe), 12 + 4 Gänge, Spreizung 14,93 (14,93–1,00)  
Achsen: 7,5-Tonnen-Vorderachse mit HAD, 13-Tonnen-Hypoid-Hinterachse mit Quersperre, Hinterachsübersetzung 2,611 zu 1 = 135,7 km/h

### Fahrwerk

Zweiblatt-Parabelfederung vorn, Vierbalg-Luftfederung hinten, Stabilisator an beiden Achsen, Scheibenbremsen rundum, Bereifung 385/65 R 22,5 vorn, 315/80 R 22,5 hinten, Alutank Kombi 390 Liter Diesel/130 Liter Hydraulik, Adblue 60 Liter, elektrisch unterstützte Lenkung Servotwin Fahrerhaus Classic Space 2,30 m Breite, Motortunnel 170 mm, Lagerung Komfort stahlgefedert 1,8 Hz

### Maße und Gewichte

Radstand	3.700 mm
Leergewicht SZM fahrfertig*	7.930 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Nutzlast	10.070 kg
Bodenfreiheit vorn	314 mm (385/65 R 22,5)
Bodenfreiheit hinten	263 mm (315/80 R 22,5)
Wendekreis	14,9 Meter

### Fahrerhaus

Außenbreite	2.300 mm
Höhe gesamt	3.225 mm
Einstieg	465/400/365/370 mm
Höhe Boden	1.600 mm
Breite zw. Fenstern	2.243 mm
Breite zw. Türen	1.975 mm
Innenlänge	2.073 mm
Stehhöhe vor Sitz	1.590 mm
über Motortunnel	1.454 mm
Höhe Motortunnel	176 mm
Innenvolumen Kabine	6,23 m <sup>3</sup>

\* mit vollem 390-Liter-Alutank, Sattelkupplung, Kipphydraulik, vollem 60-Liter-Adbluetank und Alufelgen







**1 NUR GANZ DEZENT** ist die Architektur des Armaturenrägers an die neuen Displays hin retuschiert.

**2 ZUM AKTIVIEREN** des Nebenabtriebs gilt es verschlungene Pfade im digitalen Menü einzuschlagen.

**3 DIE ANZEIGEN** für all die traktionsfördernden Dinge wie Sperre, HAD oder Anfahrhilfe fallen etwas mickrig aus.



und so heißt es für den nächsten Punkt des Programms: Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste.

Was angesichts der gut 200 Meter langen und immer noch respektvoll steilen Rampe zum Abladeplatz hinauf bedeutet: zweiten Gang sowie den manuellen Modus

einlegen, sodass Powershift nicht etwa auf blöde Ideen kommt. Den hydrostatischen Vorderradantrieb und die Differenzialsperre aktivieren wie gewohnt die einschlägigen Tasten in der kleinen Schalterleiste, die direkt unter dem Sekundärdisplay sitzt.

Doch wie kann der Fahrer das „Anfahrhilfe“ genannte Lupfen der ersten Aufliegerachse bewerkstelligen, das mehr Gewicht auf die Hinterachse der Zugmaschine verlagern soll? Das geht nicht so einfach. Denn da heißt es: entweder über die Lenkradtasten rechts oder die sogenannte Schnelleinsprungtaste für „Bedienung“ in den Dschungel des Sekundärdisplays eintauchen.

Dort poppt das Menü „Bedienung“ auf. Da wiederum ist das Kapitel „Schalter“ aufzuschlagen, das am besten gleich geöffnet bleibt. Denn dort bekommt per Fingertipp aufs bekannte Symbol (oder wahlweises Anwählen per Lenkradtasten) nicht nur die erste Achse des Aufliegers ihr Kommando zur Himmelfahrt, sondern auch der Nebenabtrieb die Order zum Heben des Kippsattels.

Wie schlägt sich die digitale Instrumentierung sonst so? Das prachtvolle grafische Erscheinungsbild kommt auf den ersten Blick

als Augenweide daher. Unter starker Sonneneinstrahlung leidet der große Glanz dann aber schon und das neue Ensemble kann der guten alten Tuben-Instrumententafel (als 12,7-Zoll-Kombiinstrument alternativ weiterhin bestellbar) das Wasser nicht reichen. Und just beim Offroadfahren fällt auf, dass die Display-Anzeigen für ebene bauspe-



**PRACHTVOLL TRITT DIE GRAFIK** beider Instrumentenvarianten auf. Die Fünferskalierung ist aber jeweils arg verhuscht geraten.



**AUF DER LANDSTRASSE** kann PPC Interurban tüchtig beim Spritsparen helfen.





#### DIE ELEKTRONISCH UNTERSTÜTZTE

Lenkung Servotwin macht das Kurbeln am Volant zum Kinderspiel.

**EXAKT 1.600 MILLIMETER** gilt es zu klettern, bevor der Fahrerhausboden erreicht ist.



**DER MOTOR SCHNURRT** bei Tempo 85 km/h mit moderaten 1.130 Touren vor sich hin.


**DER KLEINE ELFLITERMOTOR** erreicht zwar 455 PS, geht es beim maximalen Drehmoment mit 2.200 Nm aber eher ruhig an.



weder zu den leisesten noch zu den lauffähigsten seiner Art. Immerhin dimmt ihn die Hinterachsübersetzung von 2,611 im Verein mit Direktganggetriebe auf ein Drehzahlniveau von knapp 1.130/min bei 85 km/h.

Weit, arg weit reicht andererseits somit der Arm des ersten Gangs. Auf rund 10 km/h zeigt die Tachonadel im Ersten bei 1.800 Touren. Übermäßiges Gurken in hartem Gelände ist also nichts, was der Kupplung auf Dauer sonderlich bekommen wird. Auch dem Anfahrvermögen sind damit Grenzen gesetzt. Ein waschechter Offroader wird der Actros HAD, wie hier gefahren, im Leben nicht.

Das will und kann er aber auch gar nicht sein. Sein Revier ist und bleibt hauptsächlich die Straße. Auf der kann er zum Beispiel – nach getanem Tagwerk etwa als Kiesbomber – des Nachts dann ohne Weiteres noch einen Schubbodenaufleger schultern und sich somit rund um die Uhr nützlich machen.

Für gelegentliche Ausflüge ins Gelände, sei's als Kippsattel oder auch als Holzzug, der tief in den Tann hineinfährt: Für solche Zwecke päppeln ihn die Kirschen, die er sich in Nachbar Arocs' Garten gemopst hat, ganz ohne Zweifel mehr als genug auf. 

zifischen Funktionen wie Differenzialsperre, HAD, Anfahrhilfe oder Nebenantrieb eher mickrig ausgeführt sind und somit stiefmütterlich wegkommen.

Andererseits ist durch die Konzentration an Funktionalitäten ins Digitale hinein eine sehr aufgeräumte Landschaft im Kosmos der Armaturen entstanden und es gibt um den Fahrer herum mehr Ablagen denn je. Einzug gehalten haben etwa gleich zwei neue Schalen oben auf dem Plateau, von denen eine gar mit induktiver Ladung des Smartphones aufwartet (sofern dieses da mitmacht).

Immer noch gewöhnungsbedürftig bleibt der mit einer Gesamthöhe von 1.600 Millimetern eher mühsame Einstieg. Und dass die auf-

geklappte Liege erst droben bleibt, wenn sie per T-Stück in den wenig schmucken Laschen an der Rückwand fixiert ist, gehört zu den eher unrühmlichen Seiten des sonst so modernen Actros. Tja, eine kleine Gasdruckfeder könnte Wunder wirken.

Der Actros zaubert lieber anderswo. Zu nennen wäre da die Lenkung Servotwin: Sie macht das Kurbeln am Volant zum Kinderspiel. Dazu kommt die neue Funktion PPC Interurban: Die macht jetzt eben auch auf der Landstraße ein kartenbasiertes vorausschauendes Fahren möglich, das schon einen Sprit sparen kann.

Was die Geräuschkulisse angeht, gehört der Elflitermotor unseres Actros 1846 allerdings



**1 MIT 170 MILLIMETER** hohem Motortunnel kommt die Classicspace-Kabine auf 6,2 Kubikmeter umbauten Raum.

**2 GANZ UND GAR** nicht ins ultramoderne Digital-Ambiente will die rustikale Fixierung der Liege an der Rückwand passen.





Volvo Trucks verpasst FH16 und FH dezente Facelifts. Die eigentliche Überraschung aber sind die kleineren Brüder für Verteilerverkehr und Bau, FM und FMX. Die nämlich schließen mit völlig neuen Fahrerhäusern spürbar auf.

TEXT | Julian Hoffmann FOTOS | Volvo Trucks



## GANZ DER GROSSE BRUDER

**E**s ist dieser eine Moment am Steuer des neuen FM, der eigentlich alles sagt: Mit gesetzten 85 km/h rollen wir auf der A96 von Memmingen in Richtung München. Der 500 PS starke D13-Motor schiebt die auf 40 Tonnen ausgeladene Fuhre samt Dreiachskoffer durch die Lande – und im Globetrotter-Haus kommen kurz Zweifel auf. Ist das jetzt tatsächlich die erste Testfahrt im FM oder haben wir auf dem Hof von Götzfried Nutzfahrzeuge in Mindelheim versehentlich doch den FH geentert?

Klar, ein kurzer Blick auf den breiten Motortunnel oder wahlweise die Konzentration auf die Höhe, auf der man über der Straße thront,

und alle Zweifel sind verflogen. Doch allein, dass während der Fahrt das Zusammenspiel so vieler Details stimmt, macht den Sprung deutlich, den Volvo Trucks mit dem neuen FM gemacht hat. In Sachen Raumgefühl, Qualitätsanmutung und Layout im Cockpit und nicht zuletzt in Bezug auf die Geräuschkulisse muss sich der „Kleine“ vor dem großen Bruder nicht mehr verstecken. Und das aus gutem Grund: Der neue FM und mit ihm auch die Bauvariante FMX nämlich haben ein völlig neues Fahrerhaus bekommen.

Im Gegensatz zum noch aktuellen Modell ist die A-Säule nun nicht mehr schräggestellt, sondern steht senkrecht und ist außerdem schlanker. Dazu hält die Glasdachluke mit

Notausstiegsfunktion aus dem FH Einzug. Der Effekt ist enorm: Volvo Trucks spricht von einem zusätzlichen Kubikmeter an Innenraumvolumen. Dank verbesserter aerodynamischer Details wie den nun schmalere Spaltmaßen soll der Kraftstoffverbrauch darunter aber nicht leiden. Das Raumgefühl ist ohnehin luftiger, einfach freier. Der ganze Lkw fühlt sich vom Fahrersitz aus eine Nummer größer und ausgereifter an als der zum Vergleich bestiegene alte FM.

Unter der neuen Größe leidet die Übersichtlichkeit dabei keineswegs. Die Frontscheibe nämlich ist nun weiter nach unten gezogen, das Geschehen direkt vor dem Lkw damit besser zu überschauen. Und auch die Sei-





außerdem besser reinigen. Auch die Ergonomie profitiert, weil man sich nun nicht mehr so weit nach vorn lehnen muss, wie das bei der Bedienung des Touchscreens bis dato der Fall war. Ganz auf konventionelle Tasten verzichten wollen die Schweden derweil aber nicht. Die Klimaautomatik und einige Fahrerassistenzsysteme beispielsweise können weiter mit Kippschaltern und Drehreglern aktiviert und deaktiviert werden. Auch das überarbeitete Multifunktionslenkrad bietet Zugriff auf wesentliche Funktionen wie die Freisprecheinrichtung und den adaptiven Tempomaten – und soll den Fahrer so weniger von seiner eigentlichen Aufgabe, dem Fahren, ablenken.

Um den Fahrer jederzeit über die wichtigsten Eckdaten zu seiner Tour im FM oder FH zu informieren, setzt Volvo Trucks zudem auf neue, digitale Instrumente, die die analogen Uhren schon in der Serie ablösen. Auf einer Breite von zwölf Zoll erstreckt sich die Oberfläche. Auf Tastendruck lässt sich eine klassische Anzeige anwählen, eine abgespeckte Variante beispielsweise für Nachtfahrten, ein Modus mit allen Achslasten und eine Ansicht, in der auch die Karte der Navigation ausgespielt wird. Laut Hersteller ist die Software so eingerichtet worden, dass sie sich problemlos mit Updates und weiterführenden Connected Services füttern lässt.

Neu sind auch der Bremstempomat, mit dem sich eine fixe Geschwindigkeit vor Bergabfahrten einstellen lässt, und der bis zum Stillstand arbeitende Abstandsregeltempomat. Auf Wunsch warnen die neuen Volvo dazu mit einer Verkehrsschilderkennung vor Tempolimits und Überholverböten. Mit Dynamic Steering lässt sich zudem ab sofort auch im FM der aktive Spurhalteassistent ordern, der den Lkw mit übrigens sehr gefühlvollen Lenkeingriffen sanft in der Spur hält. Für manchen Fahrer aber wichtiger als die technischen Helferlein ist die jetzt in allen Modellen erhältliche und schon aus dem FH bekannte verstellbare Lenkwelle. Mit ihr kann man den Volant perfekt auf die eigenen Vorlieben abstimmen.

Auch ein Zugewinn im FM: die höhere Montage des unteren Betts und die damit

tenscheiben hat Volvo Trucks mit einer abgesenkten Türlinie vergrößert. Das Resultat: Geht ein Erwachsener vor dem bisherigen FM links vor dem Außenspiegel in die Knie, ist er nicht mehr zu sehen. Aus dem neuen FM dagegen kann man ihm fast noch in die Augen schauen. Will man weiter in die Ferne sehen, kommt eine weitere Neuerung in Bezug auf die laut Hersteller um zehn Prozent erweiterte Direktsicht zum Tragen: Der neue FM nämlich schmückt sich ab sofort mit den filigranen Außenspiegeln des FH. Die alten Gehäuse sind damit Geschichte – ein Gewinn auch in Sachen Design.

Einen riesigen Schritt konnte Volvo Trucks also allein durch Verbesserungen alter Schu-

le machen. Aber natürlich wird im Jahr 2020 auch an der Front der digitalen Helfer nachgearbeitet. Optional erweitert die Sicht im FM und FH ab sofort eine unauffällig im Fuß des rechten Außenspiegels untergebrachte Kamera, die den Bereich zwischen der A-Säule bis hinter das Beifahrerfenster abdeckt. Sie wird automatisch aktiviert, sobald der Fahrer den rechten Blinker setzt.

Das Multimediadisplay, das bisher tief in das Armaturenbrett integriert war und über das nun das Bild ebendieser Kamera ausgegeben wird, ist dazu jetzt über den Tastenfeldern auf der Konsole aufgesetzt. Damit konnte es in FM und FH an Größe zulegen, misst in der Folge insgesamt neun Zoll – und lässt sich







- 1 **NEUES FORMAT:** Mit senkrechten A-Säulen und FH-Spiegeln fährt der neue FM in höheren Sphären.
- 2 **ERWEITERTE SICHT:** Die optionale Seitenkamera erlaubt einen Blick in den toten Winkel rechts.
- 3 **FRISCHE OPTIK:** Die Hauptscheinwerfer kommen in V-Form, zusätzliche Blinker finden sich in der Tür.
- 4 **BEKANNTER EINSTIEG:** Das Fahrerhaus ist weiterhin über zwei ausreichend große Stufen zugänglich.



## Technische Daten: die ersten Volvo-FM-/FH-/FH16-Testfahrzeuge

Fahrzeugtyp	FM 460 Light	FM 500	FH 500 I-Save	FH16 750
<b>Motortyp</b>	D11K460	D13K500	D13K500 Turbocompound	D16K750
<b>Hubraum</b>	10,8 l	12,8 l	12,8 l	16,1 l
<b>Leistung</b>	460 PS/339 kW	500 PS/368 kW	500 PS/368 kW	750 PS/552 kW
<b>Drehmoment</b>	2.200 Nm bei 1.000–1.400/min	2.500 Nm bei 980–1.270/min	2.800 Nm bei 900–1.300/min	3.550 Nm bei 950–1.400/min
<b>Leistung Motorbremse</b>	290 kW bei 2.400/min	375 kW bei 2.400/min	380 kW bei 2.300/min	500 kW bei 2.200/min
<b>Getriebe</b>	I-Shift AT2612F, 12-Gang-Getriebe	I-Shift SPO2812, 12-Gang- Doppelkupplungsgetriebe	I-Shift AT2812F, 12-Gang-Getriebe	I-Shift AT03512F, 12-Gang-Getriebe
<b>Antriebsachse</b>	RSS1244B, 2,47 : 1	RSS1344E, 3,08 : 1	RSS1244B, 2,31 : 1	RSS1370A, 2,85 : 1
<b>Fahrerhaus</b>	Globetrotter mit 4-Punkt-Luftfederung	Globetrotter mit 4-Punkt-Luftfederung	Globetrotter XL, 2-Punkt-Stahlfederung vorn, 2-Punkt-Luftfederung hinten	Globetrotter XL, 2-Punkt-Stahlfederung vorn, 2-Punkt-Luftfederung hinten
<b>Fahrwerk</b>	1-Blatt-Parabelfeder vorn, Luftfederung hinten	2-Blatt-Parabelfeder vorn, Luftfederung hinten	2-Blatt-Parabelfeder vorn, Luftfederung hinten	2-Blatt-Parabelfeder vorn, Luftfederung hinten
<b>Länge/Radstand</b>	5.700/3.600 mm	5.800/3.700 mm	5.850/3.700 mm	5.890/3.700 mm
<b>Leergewicht inklusive Fahrer</b>	6.423 kg (365 l Diesel, 64 l Adblue)	7.511 kg (1.015 l Diesel, 64 l Adblue)	7.018 kg (875 l Diesel, 100 l Adblue)	8.513 kg (975 l Diesel, 100 l Adblue)
<b>Ausgewählte Ausstattungen</b>	Abbiegekamera, Spurhalteassistent, Abstandstempomat, LED-Scheinwerfer	Abbiegekamera, Volvo Dynamic Steering mit akti- vem Spurhalteassistenten, Abstandstempomat, LED-Scheinwerfer	Abbiegekamera, Volvo Dynamic Steering mit akti- vem Spurhalteassistenten, Abstandstempomat, LED-Scheinwerfer mit adaptivem Fernlicht	Abbiegekamera, Volvo Dynamic Steering mit akti- vem Spurhalteassistenten, Abstandstempomat, LED-Scheinwerfer mit adaptivem Fernlicht





- 1 **NEUE MÖGLICHKEITEN:** Mittels einer verstellbaren Lenkwelle lässt sich der Volant jetzt auch im FM großzügig verstellen.
- 2 **DIGITALE REVOLUTION:** Ein gut ablesbares 12-Zoll-Display ersetzt die analogen Instrumente – und das schon in der Serie.
- 3 **VERBESSERTER ERGONOMIE:** Das Multimediadisplays wächst in der Größe und ist nun nicht mehr in einem tiefen Tunnel versteckt.



gewonnene Beinfreiheit beim Sitzen über dem leicht niedrigeren Motortunnel. Und die nun höher montierten und größeren Staufächer an der Front und über beziehungsweise unter der Liege. Insgesamt stehen in der Globetrotter-Kabine des FM, die nun ohne den Zusatz LXL auskommt, damit 960 Liter statt der bisherigen 620 Liter zur Verfügung. Im Normalfahrerhaus beträgt der Zugewinn mit einem Volumen von 190 Litern immerhin 60 Liter. Eine bessere Isolierung gegen

Kälte, Hitze und Lärm rundet das Wohlfühlprogramm ab. Wie auch der überarbeitete I-Shift-Wählhebel neben dem Fahrersitz, der in FM und FH weiterhin als Alternative zu den Getriebetastern auf der Mittelkonsole im Programm bleibt. Er liegt jetzt besser in der Hand und ist in Klavierlack eingefasst.

Äußerlich fallen neben dem größeren Markenlogo und dem neuen Frontgrill (mit Gittermuster im FM und vertikalen Streben im FH16) vor

allen Dingen die nun komplett v-förmigen Scheinwerfer ins Auge. Die schmalen Leuchten verleihen den neuen Volvo eine nie dagewesene Dynamik und können zudem mit neuer Funktionalität punkten. Neben



- 1 **GUT GEWAPPNET:** In den jetzt größeren Staufächern des FM findet auch ein kleiner Kühlschrank Platz.
- 2 **ÜPPIG BEMESSEN:** Auf insgesamt 960 Liter Stauraumvolumen kommt das Globetrotter-Haus.
- 3 **LEICHT ANGEPAST:** Der Motortunnel bleibt dem FM erhalten, ist ab sofort aber etwas weniger hoch.
- 4 **WEITER OPTIMIERT:** Das Bett ist höher montiert und in Pausen besser als Sitzgelegenheit nutzbar.







**1 DREHMOMENT-KÖNIG:** Die FH-I-Save-Modelle mit Turbocompound-Technologie bleiben im Programm.

**2 FACETTEN-AUGE:** Die adaptiven LED-Scheinwerfer blenden im Fernlichtmodus nur die Bereiche ab, in denen andere Verkehrsteilnehmer geblendet würden.




serienmäßigen Halogenhauptscheinwerfern bietet Volvo Trucks gegen Aufpreis Voll-LED-Lampen an, die für eine bessere Ausleuchtung sorgen und im Falle des FH und FH16 sogar mit einem Feature aufwarten, das sonst Premiumpersonenwagen vorbehalten ist: das adaptive Fernlicht. Mit ihm kann man zu jeder Zeit aufblenden, da die Technik Gegenverkehr oder vorausfahrende Fahrzeuge per Kamera und Radar selbstständig erkennt und nur genau die LED-Segmente abschaltet, mit denen die betroffenen Verkehrsteilnehmer geblendet würden. Das ermöglicht beste Weitsicht und soll einmal mehr auf das Sicherheitskonto einzahlen.

Was allerdings die Motoren und Getriebe angeht, belässt es Volvo Trucks in den neuen

Modellen beim aktuellen Stand. Die zum 7. September bestellbaren Lkw, die im Februar des nächsten Jahres mit einem harten Schnitt in der Produktion die bisherigen Trucks ablösen werden, werden also mit den schon bekannten Antriebssträngen gefertigt. Alle Varianten inklusive der Modelle, die mit LNG betrieben werden, sollen ohne Verzögerungen ab dem Start verfügbar sein. Für den FH sind dann also auch wieder die I-Save-Pakete zu haben, die es dank der Turbocompound-Technologie auf ein Plus von 300 Nm bringen und dadurch die Kraftstoffkosten um bis zu sieben Prozent drücken sollen.

Doch wenn es ausschließlich um die schiere Kraft geht, ist dem FH16 ohnehin kein Standard-Fernverkehrstruck gewachsen – das

wurde auch bei der ersten Präsentation der neuen Modelle einmal mehr spürbar. Mit 3.550 Nm ab nur 950 Touren und maximal 750 PS marschiert das Flaggschiff die Hügel im Voralpenland tiefenentspannt hinauf. Großes Aufsehen um seine Leistung macht der Sechszylinderriese mit 16,1 Liter Hubraum dabei aber zu keiner Zeit – er ist ganz Gentleman, übt sich in vornehmer akustischer Zurückhaltung und begeistert lieber mit unaufdringlichem Luxus. In Kombination mit der auch in Zukunft erhältlichen und nur in speziellen Fällen nutzbaren XXL-Kabine samt 1,065 Meter breitem Bett bleibt er damit der Traum aller Volvo-Fans. So einen Lkw braucht hierzulande im 40-Tonnen-Betrieb vielleicht kein Mensch – aber so mancher will ihn trotzdem haben. 



**1 UNDERSTATEMENT PUR:** Der FH16 bleibt seiner Linie treu – und gibt den Gentleman.

**2 PROMINENTER AUFTRITT:** Das Emblem prangt größer auf der Front.

**3 NEUE AKZENTE:** Orange Leisten und Ziernähte verleihen dem FH16 das gewisse Etwas.



**4 ETABLIERTE GRÖSSE:** Der D16-Sechszylinder bringt es weiter auf maximal 750 PS.

**5 WERTIGES DETAIL:** der von Klavierlack umgebene I-Shift-Wählhebel.







„Intelligent angepackt:  
Cool bleiben auf dem  
Datenhighway.“

Jan Hermeling, KRONE Telematics

Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmaschine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.



Cooler Code  
für Infos.

 **KRONE**  
*Wir transportieren Zukunft*





# ROHE KRÄFTE AUF BREITEN SOHLEN

Als multifunktionaler Spezialist arbeitet der allradgetriebene Iveco Trakker Agro-Mover während der Erntesaison auf Feld und Flur. In der kalten Jahreszeit verdient die 450 PS starke Zugmaschine ihr Geld im Forst- oder Kommunaleinsatz.

TEXT & FOTOS | Oliver Willms

**M**it einem stämmigen Auftritt auf überbreiten Traktionsreifen, mit hochgelegtem Fahrwerk und grimmigem Blick durch die vergitterten Scheinwerfer macht der Iveco Trakker Agro-Mover klar: Er scheut weder Stock noch Stein, wenn es um die tägliche Arbeit auf Feld, Wald oder im Offroad-Spezialeinsatz wie beispielsweise im Leitungsbau geht.

Neben dem martialischen Äußeren hat der von Spezialfahrzeugprofi Paul aus Vilshofen

an der Donau aufgerüstete Trakker wertvolle arbeitshelfende innere Werte auf seinen Weg abseits befestigter Straßen mitbekommen. Der niederbayerische Umbauspezialist rüstet das hochgeländegängige Basisfahrzeug mit einer kompletten Agrarhydraulik aus, die über ein Fingertippinstrumentarium rechts neben dem Fahrersitz geregelt wird. Per Dauerdruck oder über die sogenannte Schwimmstellung lassen sich dabei Anbaugeräte, die Steuerung für den Trailer oder im Wintereinsatz die Schneeräumschieber an der Front feinfühlig justieren. Mit vier doppelt wirkenden Hydraul-

likkreisen kontrolliert der Fahrer auch komplexere Arbeitsvorgänge wie die Kipp-schubbodensteuerung oder hydraulische Heckklappenöffner direkt aus dem hoch über der Straße liegenden Cockpit. In seiner Königsdisziplin, der Parallelfahrt zur Erntemaschine, kommt dem Agro-Mover sein automatisiertes 16-Gang-Getriebe zu Hilfe. Mittels Untersetzung bietet die ZF-Schaltbox 32 Gangstufen, die auch eine langsame Fahrt bei hoher Drehzahl für Abtriebswellenleistung möglich machen. Paul, der auch den hydraulischen Vorderachsantrieb für





**1 MAXIMAL 35 TONNEN** bringt der Dreiachshänger aus dem Hause Reisch auf die Waage.

**2 DER LAGERBOCK** am Heck ist mit einer Maul- und einer Kugelkopfkupplung ausgestattet.

**3 MIT KAMERAS** unterhalb der Spiegel sollen Rehe im Feld aufgespürt werden können.

**4 ÜBER DIE TASTEN** am Fahrersitz, versehen mit verschiedenen Farben, lassen sich die Anbaugeräte feinfühlig kontrollieren.



die straßentauglicheren S-Way-Modelle baut, versieht den Iveco Trakker auch mit der für den Agrar- und Kommunaleinsatz nötigen Hardware. Konkret ist das ein stabiler Lagerbock am Rahmenheckende, der von einer höhenverstellbaren Maulkupplung und einer mit drei Tonnen belastbaren Kugelkopfkupplung komplettiert wird.

Dort hängt im Ernteeinsatz ein ebenso robuster Dreiachshänger namens Agrimaxx vom oberbayerischen Agrarfahrzeughersteller Reisch am Haken. Der maximal 35 Tonnen schwere Trailer – Bauern dürfen das! – läuft entweder aufgesattelt auf dem mit 142 Zentimeter Höhe für einen Allradler vergleichsweise niedrigen Aufsattelmaß oder auf einem

Dolly mit Maulkupplung mit über die heimatische Krume. Die üppig dimensionierte Bereifung von Truck und Trailer ist dabei nicht nur der Geländetauglichkeit, sondern in erster Linie der Schonung der Ackerscholle geschuldet. Der Agro-Mover schnallt für den Agrareinsatz vorn Pneus der Größe 445/65 R22,5 und an der luftgedephten Hinterhand Supersingle-Reifen im Format 600/50 R22,5 unter. Optional dürfen hinten sogar 710/45er-Superbreitreifen aufgezogen werden, ohne dass der Trakker seine straßentaugliche Breite von 2,55 Metern überschreitet. Beim Reisch-Trailer kommen 650/50er zum Einsatz, um selbst bei Komplettbeladung – das bedeutet beladen, so viel die 57-Kubikmeter-Großraummulde fasst – den Untergrund so wenig

wie möglich zu verdichten. Mit der üppigen Agrarbereifung weist der vollluftgedephter Trailer eine Breite von 2,70 Metern auf und darf als landwirtschaftlich genutztes Fahrzeug mit maximal 62 km/h über die Straßen rollen. Die XXL-Bereifung spürt man am Steuer durch unpräziseres Lenkverhalten mit einer Tendenz zum Walken und einem reduzierten Rückstellmoment der Lenkung.

Die grobstollig profilierten Breitreifen singen ihr Abrolllied dazu, sodass der Klang des







**IVECO BIETET** neben dem Agro-Mover noch weitere Kandidaten fürs Grobe an, angefangen beim relativ kompakten Daily 4x4.

13-Liter-Sechszylinder unter dem hochgesetzten, schmalen Trakker-Haus in den Hintergrund gerät. Seine 450 PS gibt der nur SCR-gereinigte Euro-6-Antrieb wohldosiert an die beiden Antriebsachsen weiter. Vorteil der Abgasreinigung per Adblue: Der hochgelegte Auspufftopf wird ohne EGR-Regeneration nicht zu heiß. So besteht kaum die Gefahr, die heimatische Ackersteppe in Brand zu setzen.

Sollte es trotz üppiger Antriebskraft doch zu Traktionsproblemen abseits von Asphalt oder Feldweg kommen, lässt sich mithilfe von drei Differenzialsperren an Front- und Heckachse sowie zentral im Verteilergetriebe maximale Zugkraftübertragung herstellen. So meistert

das Iveco-Reisch-Gespann problemlos auch die voll beladene Fahrt über vom Regen durchweichte Felder, vor denen jeder konventionell angetriebene Lkw sofort kapituliert.

Das kompakte Seiten- und vor allem Höhenmaß der Trakker-Kabine hat im Gegensatz zu ähnlichen Zugfahrzeugen anderer Lkw-Hersteller den Vorteil, dass die vielfach niedrigen Hof- oder Scheuneneinfahrten problemlos gemeistert werden können. Ist die letzte Zuckerrübe vom Acker, kann der Iveco Trakker Agro-Mover nach flinker Umbereifung sein Geld auch in der Wintersaison einfahren. Von Kommunalfahrzeug mit Schneeschild, Bauzulieferer, Waldarbeiter bis zum Langstrecken-

transport mit dem ebenfalls für Autobahntempo 80 km/h auf 385er-Reifen umbereiften Agrimaxx-Auflieger auf der Straße reicht das Einsatzspektrum des Allradlers. Das relativiert auch den im Vergleich zum Trakker-Allradler ab Werk um rund 50.000 Euro höheren Anschaffungspreis von am Ende etwa 150.000 Euro. Denn während der Iveco auch im Winter an die Arbeit geht, fristet ein oftmals doppelt so teurer Ackerschlepper während der kalten Jahreszeit sein Dasein in der Remise. Beim Agro-Mover wechselt dagegen nur die Farbe des Nummernschild: Sommers in Grün im Agrareinsatz und im Winter in Schwarz als gewerblicher Transporteur, tanzt der clevere 4x4-Truck auf fast allen Hochzeiten. 🚚



- 1 GROSSE BODENFREIHEIT**, Sperren und ein griffiges Profil an den extrabreiten Reifen garantieren Traktion auch abseits befestigter Wege.
- 2 450 PFERDE** sorgen beim grobschlächtigen Iveco für den nötigen Vortrieb.







SAISON 2020

**BYE-BYE**

Das war's für die Trialer. Keine Europameisterschaft in diesem Jahr. Die Organisatoren des Europa Truck Trial haben alle geplanten Läufe für die Saison 2020 abgesagt.


TEXT & FOTOS | Markus Bauer

**D**ass der Lauf in Montalieu nicht nur auf später im Jahr verschoben, sondern ganz abgesagt wird, war schon vor einer ganzen Weile klar. Nun hat der Veranstalter OVS auch für alle weiteren Läufe in dieser Saison den Stecker gezogen. Noch bis in den Juli hinein habe man gehofft, wenigstens die Hälfte der sechs Läufe noch ausrichten zu können. Unter der Hand war gar ein Finale im November im Gespräch.

Natürlich ist Truck Trial vorrangig ein Outdoor-Sport. Für genügend Belüftung im Zuschauerraum ist also eigentlich gesorgt. Theoretisch. Praktisch sind viele Sektionen nur von einer Seite so richtig gut einsehbar. Also drängen sich dort die Zuschauer. An einen Mindestabstand ist also nicht zu den-

ken. Dazu kommt, dass sich auch die Teams erfahrungsgemäß recht nahe kommen.

Keine Diskussion also für die Veranstalter. „Wir haben dabei immer die Gesundheit aller Teilnehmer und Zuseher auf die höchste Stufe gestellt“, heißt es in einer Mitteilung der OVS. Darum habe man sich nun also entschieden, keinen der verbleibenden Läufe auszutragen. Zum ersten Mal in 32 Jahren Europa-Truck-Trial-Geschichte gibt es also keine neuen Meister – so wie es in diesem Jahr schon so viele „erste Male“ gab.

Ein kleiner Trost bleibt allerdings für einen Teil der Teams. Im Herbst ist ein Freundschaftslauf geplant – begrenzte Startplätze. So können sich in diesem Jahr wenigstens die Teilnehmer mit Abstand wiedersehen. 

**TRUCK TRIAL** ist Motorsport zum Anfassen. Kameradschaft unter den Teams, Nähe zu den Zuschauern – all das funktioniert in diesem Pandemiejahr nicht. Geisterrennen wie in der Formel 1 sind undenkbar. Darum zieht der Veranstalter nun Konsequenzen.





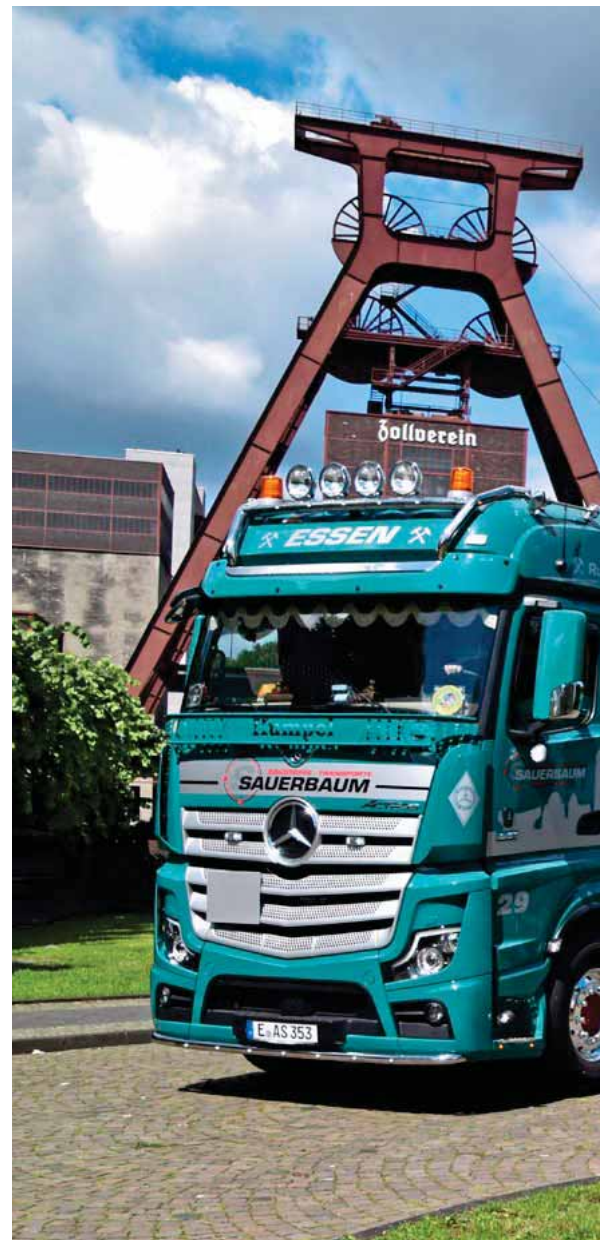
# DIE KIPPER AUS DEM RUHRPOTT

Unter Fuhrparkleiter Timo Sauerbaum hat sich das Essener Handels- und Transportunternehmen vom regionalen Einsatz zum nationalen und internationalen Fernverkehr erfolgreich weiterentwickelt.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Widmar Heix (1), Sauerbaum (1)

**D**ie letzte Tour des Tages führt Marcel Witsch noch einmal kurz nach Kamp-Lintfort. Ein Katzensprung vom Betriebsgelände der A. Sauerbaum Baustoffe und Transporte GmbH unmittelbar an der A42 in Essen über den Rhein in ein Kieswerk am Niederrhein. Eine Ladung Rheinsand soll Marcel noch für den nächsten Tag vorladen. „Es ist eins von rund 20 Kieswerken, die ich allein hier in der Region kenne“, sagt Marcel und beschreibt gleich einen der Vorteile, warum er nun seit 2016 bei Sauerbaum im Schüttguttransport seinen, wie er sagt, bislang besten Job gefunden hat. „Ich kenne die meisten Mitarbeiter unserer Kunden. Das macht vieles im täglichen Umgang an den Ladestellen natürlich leichter.“

Marcel fährt auf die Waage und spricht sich über CB-Funk mit dem Mitarbeiter ab. Seit Mitte Juli darf er nun einen der beiden Eyecatcher aus der „Ruhrpott-Edition“ von Sauerbaum fahren, einen New Actros Big Space mit 510 PS und allen Assistenzsystemen sowie einem 30 Kubikmeter fassenden Hinterkipper von Schmitz Cargobull. Dass er dabei überhaupt noch das Mikro in die Hand nehmen darf (siehe Recht aktuell in Heft 8),



**DIETER SCHÄFER**  
(57) AUS ESSEN

Ich bin seit knapp fünf Jahren bei Sauerbaum. Mit meinem Arocs fahre ich Tagestouren. Hier ist ein gutes Betriebsklima.



**NORBERT HOLTkamp**  
(59) AUS ESSEN

Als ich vor 30 Jahren hier angefangen habe, hatten wir sechs Lkw. Heute haben wir einen modernen Mercedes-Fuhrpark und werden dabei auch noch im Stundenlohn bezahlt.







**DIE BEIDEN AKTUELLEN** New Actros mit 510 PS und Essener Wahrzeichen sollen fortan das Ruhrgebiet auf Europas Straßen repräsentieren.

**DIE FAMILIE SAUERBAUM** mit Sascha (l.), Claudia, Achim und Timo leitet das Unternehmen nunmehr in der dritten Generation.

liegt an der Fristverlängerung, mit der das Bundesverkehrsministerium das drohende Verbot bis Ende Januar 2021 aussetzen will.

Gut 27 Tonnen Nutzlast hat der neue Zug. Das sind praktisch vier Schaufeln mit dem Radlader. Körperliche Arbeit für Marcel fällt dabei nicht an. Die Hälfte der Auflieger hat Sauerbaum mittlerweile mit dem Schiebeverdeck von Cramaro ausgestattet. „Eine wirklich feine Sache“, lobt Marcel. „Ich kann das Verdeck aus dem Lkw heraus bedienen und muss nicht wie früher auf den Auflieger klettern. Das ist auch ein Sicherheitsaspekt.“

Früh um vier Uhr geht er wieder auf Tour. Viele unterschiedliche Lade- und Abladestellen in Deutschland stehen auf seinem Wochenplan.







**MIT VIER SCHAUFELN** Sand per Radlader aus der Kiesgrube ist der „Straßenläufer“ von Marcel ausgeladen, dann schließt er das Cramaro-Verdeck. Noch darf er sich per CB-Funk-Mikro in der Hand mit dem Kollegen an der Waage abstimmen.

**DIE EIGENE WERKSTATT** mit vier Mitarbeitern unter Leitung von Sascha Sauerbaum repariert eigene Fahrzeuge sowie Lkw befreundeter Speditionen.



Einmal war er in Spanien. „Zwei Nächte pro Woche bin ich draußen. So gefällt mir das.“

Auf dem Rückweg blickt er immer wieder in die großen Rückspiegel des Actros. „Ich bin

froh, dass mein Lkw Spiegel hat.“ Timo Sauerbaum, der junge Fuhrparkleiter in der nun dritten Generation des alteingesessenen Familienunternehmens, fasst die Kritik in einem Satz zusammen: „Vier New Actros hat-

ten wir zunächst mit den Mirrorcams bestellt. Der Mehrwert beim besseren Blick nach vorn und beim integrierten Abbiegeassistenten im Bildschirm verliert sich nach Aussage unserer Fahrer beim Rückwärtsfahren.“

Das bestätigt auch Peter Ropertz, einer der vielen langjährig beschäftigten älteren Fahrer bei Sauerbaum. Er ist täglich bei Wind und Wetter im Radius von rund 250 Kilometern viel in Baustellen unterwegs. „Ich finde die Auflösung des Displays leider nicht gut“, so Peter. „Gerade als Brillenträger habe ich bei schlechten Lichtverhältnissen Probleme mit der eindeutigen Sicht nach hinten.“ Ein Umtausch zurück zu den normalen Spiegeln würde laut Timo Sauerbaum allerdings rund 10.000 Euro kosten.

Nur zwei MAN TGS gibt es in der Flotte, die sich ansonsten in zwei Typen von Mercedes-Benz aufteilt: den Arocs und den Actros (siehe Steckbrief) – und dabei wieder in die vom Fahrgestell etwas höheren, geländefähigen Allradfahrzeuge (4x4) für den Baustellenverkehr und die „Straßenläufer“ (4x2) für die nationalen und internationalen Tages-touren, etwa nach Belgien, Frankreich und die Niederlande. Norbert Holtkamp fährt einen Arocs, bringt Müllverbrennungssasche nach Verden an der Aller und holt in Hannover Gleisschotter von einer Baustelle der Bahn. „Ich fahre immer sehr früh am Morgen los“, sagt Norbert. „Mir persönlich gefällt das, aber es ist nicht jedermanns Sache.“



**MARCEL WITSCH**  
(32) AUS VELBERT

Ich bin jetzt vier Jahre hier und darf einen der beiden New Actros mit dem „Essen“-Motiv fahren. Die Arbeit für uns Kipperfahrer wird durch das Cramaro-Verdeck erleichtert.







## Zahlen & Fakten

### Anschrift:

A. Sauerbaum Baustoffe und Transporte GmbH  
Hafenstraße 290  
45356 Essen  
Tel. (+49) 2 01/8 35 91-0  
E-Mail: info@sauerbaum-baustoffe.de  
Internet: www.sauerbaum-baustoffe.de

### Gründungsjahr:

1948 durch Erwin Sauerbaum

### Unternehmensgröße:

mittelständisches Familienunternehmen in der dritten Generation unter der Geschäftsleitung von Claudia und Achim Sauerbaum

### Schwerpunkt:

Baustoffhandel sowie nationale und internationale Schüttguttransporte

### Beschäftigte: 65

### Fahrer: 54

### Fuhrpark:

52 Lkw, davon 29 Straßenläufer Typ Actros, 22 Allrad-Lkw 4x4, davon 20 Mercedes-Benz Arocs und 2 MAN TGS, 1 Motorwagen Mercedes-Benz Actros MP3. Leistung von 400 bis 510 PS

Dazu: 59 Auflieger, davon 42 Schmitz-Cargobull, 13 Carnehl, 2 Meierling, 1 Schwarzmüller, 1 Meiller, in verschiedenen Ausstattungen: 26 Alukipper, 30 Stahlkipper, 2 Thermomulden, 1 Schrottmulde, 50% mit Cramaro-Verdeck. Alle Zugmaschinen gekauft und 7 bis 9 Jahre im Einsatz, Auflieger 8 bis 10 Jahre im Einsatz

### Eigene Werkstatt:

ja, mit vier Mitarbeitern unter Leitung von Sascha Sauerbaum

### Einsatzbereich der Fahrer:

etwa 70% regionale Transporte im Radius von 250 Kilometern, etwa 30% nationale und internationale Transporte

### Fahrleistung der Lkw:

100.000 bis 130.000 Kilometer pro Jahr

### Offene Stellen: ja, auf Anfrage


### Alle Angaben laut:

Fuhrparkleiter Timo Sauerbaum

Claudia Sauerbaum, die zusammen mit ihrem Mann Achim die Geschäfte eines Unternehmens führt, das in diesem Segment nach eigenen Angaben zu den fünf größten im Ruhrgebiet zählt, weiß um den Spagat, dass sie im Stundenlohn viele langjährige und zufriedene Fahrer beschäftigt, die zugleich die Altersstruktur anheben. Sie hat im Gegenzug Bewerbungen von Fahrern vorliegen, die gern aus dem nationalen Fernverkehr zu Sauerbaum wechseln würden. „Aber Kipperfahren ist ein sehr anspruchsvoller Beruf“, sagt sie, „es geht in Kieswerke, auf viele unterschiedliche Baustellen und zu wechselnden Industriekunden. Keine Tour ist wie die andere.“

Dazu kommt, dass etwa im Bereich des Abtransports von Abraum die Touren immer länger werden, weil es im Ruhrgebiet so gut wie keine geeigneten Halden mehr gibt. Timo

Sauerbaum hat dazu in den letzten Jahren den von ihm disponierten Bereich des internationalen Fernverkehrs immer weiter ausgebaut. Touren führen sogar nach Frankreich, Österreich, Spanien und einmal nach Irland. „Hier haben wir langfristig ein Netzwerk mit anderen Unternehmen aufgebaut, um uns gegenseitig mit Ladungen zu unterstützen.“

Mit bereits 28 Jahren Betriebszugehörigkeit gehört Peter Ropertz zu den vielen langjährigen Mitarbeitern bei Sauerbaum. Er fährt ebenfalls Tagestouren. „Bei uns ist es auch im Regionalverkehr im Grunde abwechslungsreich“, so Ropertz. „Es gibt immer wieder neue Baustellen, und wir müssen uns nie um das Thema Ladungssicherung kümmern. Mir macht der Job immer noch Spaß. Ich bin jetzt so lange hier, dass ich den Rest der Zeit bis zur Rente auch noch vollmache.“ 

**PETER ROPERTZ**  
(55) AUS ESSEN



Der Job hier macht immer noch Spaß. Mein New Actros ist schon top. Nur mit den Mirrorscams bin ich nicht glücklich.



# XXL-AUSWAHL

## Abonnenten sparen

### Für Abonnenten von FERNFAHRER ist mehr drin:

Jedes Heft kommt monatlich druckfrisch und portofrei ins Haus und dazu die digitale Ausgabe als E-Paper. Bequem und vor Erscheinen am Kiosk verfügbar.

Außerdem profitierst Du zwischen den Ausgaben von wertvollen, aktuellen Infos sowie exklusivem Service mit persönlicher Expertenberatung auf [www.eurotransport.de](http://www.eurotransport.de)

Sichere Dir jetzt dein Infopakete zum günstigen Komplettpreis plus Wunsch-Extra unter [shop.eurotransport.de/fernfahrer](http://shop.eurotransport.de/fernfahrer)

### FERNFAHRER im Kombiabo PLUS – mehr Infos, mehr Service!



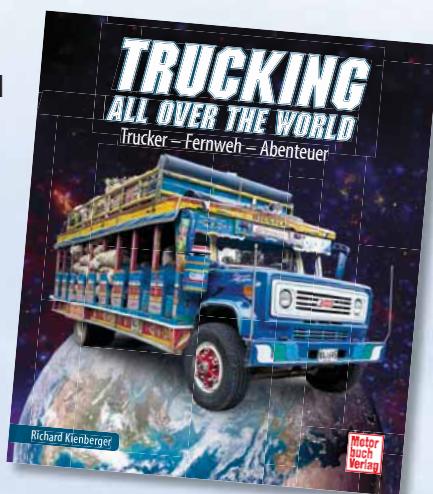
## NEU: Trucking all over the World

### Buch von Richard Kienberger

Der bekannte Foto-Journalist Richard Kienberger hat diesen weltumspannenden Reportageband mit eindrucksvollen Bildern zusammengestellt. In Wort und Bild berichtet der Autor von seinen spannenden Reisen rund um den Globus und den zahllosen Begegnungen mit Menschen und ihren Lastwagen. Er belässt es aber nicht nur bei den stimmungsvollen Beschreibungen, sondern liefert zusätzlich die wichtigsten Länderinformationen, die den jeweiligen Fernlastverkehr auf der Straße charakterisieren. So entsteht ein facettenreiches Bild über das unterschiedliche Leben der Fernfahrer auf der ganzen Welt.

208 Seiten, ca. 300 Abbildungen, 230X265 mm, gebunden

Best.-Nr. 120191, 29,90 €



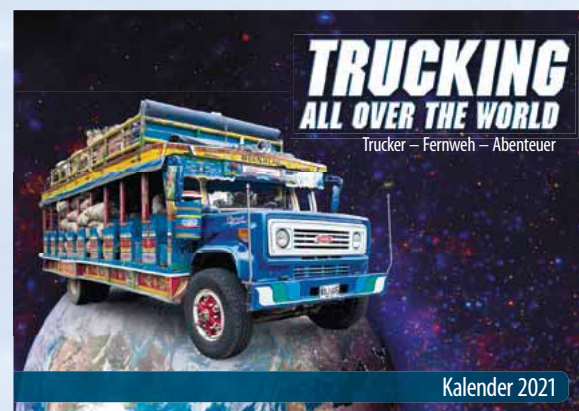
Für Abonnenten nur 24,90 €!

### Trucking all over the World - Kalender 2021

Der Großformat-Kalender zum neuen Buch von Richard Kienberger. Die schönsten Bilder im Format DIN A 2 (59,4 x 42 cm).

Best.-Nr. 130077, 19,90 €

Jetzt vorbestellbar – Auslieferung ab Ende August.



Jetzt in hunderten Modellen und Artikeln stöbern und gleich bestellen!



bis zu  
**35%**

# FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

# - SHOP

SCHÖNE UND NÜTZLICHE  
ARTIKEL FÜR UNTERWEGS  
UND RUND UMS THEMA LKW.

## Tekno SONDERMODELL 1:50 SCANIA R 730 LONGLINE 6x2 ZUGMASCHINE „LF-HANDEL – TRUCK & PARTS“

Die exklusive Zugmaschine begleitete auch 2019 den FERNFAHRER auf der Roadshow! Jetzt neu als hochwertiges Metallmodell von Tekno im Großmaßstab 1:50!  
Preis: 135,00 €;  
Best.-Nr.: 120152

Für Abonnenten  
nur 99,00 €!



Bekannt von der

**FERNFAHRER**  
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER  
**ROADSHOW**  
DRIVE YOUR DREAM-TOUR

## „Auf Achse“-Stars

**Mercedes-Benz 1632**  
Best.-Nr. 042091  
statt ~~139,95 €~~ jetzt 129,95 €

Für Abonnenten  
nur 119,95 €!

Sie sind längst Kult und wurden schon in verschiedenen Maßstäben als Modelle verwirklicht: der Mercedes-Benz 1632 und der Volvo F12 aus der ersten Staffel von „Auf Achse“. Nur als Metallmodelle im Großmaßstab 1:18 gab es sie noch nicht – bis KK-Scale die beiden Sattelzugmaschinen für seine Linie „Road Kings“ detailliert miniaturisieren ließ. Lenkung und Türen sind beweglich, die Kabinen innen fein gestaltet.



**Volvo F12**  
Best.-Nr. 042090  
statt ~~149,95 €~~  
jetzt 129,95 €



Für Abonnenten  
nur 119,95 €!

**shop.eurotransport.de**

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





## WENN DER VATER MIT DEM **NACHWUCHS**

Den ersten Gliederzug für den Transport von lebenden Fischen kaufte Andreas Zordel bereits 1994. Den Aufbau des aktuellen Scania S 730 hat der gelernte Kfz-Mechaniker selbst gefertigt. Seit letztem Jahr begleiten ihn nun auch noch seine beiden Kinder Lisa und Max auf den Ferntouren.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Andreas Zordel (1)

**D**ie Hygiene beim Transport von lebenden Fischen hat für Andreas Zordel aus dem malerischen Eyachtal bei Neuenbürg im Nordschwarzwald oberste Priorität. Gut anderthalb Stunden dauert es, den Plateauauflieger von Kempf komplett zu desinfizieren. Vor allem die zwölf doppelwandigen GFK-Behälter mit jeweils 2.500 Liter Volumen, um knapp fünf Tonnen lebenden Fisch zu transportieren. „Unsere Familie hat sich seit 1959 einen guten Ruf weit über den Schwarzwald hinaus aufgebaut“, sagt Zordel, „den wollen wir nicht aufs Spiel setzen.“

Andreas Zordel ist gelernter Kfz-Mechaniker. Den Lkw-Führerschein hat er 1986 bei der Bundeswehr gemacht. Im selben Jahr half er den Eltern beim Bau des Hotels „Zur alten Mühle“ in Neuenbürg. Für seinen Vater Hans, der die Forellen vor allem in der Region verkaufte, baute er zeitgleich für einen Ford Transit den ersten eigenen Aufbau für lebende Fische. „Weil wir schon damals große Sorge hatten, dass uns externe Transporteur Krankheiten einschleppen könnten, haben wir 1994 den ersten 40-Tonner, einen Volvo FH 16 mit 520 PS, gekauft. Der Aufbau kam damals noch von einer dänischen Firma.“



**ANDREAS ZORDEL** mit Tochter Lisa (28) und Sohn Max (22) vor der Fahrzeughalle im Eyachtal. Beide haben 2019 den Lkw-Führerschein gemacht und holen abwechselnd mit dem Vater frische Fische aus der Ferne.





**ANDREAS ZORDEL (54)  
AUS NEUENBÜRG**


Wenn ich abwechselnd mit meiner Tochter Lisa oder meinem Sohn Max im Lkw auf Tour bin, dann haben wir endlich mal Zeit, in Ruhe miteinander zu reden. Das ist schön.

1995 baute die Familie Zordel dann im Eyachtal die eigene Forellnräucherei, an der mittlerweile an den sonnigen Sommerwochenenden bis zu 2.000 Besucher vor allem die Forelle in der Alufolie mit Backpapier innen als Spezialität bestellen. Auch im Harz erwarb Zordel im selben Jahr eine Forellenzucht. Sukzessive modernisierte Zordel die eigenen Lkw. 2011 kam zuerst ein Scania R730 als damals schon vierter Gliederzug mit Wechselbrückenaufbau, der auch weiterhin im Nahbereich eingesetzt wird. Der R wurde aufgrund der größeren Nutzlast 2017 durch den S730 als Sattelzug ergänzt. Beide Züge stehen, wenn sie nicht im Einsatz sind, in einer eigenen Fahrzeughalle im Eyachtal. Der derzeit einzige feste Fahrer ist nach wie vor Manfred Gerlach aus Karlsruhe.

Denn mittlerweile bekommt Andreas Zordel selbst Unterstützung aus der eigenen Familie: Sowohl Tochter Lisa (28), die Marketing studiert hat und derzeit hauptberuflich bei einer Agentur in Stuttgart arbeitet, als auch Sohn Max (22), der seine Ausbildung als Kfz-Meister abgeschlossen hat, haben bereits 2019 den Lkw-Führerschein gemacht und natürlich auch die nötige Qualifikation, spricht: die Kennziffer „95“ im Führerschein, um den Vater auf den Touren zu begleiten. „Es ist ziemlich cool, meinen Vater nicht nur wie früher zu begleiten, sondern unseren Scania natürlich selber zu fahren“, sagt Lisa. Sie ist vor allem gerne mal über das Wochenende unterwegs in die Fischzucht im Harz, um etwa Setzlinge zu holen. „Durch meinen Beruf bin ich unter der Woche noch zeitlich eingeschränkt, aber in absehbarer Zeit komme ich natürlich fest in unser Familienunternehmen zurück.“

Max arbeitet bereits fest im Betrieb. So eine typische Ferntour beginnt am Sonntagmorgen um 6 Uhr. Es geht, natürlich unter Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, direkt nach Dänemark, Setzlinge für den Harz laden, noch mal nach Dänemark, Dienstagmittag für den Harz oder andere Kunden wieder Fische laden und ausliefern. Schließlich mit Besatz für die eigenen Anlagen zurück in den Schwarzwald. „Die ganze Zeit immer die nötige Sauerstoffzufuhr im Blick“, so Max.

„Im FERNFAHRER lese ich immer wieder von motivierten Fahrern, die sich daran erinnern, wie sie früher mit ihren Vätern auf Tour waren“, sagt Andreas Zordel. „Jetzt bin ich derjenige, der mit dem Nachwuchs auf Tour ist. Das ist, neben der Tatsache, dass wir die Rundläufe schneller schaffen, auch innerhalb der Familie unglaublich wichtig. Denn im Lkw haben wir unglaublich viel Zeit, in Ruhe miteinander zu reden, was im betrieblichen Alltag etwas verloren gegangen ist.“ 



**DER SCANIA S730** mit dem Plateauauflieger von Kempf mit Liftachse vorn und Lenkachse hinten sowie den zwölf GFK-Behältern für rund fünf Tonnen lebende Fische.

**DIE RÄUCHEREI** von Zordel im Eyachtal ist am Wochenende das Mekka der regionalen Fischliebhaber. Der Renner ist natürlich die Forelle im Backpapier.





# THE SHOW MUST GO ON - LOGISTIK ROCKT WEITER



## **Logistiker liefern weiterhin eine perfekte Vorstellung.**

Trotz Masken und Mindestabstand: Schritt für Schritt kehrt die Normalität zurück.

**Deutschland fährt wieder hoch**, Branche für Branche. Dabei soll nicht vergessen werden, welchen Einsatz die Pandemie von allen Mitarbeitern in der **Transport- und Logistikbranche** abverlangt.

Sie haben in dieser Zeit Außerordentliches geleistet und dafür zurecht viel Lob erfahren. Doch die Anerkennung soll nachhaltig wirken.

Auch in „normalen“ Zeiten und über Corona hinaus ist Wertschätzung für diese besonderen Menschen gefragt.

**The Show must go on – Logistiker müssen im Rampenlicht bleiben.**

Mit Unterstützung von \_\_\_\_\_





# MARKT

**FERNFAHRER**  
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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

## Ersatzteile/Zubehör

**VIESA Kompressor III** Neu!  
Die neueste Standardklimaanlage für Ihre Kabine

Jetzt auch mit  
Einbausatz VOLVO FH 4  
dies ist gesetzlich erlaubt

Preis  
**€1904,14**  
exkl. MwSt.

Inklusive Einbausatz



**R.K.G.**  
HAPS

0485 - 372 091 | [www.rkg-haps.nl](http://www.rkg-haps.nl) | [info@rkg-haps.nl](mailto:info@rkg-haps.nl)

Kalkhofseweg 2 | 5443NA | Haps

15 km über die Grenze A57 Goch

...über 5.000 Teile!!!

**Cool forever**

**Kompressor-Kühlbox Engel MK-45**  
Aufbauhöhe: 8647 (ohne Grill) x 6100 x 1710 mm  
Spannung: 12/24/230 Volt  
Inhalt: 40 Liter  
Material: Stahlblech, aluminiumlackiert  
Farbe: Marine hellgrün, Dunkel dunkelgrün  
Gewicht: 24 kg  
Temperaturbereich: +5°C bis +18°C  
Stufenlos regulierbar  
Leistungsaufnahme: 22 Watt  
**Aktion...€649,-**

**Kompressor-Kühlbox Engel MK-40**  
Aufbauhöhe: 8 x 6100 x 1710 (ohne Grill)  
6100x1710mm  
Inhalt: 30 Liter  
Spannung: 12/24/230 Volt  
Inhalt: 40 Liter  
Material: Aluminiumblech  
Farbe: Grau mit rot  
Gewicht: 22 kg  
Temperaturbereich: +5°C bis +18°C, stufenlos regulierbar  
Leistungsaufnahme: (12 Volt) 22 Watt  
**Aktion...€498,-**

**PIEPER-[www.truckerdepot.de](http://www.truckerdepot.de)**  
Sandstr. 14 - 18, D-45684 Gladbeck  
Tel.: 02043 / 6 99 - 27 • Fax: 02043 / 6 69 61

## Leasing/Lkw-Vermietung

# TEST THE BEST.

Wer die großen Herausforderungen der Logistikbranche bewältigen will, braucht starke Unterstützung. Der neue MAN TGX bietet ungeahnten Komfort bei maximaler Kosteneffizienz und -kontrolle. Jetzt unverbindlich verlängert Probe fahren und wertvolle Vorteile genießen:

- 8 % weniger Kraftstoffverbrauch
- Innovative Fahrerassistenzsysteme
- Mehr Stauraum und Komfort

Effiziente Dienstleistungen für grenzenlose Mobilität.  
**Drive the Future.**

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

**BFS**  
BUSINESS FLEET SERVICES



## Geschäftliche Empfehlungen

### Bußgeldbescheide Fahrverbote Unfallregulierung Verkehrsstrafrecht

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



Matthias Pfitzenmaier  
Fachanwalt für  
Verkehrsrecht

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts



Dietz · Tonhäuser  
& Partner

Rechtsanwälte · Steuerberater  
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für  
Verkehrsrecht:

**Matthias Pfitzenmaier**  
Fachanwalt für Verkehrsrecht

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

## Geschäftsverbindungen

# WWW.ERSATZFAHRER.IE

### 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

### Gründen Sie eine niederländische GmbH

und sparen Sie Steuern und Lohnnebenkosten. Nutzen Sie unseren FULL SERVICE z.B. Buchhaltung - Steuererklärungen - Bilanzen - Rechtsberatung u.v.m.! Wir beantragen auch Ihre EU-Transportgenehmigung!  
Telefon: 0049 (0) 160 970 322 69 - Mail: info@bpok.nl - WWW.BPOK.NL

### Transportunternehmen in den USA gründen!!

Frank R. Bibow  
Tel. +49 (4486) - 938 844  
www.us-import-export-consulting.com

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

Ärztl. Untersuchung inkl. Augen  
für 69 € inkl. MwSt.  
Direkt an der A 99  
mit + ohne Termin

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](http://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



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



Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

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

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

**Vermieten Sie Ihre Arbeitskraft als selbstständiger Fahrer!**  
Wir gründen Ihre Firma, erledigen Ihre Buchhaltung, Ihre Steuererklärungen  
u.v.m.! Telefon: 0049 (0) 160 970 322 69 - Mail: info@bpok.nl - WWW.BPOK.NL

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

**EIN LEBEN  
VERÄNDERN!**

Mit einer Patenschaft  
können Sie Mädchenrechte  
stärken.

**„WERDEN  
SIE PATE!“**

Plan International Deutschland e.V.  
[www.plan.de](http://www.plan.de)



Gibt Kindern eine Chance

## Kaufgesuche



[wirkaufenlkws.de](http://wirkaufenlkws.de)



Ersatzteile/Zubehör

[www.lkw-aluraeder.de](http://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



Individuelle  
Innenausstattungen

gleich klicken

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

## Leistungsoptimierung für LKW, PKW und BUSSE

Kompetenz seit über 20 Jahren

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

Kraftstoffersparnis  
von 3 % bis 15%, je  
nach Fahrzeugtyp

**AUEL**  
Performance Products

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

## KOMBIMARKT

FERNFÄHRER **trans aktuell** lastauto omnibus

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT  
je Monatsbuchung

€ 630,-

und hat das Format 2-spaltig · 70 mm

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

ETMverlag

**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

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

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



## Stellenangebote

**Nichts für WG-Insassen**

Wenn Du Deine Bude nicht teilen willst.

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

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

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

**FAHRER GESUCHT**

Tjerk Fokkens  
+31 40 262 0617  
t.fokkens@hfworks.eu  
Mo - Fr 8:30 - 18:00  
Samstag 9:00 - 12:00

Niederländischer Vertrag und gute Zahlung

[www.hfworks.eu](http://www.hfworks.eu)

**Im alten Testament steht: Liebe Deinen Nächsten!**

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

In meinem auch. Mit einer Testamentsspende unterstützen Sie unser Engagement gegen Einsamkeit im Alter und schenken alten einsamen Menschen wieder Zuversicht und Lebensfreude.

Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft, IBAN DE72 1002 0500 0003 1436 01  
Freunde alter Menschen e.V., Anne Bieberstein, Tel.: 030/ 21 75 57 90  
E-Mail: abieberstein@famev.de, www.famev.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](http://www.wirtz-international.com)

**Fachkundevorbereitung zur IHK-Prüfung**

- Güterkraftverkehr
- Taxi/Mietwagen
- Kraftomnibus

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

**Verkehrsleiter-Vermittlung**  
Güter- und Personenverkehr

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

**LKW / Bus Weiterbildung** **FS**

Kompaktkurs / 5 Module **nur 349,- €** *einfach gut...*

**günstige Unterkunft - inhouse bundesweit**

[www.Fahrerschulung-Schneider.de](http://www.Fahrerschulung-Schneider.de) Tel.: 02761 / 83 45 97

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** je Monatsbuchung

**€ 270,-**

und hat das Format 2-spaltig · 30 mm

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

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

**Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit**

**Fahrschule B. Mülln**

1. EU - Berufskraftfahrerweiterbildung
2. beschleunigte Grundqualifikation
3. TQ 1 und 3
4. Firmenpakete - Top Angebote
5. Fahrervermittlung

**LKW & WEITERBILDUNG**

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





Viele Trainings auch online verfügbar.  
Informieren Sie sich unter:  
[www.dekra-akademie.de/va](http://www.dekra-akademie.de/va)

## Unterwegs mit Know-how.

Als Spezialist für Transport und Logistik bietet Ihnen die DEKRA Akademie ein umfangreiches Angebot an Qualifizierungen. Viele davon sind auch als zeitlich flexible, ortsunabhängige Online-Trainings durchführbar.

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

Weitere Informationen erhalten Sie unter 0711.7861-3939 oder [www.dekra-akademie.de](http://www.dekra-akademie.de) und [www.dekra-berufskraftfahrer.eu](http://www.dekra-berufskraftfahrer.eu)



**NEU**

**EINFACHER WASCHEN GEHT NICHT!**  
Mit Wassertank und Fahrtrieb.  
**FÜR IHREN FUHRPARK DIE RICHTIGE LÖSUNG!**

**Aktion:**  
Altgeräteücknahme  
Vorführgeräte  
Leasing  
Tel. 0 79 67 - 3 28

**STARK** G M B H  
Reinigungsgeräte  
www.stark-waschanlagen.de

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

Interessent von Willi Betz LKW-Fotos! Bitte mich anschreiben. Habe viele LKW-Fotos von Willi Betz zu verk. René Dietze, Schützenstr. 2, 95168 Marktleuthen

**NEUE HOTLINE**

**00800 03627867**  
KOSTENLOSES HILFETELEFON

**Doc Stop** www.docstop.eu

**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

**Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip**

**bley OVERALLS**  
MIT SICHERHEIT PRAKTISCH

Wilhelm 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.**

Sammler sucht ständig LKW-Fotos, europaweit. Kaufe u. tausche. Bitte alles anbieten. René Dietze, Schützenstr. 2, 95168 Marktleuthen

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

Veranstaltungen



**ANZEIGENANNAHME**

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

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

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

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

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.

**ANZEIGENVARIANTEN**

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

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



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

**KOMBIMARKT**  
FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Bitte ankreuzen	Gewünschte Zeitschriftenbelegung	Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen:	
		privat je mm €	gewerblich je mm € + MwSt.
<input type="checkbox"/> Kombination	FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus	2,40	4,50
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	FERNFAHRER	2,40	2,70
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	trans aktuell	2,40	2,70
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	lastauto omnibus	2,40	2,70

Pro Zeile ca. 35 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

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

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

Bitte veröffentlichen Sie obigen Text \_\_\_ mal unter der Rubrik

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

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

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

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

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

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

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

**X** Unterschrift/Datum \_\_\_\_\_



**EURO  
PART** 

**FERNFAHRER**  
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

**BFS**   
BUSINESS FLEET SERVICES

**WELLENSTEYN**  **Unterwegs  
auf der  
Autobahn**

**KFZ  
anzeiger** **bau  
MAGAZIN**

**1TRUCK.TV**   
**1TRUCK**   
MAGAZIN FÜR TRANSPORTMANAGER

**ALFERS & SOHN**  
NUTZFAHRZEUGE  
D-49661 Cloppenburg  
www.alfers.de

[vital-line.com](http://vital-line.com)

**HS Schoch**

 **NANO  
GAMES**

**HDC**  
HEAVY DUTY CHALLENGE

**PROJECT  
THOR**

**EUROPA  
TRUCK-TRIAL**

[www.europatrucktrial.org](http://www.europatrucktrial.org)



**WE ARE  
READY  
FOR**

**Belgium N**  
**France O**  
**Austria N**  
**Slovenia N**  
**Germany T**

**#ettaction**





# NIEMAND MUSS INS HOTEL

Nach der Verkündung des Mobilitätspaketes am 9. Juli verbreitete sich die Meldung über ein grundsätzliches Kabinenschlafverbot auf Facebook. Das ist falsch. Die neuen Regeln sind allerdings komplex.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Rainer Glissnik, Jan Bergrath

**D**ie Meldung verbreitete sich auf Facebook wie ein Lauffeuer, heute muss man sagen: viral. Etliche Medien hatten nach der finalen Entscheidung des Europäischen Parlaments zum Mobilitätspaket und damit auch zu den neuen Regeln der wöchentlichen Ruhezeiten in der nun überarbeiteten EU-Verordnung 561/2006 von einem grundsätzlichen Kabinenschlafverbot für Lkw-Fahrer gesprochen. Die AfD hatte es sogar für eine üble Kampagne gegen den bekannten Regulierungswahn der EU genutzt – obwohl die eigene Fraktion in Brüssel ja dafür gestimmt hatte.

Der Grund lag, und das darf man den Kollegen der Publikumsmedien durchaus nach-

sehen, in einem Missverständnis, das wiederum darauf basiert, dass die neuen Regelungen zu den verschiedenen Ruhezeiten, die Lkw-Fahrer schon seit 2006 einlegen müssen, für fachfremde Menschen kaum zu verstehen sind. Allerdings tun sich auch so manche Lkw-Fahrer bis heute damit schwer.

Faktencheck




In diesen Regelungen zu den wöchentlichen Ruhezeiten (siehe dazu Heft 9 des FERNFAHRER) wurde zunächst im Artikel 8 Absatz

8 der VO (EG) 561/2006 eindeutig verboten, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit mit Inkrafttreten der überarbeiteten Verordnung seit dem 20. August 2020 im Lkw verbracht werden darf. Das hatte der EuGH bereits im Dezember 2017 klargestellt. Nun wird es europaweit Gesetz. Und das hat weitreichende Folgen.

Laut Verordnung dauert die **regelmäßige wöchentliche Ruhezeit** mindestens 45 Stunden. Ununterbrochen. Der Unternehmer muss dem Fahrer also für diese Zeit **ein Hotel** besorgen und, das ist neu, auch die Kosten übernehmen. Diese „45er-Pause“ kann alternativ aber auch in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und entsprechenden sanitären Einrichtungen verbracht werden. Was genau das ist, würde den Rahmen dieses Berichts sprengen.

Nun wurde zudem im Artikel 8 Absatz 6 die bislang geltende Reihenfolge, wie die beiden Wochenruhezeiten einzulegen sind, geändert. Ausschließlich, das ist bislang einmalig in den Sozialvorschriften, dürfen nur Fahrer im grenzüberschreitenden Transport nun zweimal hintereinander eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit einlegen. Unter der Prämisse, dass sie danach am Ende der dritten Woche – in einem Bezugsrahmen von vier Wochen – die nächste regelmäßige wöchentliche Ruhezeit plus den Ausgleich für die beiden reduzierten Wochenruhezeiten davor quasi an einem Stück einlegen müssen. Entweder daheim oder, das ist die Krux, an der Betriebsstätte des Unternehmens.

Da jedoch die **reduzierte wöchentliche Ruhezeit** – Achtung! – nur mindestens 24 Stunden dauern muss, aber bis zu 45 Stunden dauern kann, ist in Zukunft wahrscheinlich damit zu rechnen, dass vor allem osteuropäische Fahrer, für die diese Möglichkeit ja explizit geschaffen wurde, in dieser Zeit weiter **im Lkw** bleiben werden. In ein Hotel muss unterwegs also im Grunde niemand. 



JAN BERGRATH, Faktenchecker





**FERNFAHRER**  
**hilft!**

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



**D**er Lkw-Fahrer Joachim Dockhorn fährt einen New Actros Baujahr September 2019. Er nutzt immer den Abstandsregeltempomaten. Am 3. Juni 2020 gerät er bei Köngen auf der A8 Richtung München in eine Videoabstandsmessung der Polizei. Bald kommt der Bußgeldbescheid mit dem Messfoto. Dem Fahrer wird zur Last gelegt, dass er mit 41 Metern unter dem Mindestabstand von 50 Metern lag. „Der Abstand wurde nicht durch ein plötzlich einscherendes oder abbremsendes Fahrzeug verringert“, heißt es. „Die Messung wurde ordnungsgemäß durchgeführt.“ Joachim drohen nun ein Bußgeld von 80 Euro und ein Punkt.


Dagegen hat er selbst schriftlich bei der zuständigen Bußgeldbehörde Einspruch eingelegt. Er beruft sich darauf, dass er immer nur mit eingeschalteten Assistenten unterwegs sei, so wie man es bei Mercedes-Benz in der Einweisungsschulung vermittelt bekomme. Außerdem betont er, dass eine Abschaltung der Assistenzsysteme – gerade des ABA 5 – verboten sei, weil dies eine Gefährdung des Straßenverkehrs mit schweren Unfallfolgen nach sich ziehen könne.

Weiter führt er an, dass er in einem Test mit fest montierter Kamera gefilmt habe, dass der Abstandsregeltempomat seinen Lkw bei der

Annäherung an einen vorausfahrenden Lkw sogar bis unter 40 Meter auflaufen lassen würde. Die Bußgeldbehörde hat den Einspruch abgelehnt. Rechtsanwalt Matthias Pfitzenmaier hat den Fall jetzt übernommen.

Dazu Daimler: „Unser System ist grundsätzlich so ausgelegt – und auch zertifiziert –, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Abstände eingehalten werden. Fakt ist auch, dass unser System sich nach einem Zündungswechsel immer wieder auf den mittleren Sollabstand einstellt. Dieser ist so eingestellt, dass er bei 80 km/h 50 Meter beträgt. Praktisch kann der Regelabstand kurzzeitig unterschritten werden, etwa bei Überholvorgängen oder einscherenden Fahrzeugen voraus. Um unnötigen Kraftstoffverbrauch zu vermeiden,

aber auch um den hinterherfahrenden Verkehr nicht zu abrupt auszubremsen, wird der Regelabstand sehr moderat wiedereingestellt – so wie das ein Fahrer in etwa auch tun würde. Natürlich steht es dem Fahrer frei, hier manuell einzugreifen.“

„Der Fahrer bleibt trotz Assistent weiter in der Verantwortung“, ergänzt Pfitzenmaier. „Ich sehe jedoch gute Chancen, dass das Verfahren zumindest ohne Punkteintrag für den Fahrer endet. Dafür spricht, dass eine Abstandsunterschreitung im eher unteren Bereich vorliegt und der Fahrer sich durch den Einsatz des Abstandstempomaten im Rahmen der Herstellervorgaben bewegt hat.“ Genau zu diesem Thema haben wir in der Sendung 30 von FERNFAHRER live diskutiert. 

## ASSISTIERTER **ABSTAND**

Ein Lkw-Fahrer kommt mit aktiviertem Abstandsregeltempomaten in eine Abstandskontrolle. Er wird mit lediglich 41 Meter Abstand aufgezeichnet. Trotz moderner Technik bleibt der Fahrer verantwortlich.

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





**LETZTE  
CHANCE!**

**JETZT SCHON AN 2021 DENKEN**

# TICKETS IM ABO

Wenn diese Ausgabe im Druck ist, dürfen die Racer zumindest in Most wieder ran. Für Truck-Grand-Prix-Fans nur ein schwacher Trost. Doch noch gilt unser Spezial-Angebot: FERNFAHRER-Abo plus Tickets!

TEXT | Markus Bauer FOTOS | Johannes Roller, ETM

**W**as braucht man für ein gelungenes Truck-Grand-Prix-Wochenende? Wenigstens Tickets, Sonnenbrille, Fanartikel und eine gute Lektüre für die Rennpausen. All das haben wir für euch im Roadshow-Aktionspaket! Wer

für den Spitzenpreis von nur 50 Euro ein Aktionsjahresabo abschließt, bekommt neben jeder Menge Goodies wie der original FERNFAHRER-Sonnenbrille und einem ganzen Jahr FERNFAHRER ein Shirt aus der nagelneuen Teamkollektion von Team Hahn Racing. Dazu gibt's zwei Wochenendtickets für den Truck-Grand-Prix 2021.

Wer erst mal einen Gang tiefer ansetzen will, bekommt nach wie vor Diesel-Dieters Spezialtasche mit ebenfalls vielen schönen Goodies und dreimal FERNFAHRER für schlanke zehn Euro.

Wenn der Besuch beim Truck-Grand-Prix absolut perfekt werden soll, fehlt eigentlich nur noch echtes Rennfeeling. Auch das haben wir im Gepäck. Unter allen, die jetzt ein

Roadshow-Paket abschließen, verlosen wir zusammen mit Team Hahn Racing eine Mitfahrt beim sechsfachen Europameister Jochen Hahn beim nächsten Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring.

Das alles ersetzt aber leider trotzdem nicht die ausgefallenen Festivals in diesem Jahr und den direkten Kontakt zu euch. Doch wir drücken uns allen fest die Daumen, dass wir 2021 wieder von Rüssel bis Ring mit euch feiern dürfen. Und bis dahin: Aktionspaket sichern und mit etwas Glück gewinnen! 🚚



**Mehr dazu unter**  
[fernfahrer.de/roadshow](https://fernfahrer.de/roadshow)



# FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

# ROADSHOW

DRIVE YOUR DREAM

## JETZT DIGITAL!

**Klickt rein und lasst euch überraschen. Mit Infos, Stimmung und Aktionen.  
Und natürlich mit „Diesel Dieter“!**



**Aktuelle Top-Angebote  
zum Truck-Grand-Prix:**

**Sichere Dir Dein Aktionspaket  
mit 2 Wochenendtickets  
+ Top-Gewinnchance!**

## [www.fernfahrer.de/roadshow](http://www.fernfahrer.de/roadshow)

Mit freundlicher Unterstützung von



**KÖGEL**

**IVECO**  
Ihr Partner für nachhaltigen Transport

**herpa**



**DEKRA**  
Alles im grünen Bereich.  
[www.dekra-berufskraftfahrer.eu](http://www.dekra-berufskraftfahrer.eu)

ETL | Kanzlei Voigt  
Rechtsanwalts GmbH

**SONAX**







## FAHRERLOS RANGIEREN

Autonomes Fahren: Während alle Lkw-Hersteller Funktionen für das autonome Fahren entwickeln, arbeitet der Zulieferer Wabco auch an der Hofautomatisierung. In Zukunft rangiert der Lkw selbstständig an die Rampe, während der Fahrer eine Pause macht.

TEXT | Mathias Heerwagen FOTOS | Wabco

**H**arry, fahr schon mal den Wagen vor!“ – „Nicht nötig, der kommt von allein.“ Bei dieser Aussage hätte Derrick nicht schlecht gestaunt. Was damals in der 1970er-Jahre-Serie undenkbar war, ist heute bereits Realität: Im Parkhaus des Mercedes-Benz-Museums in Stuttgart ist seit einiger Zeit ein System in Betrieb, bei dem Pkw am Eingang abgegeben werden, dann selbstständig zu einem freien Parkplatz fahren, dort einparken und auch allein wieder zum Eingang zurückkommen. In ähnlicher Form wird das in einigen Jahren auch im Nutzfahrzeugbereich funktionieren, und zwar auf dem Betriebshof.

Seit Jahren ist die Transportbranche unter Druck – unter anderem wegen Sicherheitsaspekten, aber auch aus Kostengründen. Da ist

es nur konsequent, dass sowohl Hersteller als auch Spediteure mit Nachdruck an Lösungen arbeiten, die jede Fahrt so effizient wie möglich machen.

Profiwissen präsentiert von  
**KÖGEL**

Während also alle Lkw-Hersteller an Lösungen für das autonome Fahren auf der Straße arbeiten, hat der Automobilzulieferer Wabco auch den Betriebshof im Visier. Die Idee ist die Umkehrung des autonomen Hub-to-Hub-Verkehrs: Man fährt nicht fahrerlos auf der Autobahn, sondern auf dem Betriebsgelände. Obwohl ein Lkw dort nur vergleichsweise wenig Zeit verbringt, kann ein autonomer Rangierbetrieb lohnend sein. „Wenn Fahrten auf dem Betriebshof nur fünf bis zehn Prozent des Autobahnbetriebs ausmachen, aber die dafür notwendige Automatisierungstechnologie auch nur fünf bis zehn Prozent der nötigen Hub-to-Hub-Automatisierung kostet, dann



ist das genauso wirtschaftlich“, erklärt Thomas Dieckmann, Leiter der Vorentwicklung bei Wabco.

Für die Hofautomatisierung sprechen vor allem zwei Dinge: Auf einem abgeschlossenen Betriebsgelände ist ein gesetzeskonformes System deutlich einfacher zu realisieren als im öffentlichen Straßenverkehr. „Außerdem sind die Geschwindigkeiten auf dem Betriebshof deutlich geringer als auf der Straße. Bei maximal 10 km/h kann man auf bestimmte Sicherheitsebenen verzichten, die für den Straßenverkehr erforderlich sind, aber das System für den Betriebshof verteuern würden“, sagt Dieckmann. So braucht es bei höheren Geschwindigkeiten statt einer Fail-safe- eine Fail-operational-Architektur; sie ermöglicht mit zwei voneinander unabhängigen elektrischen Versorgungskreisen einen sicheren Weiterbetrieb bei jedem beliebigen Einzelfehler. Auf dem Betriebshof reicht ein einfacheres System, bei dem etwa die Feststellbremse eingelegt wird, sollte es einen Fehler geben.

Die Automatisierung soll auch für weniger Rangierschäden sorgen. Versicherungen und Speditionen rechnen mit einer dreistelligen Schadenssumme pro Jahr und Fahrzeug – bei einem großen Fuhrpark kommt im Laufe der Zeit so einiges zusammen.

Um die Umgebung zu erfassen, braucht es verschiedene Sensoren am Trailer und an der Zugmaschine. „Ein Radar ist gut, preiswert und robust. Besser eignen sich jedoch Lidar-Sensoren, da sie die Umgebung noch präziser erfassen“, sagt Dieckmann. Das Problem: Derzeit sind die Lidar-Sensoren kaum für nutzfahrzeugspezifische Anwendungen ausgelegt, die beweglichen Teile in einem rotierenden Lidar mit 360-Grad-Rundumsicht sind nicht robust genug. Solid-State-Sensoren als Alternative bieten dagegen einen zu kleinen Öffnungswinkel. Ergänzend werden Kameras zum Einsatz kommen.

Wichtig sei zudem die schnelle Datenübertragung. „Derzeit entwickeln wir die benötigten Schnittstellen, um die Daten der Sensoren am Trailer zum Zugfahrzeug zu übertragen“, sagt der Experte. Ziel der Ingenieure ist es, eine standardisierte Schnittstelle zu entwickeln, mit der künftig nahezu jeder Trailer mit jedem Zugfahrzeug kommunizieren kann, um sie untereinander tauschen zu können.

Schon heute lassen sich im Lkw über den CAN-Bus Motor, Getriebe und Bremse ansteuern. „Mit der Lenkung geht das zwar noch nicht, aber auch das wird bald möglich sein“, so Thomas Dieckmann. Er geht davon aus, dass Trailer sogar mit der Technik nachgerüstet werden können. „Sinnvoller und preiswerter ist es natürlich, so ein System gleich ab Werk zu ordern“, betont er. Dazu sei Wabco mit allen großen Trailer- sowie Lkw-Herstellern im Gespräch.

Für den Praxiseinsatz gibt es laut Dieckmann bereits konkrete Anfragen. „Es gibt Gespräche für den Einsatz auf einem Busbetriebshof, genauer gesagt für das autonome Fahren an Ladestationen. Auch große Logistikzentrenbetreiber haben Interesse signalisiert“, so der Experte. Damit das Interesse überdies auch bei den Speditionen steigt, muss die Technik vergleichsweise preiswert sein. Dieckmann geht von einem vierstelligen Betrag pro Fahrzeug aus.

Bis die Fahrer also gemütlich in einem Aufenthaltsraum darauf warten, dass ihr Lkw wieder von selbst zur Übernahme an die Hofeinfahrt

**KÖGEL**  
NOVUM: LIGHT & STRONG

Kögel Light<sup>plus</sup>  
Mit Leichtigkeit mehr laden

**BECAUSE WE CARE**



THE NEXT GENERATION OF TRAILERS  
**NOVUM**  
KÖGEL NEW


TRAILER INNOVATION AWARDS 2018  
WINNER CATEGORY CONCEPT

- ✓ weniger CO<sub>2</sub>-Emission\*
- ✓ mehr Nutzlast\*
- ✓ mehr Effizienz

**Economy meets Ecology – Because we care. Kögel**

\*mehr Informationen finden Sie unter:  
[www.koegel.com/CO2](http://www.koegel.com/CO2)

[www.koegel.com](http://www.koegel.com)

fährt, wird es noch dauern. Auf ein bestimmtes Jahr möchte sich der Experte von Wabco nicht festlegen. Wirft man jedoch einen Blick in den Pkw-Bereich, in dem die eingangs erwähnten selbstständig einparkenden Fahrzeuge schon in Serie sind, kommt man zu der Überzeugung, dass es nicht mehr allzu lange dauern kann. 

**AUS DEN KAMERA- UND SENSORDATEN** wird ein Surround-View-Bild aus der Vogelperspektive errechnet. Das erleichtert das Rangieren und Einparken.





# SONDERRECHTE ODER RECHT SONDERLICHE METHODEN?

Simons\* Fall ist gar nicht so ungemein spannend. Aber in der Verhandlung liegen bei allen Beteiligten die Nerven blank.

TEXT | Peter Möller FOTO | Alexander Fischer

**D**er Tatvorwurf lautet: Verstoß gegen § 4 Abs. 3 StVO. Sein Abstand zum Vordermann sei mit gerade mal 20 Metern deutlich zu kurz gewesen. Sofia Karipidou, Anwältin aus der Autobahnkanzlei Wiesbaden, weist auf nicht alleiniges Verschulden von Simon hin. Die Abstandsmessung erfolgte nämlich durch ein ziviles Verfolgungsfahrzeug. Dieses habe sich mit einer Geschwindigkeit von 87 km/h dem von Simon geführten Lkw genähert, und der Abstand habe gerade mal bei 12 bis 15 Metern gelegen. Simon habe daher beschleunigt – was zum zu nahen Auffahren geführt habe.

Die beiden Beamten sitzen im Zuschauerraum. Sie winken ab und melden sich ungefragt zu Wort. Der Abstand sei von Sofia zu knapp berechnet worden. Außerdem sei der Abstand notwendig für die Messung. Der eigene Abstand spiele aber überhaupt keine Rolle. Er diene nur der Dokumentation des Verstoßes. Sie selbst hätten gar nichts verursacht. Der Abstand von Simon zum Vordermann sei bereits vor ihrem Auffahren viel zu gering gewesen.

Rechtsanwältin Sofia Karipidou hält deutlich dagegen. Ein Wortgefecht entsteht. Der Richter beendet das Spektakel. Er setzt den Termin aus. Ein neuer Termin folgt von Amts wegen. Er will sich mit den Argumenten intensiver auseinandersetzen. Hauptverhandlungstag 1 endet ohne Ergebnis.

Hauptverhandlungstag 2: Sofia betritt den Saal. Sie trifft auf einen aufgeregten Richter, der sie gleich mit Fragen löchert. Ob die Anwältin das Video kenne. Ob sie wisse, was hier überhaupt verteidigt werde. Er springt auf, geht zum DVD-Player, drückt auf „Play“ und zeigt, was er meint. Auf der rechten Spur zwei Lkw mit viel zu wenig Abstand. Auf der mittleren Spur fahren Pkw. Der Richter raunt Sofia zu: „Meinen Sie, Ihr Mandant hat immer noch ein punktfreies Ergebnis verdient?“ Sie erwidert: „Glauben Sie wirklich, dass ich – ohne das Video zu kennen – verteidigen würde? Ich bereite mich

immer gut vor. Dazu gehört auch, das Video anzugucken, und das habe ich mindestens zehnmal vorher gesehen!“ Der Richter wiederholt die Frage: „Glauben Sie wirklich, hier ist ein punktfreies Ergebnis drin?“

Die Anwältin überlegt kurz: Befangenheitsantrag jetzt gegen den Richter oder später? Sie lässt es zunächst auf sich beruhen. Sie führt ruhig und gelassen aus: „Simon wollte überholen. Der Überholvorgang darf nicht zu lange dauern. Das ist gesetzlich so geregelt. Diesen Konflikt kann der Fahrer nur auf eine Art lösen. Er fährt etwas näher auf. Er wollte bei nächster Gelegenheit links ausscheren, um zu überholen. Dann kam der fette, schwarze BMW. Der kroch gefühlt bis auf die Stoßstange von meinem Mandanten und hielt nur einen ganz knappen Abstand. Simon konnte seinen Abstand nicht mehr





vergrößern. Im Gegenteil. Er fühlte sich bedrängt. Er musste sich nach vorne retten.“

Der Richter schüttelt mit dem Kopf. Die Sache beginnt aus dem Ruder zu laufen. Wie naiv sind sie denn, fragen seine Augen. Sein Mund spricht anders: „Ich weise darauf hin, dass ich darüber nachdenke, die Sache nicht als Ordnungswidrigkeit, sondern als Straftat – nämlich als Nötigung – zu betrachten. Was sagen Sie dazu?“ Autobahn-anwältin Sofia Karipidou guckt aus dem Augenwinkel auf die Zuschauerbank. Dort sitzen die Beamten, siegessicher. Die Anwältin holt aus: „Bevor ich jetzt etwas sage, möchte ich das Video noch einmal ansehen.“

Das Video wird abgespielt. „Definitiv Nötigung“, meint der Richter sofort. „Beim Überholen müssen 50 Meter eingehalten werden. Was hat sich Ihr Mandant dabei gedacht? Das ist gefährlich, was er macht. Das wird die Staatsanwaltschaft interessieren! Das war mein dritter Hinweis. Nehmen Sie den Einspruch zurück!“ Die Autobahn-anwältin denkt nicht daran. „Ein verrücktes Spiel“, sagt sie. „Die Beamten benehmen sich unfair und gefährlich. Sie fahren zu nah auf, drängen den Fahrer in eine Falle, um dann zu messen.“

Das Video wird erneut angeschaut. Der Richter führt aus, dass gleich zu Beginn des Bands, als die Polizeibeamten noch nicht bedrängen würden, der gesetzliche Abstand schon nicht eingehalten worden sei. Sofia nickt lächelnd. „Für den Bruchteil einer Sekunde, vielleicht fünf Meter zu wenig“, sagt sie zum Richter. Das Video geht weiter. Drei Sekunden nach dem Beginn des Videofilms ist der schwarze BMW schon auf 16 Meter aufgefahren. Das ist gefährlich. „Gehen Sie ins Strafverfahren über, Herr Richter. Wir haben davor keine Angst. Der Staatsanwalt wird sich für das Verhalten der Beamten interessieren!“

Aus dem Augenwinkel schaut die Autobahn-anwältin die Polizeibeamten wieder an. Die sind ein wenig verunsichert. Sofia Karipidou holt nun aus: „Diese Art von Messung hat Methode bei den zwei Beamten. Ich habe Ihnen als Beweis hierfür ein Sachverständigengutachten


aus einem anderen Verfahren mitgebracht.“ Die Anwältin legt das Gutachten zur Akte. Wie man dort sehen kann, errechnete der Sachverständige auch in diesem Verfahren eine Distanz von 16 Metern. „Eine solche Vorgehensweise darf nicht toleriert werden. Das, was hier anscheinend öfter gemacht wird, ist brandgefährlich. Das, genau das und nur das ist Nötigung!“ Der Richter wirkt ruhiger. Kein Stück verunsichert. Er befragt die Zeugen hierzu.

Zeuge 1 meint: „Glauben Sie der Rechtsanwältin nicht, dass der Lkw-Fahrer aus Angst gehandelt hat. Wo hat man so etwas schon mal gesehen? Ein Lkw, der vor einem Pkw Angst hat?!“ Der Richter fährt fort: „Ist der Abstand des Polizeifahrzeugs denn egal?“ Das wisse er nicht, führt der Zeuge aus. Ob er zu gering gewesen sei, bohrt der Richter nach. „Das kann sein, aber das dürfen wir“, lautet die Antwort des Polizeibeamten. Der Richter wird hellhörig und will wissen, wieso man das dürfe. Sonderrechte der Polizei nach § 35 StVO, sagt der Zeuge.

Sofia Karipidou lächelt. Auf so eine Antwort hat sie gewartet. Welchen Absatz aus § 35 StVO er denn meine, fragt sie. Das sei egal. Die Vorschrift als Ganzes, antwortet der Beamte. Sie dürften zu nahe auffahren. Die Autobahn-anwältin rezitiert die neun Absätze der Vorschrift. Schon in Absatz 1 heißt es, dass Sonderrechte nur gegeben seien, wenn sie zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben geboten seien. Von „dringend geboten“ könne hier keine Rede sein. Der Beamte ist anderer Meinung. Sie müssten so nahe auffahren, um die Messung zu dokumentieren. Die Rechtsanwältin legt dar, dass das nicht stimme. Wenn es anders wäre, müsste es sich aus der Bedienungsanleitung ergeben, die ja Teil der Zulassung des Messgeräts sei.

Die Rechtsanwältin legt die Bedienungsanleitung vor. Der Bedienungsanleitung ist dergleichen nicht zu entnehmen. Der Beamte wird unruhig und vergreift sich im Ton. Er sagt zum Richter: „Das ist doch Quatsch, was die Anwältin da schwätzt.“ Da platzt Sofia der Kragen. Sie knallt mit der Faust auf den Tisch und fordert den Richter auf, den Zeugen in die Schranken zu weisen. Für den Richter geht das nun auch alles zu weit, und er ermahnt den Zeugen sehr deutlich.

Es wird noch einmal in die Gebrauchsanweisung geguckt. Der Richter hat sichtlich die Nase voll. Er verlässt den Saal. Nach wenigen Minuten kommt er wieder. Er setzt das Verfahren noch einmal aus. Er will in Ruhe nachdenken.

Hauptverhandlungstag 3: Jetzt geht alles ganz schnell. Die Beamten sitzen im Gerichtssaal als Zeugen. Sofia ist ruhig und auf alles gut vorbereitet. Der Richter erhebt sich: „Ich gedenke, auf 55 Euro zu erkennen.“ Ein Sonderrecht der Polizeibeamten sei hier nicht erkennbar. Es liege nahe, dass das Verhalten der Beamten den Verstoß nicht verursacht habe. Ein Sonderfall. Das Bußgeld sei in einem solchen Fall zu reduzieren. Sofia stimmt zu, der Richter verkündet das Urteil, und die beiden Zeugen verlassen stinksauer den Saal. 



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





# KLEINE FÄLLE

## Macht der Gewohnheit

Manfred\* wird eine Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts um 18 km/h vorgeworfen. Eine Geldbuße und ein Punkteeintrag in Flensburg erwarten ihn, wenn er dies akzeptiert. Da er bereits fünf Punkte hat, tut ihm dies besonders weh. Bei Rechtsanwalt Silvio Lange aus der Autobahnkanzlei in Neustadt-Glewe ist er jedoch in den besten Händen. Der Rechtsanwalt hat sich die Stelle vor dem Gerichtstermin angeschaut und weiß, dass die Beschilderung dort nur einseitig ist und darüber hinaus eine nur zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gegeben ist. Diese Ortskenntnis ist für den Fall besonders wichtig. Hinzu kommt, dass die zeitliche Beschränkung nicht wie üblich von 22 Uhr bis 6 Uhr morgens gilt, sondern von 6 Uhr bis 22 Uhr. Manfred ist vom Üblichen ausgegangen, nämlich von der Geschwindigkeitsbegrenzung zur Nachtzeit. Er hat einfach nicht genau hingeguckt. Das ist sicherlich fahrlässig, auf der anderen Seite aber auch ein Fall jenseits des Regelfalls. Mit diesen Argumenten durch Autobahnanwalt Silvio Lange konfrontiert, kann der Richter kaum anders. Er reduziert das Bußgeld in den punktefreien Bereich.

AG Zossen

**Az.: 11 OWi 483 js-OWi 2717/20 (121/20)**

## Geständnis ungültig

Tommi\* wurde vorgeworfen, während der Fahrt mit dem Lkw sein Handy benutzt zu haben. Die junge Richterin war von Anfang an skeptisch. Sie hatte Zweifel, ob die Polizisten von unten nach oben aus einiger Distanz in den Lkw hineinschauen konnten. Die Beamten hatten sich am Rand einer Abfahrt positioniert. Die Entfernung zu Tommis Fahrerhaus betrug locker 15 Meter. Dies belegt Autobahnanwältin Heike Herzog durch Fotos vom Tatort. Trotz richterlicher Skepsis und eines gut vorbereiteten Vortrags der Anwältin ist die Verteidigung schwer. Tommi hat nämlich gegenüber der Polizei schon ein Geständnis abgegeben. Rechtsanwältin Herzog gelingt es, dem Geständnis die Geltungskraft zu nehmen. Es konnte nämlich nicht bewiesen werden, dass Tommi – bevor er den Mund aufgemacht hatte – über sein Recht zur Aussageverweigerung informiert worden war. Die Richterin stellte das Verfahren sang- und klanglos ein.

AG Offenburg

**Az.: 3 OWi 205 Js 20636/19**

## Tatort unbekannt

Martin\* gerät in eine Kontrolle. Die Beamten überprüfen zunächst die Lenk- und Ruhezeiten. Das ist für Martin Ehrensache. Da ist alles picobello. Beim Auslesen der Geschwindigkeiten meinen die Beamten jedoch, fündig zu werden. Rechtsanwalt Lange aus der Autobahnkanzlei in Neustadt-Glewe sieht das völlig anders. Ein Tatort ist nicht bekannt. Im Bußgeldbescheid steht nur BRD. Selbst das hält Rechtsanwalt Lange für höchst fragwürdig. Wenn man die Wegstrecke und den Tatzeitpunkt anschaut, dann kann das durchaus auch in Italien oder Österreich gewesen sein. Die Bundesrepublik scheint da sogar eher unwahrscheinlich. Für Italien oder Österreich wäre ein deutsches Amtsgericht allerdings nicht zuständig. Die mangelhafte Tatortangabe führt am Ende zur Einstellung des Verfahrens. Der Richter lässt sich überzeugen.

AG Bad Segeberg

**Az.: 31 OWi 552 Js 12561/19**



## Die Standorte der Autobahnkanzlei



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



An dieser Stelle noch nicht vorgestellt haben wir unsere Rechtsanwaltsfachangestellte aus Wilnsdorf. Dies muss ganz schnell nachgeholt werden: Simone Fischer hat ein Herz für die Lkw-Fahrer und identifiziert sich bemerkenswert stark mit der Autobahnkanzleidee. Wir freuen uns, dass sie zu uns gehört!



**WILLI\*:** „ICH HABE EINE KOSTENPFLICHTIGE ERMAHNUNG ERHALTEN, IN DER MIR MITGETEILT WIRD, DASS ICH VIER PUNKTE HÄTTE. TATSÄCHLICH IST ABER EINER DER VIER PUNKTE VOR EINIGEN WOCHEN GETILGT WORDEN. WIE KANN DAS SEIN?“

Herzog: „Die Berechnung des Punktestands erfolgt nach dem

sogenannten Tattagsprinzip. Das heißt, wenn du am Tag, an welchem du den vierten Punkt verursacht hast, vier Punkte hattest, ist es unerheblich, dass später wieder ein Punkt weggefallen ist. Der Punkt, der weggefallen ist, kann noch ein weiteres Jahr während der sogenannten Überleiefrist weiter herangezogen werden.“



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

**BERND\*:** „ICH HATTE EINEN UNFALL. EIN PKW-FÄHRER IST RÜCKWÄRTS AUS EINER UNTERGEORDNETEN STRASSE HERAUSGEFÄHREN. ICH FUHR AUF DER VORFAHRTSSTRASSE, UND ES KRACHTTE. VOR ORT SOLLTE ICH 35 EURO VERWARGELD BEZÄHLEN. FÜR WAS? ICH HABE DAS JEDENFÄLLS ABGELEHNT.“

Herzog: „Ohne Akteneinsicht genommen zu haben, kann ich die Schuldfrage letztlich nicht beurteilen. Aber wenn du wirklich nicht mal eine Teilschuld hast, dann ist es zwar auf der einen Seite ungerrecht, dir ein Verwargeld aufzuerlegen. Auf der anderen Seite kannst du die 35 Euro ohne Aner-

kennen einer Schuld bezahlen und hast dafür kein um ein Vielfaches kostspieligeres Bußgeldverfahren am Hals. Auch mit der Rechtsschutzversicherung muss man es einmal durchrechnen, ob es sich lohnt, für 35 Euro eine Selbstbeteiligung zu investieren und einen Rechtsschutzfall zu initiieren, der vielleicht aufgrund von vorherigen Fällen zur Kündigung des Vertrags führt. All dies ist zu bedenken. Bußgeldrichter werden in einem solchen Fall auch selten einen glatten Freispruch verkünden, sondern eher das Verfahren auf Kosten der Staatskasse einstellen und die Anwaltskosten beim Betroffenen belassen.“

**EDUARD\*:** „SO EIN MIST, ICH HABE DIE TÄGE FESTGESTELLT, DASS IN DREI WOCHEN MEIN FÜHRERSCHEIN CE ABLÄUFT BEZIEHUNGSWEISE VERLÄNGERT WERDEN MUSS. MIR FEHLT JEDOCH NOCH EIN MODUL FÜR DIE ZIFFER 95, UND ICH SCHAFFE ES IN DER ZEIT NICHT, DIESES ZU MÄCHEN. WAS SOLL ICH JETZT TUN?“

Herzog: „Lieber Eduard, sei beruhigt. Aufgrund der Coronapandemie wurde durch alle EU-Mitgliedsstaaten beschlossen, dass auch diesbezüglich eine Erleichterung, zumindest befristet, greift. Nach der EU-Verordnung (EU-VO) 2020/0068 vom 25.5.2020 gilt, sofern die eingetragene

Schlüsselzahl 95 mit Ablauftag in der Zeit vom 1.2.2020 bis 31.8.2020 liegt, dass die Fahrerlaubnis auch ohne Nachweis der Module und sonstiger Verlängerungsvoraussetzungen per se weitere sieben Monate uneingeschränkt zulässig und einsetzbar ist. Somit hast du also bis Februar nächsten Jahres Zeit, deine Fahrerlaubnis CE verlängern zu lassen respektive die Schulungsmodule und entsprechenden Arztatteste bei der Behörde vorzulegen. Die Verlängerung gilt per Gesetz respektive Verordnung, das heißt, es bedarf keiner gesonderten Bescheinigung durch die Verwaltungsbehörde.“

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

ANZEIGE



Mobile living made easy.

**WARNEN OHNE FEHLALARM.**

**DOMETIC**



**NEU DOMETIC CAM1000 – KAMERA GEGEN DEN TOTEN WINKEL**

**Montieren, ausrichten – fertig!** Bei der CAM1000 sind mit GPS-Sensor, Infrarot-LEDs, Kamera und Steuerplatine alle Komponenten in einem kompakten Gehäuse untergebracht. Kein Abgriff fahrzeugeigener Signale oder Daten und keine weitere Kalibrierung nötig. Unbewegliche Objekte wie z. B. Ampeln werden zuverlässig von beweglichen Objekten unterschieden. CAM1000 ist zusammen mit dem passenden Monitor förderungswürdig gem. Richtlinien des BMVI.

**Wir beraten Sie gern.** Dometic Germany GmbH | E-Mail: vba@dometic.com



# PRESTIGESACHE



## ROAD KINGS

ASG, Deutrans, Polar Express – Lkw-Modelle in den Farben legendärer Speditionen lassen Sammlerherzen höherschlagen. Davon profitieren auch die Hersteller.

TEXT | Johannes Roller

FOTOS | Thomas Küppers (2), KK-Scale (3), Wiking (3)

### VOLVO-NOSTALGIE

**DIE LETZTE EVOLUTIONSSTUFE** des Volvo F88 hat sich KK-Scale für diese Neuheit aus seiner Serie „Road Kings“ zum Vorbild genommen. Das Modell überzeugt durch Großmaßstab 1:18, durch bewegliche Lenkung und bewegliche Türen, durch ein detailliertes Kabineninterieur wie -exterieur und durch firmenspezifische Feinheiten wie den Dachspoiler der Deutrans-Version. So vermittelt dieses Modell einen ordentlichen Hauch 70er-Jahre-Fernverkehr aus Nord- und Mitteleuropa. Material: Zinkdruckguss und Kunststoff. Jeweils limitierte Auflage von 700 Exemplaren.

**PREIS: 139,50 EURO** (Deutrans, Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 042101), **139,50 EURO** (ASG, Artikel-Nr.: 042100), **139,50 EURO** (Polar Express, Artikel-Nr.: 042099)



**EINE GROSSE AUSWAHL** an Lkw- und Busmodellen gibt es auch im FERNFAHRER-Onlineshop unter [www.eurotransport.de/modelle](http://www.eurotransport.de/modelle); Abonnenten erhalten 15% Sonderrabatt. Bestellung per Telefon: 07 11/7252-266, per E-Mail: [fernfahrer@zenit-presse.de](mailto:fernfahrer@zenit-presse.de)



# WIKING






[1:87]

## DREIERLEI OLDIES

**DER FIRMENNAME MACHT'S** auch hier: Mit neuen Formen und den altbekannten Farben von Union Transport hat Wiking diesen Büssing 4500 im Stil der 1950er-Jahre gestaltet.

**AUCH DER GUSTAV-MÄULER-FUHRPARK** in der H0-Welt wächst weiter – um den abgebildeten Mercedes-Benz LPS 333 mit Sattelaufliieger.

**DER DRITTE IM BUNDE** der neu aufgelegten 50er-Jahre-Frontlenker ist schließlich der Henschel HS 165T in den Farben von Aral. Laut Wiking handelte es sich beim Originalvorbild des fein bedruckten Modells um den ersten Frontlenker in der bis dato von Haubern dominierten verkehrsblauen Tankwagenflotte. Material: Kunststoff.

**PREIS: 17 EURO** (Büssing 4500 Union,  Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 042142), **24 EURO** (LPS 333 Gustav Mäuler,  Artikel-Nr.: 042143), **24 EURO** (HS 165T Aral,  Artikel-Nr.: 042144)



HIGHLIGHT DES MONATS


## IM FERNFAHRER SHOP

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

### PINK LADY IN 1:87

**DIE TRUCKERBABES ZIEHEN** nicht nur im Fernsehen, sondern auch in der Modellwelt. Herpas H0-Miniatur eines Scania-Containersattelzugs von Acargo, dem „Tweety 2.0“ von Truckerbabe Jana Vetter ähnlich, war bereits rasend schnell vergriffen. Jetzt hat der Modellbauer nachgelegt mit dem R730 „Pink Lady“ des beliebten Südtiroler Truckerbabes Lissy Reiterer, den sie in individueller Farbgebung für Lechner Trans fährt. Bei uns ist das Modell noch lieferbar – sogar zu Sonderkonditionen.



 **ARTIKEL-NR. 120193**, nur **39,95 EURO** (FÜR FERNFAHRER-ABONNENTEN NUR **33,95 EURO**), gültig, solange der Vorrat reicht

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





# ***DER DEZENTE***

Mit dem neuen Modell S-Way hat Iveco viele Lastwagenfreunde positiv überrascht. Auch als Supertruck macht der gebürtige Spanier einen guten Eindruck.

TEXT & FOTOS | Felix Jacoby

---









## TECHNISCHE DATEN IVECO S-WAY

TRUCK: S-WAY 460

ERSTZULASSUNG: JULI 2020

LEISTUNG: 460 PS

LAUFLEISTUNG: 100.000 KM P. A.

TRAILER: FELDBINDER

EIGENTÜMER: RUHRKRAFT

FAHRER: GERMAN KORSCHUNOV

INTERIEUR/ELEKTRONIK: ACR GELSENKIRCHEN

EDELSTAHLZUBEHÖR: LIGHTFIX

AUFGABENGEBIET: NATIONALE UND INTERNATIONALE  
ADR-TANKTRANSPORTE

**DER GUT GEMEINTE MITTELTISCH** kommt raus, weil er die Sicht einengt, ansonsten ist das ein sehr angenehmer Fahrerplatz.

**D**er letzte Typ Stralis von Iveco war bei den meisten Fahrern nur mäßig angesehen. Ein eher lieblos wirkendes Design und teilweise sehr schlichte Technik ließen die Herzen nicht gerade höherschlagen. Doch jetzt zeigt der Neue eindrucksvoll, dass man auch auf dem ehemaligen Werksgelände von Pegaso im Osten von Madrid durchaus begehrten Lastwagen hervorbringen kann.

Ruhrkraft in Moers hat sich seit fünf Jahren als Anbieter von Gefahrguttransporten etabliert. Überwiegend werden Öle, Fette, Fettsäuren und Fettalkohole verfrachtet.

Zehn Sattelzugmaschinen ziehen wechselweise vierzehn Tankauflieger mit integrierter Heizung. Die markante Firmenfarbe ist Impalla Grey Metallic, jede der Zugmaschinen, sonst von Volvo und DAF, trägt zusätzliche Lampenbügel.

Darüber, was einen Supertruck ausmacht, gibt es immer wieder aufgeregte Diskussionen. Den einen ist es der Gestaltung zu viel, den anderen zu wenig, und viele bezeichnen nur den von ihnen selbst favorisierten Stil als den einzig wahren. Für uns dagegen ist es ein Vergnügen, die gesamte Bandbreite abzubilden, vom einfachen Umbau über klassisches Holland- und

**GERMAN KORSCHUNOV**  
KRAFTFAHRER



**EIN SCHÖNER  
NEUER LKW, SEHR  
KOMFORTABEL,  
SUPER FAHRLICHT,  
UND DAS SOUND-  
SYSTEM MACHT  
RICHTIG SPASS!**





#### WENN MAN AUF TROSTLOSEN PARKPLÄTZEN

strandet oder ewige Wartezeiten nerven, zählen der Nutzen und der Komfort, den ein Fahrerhaus bietet. Wasserkocher oder wahlweise Kaffeemaschine und Mikrowelle sorgen für das leibliche Wohl, und mit dem Sound über die Anlage bereitet Fernsehen mehr Vergnügen.

**BESONDERS IN DER VERSION** mit einem Bett und Heckschrank ist reichlich Lebensraum für den Fahrer vorhanden.



#### DER METALLIC-FARBTON

verändert sein Aussehen stark je nach Lichteinfall. LED-Tagfahrlicht und Blinkleuchten sind elegant geschwungen und verleihen dem Auftritt des S-Way einen eigenen Stil.

Dänemarkdesign bis zu den verrücktesten rollenden Airbrush-Kunstwerken.

Ein solch extremes Beispiel haben wir mit dem violetten Scania aus der Schweiz im vorherigen FERNFAHRER gerade präsentiert. Dabei wurden der Aufwand und die Liebe zum Lastwagen ziemlich auf die Spitze getrieben. Trotzdem haben auch solche Projekte ihren absoluten Sinn, weil sie es sind, die junge und technikbegeisterte Menschen für das Straßentransportgewerbe zu begeistern vermögen. Wie aber fühlt sich ein einfacherer Supertruck an, der sich nur dezent vom Serienstandard unterscheidet? Bringt das auch schon spürbaren Lustgewinn?

Für die beiden Partner, die Ruhrkraft leiten, wäre das alte Iveco-Modell nicht infrage gekommen. Zu emotionslos blickt der Typ Stralis aus seinen Scheinwerfern. Doch als Nutzfahrzeugverkäufer Thomas Jansen aus Marl, ihnen seit Jahren über eine andere Marke vertraut, zu diesem Hersteller wechselte, stellte er ihnen beim Truck-Grand-Prix







**MAN FREUT SICH** als Kind des letzten Jahrhunderts, wenn man den Namen Magirus liest. Denn die bulligen Lastwagen aus Ulm sind schließlich genetische Vorfahren des S-Way.



2019 am Nürburgring den neuen S-Way mit echter Begeisterung vor. „Wenn es jetzt noch ein Magirus wäre, könnten wir über einen Kauf reden“, meinte Vitali Schirmann.

Die von Iveco präsentierte Sonderedition Magirus passte aber nicht ins strikte Farbschema des Unternehmens, und so wurde die Verneigung vor den Ursprüngen des Herstellers nach den ausdrücklichen Wünschen des Kunden verwirklicht. Nun ziert ein CNC-gesägte Schriftzug aus Plexiglas samt moder-

nem Markensymbol die zuvor gecleante Fronthaube. Ergänzt wird das charakteristische Lastwagengesicht durch Bügel unterherum und, mit starkem LED-Fernlicht bestückt, über der Frontscheibe. Hier fiel die Wahl der Käufer auf passend zum neuen Fahrzeug entwickelte Produkte von Lightfix.

Beträchtlich verbessert haben die Kollegen von Ruhrkraft die inneren Werte. Ausstatter ACR aus Gelsenkirchen rüstet allgemein Fahrzeuge mit individueller Elektronik auf,

**VITALI SCHIRMANN** zeigt die vorbildliche Unterbringung der Feuerlöscher nahe am Fahrerhaus. In der Aufliegerkiste arbeitet eine aufwendige Heizung, um Öle und Fette auch über längere Strecken flüssig zu halten.








**DER UNTERE GRILL** schwingt abwärts auf. Das haben andere erfunden, ist aber die beste Lösung zum Reinigen der Frontscheibe und als gelegentlicher Sitzplatz. Eine gewisse Ausstattung an Extras gehört bei den Ruhrkraft-Tankern zum einheitlichen Erscheinungsbild der gemischten Lkw-Flotte.



bietet dazu aber auch Spezialitäten für den S-Way wie einen Heckschrank mit Mikrowelle und Wasserkocher. Das gehobene Audiopaket von Iveco hat unter anderem schon DAB-Radioempfang und die Tomtom-Lkw-Navigation, die ihre Störmeldungen via GSM-Karte oft etwas langsam, dafür aber zuverlässig vom Zentralcomputer des Anbieters bezieht. Eine Bassröhre und hochwertige Lautsprecher wurden für ein satteres Klangerlebnis nachgerüstet.

Auch der Flachbild-TV links an der Seitenwand ist in die Stereoanlage integriert. Flau-

schige Teppiche nach Maß und ein Lenkrad mit Alcantarabezug machen das in seiner Wertigkeit gegenüber dem Vorgänger schon deutlich verschönerte Fahrerhaus insgesamt noch gemütlicher. Fahrer German Korschunov jedenfalls hat große Freude an seiner neuen und verfeinerten Maschine. Und für uns beantwortet sich die Frage, ob sich die harte Arbeit der Fernfahrer auch mit buchhalterisch eher erträglichen Mitteln reizvoller machen lässt, mit einem ganz klaren Ja! Mit dieser Maschine auf eine Tour zu gehen, wäre sicher ein Vergnügen... 





# 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 die Fotos ganz einfach und datenschutzkonform unter [eurotransport.de/foto](http://eurotransport.de/foto) hochladen.

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

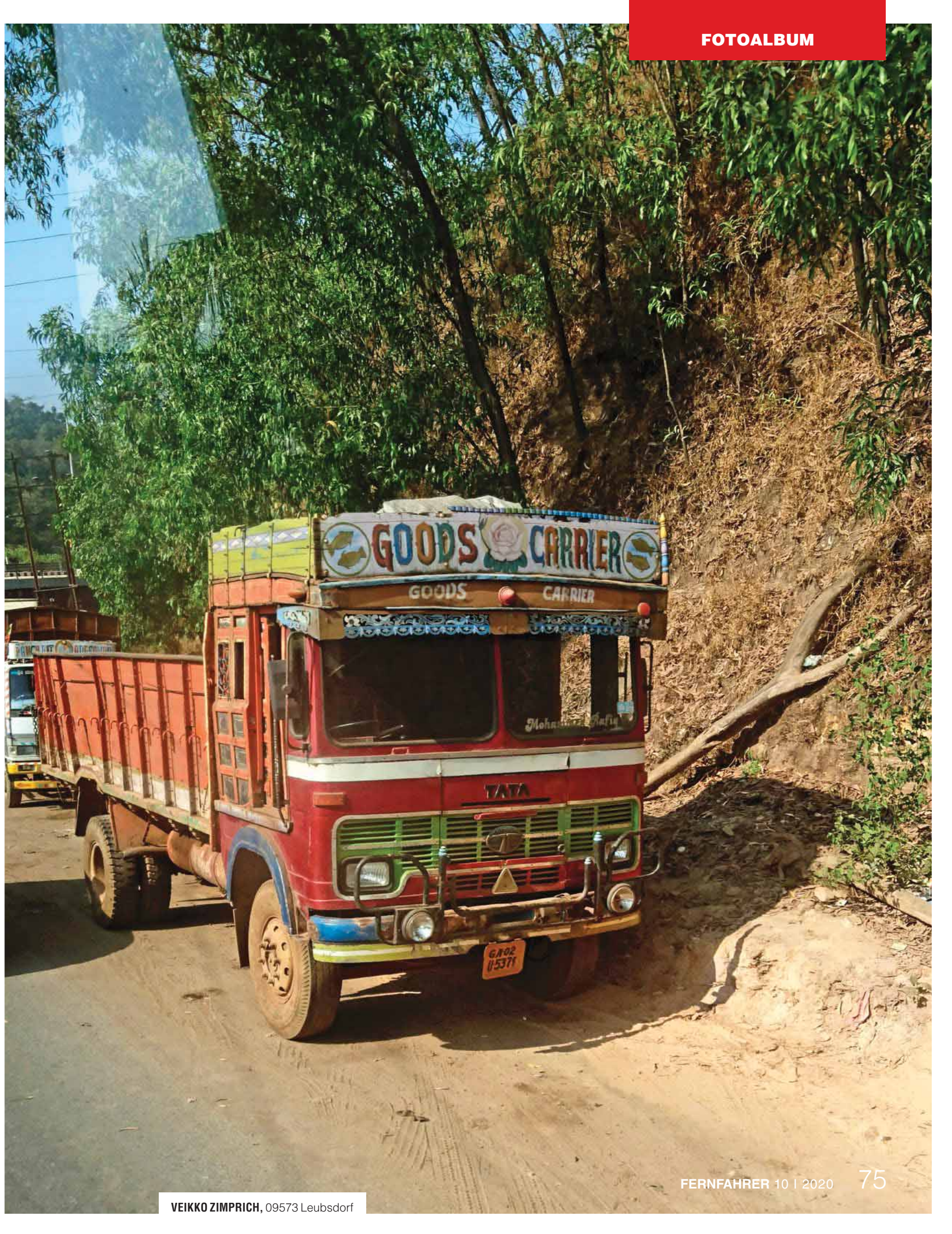


DIRK MEULENBERG, 52428 Jülich



FABIAN HÖPFNER, 77880 Sasbach









JONAS PIETSCHNER, 96260 Weismain

## EURE FOTOS

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

Einfach per Smartphone den Code einscannen oder auf [www.eurotransport.de/fotoalbum](http://www.eurotransport.de/fotoalbum) klicken.



PHILIPP EGER, 09496 Ansprung



LENSGSI, via App



HECKHOLZSTEFAN, 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.



SILVI92, via App



STEPHAN-M, via App



GOLDENER BLITZ, via App



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



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



# KLASSIKER

## US-SERIE „ABENTEUER DER LANDSTRASSE“ AUF DVD IM HANDEL.

Wie so oft im Leben haben sich zwei gestandene Männer zusammengefunden, wie sie gegensätzlicher nicht sein könnten: Der eine heißt Sonny Pruitt und ist von Beruf Fernfahrer. Er hat fast ein ganzes Leben lang hart dafür geschuftet, sich endlich seinen eigenen Truck leisten zu können. Nun ist er am Ziel seiner Träume gelandet und nennt sich stolzer Besitzer eines tannengrünen Kenworth W900. Der andere Will Chandler und ist ein ehemaliger Rechtsanwalt, der zigarrrauchend lieber die Freiheit der Straßen genießt, als im Büro vor Akten zu hocken. Die beiden ungleichen Trucker ergänzen sich auf ihren Touren prächtig und erleben unzählige „Abenteuer der Landstraße“.

Die TV-Serie (Originaltitel: „Movin' On“) lief mit insgesamt 44 Episoden und einem vorausgegangenen Pilotfilm in zwei Staffeln von 1974 bis 1976 in den USA. Erstmals wurde sie im Juni 1978 in der ARD gezeigt und gewann sofort unzählige Fans. In den Hauptrollen sind die populären US-Schauspieler Claude Akins und Frank Converse zu sehen. Die Titelmusik zur Serie stammt aus der Feder von Merle Haggard, der den Titelsong auch selbst singt. Pidax-Film hat die beiden Staffeln nun für je 19,90 Euro auf DVD auf den Markt gebracht.



**Gewinnspiel**

Mit Unterstützung von Pidax-Film verlosen wir die beiden Staffeln „Abenteuer der Landstraße“ auf DVD.

Schreibt unter dem Stichwort „Landstraße“ bis 2.10.2020 an: Redaktion FERNFAHRER, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, oder an [info@fernfahrer.de](mailto:info@fernfahrer.de)!

## Hersteller - Historie



Die Geschichte der Gottlob Auwärter GmbH & Co., ihre Entwicklung und Innovationen sind ein Stück deutscher Omnibusgeschichte. Dieses bei Podszun erschienene Buch versteht sich als Wirtschaftsbiografie und als Nachschlagewerk, das die Entwicklung des Unternehmens

von einer kleinen Wagner-Werkstatt bis hin zu einer weltweit agierenden Firmengruppe nachzeichnet. 340 Seiten, 49,90 Euro.

## Ungetüme im Grünen

Landmaschinen üben auf viele Menschen eine ungeheure Anziehung aus, ganz nach dem Motto: „Je größer, desto besser.“ Mit diesem großformatigen Bildband kommt es nun ganz dick: Joachim Köstnick nimmt darin neben den Landmaschinen auch die faszinierende Spezies der Forstmaschinen in den Fokus. Egal, ob Großgeräte aus Europa, Indien, China, Russland oder den USA – weit über 500 Abbildungen zeigen die imposantesten Traktoren, Erntemaschinen und Timber Trucks. 224 Seiten, 14,95 Euro.



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









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

**FERNFAHRER**  
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Leserwitz

**Eine schwangere Frau in der Bäckerei: „Ich bekomme ein Brot!“**

**Darauf der Bäcker: „Sachen gibt's!“**

**KARL HERMANN,**  
54518 GLADBACH

**DIE ERSTE FAHRSTUNDE:** Der Neuling fährt ganz sachte, ist aber ganz verwirrt: „Die doofen Fußgänger laufen mir ja ständig vors Auto!“ Darauf der Fahrlehrer: „Keine Sorge, das wird besser, wenn wir vom Bürgersteig runterfahren.“

**WENN MAN JEMANDEN,** der nicht verheiratet ist, „ledig“ nennt, nennt man dann einen Verheirateten „erledigt“?!

**EIN KUNDE FRAGT** seinen Anlageberater: „Ist jetzt wirklich all mein Geld weg? Alles weg?!“ – „Aber nein, es ist doch nicht weg. Es gehört jetzt nur jemand anderem!“

**WÄHREND SIE DAS RICHTS-GEBÄUDE** verlassen, fragt der Anwalt seinen grimmig dreinblickenden Mandanten: „Jürgen, was ist denn los? Du wurdest doch gerade freigesprochen!“ – „Ja, aber jetzt stecke ich echt in der Klemme. Ich habe meine Wohnung bereits für drei Jahre vermietet.“

**ARZT: „HABEN SIE** meinen Rat befolgt und bei geöffnetem Fenster geschlafen?“ Patient: „Ja.“ – „Ist Ihr Asthma verschwunden?“ – „Nein. Aber meine Uhr, mein Fernseher, mein Handy und mein Laptop.“

**BEI DER MÜNDLICHEN PRÜFUNG** begrüßt der Professor den Studenten: „Kennen wir uns nicht?“ Darauf der Student: „Ja, beim letzten Mal bin ich durchgefallen, und heute wiederhole ich die Prüfung.“ – „Aha, was war denn beim letzten Mal meine erste Frage?“, will der Professor wissen. Darauf der Student: „Kennen wir uns nicht?“

**EIN ABRUCHUNTERNEHMER** und seine Frau machen Urlaub in Rom. Gedankenverloren steht er vor dem Kolosseum. „Na“, unterbricht ihn seine Frau schließlich, „was hältst du davon?“ – „Ach, ich denke, in vier Wochen hätte ich es weg.“



# JETZT NEU IM

# FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

# - SHOP!

SCHÖNE UND NÜTZLICHE  
ARTIKEL FÜR UNTERWEGS  
UND RUND UMS THEMA LKW.



**Supertrucks**  
Best.-Nr.: 130075

## KALENDER 2021

- JETZT BESTELLEN -

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

JE NUR

# 19,90€

inkl. MwSt, zzgl. Verpackung und Versand



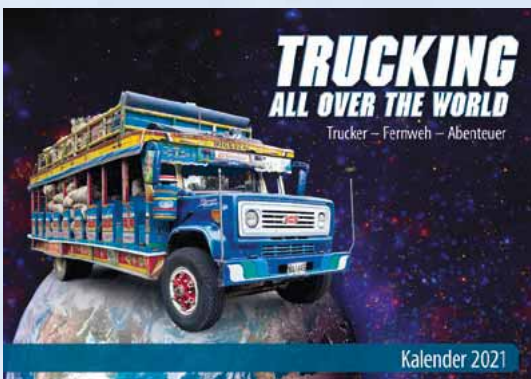
**American Trucks**  
Best.-Nr.: 130072



**Schwertransport**  
Best.-Nr.: 130074



**Truck-Grand-Prix**  
Best.-Nr.: 130076



**Trucking All Over The World**  
Best.-Nr.: 130077



**Dakar Trucks**  
Best.-Nr.: 130078



**Vintage Trucks**  
Best.-Nr.: 130079

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







# FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

## VORSCHAU

# 11 20



## SCHEUNENFUND

Eine kleine Sensation! Lutz Bernau hat einen altherwürdigen MAN MK von 1946 geboren. Der Nutzfahrzeugveteran ist fast vollständig erhalten.

## AUSSERDEM:

Neue MAN-Automatik im Test >>>  
neue Fälle aus der Autobahnkanzlei >>>  
Supertruck >>>  
Faktencheck >>>  
Recht aktuell >>>  
neue Lkw-Modelle >>>  
Profi im Profil >>>  
Deutsche Einheit: DDR-Speditionen zwischen Plan- und Marktwirtschaft >>>  
Truck Race >>> und vieles mehr

## EINZELTEST

Volvo Trucks verpasst seinen Lkw per Turbo-Compound ein wenig Extra-Power. Wie sich das auswirkt, zeigt der FH 500 I-Save im Test.



FOTOS | Thomas Küppers, Richard Kienberger

ANZEIGE

37. 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  
**REDAKTION:**  
Alev Atas (Assistenz), Julian Hoffmann (Test & Technik)  
**REDAKTIONELLE MITARBEIT:**  
Ralf Becker, Jan Bergrath, Felix Jacoby, Michael Kern, Peter Möller, Achim Purwin, Oliver Willms  
**GRAFIK/PRODUKTION:**  
Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, Florence Frieser, Monika Haug, 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  
Telefon: 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. 21 vom 1.1.2020  
**VERTRIEB:**  
Bernd Steinfeldt (Ltg.), Telefon: 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 HANDEL:**  
Partner Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Straße 47, 70597 Stuttgart;  
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, Tel.: 07 11/72 52-266  
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

Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

## FERNFAHRER Jetzt kostenlos testen!



### JA, ich möchte FERNFAHRER testen

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

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

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

FFPACP2010

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

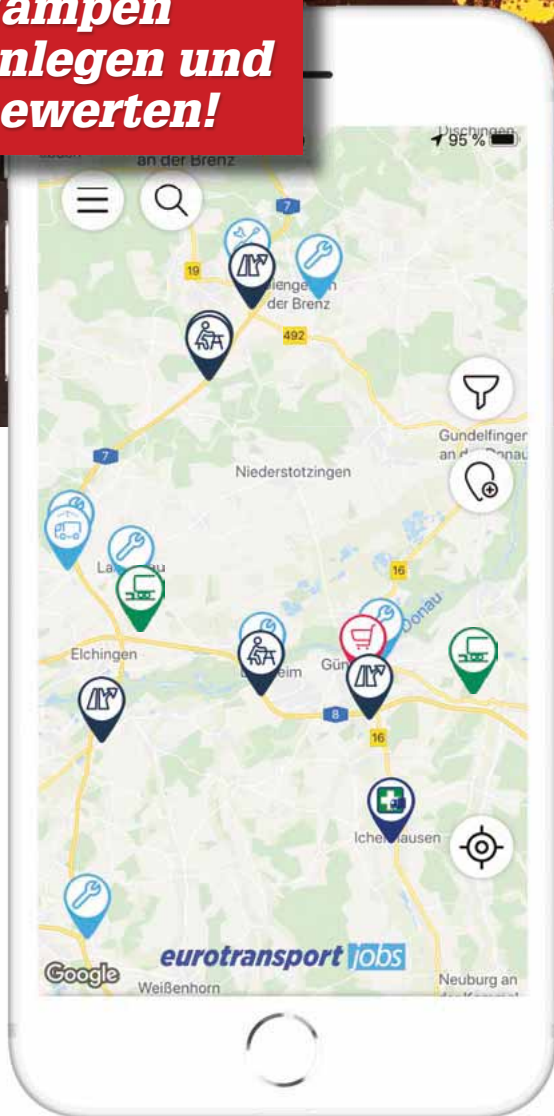
FERNFAHRER Kundenservice  
Zenit Pressevertrieb GmbH  
Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart  
Telefon: +49(0)7 11/72 52-266  
Fax: +49(0)7 11/72 52-333  
E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de  
www.fernfahrer.de/shop  
www.eurotransport.de

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



# Ab jetzt sagt ihr, wo es langgeht!

**Jetzt  
Rampen  
anlegen und  
bewerten!**



Quelle: Reporter App; Foto: Nadine Matt

**IN DER FERNFAHRER TRUCK STOPS APP FINDET IHR ALLE STANDORTE, DIE FÜR EUCH IM JOB WICHTIG SIND:** Parkplätze, Restaurants, Autohöfe, Rampen und vieles mehr.

Mit dem neuen Update seid ihr am Zug: Ihr seid mit einem Standort absolut zufrieden und wollt das alle wissen lassen? Bewertet ihn mit fünf Sternen. Euer Lieblingsort zum Pause machen fehlt? Fügt ihn einfach hinzu. Die Angaben zu einem Standort stimmen nicht? Ab jetzt könnt ihr sie ganz leicht ändern und so anderen Fahrern helfen.

**FERNFAHRER**  
**TRUCK  
STOPS**



Scannt den QR-Code  
und holt euch die App.



WENN DAS  
TIMING ENG IST ...

... ABER DIE  
KABINE NICHT.

## Der neue MAN TGX.

Egal, wie unbequem das Timing ist: Im neuen MAN TGX merkt man nichts davon. Denn das revolutionär neue Kabinenkonzept orientiert sich vor allem an einem: dem Fahrer. Das macht das Fahren komfortabler und einfacher denn je. Und durch Neuentwicklungen wie der intelligenten Infotainmentsteuerung MAN SmartSelect und dem innovativen, digitalisierten Fahrercockpit mit zwei großen 12,3-Zoll-Farbdisplays wird die Bedienung zum „Kinderspiel“. **Damit Fahren läuft. #SimplyMyTruck**

