

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



FERNFAHRER

MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

-FASZINATION

- DIE LEGENDE WIRD 50!

Seite 22

- SCANIA-V8-SUPERTRUCK

Seite 74



TEST Renault T440 Optifuel
in der Reifeprüfung Seite 16



**PROFI STEFAN Volvo im All-
tag, Scania zum Spaß** Seite 32



**Nikola: die erste Fahrt im
Wasserstoff-Truck** Seite 42



IM WERT VON
4,20 €

**MIT AUTOHOF-
GUTSCHEIN**



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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





IN VOLLER FAHRT: Truck Trial ist eigentlich nicht für große Geschwindigkeiten bekannt. Nur manchmal muss sogar ein kleiner Unimog mit Vollgas den Berg emporschießen. Alles vom ersten Lauf der Saison gibt es auf Seite 13.

FOTO | MARKUS BAUER



Festivals, Oldtimer, Supertrucks, Truck Sport – so viele **spannende Facetten** bietet das Thema Lkw.

DIE SCHÖNEN DINGE DES **LEBENS**

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

der Winter ist nun hoffentlich ausgestanden und damit auch die lange Zeit ohne Festivals und Co. Im Heft haben wir diesmal für euch den ersten Halt der FERNFAHRER-Roadshow bei der Rüssel Truck Show. Es ist wirklich beeindruckend, wie viel Geld an diesem Wochenende zwischen all den glänzenden – und von übereifrigen Kontrolleuren hoffentlich unbehelligt gebliebenen – Lkw für krebskranke Kinder zusammengekommen ist: deutlich mehr als 40.000 Euro. Ihr seid einfach klasse!

Eine ganze Spur rustikaler gehen die Truck Trialer zur Sache. Der Saisonauftakt war eine echte Schau: Der Eine reißt sich das ganze Hinterachspaket am Vierachser ab, der andere wirft seinen Zweiachser auf die Seite. Steile Abfahrten, tiefe Löcher, fiese Tore – der Saisonstart in Belgien ist definitiv gelungen. Und wenn ihr diese Ausgabe in Händen haltet, haben schon die Truck-Racer die Rennstrecke von Misano in Italien unsicher gemacht – mehr dazu im nächsten Heft.

Einen besseren Zeitpunkt hätte ich mir also kaum wünschen können, um nach einem

guten Jahrzehnt hier im Verlag das Steuer beim FERNFAHRER zu übernehmen. Ihr habt es sicher schon bemerkt: Mir hat es besonders die Faszination Lkw mit allem Drumherum angetan. Darum werdet ihr in Zukunft ein wenig mehr über Truck Sport und Oldtimer lesen. Und auch den anderen schönen Themen wie den Supertrucks halten wir natürlich weiterhin die Treue.

Gleichzeitig werden wir auch in Zukunft ganz genau hinschauen bei den Entwicklungen im Fahreralltag. Dazu gehört unsere neue Serie zum EU-Mobilitätspaket, die erklärt, was die neuen Gesetze und Regeln aus Brüssel eigentlich bedeuten. Und klar ist auch: Wir sind weiterhin immer für euch da. Also meldet euch, wenn euch etwas auf dem Herzen liegt. Ich freue mich darauf, euren FERNFAHRER zu gestalten und hoffentlich auch den einen oder die andere im echten Leben zu treffen. Bleibt mir noch, euch viel Spaß mit dem neuen Heft zu wünschen. Passt auf euch auf!

MARKUS BAUER
Chefredakteur

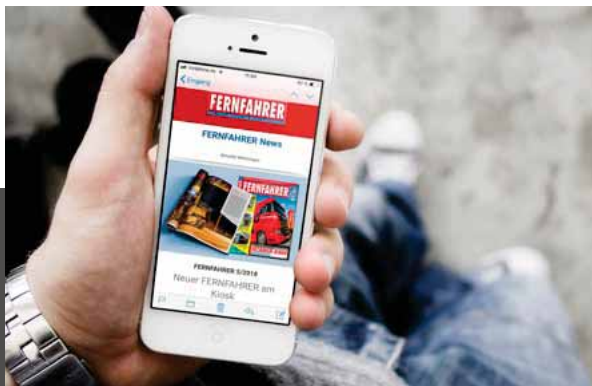


KONTAKT ZUR REDAKTION:

Redaktion FERNFAHRER
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/7 84 98-67
Fax: +49(0)7 11/7 84 98-26
www.eurotransport.de
info@fernfahrer.de

ABONNENTEN-SERVICE UND EINZELHEFTBESTELLUNG:

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



> Gratis bestellen!

eurotransport.de-Newsletter: etm.de/nl
 Whatsapp-Newsletter: etm.de/whatsapp

NEWSLETTER-ANGEBOT

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

Die Redaktion weitet ihre tägliche Berichterstattung aus, indem sie euch kostenlose, maßgeschneiderte Newsletter anbietet. Dabei setzt ihr selbst die Schwerpunkte der Berichterstattung, indem ihr die für euch wichtigen Newsletter bestellt. Wer an Verkehrspolitik, Speditions-, Logistik- und Managementthemen interessiert ist, kann ab sofort dreimal die Woche einen auf ihn zugeschnittenen Newsletter beziehen – nämlich montags, mittwochs und freitags. Erstellt werden die Inhalte von der trans aktuell-Redaktion.

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

Unterscheidung nach Fahrzeugkategorien statt: Dienstags gibt es einen Newsletter, der im wöchentlichen Wechsel Themen rund um die leichten Nutzfahrzeuge und Busse aufgreift, während sich der Donnerstags-Newsletter mit Themen aus der Welt der schweren Lkw beschäftigt.

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

FRAGEN AN UNSERE EXPERTEN



JUDITH SOMMER
RECHTSANWÄLTIN

?: „In der Regel haben wir eine Fünftagewoche. Es kommt etwa drei- bis viermal im Jahr vor, dass wir auch am Samstag zur Fahrzeugpflege da sein müssen. Ich liege eigentlich immer bei mindestens 48 Stunden und bekomme oft vom Personalbüro Verstoßauswertungen von den Arbeitszeitüberschreitungen zur Unterschrift vorgelegt. Wenn ich mir nun § 3 und § 21a

ArbZG dazu anschau, dürfte ich eigentlich nur maximal 40 Arbeitsstunden bei einer Fünftagewoche arbeiten, oder liege ich da falsch? Steht mir dann auch ein Ausgleich für meine Überstunden zu?“

Sommer: „Laut Ihrem Arbeitsvertrag sind 48 Stunden wöchentliche Arbeitszeit vereinbart. Diese Vereinbarung wird üblicherweise so verstanden, dass grundsätzlich Ar-

beitstage von Montag bis Samstag umfasst sind. Arbeiten Sie nun von Montag bis Freitag und am Samstag nicht, so ist der Samstag der Ausgleichstag für die von Montag bis Freitag geleisteten Überstunden. Ob Sie darüber hinaus einen Ausgleichsanspruch für weitere geleistete Stunden hätten, ließe sich nur anhand einer detaillierten Prüfung Ihrer täglichen Arbeitszeiten feststellen.“

DAS FERNFAHRER-EXPERTENPORTAL

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

FERNFAHRER
FÜR UNSERE
ABONNENTEN **hilft!**



FERNFÄHRER JANS BLOG

ZUSATZBELEUCHTUNG

Persönliche Eindrücke, Neuigkeiten und Hintergründe zum Straßengüterverkehr

findet ihr auch unter www.fernfaehrer.de/jan. Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath zu den Herausforderungen im Fahreralltag, aktuell zum Ringen ums Lkw-Licht.

IN EIGENER SACHE

Das sagen unsere Facebook-Freunde

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



Sven Lück kommentiert: „Im Großen und Ganzen bin ich natürlich auch gegen diese Hetzkampagne auf die Zusatzbeleuchtung an den Lkw. Aber seien wir doch mal ehrlich: Welchen Sinn hat es denn, nach vorn in sechs verschiedenen Farben (selbst gesehen) zu leuchten?! Oder nach hinten so viel Rot, dass du als Nachfolgender fast einen Sonnenbrand bekommst und dir, wenn die Bremslichter angehen, die Augen verblitzt. Bitte versteht mich nicht falsch, ich finde Zusatzbeleuchtung auch schick und bin durchaus der Meinung ‚mehr Licht, mehr Sicht‘. Aber bitte mit Augenmaß.“



Matze Püschel schreibt: „Seid doch mal ehrlich. Nicht nur, dass die Lkw mit der Zusatzbeleuchtung geil aussehen, sie machen auch die Sicht besser. Vor allem auf den Landstraßen. Wenn die Fernlichter anhaben, dann sehe ich die schon in fast 1.000 Meter Entfernung, je nach Begebenheit natürlich. Außerdem sollte man mal die Kirche im Dorf lassen. Wen gefährden sie denn damit bitte? Außer irgendwelche übereifrigen Polizisten?! Für mich gibt es da nur eins: Hört auf, unseren Lkw-Fahrern noch mehr den Spaß an ihrer Arbeit zu nehmen!“



/fernfaehreromagazin

EMOTIONEN GEGEN ERLASSE

Die Zusatzbeleuchtung am Lkw polarisiert weiter. Nahezu alle Lkw der Rüssel-Truck-Show, auf der sagenhafte 43.000 Euro Spendengelder für krebskranke Kinder gesammelt wurden, waren streng genommen illegal beleuchtet. Soll die Festivalkultur mit den Showtrucks auf Dauer bestehen bleiben, hilft nur ein tragfähiger Kompromiss.

Im Grunde verstoßen viele zusätzlich beleuchtete Lkw schon seit etlichen Jahren und wohl auch im vollen Wissen um die Straßen-



verkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) gegen die dort verfassten Vorschriften für

lichttechnische Einrichtungen. So verständlich Aussagen von Fahrern sind, dass sie ihre Beleuchtung nie und nimmer abbauen würden oder vor Gericht um ihre Daseinsberechtigung kämpfen: Die Behörden sitzen schlicht am längeren Hebel. Die lange gelebte Duldung der Grauzone ist nach der Anweisung aus Baden-

Württemberg wohl vorbei, selbst wenn sich viele Verkehrspolizeidirektionen bei Kontrollen nicht in dem Maße ums Licht kümmern wie berüchtigte Beamte aus Münster, Heidenheim oder Sigmaringen, die es als ihre Lebensaufgabe begreifen, rigoros und bis zur Stilllegung vor Ort gegen zusätzliches Licht vorzugehen.

Spannend wird nun sein, wie die Prüfer der Überwachungsorganisationen bei der nächsten HU reagieren. Die gute Nachricht kommt aus Frankfurt, wo sich der BGL mit Vertretern von Ministerien, Industrie und Prüfern zu einem Workshop getroffen hat, um einen Kompromiss zu erarbeiten.



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

SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR ANMELDUNG



www.eurotransport.de aufrufen



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



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



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



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



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



INHALT

7 19



03 ZUR SACHE

Festivals und Truck Sport – die Saison hat endlich wieder begonnen.

04 FERNFAHRER HILFT

Blog zur Zusatzbeleuchtung und zur Rüssel Truck Show; Frage an unsere Experten zum Thema Arbeitszeiten.

08 THEMA DES MONATS

Fahrer sollen bei Verdi mehr mitreden. Ist das die große Chance?

10 AKTUELL

Zehn Jahre FERNFAHRER-Roadshow; Waberer's speckt ab; Platooning-Bilanz; DocStop darf endlich beschildern; Fahrverbote und Termine

14 RECHT AKTUELL

Was darf die Polizei bei Kontrollen unternehmen und wann geht sie zu weit?

16 TEST UND TECHNIK

Der Renault T 440 Sleeper Cab im Test.

22 HISTORIE

Der Scania Big Block feiert Jubiläum. Wir blicken zurück auf 50 Jahre V8.

30 MEINUNG

Leserbriefe an die Redaktion.

32 PROFI IM PROFIL

Volvo-Fahrer Stefan Spengler fährt zum Finale des Scania Fahrerwettbewerbs.

36 BAUMA-RÜCKBLICK

Im zweiten Teil unserer Rückschau auf die Mega-Messe stehen Spezial-Lkw und -Trailer im Mittelpunkt.

42 NIKOLA

Der Brennstoffzellen-Lkw von Nikola hat seine ersten Runden in der Öffentlichkeit gedreht – und wir waren dabei.

50 REPORTAGE

Für einen Lkw-Fahrer kam nach einem Auffahrunfall trotz NBA jede Hilfe zu spät. Seine Frau sucht die Wahrheit.

54 FESTIVAL

Die Rüssel Truck Show hat wieder schicke Trucks aus Nah und Fern ange-lockt. Bei der Spendenaktion kam eine Rekordsumme zusammen.

56 EU-MOBILITÄTSPAKET

Was kommt auf die Branche zu? In dieser neuen Serie blicken wir hinter die Brüsseler Kulissen.

66 AUTOBAHNKANZLEI

Ein SLT-Fahrer soll für Probleme haften, die er gar nicht verursacht hat.

70 MODELLE

Echtholz-Transporter, schicke Oldtimertrucks und unsere Shop-Highlights des Monats warten auf euch.

74 SUPERTRUCK

Der rote Scania Torpedo mit V8-Power von Danny Vallem aus Dänemark.

80 TRUCKSTOP

Willkommen auf dem Euro-Rastpark Jettingen-Scheppach an der A8.

82 FOTOALBUM

Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.

86 RÄTSEL

Multitools zu gewinnen.

88 HUMOR

Sachen zum Lachen.

90 VORSCHAU

Das erwartet euch in Heft 8/2019.

Titelthemen sind rot gekennzeichnet.

10-EURO-GUTSCHEIN!

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

shop.eurotransport.de

Jetzt kennenlernen und **10 Euro Gutschrift sichern!**
Einfach im Warenkorb Gutscheincode **FFJUN19** angeben.



HISTORIE

Seit einem halben Jahrhundert treibt der V8 die Lastwagen mit dem Greif an: Wir feiern die Motorenlegende von Scania.

22



MESSE

Hybrid-Betonmischer, Schwerlasttrailer und weitere Spezialisten waren auf der Bauma zu sehen.



36

FESTIVAL

Mit der Rüssel Truck Show 2019 hat wieder die Festival-Zeit begonnen.

54



50

REPORTAGE

Lkw-Auffahrunfälle fordern trotz Notbremsassistenten immer mehr Opfer. Die Rekonstruktion der Unfälle ist oft schwierig. Im aktuellen Fall will die Witwe eines ums Leben gekommenen Fahrers endlich Klarheit.





EINE GROSSE CHANCE

Die Interessen der Lkw-Fahrer werden bei Verdi im Fachbereich 10, Postdienste, Speditionen, Logistik, vertreten. Sven Fritzsche kann als „Ehrenamtlicher“ nun in einem entscheidenden Gremium mitreden.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath (1), Verdi (1), Kraftfahrerkreise (2)

Als die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, kurz: Verdi, 2001 aus fünf Einzelgewerkschaften entstand, packte man die bisherige Vertretung der Fahrer aus der alten ÖTV, was für Öffentlicher Dienst, Transport und Verkehr stand, zusammen mit der mitgliederstarken Postgewerkschaft auf Bundes- und Landesebene in den Fachbereich 10, Postdienste, Speditionen und Logistik. Mit den meisten aktiven

Gewerkschaftsmitgliedern (und somit auch dem meisten Geld) haben die „Postler“ über Jahre aus der Verdi-Bundesverwaltung in Berlin bis hinein in die Bezirksebene die Themen bestimmt. Innerhalb des Fachbereichs 10 gibt es zudem zwei Fachgruppen: In der Fachgruppe 1 geht es ausschließlich um die Post, in der Fachgruppe 2 um Speditionen, Logistik und KEP – das steht für Kurier-, Express-, Paketdienste. Wer in jüngster Zeit die Tarifverhandlungen zwischen Verdi und den

diversen Arbeitgeberverbänden auf Länder-ebene verfolgt hat, dem sollte aufgefallen sein, dass Streiks fast nur noch mit dem stationären Personal großer Speditionen und Logistiker geführt werden. Lkw der Frachtführer werden als Folge nicht beladen und bleiben stehen. Für „wirksame Streiks“ ausschließlich mit Lkw-Fahrern gibt es bei Verdi schlicht zu wenige Mitglieder.

Dabei profitieren nicht nur gewerkschaftlich organisierte Fahrer von den ausgehandelten Lohnerhöhungen und Urlaubsbestimmungen in den Tarifverträgen. Trotzdem ist das Verhältnis der überwiegenden Zahl der deutschen Lkw-Fahrer zur Gewerkschaft gespalten, wie ich es im Blog-Beitrag „Was macht eigentlich Verdi?“ auf eurotransport.de beschrieben habe. Es sind immer wieder dieselben Kritikpunkte: Verdi tue nichts für die Fahrer, heißt es auf der einen Seite; die Fahrer müssten sich erst mehr bei Verdi engagieren, um etwas zu erreichen, ist das Gegenargument. Dabei kennen viele Fahrer die Struktur einer Gewerkschaft wie eben Verdi offensichtlich nicht.

Die tägliche, bezahlte Arbeit von der Berliner Bundesverwaltung über die Ländervertretungen bis in die Bezirksebene leisten die sogenannten Hauptamtlichen. Als Bundesfachgruppenleiter für ebenjene Fachgruppe 2 steht heute Stefan Thyroke an der Spitze.



SVEN FRITZSCHE, LKW-FAHRER

DIE KRAFTFAH- RERKREISE SIND EIN WICHTIGES BINDEGLIED ZWISCHEN VERDI UND DEN BERUFSKRAFT- FAHRERN

Bei der Vorstellung einer Studie zum Sozialdumping, siehe auch den Bericht „Verdi will Fairness im Transport“ auf eurotransport.de, hat Thyroke erklärt, dass die Gewerkschaft auch auf einen europäischen Mindestlohn baue, um der Tariffucht einen Riegel vorzuschieben. Die SPD hat damit im EU-Wahlkampf geworben. So lasse sich das extreme Gefälle der Fahrerlöhne angleichen – von rund zwölf Euro in Luxemburg bis nicht einmal zwei Euro in Bulgarien. Deutschland steht mit aktuell 9,18 Euro im oberen Drittel.

Informiert haben sich SPD-Politiker, darunter die Parteivorsitzende Andrea Nahles, vorab direkt bei Fahrerorganisationen – so wie im letzten Sommer bei einer Veranstaltung des Kraftfahrerkreises Düren-Aachen auf der Raststätte Aachener Land an der A4.

„Die Kraftfahrerkreise sind ein wichtiges Bindeglied zwischen Verdi und den Berufskraftfahrern“, sagt dazu Sven Fritzsche. Er arbei-



Einige Kraftfahrerkreise

konnten einen Draht zur Politik aufbauen, wie hier Düren-Aachen zu Andrea Nahles und Udo Schiefner (beide SPD) im letzten Sommer. Das bedeutet auch Einfluss auf die Arbeit des EU-Parlaments und die Gestaltung des Mobilitätspakets.

SVEN FRITZSCHE, Fahrer und Mitglied des Betriebsrats bei Sachsentrans in Zwickau, ist nun ehrenamtliches Mitglied im Bundesfachgruppenvorstand Spedition, Logistik und KEP von Verdi in Berlin.

tet als Fahrer bei Sachsentrans in Zwickau. Über das Unternehmen aus der Automobillogistik, das heute zur Schnellecke-Gruppe gehört, hat FERNFAHRER in der Ausgabe 4/2018 berichtet. Bis 2015 war Sven rein passives Verdi-Mitglied, ab 2016 engagierte er sich im Aufbau eines bundesweiten Netzes von „Kraftfahrerkreisen“. Diese wurden 2011 erstmals auf Initiative eines Verdi-Fachsekretärs in Bayern gegründet. Mittlerweile existieren vierzehn Kraftfahrerkreise (KfK), drei weitere befinden sich in der Aufbauphase.

Sven ist seit 2016 Organisator des KfK Chemnitz-Zwickau und seit 2018 Ansprechpartner der KfK in Deutschland und stellvertretender Vorsitzender des Verdi-Bezirksfachbereichsvorstands Sachsen West Ost Süd (SWOS). 2019 wurde er von Vertretern aus zwei Bundesländern für die Wahl zum Bundesfachgruppenvorstand nominiert und Anfang April auf der Tagung der 5. Bundesfachgruppenkonferenz Spedition, Logistik

und KEP in Bad Neuenahr gewählt. „Wir sind Vertreter aus ganz Deutschland, beteiligen uns an verschiedenen Aktionen, treiben Themen voran, welche durch die verschiedenen Gremien, Ortsebenen, Bezirksebenen und Landesebenen durch Beschlüsse an die Bundesebene herangetragen werden.“

Es ist also nach einer sehr langen Zeit wieder ein Lkw-Fahrer als „Ehrenamtlicher“ im höchsten Gremium von Verdi vertreten. „Mir ist bewusst, dass die Arbeit im Bundesfachgruppenvorstand nicht leicht sein wird“, sagt Sven, „aber ich stelle mich dieser Aufgabe und möchte die Erwartungen, die in mich gesetzt werden, erfüllen!“ Die Kraftfahrerkreise sollen dabei eine wichtige Rolle spielen. „Je mehr die Kraftfahrerkreise von den Berufskraftfahrern unterstützt werden, umso besser können wir diese bei Verdi fördern und ihre Stimmen stärken. Alles braucht natürlich seine Zeit. Aber ein wichtiger Schritt ist getan.“

ROADSHOW WIRD ZEHN

Seit 2009 geht das FERNFAHRER-Team jeden Sommer auf Roadshow zu Truck-Treffs, Festivals und Messen.

TEXT | Johannes Roller

FOTOS | J. Roller,

Herpa (1)

Vor zehn Jahren ging es los: Aus einer charmannten Idee wurde Wirklichkeit, aus einem Festivalauftritt mit FERNFAHRER-Stand wurde eine ganze Roadshow mit immer mehr Stationen – und all das dank des vollen Einsatzes der beteiligten Mitarbeiter des ETM-Verlags, dank Lkw-begeisterter Sponsoren und Partner und nicht zuletzt dank eines tollen Publikums, das immer mit Herzblut dabei war, ob bei Aktion Rauschebrille, Glücksrad, Kinderschminken, Bonbonregen, Fotobox, Podiumsdiskussionen und, und, und. Im Laufe der Jahre flankierten dann immer mehr FERNFAHRER-Partnertrucks die Bühne – eine so großartige Unterstützung hätten wir uns anfangs nie erträumen können.



DIESEL-DIETER, auf der FERNFAHRER-Roadshow verkörpert durch den Schauspieler Merlin Iffland, heizt dem Publikum beim Truck-Grand-Prix 2018 ordentlich ein. Kurz darauf greift er für seinen berühmten Bonbonregen ganz tief in die Süßigkeitenkiste.

Die Zahlen sprechen inzwischen eine eindeutige Sprache: Mehr als eine halbe Million Besucher zählte der FERNFAHRER auf seiner Roadshow „Drive Your Dream“ im vergangenen Jahr. Ein neuer Rekord. 2018 standen acht Stationen auf dem Tourplan, darunter sechs Truck-Festivals – von der Rüssel Truck Show über den Truck-Grand-Prix bis zum Trucker- & Country-Festival Lichtenfels. Den krönenden Abschluss bildete die IAA Nutzfahrzeuge in Hannover.

Auch 2019 steuert die Roadshow wieder eine Auswahl der bekanntesten Festivals an. Bei den einzelnen Stationen präsentiert sich der FERNFAHRER mit Showtruck, Modell- und Zubehörshop, Abo-Aktionen und abwechslungsreichem Liveprogramm, darunter Auftritte der Countryband Sawyer und natürlich die beliebte Marktschreier-show von Diesel-Dieter. Hinzu kommen Aktionen unserer Tourpartner und Sponsoren, ohne die weder diese Roadshow noch Extras für Abonnenten wie der FERNFAHRER-Biergarten am Truck-Grand-Prix möglich wären. Anders als in den Vorjahren steht dieses Mal allerdings kein US-Truck im Zentrum des FERNFAHRER-Stands, sondern ein nagelneuer Mercedes-Benz Actros samt Kögel-Planenaufleger. Die Rüssel Truck Show hat bereits einen überaus erfolgreichen Startschuss gegeben. Folgende Termine haben wir noch vor uns:

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

Zusätzlich zu den Traditionsetappen gastiert die FERNFAHRER-Roadshow 2019 erstmals beim Herpa-Sommerfest in Diethenhofen und bei Vögel im österreichischen Bludesch. Bei Herpa laufen die Vorbereitungen derzeit auf Hochtouren. Gut 100 Supertrucks sind fest angemeldet und einige davon werden als Sondermodelle extra fürs Sommerfest gefertigt. Weitere Aktionen und Überraschungen sind in Planung.



ATTRAKTIVE PREISE gibt es seit 2018 nicht mehr nur im FERNFAHRER-Onlineshop, sondern auch direkt am Roadshow-Stand, hier am Nürburgring (Bild oben).

DAS WAREN ZEITEN: 2013 war der erste FERNFAHRER-Truck (von Naber Transporte) in Geiselwind aufgefahren, die Gäste tankten Sonne und lauschten der Band Sawyer.

FÜRS HERPA-SOMMERFEST wird die komplette Straße vor dem Firmensitz gesperrt, damit 100 einzigartige Trucks genug Platz haben.



Platooning spart Sprit

DB Schenker, MAN und die Hochschule Fresenius ziehen eine positive Bilanz ihres Platooning-Projekts auf der A9. „Platooning macht das Fahren stressfreier“, lautet das Fazit von Andy Kipping. Der 33-Jährige ist einer von zehn Fahrern, die drei Monate lang am Lkw-Platooning-Projekt mitgewirkt haben. Nicht nur die Fahrer zeigen sich positiv überrascht. Auch die Partner zogen allesamt ein positives Fazit des bundesweit ersten Platooning-Projekts im realen Logistikeinsatz auf öffentlichen Straßen. Die Platooning-Fahrten auf der A9 zwischen den DB-Schenker-Niederlassungen in München und Nürnberg haben zu einer Kraftstoffersparnis von drei bis vier Prozent geführt. Die digital gekoppelten Gliederzüge haben von September bis Weihnachten rund 35.000 Testkilometer absolviert. Die Entfernung zwischen den beiden Schenker-Häusern beträgt 145 Kilometer, wovon etwa die Hälfte im Platoon zurückgelegt wurde.

Für die Verantwortlichen von DB Schenker hat das Projekt „Elektronische Deichsel – Digitale Innovation“ (EDDI) den Beweis erbracht, dass sich Platooning in die täglichen Logistikabläufe integrieren lässt. „In unserer Analyse haben wir festgestellt, dass rund 40 Prozent unseres Netzwerks Platoon-fähig wären“, erklärte Alexander Doll, Vorstand für Finanzen, Güterverkehr und Logistik bei der Deutschen Bahn und damit auch zuständig für die Bahn-Tochter DB Schenker. „Das Potenzial ist also da“, betonte er.

Ähnlich sieht es MAN-Vorstandschef Joachim Drees. „Es war ein tolles Projekt, und wir haben gute Ergebnisse erzielt“, sagte er, auch wenn einige Branchenkenner mehr Verbrauchsvorteile erwartet hätten. Durch die Vorgaben der Ausnahmegenehmigung hätten sich diese Effekte nicht einstellen können, erläuterte Drees. Sie sah zum Beispiel eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und einen Mindestabstand von 15 Metern vor. Dies hat den Einsatz des vorausschauenden Tempomaten verhindert, der sich üblicherweise im Korridor von 75 bis 84 km/h bewegt und zu weiteren Einsparungen führt. Der zweite Punkt hat ebenfalls weitere Erfolge verhindert: Bei einem Abstand von 12,5 Metern wäre die Kraftstoffreduktion demnach spürbar höher ausgefallen.



DocStop-Info an Raststätten

Zum Ende der zweiten Legislaturperiode in Berlin konnte sich DocStop beim BMVI durchsetzen. Der Verein darf in zehn Ländern auf ausgewählten Raststätten internationale DocStop-Hinweisschilder für Berufskraftfahrer aufstellen, die unterwegs erkrankt sind und medizinische Hilfe benötigen. „Es mussten noch Probleme aus dem Weg geschafft werden mit den Ministerien in den jeweiligen Ländern, aber dann war es so weit“, berichtete DocStop-Initiator Rainer Bernickel. „Warum wir diese Aktion nicht in allen 16 Bundesländern umsetzen durften, bleibt allerdings ein Geheimnis.“ Nun läuft auf den Raststätten eine vom Ministerium gewünschte Fahrerbefragung. „Studenten werden diese Aktion durchführen, und danach werten wir die Fragebögen aus und stellen das Arbeitsergebnis dem BMVI zur Verfügung“, erklärte Bernickel.

Truck-Trial-Tickets

Die Truck-Trial-Saison steht in den Startlöchern. Packende Action offroad wartet in den Steinbrüchen und Gruben Europas auf euch. Darum verlosen wir für jeden Lauf jeweils zwei Tickets. Der dritte Lauf führt die Trialer am 6. und 7. Juli nach Dreis-Brück in der Eifel. Wenn ihr dabei sein wollt, schreibt uns bis zum 21. Juni 2019 an info@fernfahrer.de oder an die Redaktion FERNFAHRER, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, mit dem Stichwort „Trial-Tickets“. Mehr Infos zum Europa Truck Trial gibt es unter www.europatrucktrial.org. Viel Glück!



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

Schreibt uns bis zum 21.6.2019 an info@fernfahrer.de oder an die Redaktion FERNFAHRER, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, mit dem Stichwort „Trial-Tickets“.

Wir drücken euch die Daumen!

Gewinnspiel

FAHRVERBOTE JUNI/JULI 2019

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	FAHRVERBOTE	ZEITEN
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhänger hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	10.06. (Pfingstmontag), 20.06. (Fronleichnam)	0-22 Uhr
A	Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	10.06. (Pfingstmontag), 20.06. (Fronleichnam)	15-24 Uhr 0-22 Uhr 22-5 Uhr
F	Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	10.06. (Pfingstmontag)	22-24 Uhr 0-22 Uhr
CH	Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot über 3,5 t, Sattel-Kfz über 5 t, Anhänger über 3,5 t zul. Gesamtgewicht	10.06. (Pfingstmontag)	0-24 Uhr 22-5 Uhr

TERMINE

TRUCKER- & COUNTRY-FESTIVAL
07.-10.06.2019
Autohof Strohofer, Geiselwind

TRUCKERTREFFEN WURZEN
07.-09.06.2019
Festplatz Wurzen

A HAPPY DAY OF LIFE
15.06.2019
SVG Autohof Gotha, Schwabhausen

LKW-TREFF OSTSCHWEIZ
14.-16.06.2019
Altstätten, Schweiz

HERPA-SOMMERFEST
06.07.2019
Dietenhofen

INT. ADAC TRUCK-GRAND-PRIX
19.-21.07.2019
Nürburgring

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


SAISONAUFTAKT AUF SAND



Ganze 27 Starter hat es zum Europa-Truck-Trial-Saisonauftakt nach Belgien gezogen.

TEXT UND FOTOS | Markus Bauer

Die Fahrt nach Mont-Saint-Guibert hat sich für die Trialer definitiv gelohnt: spannende Sektionen, spektakulär gesteckte Tore und gar nicht mal so schlechtes Wetter. Dabei erweist sich die Sandgrube in allen vier Klassen als ganz schön materialmordend. Zerbeulte Türen sind noch das Harmloseste. Doch glücklicherweise bleibt es bei Blechschäden.

Ein Husarenstück liefern Marcel Schoch und Johnny Stumpp ab. Zwischen den Toren reißen sie das komplette Hinterachspaket ab, Lenker und Stoßdämpfer hinüber. Doch in nur gut einer Stunde ist der Vierachser wieder flott, völlig ohne Strafpunkte. Am Ende des Tages wartet auf die aktuellen Vizemeister sogar der Auftaktstieg. 

Ergebnisse Lauf 1 in Mont-St.-Guibert/Belgien

Kategorie	Platz	Startnummer	Team	Fehlerpunkte
II	1	201	Racing Team Avia Future	847
II	2	204	Team Gangs of Sud Est Trial	854
II	3	202	Team Plein Gaz	1311
III	1	304	Team Alsace Truck	652
III	2	306	Zebra-Zil-Offroad-Team	713
III	3	311	Truck Sport Borzym	788
IV	1	402	HS-Schoch Hardox Truck Trial Team	829
IV	2	403	MSC TruckTrialTeam Cloppenburg	1185
IV	3	401	Truck Trial Team Reicher	1605
P	1	P03	Team JCCMog	356
P	2	P06	Team Manent-Cellier	405
P	3	P01	Fans on the Road	410



PECHVÖGEL: Für Marc Stegmaier und Jan Plieningner im BFS-MAN läuft es in Belgien alles andere als rund. Die Titelverteidiger verpassen mit Platz fünf das Treppchen.

Mehr dazu unter eurotransport.de/trial

GEGEN DIE REGELN

Während einer Unfallaufnahme sollen Polizeibeamte in Abwesenheit des Fahrers im Lkw eine ausgestöpselte LED-Innenbeleuchtung aktiviert haben. Das geht so nicht.

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



DIE POLIZEI DARF
BEI KONTROLLEN
NACH BEWEISEN
SUCHEN, MUSS
SICH ABER AUCH
**AN DIE SPIEL-
REGELN HALTEN.**

**FERNFAHRER
hilft!**

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



EIN WAHRER FALL: Der Fahrer eines Mineralölhandels war in einen Unfall verwickelt. Von ihm unverschuldet hatte ein Wohnmobil beim Überholen den linken Spiegel seines Scania abgefahren. Die Polizei kam und wollte, um einen Geschwindigkeitsverstoß des Wohnmobils festzustellen, auch den Lkw-Tacho auslesen. Da die beiden Beamten vor Ort das nicht konnten, holten sie Verstärkung durch das Autobahnpolizeirevier. Zu diesem Zeitpunkt war der Fahrer mit den anderen beiden Polizisten an die Unfallstelle zurückgelaufen. Der Autobahnpolizist saß schon im Fahrerhaus, als der Fahrer zurück zu seinem Lkw kam.

DER SKANDAL: „Nach Angaben des Fahrers ist die Polizei in seiner Abwesenheit ins Fahrerhaus geklettert, ohne ihn um Erlaubnis zu fragen, und hat dort eine ausgestöpselte LED-Innenbeleuchtung in den Zigarettenanzünder gesteckt und eingeschaltet“, berichtet Rechtsanwalt Matthias Pfitzenmaier. Wenig später erhielt der Fahrer eine Anhörung zum Bußgeldverfahren mit dem bekannten Text: „Sie nahmen den Lastkraftwagen in Betrieb, obwohl die Betriebserlaubnis erloschen war. Die Verkehrssicherheit war dadurch wesentlich beeinträchtigt (laut § 19 Abs. 5, § 69a STVZO).“

DIE FAUSTREGEL: Bei einer Schwerlastkontrolle etwa gilt ein Lkw als „Betriebsstätte“. Hier darf die Polizei laut der Fahrpersonalverordnung in Anwesenheit des Fahrers etwa auf dem Tritt zum Fahrerhaus den digitalen Tacho auslesen. Lässt ein Fahrer selbst die Polizei ins Fahrerhaus, ist das freiwillig. Sonst gilt der Lkw vom Prinzip her in der Tat als „Wohnung“. Zutritt zum Fahrerhaus kann die Polizei dann nur aus zwei Gründen erlangen: entweder mit einem richterlichen Durchsuchungsbeschluss oder bei Gefahr im Verzug.



MIT ANDEREN WORTEN: Grundsätzlich dürfen die Beamten den vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeugs überprüfen. Dazu gehört zum Beispiel die Überprüfung der HU-Plakette am Nummernschild oder die Kontrolle, ob der Fahrer Verbandskasten und Warndreieck dabei hat. Die Polizei darf den Fahrer auch auffordern, das Fahrzeug zu verlassen.

DIE POLIZEI DARF auch nach Beweisen suchen, das ist ihre Aufgabe. „Sie muss sich aber an die Spielregeln halten“, sagt Pfitzenmaier. Darf ein Polizeibeamter beispielsweise einen sogenannten Baumann-Schalter aktivieren, um dem Fahrer zu beweisen, dass er eine unzulässige Zusatzbeleuchtung am Lkw hat? „Nein, der Fahrer hat auch keine aktive Mitwirkungspflicht. Es kann aber sein, dass es die Polizei dennoch macht – mit der Begründung, Gefahr im Verzug.“

IN DIESEM KONKRETEN FALL sei die Art der Beweiserhebung auch aus einem anderen Grund unzulässig, argumentiert Pfitzenmaier: „Der Beamte ist ja ins Fahrerhaus geklettert, weil er Beweismittel gegen den Wohnmobillfahrer und gar nicht gegen den Fahrer sammeln wollte – und hat quasi erst bei der Gelegenheit, den Tacho auszulesen, die Leuchte bemerkt.“

AUCH HIER GIBT ES wiederum einen Haken: „Es sind zwei juristisch verschiedene Punkte, nämlich die Beweiserhebung, die hier unzulässig ist, und die andere Frage, ob ein unzulässig erhobener Beweis auch nicht verwertet werden darf. Hier ist die Rechtsprechung wachsw weich, es wird abgewogen, wie schwer der Verfahrensverstoß auf der einen Seite und das Interesse an einer geordneten Strafverfolgung auf der anderen Seite wiegt.“

OB EIN EINSPRUCH Erfolg hat, bleibt abzuwarten. „Wir werden sicherlich die Verfahrensmängel rügen, des Weiteren sehe ich nicht, weshalb bei einer nicht betriebsfertigen im Fahrzeugführerhaus innen angebrachten Lampe die Betriebserlaubnis erlöschen soll.“ Mittlerweile hat auch der Halter, Marc Albrecht, einen Anhörungsbogen erhalten, weil er den Lkw so fahren ließ. „Für mich artet es langsam zu einer großen Witzveranstaltung aus“, sagt Albrecht. <

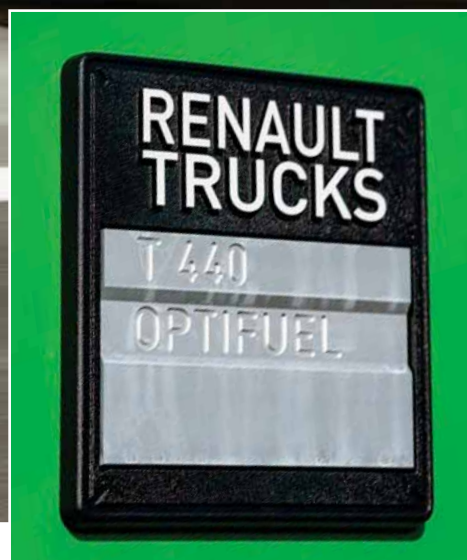
BUNTES TREIBEN

Es tut sich was bei der Volvo-Tochter Renault Trucks: Die Fernverkehrsbaureihe „T“ legt einen kontinuierlichen Reifeprozess an den Tag und weitere Zukunftspläne nehmen konkrete Formen an.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Thomas Küppers

Wer sich an das depressive Dunkelbraun erinnert, das Renault anno 2013 für die Einführung der T-Baureihen gewählt hatte, ist von den jüngsten Testwagen der Franzosen angenehm überrascht: Auf einen leuchtend gelben T 480 High Sleeper (Fernfahrer 03/2019) folgt nun ein knallgrüner T 440 mit Sleeper Cab. Der grundlegende Unterschied beim Fahrerhaus: nur drei statt vier Einstiegsstufen, dafür ein 20 Zentimeter hoher Motortunnel statt eines ebenen Bodens. Im Maschinenraum sind es 40 PS weniger, die Kraftquelle aber ist dieselbe: der 12,8 Liter große Common-Rail-Sechszylinder DT113, den sich der Renault T mit Konzernbruder Volvo FH teilt.

Beim Fahrgestell des Testwagens setzt Renault auf die schon beim T 480 gewählte Mischung: Luftfederung an beiden Achsen, Vier-Punkt-luftgefedertes Fahrerhaus, 3,80 Meter Radstand, automatisiertes Optidriver-Getriebe, 2,47 zu eins übersetzte Achse sowie 315/70er auf der Antriebs- und 385/55er Michelin X-Energy auf der Vorderachse. Die beliebte äußere Sonnenblende bleibt beim „Optifuel“-Modell aber auf der Strecke, die Aerodynamik steht im Vordergrund. Dafür ist das Spoilerpaket sehr fahrerfreundlich ausgelegt, mit beidseitig einklappbaren Sideflaps und einem verstellbaren Dachspoiler ohne Kletterei: Das zugehörige Gestänge lässt sich an einer in Brushhöhe montierten



FACTS

12.800 cm³ • Reihensechszylinder
440 PS • 2.200 Nm • 35,6 l/100 km





1 ZWEI SOLIDE KLAPPSTUFEN an der Front sind zum Scheibenputzen, Spiegeleinklappen oder auch als Sonnenbank in Pausen optimal.

2 BEIM SECHSZYLINDER mit 12,8 Liter Hubraum verordnet die AB Volvo eine strikte Trennung: 440, 480 oder 520 PS für die Tochter Renault Trucks, 420, 460, 500 oder 540 PS für die schwedische Hausmarke.



Schiene in fünf Stellungen einrasten. Positiv fällt beim Blick an die Rückwand auch der solide Rohrbogen für die Anschlüsse auf. Beifahrerseitig ist der Kompressor der Standklimaanlage montiert, der Verdampfer sitzt auf der Dachluke. Offenbar kann sich Volvo nicht dazu durchringen, die vollintegrierte Anlage „I-Park Cool“ auch an den Renault T anzupassen. Immerhin beansprucht die Waeco-Anlage ebenfalls keinen Stauraum und der Bedienkomfort lässt kaum zu wünschen übrig – wengleich die Klimakontrolle

dann eben nicht über das Bordsystem funktioniert, sondern über eine eigene Regelung.

Verbrauchs- und gewichtsmäßig verzichtet Renault im Testwagen auf den gut 100 Kilogramm schweren Voith-Retarder. Die verstärkte Motorbremse Optibrake+ bringt es indes auf ordentliche 520 Brems-PS bei 2.300 Umdrehungen. Immerhin rund 450 PS sind es schon bei knapp 2.000 Umdrehungen, wo die Nadel im Drehzahlmesser bei 90 Stundenkilometern im zehnten Gang hinzuckt – für die

meisten Autobahngefälle mit wenigen Beibremstungen ausreichend. Runtergeschaltet wird automatisch, wobei das Optidriver-Getriebe im Zusammenspiel mit dem vorausschauenden Tempomat Optivision einen guten Eindruck hinterlässt. Auch der eher sparsame Einsatz des Optiroll genannten Freilaufs fügt sich ins positive Bild, mit einer Einschränkung: Die Aktivierung auch ohne Tempomat und bei niedrigen Geschwindigkeiten, obwohl man etwa vor Kreisverkehren oder Ampeln lieber das Schlepptomente nutzen würde, sollte Renault überdenken.

Dass sich die Abstimmung insgesamt strafener anfühlt als bei einem identisch konfigurierten T High Sleeper, geht allein auf das



1



2



3



4

1 DER DACHSPOILER lässt sich an der Rückwand ohne Kletterei in fünf Stellungen einrasten.

2 MIT DUAL-BATTERIE-SYSTEM und 750-Liter-Tank ist der fahrerseitige Bauraum komplett ausgenutzt.

3 DER KOMPRESSOR der gesplitteten Waeco-Standklimaanlage sitzt an der Rückwand und ...

4 ... DER VERDAMPFER auf der Dachluke. Die vollintegrierte Standklimaanlage aus dem Volvo-Konzernbaukasten ist für den T nicht zu haben.



Technische Daten und Messwerte

Motor

Wassergekühlter 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 ³
Leistung	323 kW/440 PS bei 1.400 bis 1.800/min
Max. Drehmoment	2.200 Nm bei 990 bis 1.400/min
Motorbremsleistung	382 kW/520 PS bei 2.300/min
Motorgewicht (trocken)	1.116 kg
Umweltklasse	Euro 6c

Getriebe

Optidriver AT 2412F (Volvo I-Shift), Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 14,94, automatisierte Schaltung

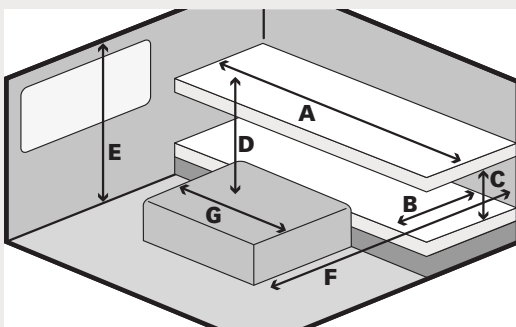
Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen; Zwei-Balg-Luftfederung vorn, Zwei-Balg-Luftfederung hinten; Hydrolenkung (Übersetzung 20: 1); 460 mm Lenkraddurchmesser; 750-Liter-Alutank Diesel, 60-Liter-Tank Adblue; Bereifung vorn/hinten: 385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5; 3.800 mm Radstand, 15.100 mm Wendekreis

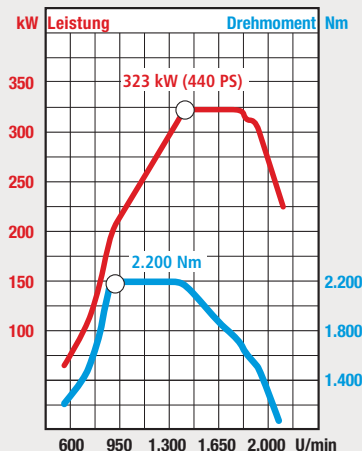
Fahrerhaus

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	410/750/1.100 mm
Kabinenbodenhöhe	1.430 mm



Volllastkurven



Hinterachse

Einfach übersetzte Antriebsachse (P13170-D) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,47: 1 (= 1.134/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (inkl. Fahrer, voller Tanks, ohne Reserverad): 7.955 kg
Testgewicht: 39.750 kg
zul. Achslast vorn/hinten (techn.): 7.500/13.000 kg

Preis

k. A.

Messwerte

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	35,6 l	82,1 km/h
Adblue	3,01 l (8,44 % vom Diesel)	
schwere Strecken	40,3 l	81,1 km/h
leichte Strecken	30,9 l	83,2 km/h
Volllast (5 % Steigung)	Baustelle, keine Messung	
Teillast (bei 85 km/h)	Baustelle, keine Messung	

Schaltheufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 34

Innengeräusch

Bei 85 km/h	63,0 dB(A)
maximal (in Steigung)	65,5 dB(A)

Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.134/min
theoretische Steigfähigkeit	2,60 %
maximale rechnerische Geschwindigkeit (bei 1.800/min)	135 km/h

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★☆
Mit 1,84 bis 2,04 Meter Stehhöhe im gehobenen Flottensegment.

Ausstattungsöglichkeiten

★★★★☆
Ein oder zwei Betten, „Maxispace“ mit Tisch nur im T High Sleeper.

Arbeitsplatz

★★★★☆
Gute Raumaufteilung und Verarbeitung, leichter Durchstieg, Verstellbereich Lenkrad dürrtlig.

Schaltung/Bedienung

★★★★☆
Optidriver mit einfacher, intuitiver Bedienung am Lenksäulenhebel.

Fahrkomfort

★★★★☆
Belüfteter Fahrersitz, laufruhiger Motor, wenig Windgeräusche.

Stauraum/Ablagen

★★★★☆
Gutes Gesamtkonzept, aber Kühlschrank mit 25 Litern zu klein.

Liegen

★★★★☆
Liege oben als Stauraum nutzbar, einhängbare Rückenlehne unten.

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★☆
Niedriger, aber steiler Einstieg; vorn zwei vorbildliche Klappstufen.

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★☆
Kaum Seitenneigung, direkte Lenkung, hohe Spurtreue.

Antriebsstrang

★★★★☆
Auf schwerer Strecke wäre die 2,64er-Achse vermutlich besser.

Verbrauch

★★★★☆
In dieser Klasse am oberen Limit, das Tempo immerhin stimmt.

Bremsen

★★★★☆
Testwagen ohne Retarder, mit verstärkter Motorbremse vertretbar.

Sicherheit

★★★★☆
Gängiger Standard, nicht alles aus dem Volvo-Baukasten zu haben.

Konto der niedriger montierten Sleeper Cab mit naturgemäß tieferem Schwerpunkt. Unterm Strich gibt es bei Fahrwerk und Lenkung aber nichts zu meckern, Spurtreue und Handling sind einwandfrei. Erstaunlicherweise ist es bei gleicher Motordrehzahl sogar leiser als im High Sleeper, was hauptsächlich an niedrigeren Windgeräuschen in der aerodynamisch günstigeren Kabine liegen dürfte. Den Kritikpunkt eines dürftigen Lenkrad-Verstellbereichs handelt sich aber auch die Sleeper Cab ein, wobei der Pralltopf zusätzlich noch den unteren Rand des Displays verdeckt – die Anzeigen sind dann nur mit einer Verbeugung ablesbar. Dass der Schalter für die Verstellung rechts hinterm Lenkrad versteckt ist, macht den Eindruck nicht besser. Ein weiteres Manko: Durch die Montage eng an den A-Säulen verdecken die Hauptspiegel beim Seitenblick ein relativ großes Sichtfeld, zudem flattern die Spiegel leicht.

Zum „Optifuel“-Paket des T 440 zählen serienmäßig ein auskuppelbarer Luftpresser, eine Lenkungs- und eine Abgasreinigungspumpe mit variabler Förderleistung,

eine automatische Motorabschaltung nach fünf Minuten im Leerlauf und die Getriebe- steuerung „Fuel Eco“. Damit ist der Power-Modus deaktiviert und die Schaltstrategie am Berg nicht nur im direkt übersetzten zwölften Gang, sondern auch in den unteren Gängen auf Ziehenlassen ausgelegt. Beim Verbrauch reißt der T 440 aber dennoch keine Bäume aus: 35,6 Liter liegen in dieser Leistungs- klasse gerade noch im Rahmen, jedoch immerhin mit einem ansehnlichen Durchschnittstempo von 82,1 Stundenkilometern – durchzugsstark und mit Stehvermögen am Berg gesegnet ist die 12,8-Liter-Maschine allemal. Ergänzen muss man aber, dass es sich beim Testwagen noch um eine Euro-6c-Version handelt. Für die seit Ende 2018 bestellbaren Euro-6d- Modelle (Pflicht ab September 2019) verspricht Renault rund drei Prozent weniger Verbrauch. Neu sind im Wesentlichen ein überarbeitetes Abgasreinigungssystem mit optimierter Adblue-Einspritzung sowie Updates für die Geschwindigkeitsregelung mit Optivison, jetzt unter anderem mit gespeicherten Kartendaten im Fahrzeug.

Mit dem Motortunnel sinkt zwar die Ein- stiegshöhe um gut 30 Zentimeter und der Durchstieg ist auch keine große Sache, beim Kühlschrankschrankvolumen sind die Folgen aber drastisch: Statt 40 Liter im High Sleeper sind es in der Flottenversion nur knapp 25 Liter. Ansonsten sind die Einrichtungen weitge- hend identisch, zumindest was den Standard mit zwei Liegen anbelangt. Die „Maxispace“- Version mit großem Klapp Tisch an der Rück- wand steht für die Sleeper Cab nicht zur Wahl. Gleichstand herrscht beim gut ge- machten Schlafabteil, inklusive Gasfedern am (ausziehbaren) unteren Bett, Kabelfern- bedienung an der Rückwand und Klappleiter zur oberen Liege, die sich mit hochgeklap- ptem Vorderteil auch als Stauraum nutzen lässt. Ebenfalls praktisch sind die faltbare Hängematte und die zusätzlichen Stautas- chen, die sich links und rechts an den Flan- ken einhängen lassen. Einen Flachbildfern- seher über der Fahrertür gibt es optional dazu. Auf der Habenseite verbucht das T-Fahrerhaus auch die große, offene Ablage auf der Armatur, die dimmbare LED-Innen-



- 1 **IM VERGLEICH** zum hochgesetzten T High Sleeper liegen die Außenstaufächer beim T Sleeper auf leicht zugänglicher Höhe.
- 2 **RUND 200 LITER** fassen die drei großen Fächer vorn. Im mittleren Fach darunter verbirgt sich auch ein Rasierspiegel.
- 3 **MIT HOCHGEKLAHPTEM VORDERTEIL** als verlässlicher Stolperkante dient die obere Liege als zusätzliches Staufach.
- 4 **EINHÄNGEN, TEIL 1:** Statt aufstellbarer Rückenlehne gibt es im Renault T eine schlichte Matte – einfach, aber bequem.
- 5 **EINHÄNGEN, TEIL 2:** Für die Bügel beidseitig der unteren Liege ist auch eine Stautasche für Kleinkram zu haben.



- 1 **ÜBLICHE GEGENRECHNUNG:** nur drei Einstiegsstufen, dafür ein 20 Zentimeter hoher Motortunnel.
- 2 **DER VERSTELLBEREICH** des Lenkrads dürfte deutlich größer sein. Die zweifache Lenksäulenverstellung, die Kunden von Volvo Trucks optional bestellen können, bleibt Renault weiterhin verwehrt.
- 3 **EIGENSINN BEWEIST RENAULT** unter anderem bei den Instrumenten: ein Stilmix mit klassisch rundem Drehzahlmesser, Infodisplay in der Mitte und rein digitalem Tacho am oberen Rand.
- 4 **ZWISCHEN MOTORTUNNEL** und Unterkante Liege bleibt nur Platz für einen 25-Liter-Kühlschrank.
- 5 **ZWEI HANDSCHUHFÄCHER** hat man nicht oft; das obere wird sogar von der Klimaanlage mitgekühlt.
- 6 **DIE LÜCKE** zwischen A-Säule und Sonnenrollo lässt sich mit einer zusätzlichen Blende abdecken.

beleuchtung, das von der Klimaanlage gekühlte Handschuhfach und die elektrische Parkbremse à la FH. Wie bei der schwedischen Verwandtschaft ist ein Dual-Batteriesystem mit je zwei Starter- und leistungsstarken Wohn-(Gel-)Batterien angebaut.

Über das Design des T kann man geteilter Meinung sein, die ausgedehnte „nackte“ Fläche in der Front ist jedenfalls volle Absicht: Renault spricht von der „größten Beschriftungsfläche auf dem Markt“, was man durchaus als Seitenhieb auf die Kollegen auffassen kann – sorgt doch das oft von Kunden versetzte Iron Mark am FH beständig für einigen Unmut bei Volvo. Gut gemacht sind

beim T zudem die beiden Trittstufen vorne. Zusätzlich zum zentralen Display befindet sich in der Mittelkonsole ein weiterer Bildschirm für Radio und Navigation, wobei der Testwagen noch nicht mit der neuesten Version aufwartet. Diese trägt den Namen „Roadpad“ und bündelt auf einem Sieben-Zoll-Touchscreen mit Drag-and-drop-Funktion sämtliche Audio-, Navigations- und Entertainmentssysteme, inklusive Vorbereitung für die Anbindung von bis zu vier Kameras. Für das Modelljahr 2019 hat Renault zudem neue Interieurs im Angebot, unter anderem mit Armaturenbrett und Türverkleidungen in Carbon-Optik, Polsterung aus schwarzem Leder und grauem Dachhimmel. Außerdem

gibt es den Kühlergrill und die Spiegelgehäuse nun auch in zwei separaten Lackierungen: schwarz glänzend oder orange-metallic.

Dass die nähere Zukunft weitere Neuheiten bringen wird, lässt sich derzeit am Versuchsträger „Optifuel Lab 3“ ablesen, der auf einem T Sleeper Cab basiert und wie der neue Actros statt mit Außenspiegeln mit Kamerastrummeln antritt. Die Erprobung läuft über das Jahr 2019 hinweg, seriennah unter anderem mit einer vorausschauenden Kühlsystemregelung mit Optivision-Tempomat sowie weiteren gewichts- und verbrauchssenkenden Maßnahmen – was der künftigen T-Generation nur guttun kann. <



DONNER UND DORIA

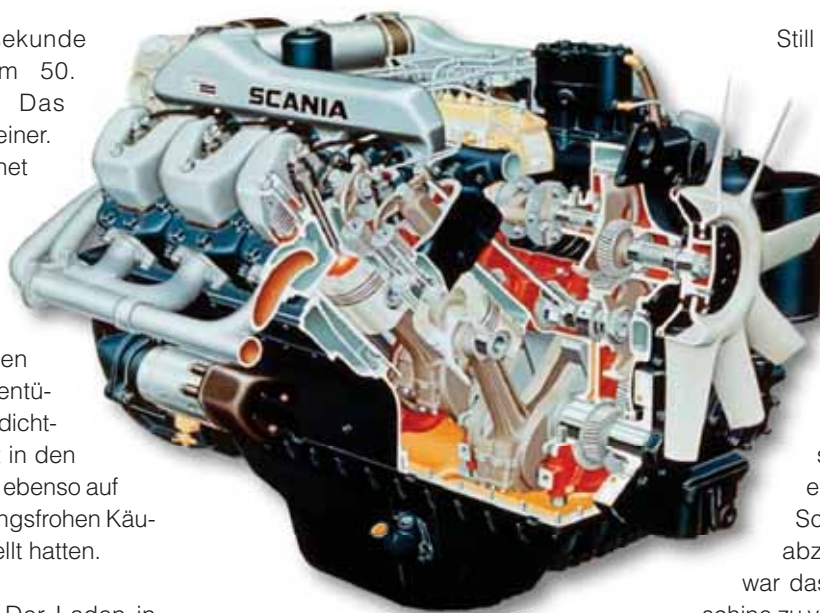
Der Big Block von Scania wird 50. Dieser Tage ist er der Einzige seiner Art mit acht Zylindern in V-Form, der noch übrig ist, und freut sich seines Lebens umso mehr.

TEXT | Michael Kern FOTOS | Scania

Eine Schrecksekunde kurz vor dem 50. Geburtstag: Das wünscht sich keiner. Und doch musste ausgerechnet der V8 von Scania im Vorfeld seines Jubiläums den Atem anhalten. Schlechte Nachrichten waren aus Leipzig herübergeweht, wo Halberg-Guss die Motorblöcke für den Achtzylinder fertigt. Der Eigentümer Prevent wollte den Laden dichtmachen. Die Belegschaft trat in den Streik. Und schnell saß Scania ebenso auf dem Trockenen wie die hoffnungsfrohen Käufer, die einen Scania-V8 bestellt hatten.

Das war im Sommer 2018. Der Laden in Leipzig läuft jetzt wieder, und zwar sozusagen unter neuer Leitung. Die Wogen haben sich geglättet, die Produktion des V8 ist in reguläres Fahrwasser zurückgekehrt. Gezeigt hat sich bei diesem Intermezzo aber deutlich, welche ungeheure Wertschätzung dieses schwere Stück Eisen bei seinen Abnehmern genießt. „In überwältigender Mehrheit haben die Kunden ihrer V8-Bestellung trotz der Lieferschwierigkeiten die Treue gehalten“, sagt Scania-Sprecher Örjan Åslund.

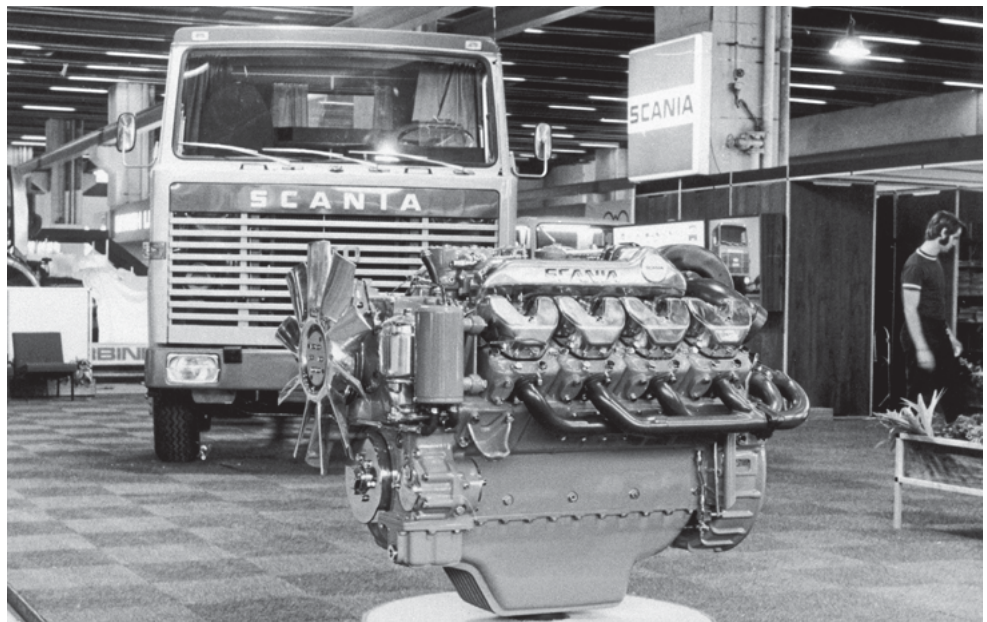
Stürme dieser Art so unbeschadet zu überstehen, schaffen nur Legenden. Und das ist auch der Stoff, der ihren Ruhm am Ende nur noch größer macht. So kommt es, dass der V8 von Scania heutzutage schon fast als sein eigenes Denkmal durchs Leben wandelt. Nicht nur, weil er in der Welt des Nutzfahrzeugs der Letzte seiner Art ist, sondern auch, weil er schon immer etwas Besonderes war.



Still und stumm gab er seine Premiere im Spätsommer 1969 auf der IAA in Frankfurt. Dennoch ließ er die Leute aufhorchen. Eine Leistung von 350 PS, zudem 1.245 Nm als maximales Drehmoment aus einem Hubraum von 14,2 Litern: Das war in Zeiten, zu denen zehn bis zwölf Liter große Motörchen mit ungefähr 250 PS im Maximum die schwachbrüstige Regel waren, bereits eine Sensation. Ein Spektakel wurde im echten Leben daraus, wenn so ein Scania-V8 anging, sich am Horizont abzuzeichnen. Schon von Weitem war das kehlige Grollen der Riesenmaschine zu vernehmen – ähnlich dem Knurren eines Dobermanns, der ziemlich schlecht

14,2 LITER HUBRAUM, acht Zylinder und Turboaufladung: Das machte 350 PS.

AUF DER IAA IN FRANKFURT gab der Scania-V8 im Jahr 1969 seinen Einstand.





träumt. Solch ein Vieh an der Leine zu führen, war im Übrigen keine leichte Aufgabe. „Extrem giftig schlug die Kupplung zu“, musste Henrik Olsson als allererster Käufer eines V8-Scania anfangs feststellen.

Auch die Kardanwelle war den Gewalten mitunter nicht gewachsen, mit denen der V8 sie beutelte. Die Werkstattleute konnten ein Lied davon singen. Doch all das war nichts gegen das herrliche Gefühl, den Bergen dieser Welt endlich so recht Paroli bieten zu können und stets der Überholende, nie der Überholte zu sein. Ein zeitgenössischer Lkw-Tester formulierte das im Jahr 1972 mit folgenden Worten: „Der Scania-V-Motor hat Biss, wie man

so sagt, und zeigt am Berg jedem Wettbewerber den Auspuff.“ Und weiter: „Schalten wird im Scania kleingeschrieben, und wenn beim Beschleunigen oder an Steigungen Gänge gewechselt werden müssen, so bereitet das mit dem neuen Zehngang-Getriebe in synchronisierter Ausführung keinerlei Mühe.“

Ein synchronisiertes Zehngang-Rangegetriebe mit direkt übersetztem höchsten Gang und einer Spreizung von 13,51 war damals die Schaltbox der Wahl. Ein Zehngang-Rangegetriebe sollte den Scania noch lange erhalten bleiben. Die Ablösung hierfür in Gestalt einer Zwölfgang-Schaltbox mit

Range- und Splitgruppe kam erst in den 1990er-Jahren.

Als äußerst langlebig erwies sich aber auch schon dieser erste V8. Nachdem anfängliche Verschleißprobleme getilgt waren, nahmen immer mehr dieser Motoren die seinerzeit erstaunliche „Eine-Million-Kilometer-Hürde“. Von Anfang an hatte Scania Wert darauf gelegt, dass der Motor relativ niedertourig zu fahren sein und mit möglichst wenig Schaltungen auskommen müsse.

Nur konsequent war es also, dass sich die Schweden bei der ersten größeren Modellpflege anno 1976 (Aufkommen der 1er-Reihe) in erster Linie um noch bessere Fahrbarkeit und eine niedrigere Drehzahl bemühten. Die Motorleistung stieg um moderate sieben Prozent auf 375 PS (nun bei 2.000 statt wie vorher 2.300/min), während das maximale Drehmoment zugleich um satte 19 Prozent von 1.245 auf 1.480 Nm kletterte und sich auch schon bei 1.300 Touren statt wie vorher erst bei 1.500/min einstellte.

Scania schrieb sich mehr denn je die „Philosophie der niedrigen Drehzahlen“ auf die Fahne und gab die Losung „grün fahren“ aus. Gemeint war damit das seinerzeit als niedertourig betrachtete Fahren im grünen Bereich des Drehzahlmessers, der für heutige Begriffe astronomisch hoch lag: Im Ur-V8 hatte diese Spanne von 1.400 bis 2.200/min gereicht. Jetzt sackte das grün bepinselnde Drehzahlband eine Etage tiefer auf 1.200 bis 1.700 Touren. Die Fahrer mussten es erst lernen, auf diese neue Charakteristik tatsächlich zu vertrauen und nicht mehr nach Gehör vorzugehen.

Als Scania 1980 die 2er-Reihe vorgestellt und damit ein äußerst modernes Baukastensystem etabliert hatte, folgte bald eine moderat erstarkte Version des V8. Im Jahr 1981 brachte er's dann auf 388 PS und 1.580 Nm, um bereits 1982 einen richtig großen Sprung zu machen: Ladeluftkühlung ließ die Leistung auf damals unerhörte 420 PS wachsen. Und das maximale Drehmoment kletterte auf sagenhafte 1.725 Nm – erreicht bei 1.250 Umdrehungen pro Minute.

Ein weiterer V8-Paukenschlag folgte anno 1987 gleichzeitig mit der Vorstellung der 3er-Reihe. Die elektronisch geregelte Einspritzung EDC hielt Einzug und verhalf dem stärksten aller Scania fortan zu 470 PS und



HENRIK OLSSON war der erste Käufer, der sich den neuen 140er auf den Hof holte.

IN DEN WÄLDERN Skandinaviens bewährte sich der V8 gerade wegen der hohen Tonnage ausgezeichnet.



MIT DER 1ER-REIHE kamen etwas mehr an Leistung und ein deutlicher Zuwachs an Kraft im Drehzahlkeller.

450 PS lautete die mittlere Motorisierung für den V8 zu Zeiten der 3er-Reihe.

LADELUFTKÜHLUNG hievte die Spitzenleistung in der 2er-Reihe auf den seinerzeit unerhörten Wert von 420 PS.



1.940 Nm maximalen Drehmoments. Zum 100. Geburtstag des Unternehmens gönnte Scania dem V8 dann 1991 erstmals 500 PS, wie seinerzeit bei den Flaggschiffen von MAN und Renault bereits im Programm.

Für die 1995 vorgestellte Baureihe 4 ließ Scania dem V8 schließlich weitere Feinarbeit angedeihen. Euro 2 stand damals auf der Agenda. Zur elektronischen Mengenregelung der Bosch-Hubschieberpumpe gesellte sich zum Beispiel ein elektronisch geregelter Förderbeginn. Die Muskelkraft der dicken V8-Scania schwoll auf 480 bis 530 PS an. Doch kündigte der zur gleichen Zeit vorgestellte neue Zwölflitermotor damals schon eine neue Ära im Scania-Motorenbau an, zu deren Kennzeichen zwar weiterhin 127 Millimeter Bohrung, aber dafür ein von 140 auf 157 Millimeter vergrößerter Hub gehörten.

So hatte dem altgedienten Achtzylinder die Stunde geschlagen, als Scania im Jahr 2000 mit einem neuen V8 in Euro-3-Fassung und



Gut eingeschenkt

Fahrräder waren seine erste Leidenschaft, dann kamen Mopeds, später Autos – vornehmlich dicke amerikanische Schlitten. 1965 gründete Sven-Erik „Svempa“ Bergendahl das Abschleppunternehmen Svempas und modelte im Jahr 1970 einen ersten Greifen zum Bergfahrzeug um.

Berühmt gemacht haben ihn aber die von ihm aufgebrezelten Scania-Lkw – echte Schmuckstücke, die unter dem Namen „Svempas“ Furore machten. Eine seiner spektakulärsten Arbeiten ist der 2015 vorgestellte Chimera, der im Renntruck-Look vorfährt und ganz im Zeichen futuristischen Designs steht.



DAS FLAGGSCHIFF der 1987 eingeführten 3er-Reihe fuhr mit EDC und 470 PS vor.

AUSTRALISCHE ROADTRAIN-FÄHRER liebten den 530-PS-V8, der mit der 4er-Reihe Einzug hielt.





V8-Highlights im Zeitraffer

Jahr	Highlight	Leistung	Drehmoment
1969	Neuer 14-Liter-V8-Motor mit Turboaufladung	350 PS bei 2.300/min	1.245 Nm bei 1.500/min
1976	Niedertourige Philosophie	375 PS bei 2.000/min	1.480 Nm bei 1.300/min
1981	Scania-Baureihe 2	388 PS bei 2.000/min	1.580 Nm bei 1.300/min
1982	Ladeluftkühlung wahlweise	420 PS bei 1.900/min	1.725 Nm bei 1.250/min
1985	Ladeluftkühlung serienmäßig	430 PS bei 1.900/min 400 PS bei 1.900/min	1.725 Nm bei 1.250/min 1.605 Nm bei 1.300/min
1985	Schiffsmotor	430 PS bei 1.900/min 451 PS bei 2.100/min	1.750 Nm bei 1.200/min 1.750 Nm bei 1.200/min
1987	Scania-Baureihe 3 mit EDC (470 PS)	404 PS bei 1.900/min 450 PS bei 1.900/min 470 PS bei 2.100/min	1.663 Nm bei 1.250/min 1.915 Nm bei 1.150/min 1.940 Nm bei 1.250/min
1991	Euro 1	453 PS bei 1.900/min 500 PS bei 1.900/min	2.030 Nm bei 1.150/min 2.130 Nm bei 1.000–1.500/min
1994	Euro 2	500 PS bei 1.900/min	2.130 Nm bei 1.000–1.500/min
1995	Scania-Baureihe 4	460 PS bei 1.900/min 530 PS bei 1.900/min	2.030 Nm bei 1.100–1.500/min 2.300 Nm bei 1.100–1.500/min
2000	Neuer 16-Liter-V8-Motor	480 PS bei 1.900/min 580 PS bei 1.900/min	2.300 Nm bei 1.100–1.300/min 2.700 Nm bei 1.100–1.300/min
2004	Scania-Baureihe R	500 PS bei 1.900/min 580 PS bei 1.900/min	2.400 Nm bei 1.100–1.300/min 2.700 Nm bei 1.100–1.300/min
2005	Euro 4	500 PS bei 1.900/min 560 PS bei 1.900/min 620 PS bei 1.900/min	2.400 Nm bei 1.100–1.400/min 2.700 Nm bei 1.100–1.400/min 3.000 Nm bei 1.100–1.400/min
2007	Euro 5	500 PS bei 1.900/min 560 PS bei 1.900/min 620 PS bei 1.900/min	2.500 Nm bei 1.000–1.350/min 2.700 Nm bei 1.100–1.400/min 3.000 Nm bei 1.100–1.400/min
2010	Euro 5 und EEV	730 PS bei 1.900/min	3.500 Nm bei 1.000–1.350/min
2013	Euro 6	520 PS bei 1.900/min 580 PS bei 1.900/min 730 PS bei 1.900/min	2.700 Nm bei 1.000–1.300/min 2.950 Nm bei 1.000–1.350/min 3.500 Nm bei 1.000–1.400/min
2017	Euro 6	520 PS bei 1.900/min 580 PS bei 1.900/min 650 PS bei 1.900/min 730 PS bei 1.900/min	2.700 Nm bei 1.000–1.300/min 3.000 Nm bei 950–1.350/min 3.300 Nm bei 950–1.350/min 3.500 Nm bei 1.000–1.400/min
2013	Euro 6	520 PS bei 1.900/min 580 PS bei 1.900/min 730 PS bei 1.900/min	2.700 Nm bei 1.000–1.300/min 2.950 Nm bei 1.000–1.350/min 3.500 Nm bei 1.000–1.400/min
2017	Euro 6	520 PS bei 1.900/min 580 PS bei 1.900/min 650 PS bei 1.900/min 730 PS bei 1.900/min	2.700 Nm bei 1.000–1.300/min 3.000 Nm bei 950–1.350/min 3.300 Nm bei 950–1.350/min 3.500 Nm bei 1.000–1.400/min

mit 15,6 Liter Hubraum auf den Plan trat. Logisch also, dass die Zahl 16 nun jene 14 vorn im Typenkürzel ablöste, die traditionell als Kürzel für das Hubvolumen zu verstehen gewesen war.

480 und 580 PS lauteten fortan die Leistungseinstellungen. Die gleichen Pumpe-Düse-Elemente wie bei den Reihensechszylindern hatten beim V8 nun jene konventionelle Reiheneinspritzpumpe abgelöst, mit der die 14-Liter-Motoren inzwischen doch der Zeit ein wenig hinterherhinkten. Die Reihen- und V8-Motoren auf den gleichen technischen Nenner zu bringen, wurde aber für Scania im Zeichen immer schärferer Abgasnormen zunehmend schwierig und ist bis heute nie wieder so ganz gelungen.

Wie schwer der V8 eben auch für seine Erbauer zu bändigen war, sollte sich beim Sprung auf Euro 4 schon wieder deutlich zeigen. Schnell trennten sich ums Jahr 2005 herum wieder die Wege der Scania-Motorfamilien. Während die Reihensechszylinder erst mit der Hochdruckeinspritzung HPI, dann mit XPI auf den Markt kamen, blieb es für den V8 aus technischen Gründen erst einmal bei den bekannten Pumpe-Düse-Elementen. Maximal 620 PS und stolze 3.000 Nm entlockten die Scania-Techniker dem Big Block dennoch seit der Umstellung auf Euro 4 im Jahr 2005.

Abgasrückführung only: So lautete damals die Scania-Strategie für Euro 5. Beim Vorhaben, auch den V8 dann wie Reihensmotoren in Euro 5 ausschließlich mit AGR fit für diese Abgasnorm zu machen, biss Scania sich aber die Zähne aus. Während die Reihensechszylinder samt und sonders in AGR only antraten, blieb dem V8 der SCR-Kat erhalten.



Ein ganz neues Kapitel in der Geschichte des V8 schlug schließlich die im Jahr 2010 herausgebrachte 730-PS-Version auf. Sie zeigte auf ihre Weise, wohin die Reise denn nun wirklich gehen würde. Diese Maschine legte in jeder Hinsicht noch einmal zu: an Hubraum, an Leistung wie auch an Drehmoment. Der V8 konnte sich auf ein bis dahin unerhörtes Drehmoment von 3.500 Nm stützen. Trotzdem war er mit Hypoidachse zu haben.

Mit 130 statt 127 Millimeter Bohrung und daraus resultierend 16,4 Liter Hubraum distanzierte er sich dazu von seinen drei weiteren V8-Kollegen (500, 560 und 620 PS), für die es weiterhin bei 127 Millimeter Bohrung und einem Hubraum von 15,6 Litern blieb.

An der SCR-Technik zur Reduktion der Schadstoffe führte auch beim 730er kein

Weg vorbei. Allerdings übernahm Scania beim größeren 16,4-Liter-V8 die von den Reihensechszylindern bereits bekannte Common-Rail-Einspritzung XPI (bis 2.400 Bar) sowie den variablen Turbolader. Zum Vergleich: Die anderen Scania-V8 arbeiteten weiterhin mit Pumpe-Düse-Elementen ohne variable Turbogometrie und kamen mit den üblichen 15,6 Liter Hubraum aus.

Das änderte sich erst ab dem Jahr 2013 mit Euro 6, als auch der Rest des Feldes an Scania-V8 auf 16,4 Liter Hubraum, die Einspritzung XPI sowie den variablen Turbo umschwenkte. Von der vierköpfigen Leistungsstaffel mit 500, 560 sowie 620 und 730 PS blieb ein Trio übrig, das die Klassen 520, 580 und 730 PS besetzte. Nicht nur der nun generell auf 16,4 Liter erhöhte Hubraum war neu, sondern auch das Vorgehen bei der Abgasreinigung. Zusätzlich zum SCR-Kat

ANNO 2004 kam die R-Reihe. Bei der Spitzenmotorisierung blieb es aber bei 580 Pferden.

580 PS UNTER DER HAUBE: Der größere V8-Hubraum machte es möglich.

IN EURO 3 war der 15,6 Liter große Achtzylinder wahlweise mit 500 oder 580 PS zu haben.



Der Ton macht die Musik

Wie kommt dieser Klang zustande, der auf so viele seit 50 Jahren geradezu elektrisierend wirkt? Entscheidend für diesen blubbernden Sound ist beim Scania-V8 hauptsächlich, was sich zwischen den Auslassventilen und dem Turbo abspielt. Den Schlüssel dazu liefert die Zündfolge. 1-5-4-2-6-3-7-8 lautet sie. Siebter und achter Zylinder liegen in einer Bank und in nächster Nähe zum Turbo – und zünden unmittelbar hintereinander. Das heißt: Die Schallimpulse treffen nahezu gleichzeitig an der Turbine ein und sind fürs Ohr kaum auseinanderzuhalten. Da nun aber der nächste Zylinder in der Zündfolge der vom Turbo viel weiter entfernte erste Topf des V8 ist und dessen Knall entsprechend länger braucht, um an der Turbine einzutreffen, entsteht akustisch so etwas wie eine Kunstpause.

Genau dieser Doppelschlag der Zylinder 7 und 8 samt verschlepptem folgenden Einsatz von Zylinder 1 ist es, was den speziellen Beat des Scania-V8 seit nunmehr 50 Jahren ausmacht. Unregelmäßige Zündfolge, aber hohe Laufruhe sind typische Kennzeichen von V8 mit sogenannter Crossplane-Kurbelwelle, zu denen der Scania-V8 eben gehört. Jeweils um 90 Grad versetzt sind dabei die Hubzapfen, sodass bei frontaler Draufsicht ein Kreuz erkennbar wird. Diese Bauweise macht zwar einiges an Ausgleichsgewichten notwendig, eignet sich aber bestens für großvolumige Motoren und begünstigt hohes Drehmoment im Drehzahlkeller.

MIT EURO 4 kam eine neue Leistungsstaffel, die von 500 über 560 bis hinauf zu 620 PS reichte.

AUF SCR ONLY getrimmt traten im Jahr 2017 neu konzipierte V8 an.

PAUKENSCHLAG IM JAHR 2010: 730 PS sowie 3.500 Nm waren aus 16,4 Liter Hubvolumen geboten.



sorgten Abgasrückführung sowie Partikelfilter jetzt für Euro 6.

Aber schon im Jahr 2017 traten wieder drei ganz frische V8 auf den Plan. Die brachten zudem neue Prioritäten mit: SCR only, starrer Turbo sowie nur noch 1.800 Bar Maximaldruck im Kraftstoffsystem, aber insgesamt höhere Verdichtung beim Motor. 2017 erhöhte sich die Zahl der Leistungsstufen wieder von vorher nur drei auf vier. Eine 650-PS-Version schloss die vorige große Lücke zwischen 580 und 730 PS mit einem maximalen Drehmoment von 3.300 Nm.

In der Kategorie darunter blieb es beim Split in 520 und 580 PS. Tief griffen die Scania-Männer bei diesem neuen 520er in die Trickkiste, um eines ganz besonderen Problems von Big Blocks bei geringer Motorbelastung Herr zu werden: Saugt der Motor zu viel Luft im Verhältnis zum erzeugten Wärmeüberschuss an, können die Abgase schnell kühler werden, als es der Nachbehandlung lieb ist. Für den 520-PS-V8 von 2017 besannen sich die Ingenieure deshalb auf den vor rund 60

DER **SCANIA-V8** VON HEUTE IST EINE QUICKLEBENDIGE **LEGENDE**

Jahren erfundenen sogenannten Miller-Kreisprozess, der mit speziellen Nockenwellenprofilen arbeitet und bewirkt, dass die Einlassventile während des Verdichtungs takts länger als üblich geöffnet bleiben können. So gelangt etwas weniger Luft in den Zylinder. Das hat einen ähnlich aufheizenden Effekt auf die Temperatur wie die Reduzierung des Hubraums um einen Liter.

Am anderen Ende des Leistungsspektrums, also bei der 730-PS-Version, ging Scania wiederum eher verhalten vor. SCR only stößt in solchen Leistungsregionen eben doch an seine Grenzen. So kommt es, dass der 730-PS-Monarch bis heute bei Abgasrückführung, bei der gewohnten Einspritzung und auch beim variablen Turbo bleibt.

Daran wird sich auch künftig nichts mehr ändern. „Für diese Leistungsklasse ist die Kombination aus Abgasrückführung und SCR-Kat einfach die bessere Lösung“, brachte Motorenentwickler Tomas Björnelund die Hintergründe dafür bei der Vorstellung der heute noch aktuellen V8 auf den Punkt. Das

bedeutet für Scania aber auch Nachteile. Das Motorenprogramm fährt mit Reihentriebmotoren und V-Aggregaten insgesamt zweigleisig. Gleichzeitig geht auch die V8-Familie selbst verschiedene Wege.

Das eine wie das andere aber sehen die Controller nun gar nicht gern. Und so schwebt deren scharfes Schwert als leise Drohung womöglich nicht nur über dem 730-PS-Monarchen, sondern über dem V8-Dinosaurier als Gattung insgesamt. Diese Big Blocks haben zwar wesentlich dazu beigetragen, dass Scania sich zu einer festen Größe im internationalen Lkw-Geschäft mauern konnte, doch ist es genau die globale Dimension des heutigen Wirtschaftens, die einen gewissen Schatten auf den V8 wirft.

Es kommt nämlich nicht von ungefähr, dass alle anderen Hersteller schon längst auf Reihensechszylinder umgestellt haben. Für außereuropäische große Märkte wie Amerika oder Asien hat der V8 praktisch keine Bedeutung, da er mit seinem komplizierten Aufbau zum Beispiel bei Wartung und Reparatur handfeste Nachteile gegenüber einem Reihentriebmotor hat. Zudem befindet sich Scania nun zusammen mit MAN unter dem Dach der VW-Tochtergesellschaft Traton Group.

Auch wenn deren Börsengang jüngst abgeblasen wurde, möchte Traton im globalen Umfeld hoch hinaus. Bei diesen Plänen kann man aber mit einem V8 außerhalb von Europa nicht viel anfangen. Der 15 Liter große D38 von MAN passt da schon eher ins Bild.

Kommt für den V8 also bald ein weiterer Schrecken – oder genießt er gar schon Denkmalschutz? Generell scheint bei Traton eher so etwas wie Artenschutz für die Big Blocks zu gelten. Denn die Devise lautet: „Sowohl der D38 von MAN als auch der V8 von Scania sollen als markenspezifische Komponenten erhalten bleiben“, so der Traton-Technikchef Christian Levin. Das heißt: In dieser Hubraumklasse ist keine neue Plattform vorgesehen. Jede der beiden Marken bleibt für ihren Big Block verantwortlich.

Das sind gute Perspektiven für den Scania-V8. Diese acht Zylinder in V-Form sind zwar Dinosaurier, gehören andererseits aber auch so unverbrüchlich zur Scania-Saga, dass der Schaden bei der Abschaffung dieser Institution leicht größer werden könnte als jeder vermeintliche kaufmännische Nutzen. <



IM JAHR 2013 kamen die V8 zugleich mit der Streamline-Reihe in Euro 6 und verfügten erstmals über XPI-Einspritzung.

AUF 650 PS bringt es der stärkste der aktuellen SCR-only-V8 und wird damit dem 730er das Leben schwer machen.

DER V8 VON SCANIA ist mittlerweile der Letzte seiner Art. Beharrlichkeit aber war schon immer eine seiner Stärken.





UWE NEUSTEIN
PER E-MAIL

FAHRERMANGEL IM TV

Ich habe mit Interesse Ihre erste eurotransportTV-Sendung verfolgt und musste leider feststellen, dass wieder nur und immer wieder das Gleiche thematisiert wird. Keiner traut sich mal wirklich, die Wahrheit zu sagen – und wenn man es trotzdem tut, wird man als Lügner und Schwachkopf dargestellt. Den Fahrermangel gibt es schon seit den 1980ern, ich selbst fahre seit 1988/1989 und habe diese Entwicklung am eigenen Leib erlebt. Die Realität ist noch viel schlimmer, als in der Öffentlichkeit bekannt ist. Ich bin mir sicher, dass die aktuellen Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer der Politik und Wirtschaft sehr wohl bekannt sind und von den



meisten Logistikunternehmen selbst herbeigeführt werden. Denn die meisten gehören keinem Verband an, und somit brauchen sie sich auch nicht an die Tarifverträge zu halten, sie basteln sich ihre eigenen Arbeitsverträge, und diese sind teilweise rechtswidrig. Dann wurden seit 1988 die Spesen nicht mehr erhöht, ganz im Gegenteil, sie wurden sogar gestrichen. Die Gehälter sind der Hohn schlechthin, 1.850 bis 2.450 Euro brutto, nur 24 Tage Urlaub. Überstunden werden nicht bezahlt, es gibt kein Urlaubs- oder Weihnachtsgeld, und was noch schlimmer ist, das ist der tägliche Kampf auf den Straßen und an den Rampen. Es fehlen Parkplätze, und



©INFINITY/FOTOLIA

man muss bezahlen, um den Lkw des Chefs parken zu dürfen, um seine gesetzliche Pause zu machen. Die Raststätten nutzen das aus, eine Bockwurst mit Brötchen kostet 4,80 Euro, ein kleiner Kaffee 3,50 Euro. Laut Manteltarifvertrag sind es 174 Arbeitsstunden im Monat, im Schnitt arbeiten wir aber 220 bis zu 300 Stunden im Monat. Viele Fahrer schalten den Digitacho auf Pause, obwohl sie noch arbeiten. Das und noch so einiges mehr ist der Grund dafür, warum so gut wie keiner mehr Lkw fahren will.

und Aufkleber in der Frontscheibe und an den Seitenscheiben, zusätzliche Konsolen auf dem Armaturenbrett und allerlei Schnickschnack in der Frontscheibe (Plüschtiere, Fuzzy Dice ...) nehmen dem Fahrer einen beträchtlichen Teil des Sichtfelds. Das geht meines Erachtens nach nicht zusammen! Mit der Abschaffung der Außenspiegel hat Mercedes nun endlich die Möglichkeit eröffnet, die Gardinen gleich bis zur A-Säule zuziehen und sich so während der Fahrt unbehelligt mit Handy und Laptop beschäftigen zu können. Beim aktuellen „Aufreger“ Zusatzbeleuchtung verwundert mich, dass offenbar allen Beteiligten bewusst ist, dass bei bestimmten Anbauten die allgemeine Betriebserlaubnis des Fahrzeugs erlischt. Warum dann jetzt der Aufschrei? Die Behauptung, dass mehr Licht auch mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bringen würde, stellt mit mir sicher jeder in Abrede, dem mal bei Regen oder Schnee ein neuer Scania mit LED-Licht und dazu eingeschalteten (serienmäßigen) LED-Nebelscheinwerfern entgegenkam. Vermehrt trifft man zudem unterwegs als auch in Zeitschriften auf (Old-School-) „Trucker“, die den Lkw mit Eisernen Kreuzen bekleben oder beleuchten. Schon mal darüber nachgedacht? Oder wird da die Straße als Kriegsschauplatz und der Lkw als Waffe betrachtet? Dann ist bei der Berufswahl etwas schiefgegangen.



UWE LEHMANN
PER E-MAIL

ZWEIERLEI MASS

Schon seit einiger Zeit kribbelt es in meinen Fingern, und mit der Ausgabe Mai 2019 des FERNFAHRER ist es nun so weit: Ich muss euch ein paar Zeilen schreiben. Einerseits wird dem Aspekt Sicherheit zu Recht ein hoher Stellenwert beigemessen, wie an der Berichterstattung zum Beispiel über Abbiege- und Notbremsassistenten deutlich wird. Es werden bei Tests große Spiegelgehäuse, breite A-Säulen und geteilte Seitenscheiben wegen des negativen Einflusses auf das Sichtfeld verständlicherweise kritisiert. Andererseits finden sich im FERNFAHRER immer mehr Fotos von Fahrzeugen, beispielsweise von „Tinka“ und „Pepe“ (Heft 5/2019). Gardinen



BJÖRN BEHRENS
PER E-MAIL

BIZARRE ZUSTÄNDE

Ich bin seit über zehn Jahren Lkw-Fahrer und lese die Zeitschrift FERNFAHRER. Was zurzeit in unserer Branche los ist, ist ja unfassbar. Es gibt Kfz-Sachverständige, die Lkw mit zusätzlichen Beleuchtungseinrichtungen die HU-Plakette vorenthalten mit der Begründung, dass diese nicht zulässig seien und abgebaut werden müssen. Selbst bei „nur“ vier zusätzlichen Fernscheinwerfern, die ja laut StVZO erlaubt sind. Es kursiert momentan ein Schreiben der Dekra zu diesem Thema. Es wird immer bizarrer, so langsam muss was in der Branche passieren und sich einiges ändern, sonst haben wir bald gar keine Lkw-Fahrer mehr.

ANSCHRIFT FÜR LESERBRIEFE:

Redaktion FERNFAHRER
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart

LESERBRIEFE ONLINE:

info@fernfahrer.de

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

transport
logistic

the leading exhibition

4.-7. Juni 2019
Messe München

Besuchen Sie uns!
Halle A6, Stand 305/406



„Intelligent angepackt:
Cool bleiben auf dem
Datenhighway.“

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

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

ZWEI SCHWEDEN IN MEINER BRUST

Auf der IAA 2018 hat sich Stefan Spengler für die Scania Driver Competitions beworben und wurde Deutschlands bester Fahrer. Für das Finale in Schweden hat er sich nun bestens vorbereitet.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Stefan Spengler (1), Scania (3)

Das Leben schreibt einfach die schönsten Geschichten. Diese ist Stefan Spengler auf der IAA 2018 in Hannover wirklich passiert. „Als ich an dem Stand von Scania vorbeikam, wurde ich sofort von zwei netten jungen Damen angesprochen“, erinnert er sich. „Sie haben mich gefragt, ob ich nicht Lust hätte, einen Anmeldebogen für so einen Fahrerwettbewerb auszufüllen. Und ich habe Ja gesagt.“

Den Anmeldebogen reicht er tatsächlich ein. Bald darauf darf er an einem Online-Theorie-Test teilnehmen. „Es waren teilweise sehr schwere Fragen“, sagt Stefan. Aber er hat sie offenbar sehr gut beantwortet. Wenige Monate später, am 16. und 17. März, tritt er tatsächlich bei den Scania Driver Competitions in Pferdsfeld bei Bad Sobernheim an.

20 Fahrer aus Deutschland und je zehn aus Österreich und der Schweiz wetteifern auf dem Flugplatzgelände in getrennten Gruppen miteinander. Es sind, mittlerweile etwas variiert, im Grunde dieselben Übungen, die Scania den Teilnehmern schon seit dem ersten „Young European Truck Driver“ abverlangt. Lediglich die Altersbegrenzung ist längst gefallen. Und so gibt es: Wenden und Rangieren, Ladungssicherung, Tonnendurchfahrt, wirtschaftliches Fahren, Erste Hilfe und die Theorie. Stefan ist zunächst selbst überrascht, dass er überhaupt bis unter die besten acht gekommen ist.

Er ist sich nicht so ganz sicher im Scania. „Ich hatte mit der Schaltung Schwierigkeiten. Sie ist ganz anders als in einem Volvo.“ Es ist schließlich in etwa so wie bei der Fußballeuropameisterschaft 1992 in Schweden. Kurzfristig wurde die dänische Mannschaft aus dem Urlaub nachnominiert, die entspannten Spieler kamen vom Strand ins Stadion – und holten den Pott. „Ich habe mich einmal vor dem Wettbewerb bei einem Bekannten in einen neuen Scania gesetzt, um wenigstens ein Gefühl für den fremden Lkw zu haben.“

Und so ist es bei Stefan eigentlich rückblickend nicht verwunderlich – mit vollkommener Lockerheit und dem „Hauptsache, ich bin dabei“-Gefühl gewinnt er am Ende den Wettbewerb. Er wird Deutschlands bester Scania-Fahrer, vor Marcel Kuhnert aus Waldems in Hessen von der Spedition Heuser und Christian Töpfer aus Neu Wulmstorf, Niedersachsen, von Ep Logistic. „Ich war eigentlich selbst am meisten überrascht“, so Stefan, dessen beide Töchter unendlich stolz auf ihren Vater sind. „Ich hatte mit allem gerechnet, nur damit nicht.“

Seither hat sich einiges in seinem Leben geändert. Zwischenzeitlich, so kann man es heute durchaus sagen, schlagen sogar zwei Schweden in seiner Brust. Daher zunächst ein kurzer Blick zurück.

Stefan stammt aus Rhönblick in Thüringen, nahe der bayerischen Grenze. Schon als





STEFAN SPENGLER FÄHRT seit 2004 Lkw. Er arbeitet im Betrieb, den sein Schwiegervater gegründet hat und den nun seine Frau und ihr Bruder leiten. Sein fester Lkw ist ein Volvo. Zur Vorbereitung auf das Finale in Schweden fuhr er einen gemieteten Scania.



IN DER BAYERISCHEN RHÖN muss Stefan zunächst auf dem Holzsammlerplatz des Sägewerks Deblich die Ladung Holz aus Pritzwalk abladen.

EIN KRANZUG ENTLÄDT den Lkw, der vom Gewicht her mehr Ladung mitnehmen kann.

BEIM RÜCKWÄRTSFAHREN am Waldrand übt Stefan einmal mehr das Fahren nur über die Spiegel. Es ist später ein Teil der Scania Driver Competitions in Schweden.



Kind hatte er ein Faible für Lkw. „Fahrer“, so sagt er, „wollte ich schon immer werden.“ 2003 bewarb er sich in der Region rund um Meiningen für eine Lehre als Berufskraftfahrer. Zunächst hatte er sich bei der Niederlassung einer großen Spedition versucht. „Das war alles zu langwierig, gut ein halbes Jahr, also habe ich bei Spengler in Walldorf nach-

gefragt. Die Tochter Jeanette kannte ich bereits. Aus der Nachbarschaft. Und dort hat man mich tatsächlich auch genommen.“





IM SÄGEWERK GUSTAV DEBLICH in Sondheim vor der Rhön in Bayern nimmt Stefan nach der Entladung eine neue Fuhre Holz zu einem Kunden in Mecklenburg auf. Beladen wird sein Lkw vom firmeneigenen Kranzug. Den DAF fährt er zwischendurch auch immer mal wieder, wenn Not am Mann ist.

AUCH IM HOLZTRANSPORT wird kontrolliert, ob die Fracht mit den Ladepapieren übereinstimmt, jeder Stamm hat dazu seine eigene Nummer.

DIE LADUNGSSICHERUNG IM HOLZTRANSPORT ist Stefans tägliche Übung. Diese Praxis prädestiniert ihn natürlich für den Scania-Wettbewerb – nun auch in Schweden.



Das ist Teil zwei der schönen Geschichte. Stefan fängt die Lehre bei seinem späteren Schwiegervater Harald an, der das Unternehmen 1986 wiederum von seinem Vater Arthur übernommen und zu seiner heutigen Größe und Spezialisierung gebracht hat: Das sind 30 Sattelzüge und zwölf reine Winterfahrzeuge. 2013, da ist er schon lange als ausgebildeter Fahrer im Betrieb, heiratet Stefan seine Jeanette. Die wiederum leitet nun zusammen mit ihrem Bruder Marcel das Unternehmen. Stefan hat ihren Namen angenommen. Mit der Geschäftsführung hat er nichts zu tun: „Ich bin weiter nur ein Fahrer.“

Aber was für einer! Im Grunde kann er alles bei Spengler fahren: die Kofferzüge für die Möbeltransporte, den Kranzug für Holztransporte, die reinen Holzzüge ohne Kran, die Schubbodenfahrzeuge und natürlich seinen Volvo FH 4. Der ist – wie noch zwei andere baugleiche Lkw im Fuhrpark – ein echtes Spezialfahrzeug. „Von Oktober bis Ende April bin ich damit als Streufahrzeug im Kreis Schmalkalden-Meiningen unterwegs. Frühmorgens um drei Uhr geht es los, egal ob nun Schnee gefallen ist oder nicht.“ Es ist quasi ein Job nach Witterung. „Unter vier Grad plus müssen wir auf alle Fälle immer raus und drehen dann zweimal am Tag unsere feste Runde.“

Wenn der letzte Schnee definitiv geschmolzen ist, baut Stefan den Schneepflug und den Aufbau für das Streusalz ab. Übrig bleibt dann nur die massive Eisenplatte vorne. „In der Regel nehme ich dann einen der Schub-

böden und hole im Salzbergwerk von Sondheim das Salz für den Winter vor. Das sind alles in allem gut 7.000 Tonnen.“

Doch in diesem Jahr ist alles anders. Das Finale in Schweden wirft früh seinen Schatten. Seit März wird Stefan von Scania für den Wettbewerb vorbereitet. „Zuerst war ich bei einem Fahrsicherheitstraining am Sachsenring, das hat mir wirklich viel Spaß gemacht.“

Dann hat sein Schwiegervater bei Scania in Gotha auf eigene Kosten zwei Lkw gemietet, einen S 500 und einen R 450. „Dafür bin ich ihm sehr dankbar, denn ich will das Fahrzeug nun wirklich kennenlernen. Damit mir später nicht noch einmal so ein Schaltfehler passiert. Beim Finale wäre ich bei den ganzen anderen Siegern aus Europa sicher sofort aus dem Rennen.“

Und so ist er bis zur Abfahrt nach Södertälje Holz gefahren. Auch eine der vielen Transportleistungen von Spengler. „Das Sägewerk Deblich im bayerischen Sondheim ist schon sehr lange ein Kunde von uns. Für die holen wir viel Holz aus Pritzwalk in Mecklenburg-Vorpommern.“

Meist sind es vier Züge, die das Holz holen, ein Kranzug sowie drei Holzzüge mit altem, umgebautem Containerchassis für ein höheres Ladevolumen. „Der Kranzug lädt zuerst die anderen und danach sich selbst“, erklärt Stefan. „Zeitversetzt fahren wir zurück nach Sondheim. Denn am Holzplatz des Sä-

gewerks muss zuerst der Kranzug entladen sein, bevor die drei anderen Lkw kommen.“

Das reale Leben ist für Stefan der beste Übungsparcours: enge, kurvige Straßen, sehr schmale Durchfahrten, rückwärts nur über die Spiegel rangieren und, ja, wirtschaftlich ist der Scania auch noch. „Ich bin die beiden Typen sehr gern gefahren, es ist mir schwergefallen, sie wieder abzugeben.“

Nach einem weiteren Coaching durch René Seckler, Fuhrparkbetreuer von Scania und selbst einmal bester deutscher Fahrer, sowie Holger Maier, Leiter der Scania Fahrer Akademie, kann man wirklich nicht behaupten, dass sich Stefan nicht gut vorbereitet hätte: „Ich freue mich riesig.“

Der Wettbewerb fand nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe statt. Ob es bei den Spenglers nun am Ende einen Scania mit Winterausrüstung geben wird, steht unter www.eurotransport.de/schweden. ◀





DIE SCANIA DRIVER COMPETITIONS fanden am 16. und 17. März in Bad Sobernheim statt. 20 Fahrer aus Deutschland, die in einer theoretischen Fragerunde bestanden hatten, wetteiferten getrennt mit jeweils zehn Fahrern aus Österreich und der Schweiz.



DIE EINZELNEN STATIONEN des Wettbewerbs waren einmal mehr eine Mischung u. a. aus Geschicklichkeitsübungen, wirtschaftlichem Fahren und Ladungssicherung.

IN DER DEUTSCHEN GRUPPE hat Stefan Spengler das Finale gewonnen. Vor Marcel Kuhnert und Christian Töpfer. Stefan reiste am 24. Mai nach Schweden zum europäischen Finale.

IM WINTER RÜSTET STEFAN den eigenen Volvo zu einem Schneepflug und Salzstreuer um. Dann ist er früh am Morgen auf den Straßen rund um Meiningen unterwegs.



Volvo FH 4

Hersteller: Volvo

Sattelzugmaschine: Volvo FH 4 540 Globetrotter, Euro 6, 12-Gang I-Shift-Getriebe, verstärkte Motorbremse, vorne fest verbauter Aufhängung für Schneepflug, hinten verstellbare Sattelplatte plus spezielle Aufnahme für einen Salzstreuer mit rund 5 m³ Volumen. Zusatzleuchten über Kühler für Betrieb mit Schneepflug

Auflieger: dreiaxsiges luftgefedertes ehemaliges Containerchassis von Schmitz Cargobull mit extra Stirnwand und insgesamt acht Rungen pro Seite umgebaut für Holztransporte

Leergewichte: Zugmaschine: 9.070 kg;

Auflieger: 4.400 kg

Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40.000 kg

Gesamtlänge Zug: 16,50 m

FÜR SCHWERE AUFGABEN



Die lokal emissionsfreie Baustelle ist das Ziel. Das zeigten die Transportlösungen, die dieses Jahr auf der Bauma debütierten. Im Mittelpunkt der Bemühungen: vor allem Produkte für die Betonindustrie. Hinzu kommen vielseitige gezogene Einheiten und Dumper auf Lkw-Basis.

TEXT | Thomas Rosenberger **FOTOS** | Thomas Küppers, Gudrun Muschalla, Liebherr, MAN, Scheuerle

Jeder Hersteller, ganz gleich, ob von Zugmaschinen oder von Anhängern und Aufbauten, hat so seine Strategie, Baustellen in Innenstädten künftig zumindest emissionsarm oder sogar lokal ganz frei von Abgasen

zu beschicken. Die einen setzen dazu auf Erdgasantriebe, die anderen wiederum treiben die Elektromobilität voran. Die Reduktion des CO₂-Ausstoßes rund um die Baustellen war das ganz große Thema der Bauma. Platzhirsch Liebherr beispielsweise hat sich

der E-Mobilität verschrieben, nicht nur bei Baggern und Dumpfern, sondern auch bei Straßenfahrzeugen, etwa bei Fahrmischern. Hier setzt das Unternehmen auf einen die-selektischen Kompromiss: einen Plug-in Hybriden mit elektrischem Trommelantrieb,



AUCH IM SCHWERLASTSEGMENT GEHT ES UM JEDES KILO: Scheuerle spricht beim gewichtsoptimierten Euro-Compact-Tiefloader (für Nutzlasten bis 115 Tonnen) vom leichtesten Fahrzeug seiner Klasse.

(Typ-2-Stecker) entweder mit 22 oder mit 50 kW laden. Letzteres, das Super-Charging, soll beim Betonwerk während des Füllens der Trommel möglich sein (Systemspannung: 650 Volt Gleichstrom). Der Generator wiederum kommt während der Fahrten zum Einsatz. Bei durchschnittlich sechs Fahrten pro Tag à 60 Minuten ergebe das zwölf Ladezyklen von je 30 Minuten, was optimal für systematisches Energietanken und ständige Stromverfügbarkeit sei. Die Kraftstoffersparnis soll – abzüglich des weniger effizienten Generatorantriebs – bei 30 Prozent liegen.

Neben dem Fahrmischer fährt auch die neu entwickelte Autobetonpumpe 42 M5 XXT (wobei 42 die Länge des Auslegers bezeichnet, M5 für den fünfteiligen Multifaltermast steht und XXT die Art der Abstützung kennzeichnet). Die 42 M5 XXT soll ein Allrounder sein: einerseits kompakt und wendig für die Fahrt auf der Straße sowie andererseits leistungsstark und beweglich auf der Baustelle. Zu den besonderen Merkmalen des Aufbaus gehören die niedrige Ausfalthöhe und gute Schlupfeigenschaften, was das Arbeiten in Gebäuden erleichtern soll.

Basis der Autobetonpumpe ist ein vierachsiges Fahrgestell, das die in vielen Ländern gültige, zulassungsrelevante 32-Tonnen-Grenze unterschreitet. Liebherr hebt vor allem die neuartige Antriebseinheit des Pumpsystems namens „Powerbloc“ hervor. Sie vereine alle hydraulischen Schalt- und Messelemente in sich, weswegen zahlreiche Hydraulikschläuche und weitere Bauteile entfielen. Das System soll hocheffizient und sehr robust sein sowie hohe Laufleistung und Laufruhe bieten. Außerdem verwendet Liebherr, um die Antriebe mit hydraulischer Energie zu versorgen, einen halb geschlossenen Ölkreislauf, der die Stärken von offenen und geschlossenen Varianten verbindet, aber nicht über deren Nachteile verfügen soll. Zu den Stärken zählt beispielsweise ein deutlich geringeres Ölvolumen.

Vor der Messe (siehe FERNFAHRER 4/2019) gab sich Volvo wiederum geheimnisvoll, sprach nur von Fortschritten bei der E-Mobilität. Die Vermutung lag also nahe, dass die elektrifizierten leichten bis mittelschweren

Generator, Batterie, Umrichtertechnik sowie Heiz- und Kühlmanagement. Dabei nimmt das Unternehmen die Kompetenz von ZF in Anspruch. Das Ziel bei der Elektrifizierung des Aufbaus lautete unter anderem, dass das Mehrgewicht bei höchstens 750 Kilogramm gegenüber der konventionellen Lösung liegt und der Aufbau inklusive Leichtbautrommel ein Gesamtgewicht von 4,1 Tonnen erreicht.

Auf der Bauma präsentierte Liebherr das nach eigenen Angaben serienreife Produkt aus der Baureihe ETM. Die größte Herausforderung habe in der Dimensionierung und Konditionierung der Batterie gelegen, so-

dass sie auch im Winter auf Arbeitstemperatur gehalten wird. Auch das Thema Lastverteilung und Positionierung der Batterie erwies sich bei diesem Fahrzeug als sensibel. Die Ingenieure haben schlussendlich die Batterie unter dem hinteren Trommellagerblock des 32-Tonnens ETM 905 (Trommelvolumen: neun Kubikmeter) eingepasst. Noch mehr Kapazität, nämlich zehn Kubikmeter, bietet das Modell ETM 1004 T. Diesen Sattelaufleger empfiehlt Liebherr in Kombination mit einer rein elektrisch angetriebenen Sattelzugmaschine.

Der Plug-in Hybride lässt sich per dieselbetriebenen Generator oder an der Steckdose





FÜR BETONTRANSPORTE: Mit der Betonpumpe 42 M5 XXT bietet Liebherr eine kompakte Lösung an. Die elektrisch betriebene Mischtrommel (u.) aus einer Zusammenarbeit mit ZF gibt es für Fahrgestelle und Auflieger.



E-Lkw-Baureihen eine Rolle spielen. Und so ist es denn auch: Volvo dient zunächst die mittelschwere Baureihe FE electric (27 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, 260 kW Dauerleistung, 850 Nm maximales Drehmoment) als lokal emissionsfreie, branchengerecht aufgebaute Transportlösung an. In Abhängigkeit vom Bedarf des Kunden wird die Batterie dimensioniert, sodass Reichweiten von bis zu 200 Kilometern möglich sein sollen.

Scania zeigte ähnlich wie bei der IAA seine Lkw-Palette mit konventionellen Verbrennungsmotoren, verwies aber auf den freigegebenen Betrieb mit Biokraftstoffen wie HVO (hydriertem Pflanzenöl) oder Biomethan, um je nach Zusammensetzung des Biosprits bis zu 90 Prozent CO₂ einzusparen. „Das Beste aus zwei Welten“, lautete das Messemotto der Schweden, das auf die Kombination der bewährten Verbrennungsmotoren mit Bio-

kraftstoffen abzielte. Unter dieses Motto fällt aber auch ein Fahrmischer – eine Hybridlösung mit elektrisch angetriebener Acht-Kubikmeter-Trommel vom italienischen Aufbauer Cifa auf Basis eines G-410-Fahrgestells mit dem 13-Liter-Gasmotor OC13 und 410 PS Leistung.

Der Energiespeicher des Aufbaus lässt sich auch an der Steckdose laden und soll für vier Arbeitszyklen vorhalten. Zudem kann das Fahrzeug per Rekuperation auch Bewegungsenergie zurückgewinnen. Fahrzeug samt Aufbau sind kein ganz neuer Ansatz: Schon zur IAA im vergangenen Jahr hatte Iveco eine ähnliche Lösung gezeigt, ebenfalls mit Cifa-Trommel. Darüber hinaus bietet Scania die Hybrid-Lkw, die bereits auf der IAA zu sehen waren, – zumindest auf dem Papier – als Baufahrzeuge an. Der E-Motor soll einen 26 Tonnen schweren Dreiachskipper bis zu zehn Kilometer emissionsfrei an-

treiben können. Die Hybriden lassen sich mit L(Low Entry)- und P-Kabinen kombinieren. Für die Basisvariante eines Dreiachskippers weist Scania eine Nutzlast bis 14 Tonnen aus. Auch die Bestellung des HEV-Modells als besonders an der Front und im Bereich des Unterbodens robuster ausgeführten XT-Modells sei möglich.

Die beiden schwedischen Hersteller Scania und Volvo präsentierten zudem, wie sich aus einem Serien-Lkw ein tragkräftiger Muldenkipper etwa für den Einsatz in Steinbrüchen zusammensetzen lässt – und das unter Verwendung von Serienkomponenten, sozusagen der Maßanzug von der Stange. Bis zu 66 Tonnen Gesamtgewicht und technischen Nutzlasten von 50 Tonnen reicht bei Scania nun das Angebot. Die Basis des Bauma-Exponats bildete zur Messe ein G-500-B8x4-HZ-Fahrgestell mit einem technischen Gesamtgewicht von 58 Tonnen und einer Nutzlast von 40 Tonnen.

Volvo wiederum verwendet für diese Fahrzeuggattung die FMX-Plattform in der Chassisausführung X-High für besonders hohe Bodenfreiheit. Zum Einsatz kommt hier der D13-Motor in der Leistungsstufe mit 540 PS. Das Ganze kombiniert Volvo mit I-Shift in der Direktgang-Ausführung mit zwölf Schaltstufen und Crawler (AT2612F).

Die Vorteile bei beiden Fahrzeuglösungen: Sie dürfen unter Einhaltung der höchstzulässigen Gesamtgewichte auch auf öffentlichen Straßen fahren und können somit auf eigener Achse zum Beispiel von einem zum nächsten Einsatzort wechseln. Die Verwendung von Großserienbauteilen bietet dem Betreiber zum anderen Kostenvorteile. Auf die Tonne Nutzlast umgerechnet, spricht etwa Scania von 15 Prozent weniger Kosten.

MAN setzte dagegen zur Bauma ganz auf den konventionellen Antrieb und hat die komplette Motorenpalette im Zuge der Umstellung auf Euro 6d überarbeitet (siehe FERNFAHRER 4/2019). Das komplett neue und gewichtsoptimierte Aggregat D15 nutzen die Münchner, um in Verbindung mit dem leichten Hypoid-Tandemaggregat beim vierachsigen Transportmischer-Fahrgestell einen Gewichtsvorteil von insgesamt 410 Kilogramm gegenüber der Kombination von D20-Motor und 13-Tonnen-Tandemaggregat herauszukitzeln. Das so konfigurierte Fahrgestell bringt laut Hersteller 8,95 Tonnen auf



NEUER SCHWER-GEWICHTLER:
MAN TGX 33.640 BLS für Zuggesamtgewichte bis 180 Tonnen.

HYBRIDER SAUBERMANN:
Scania G 410 mit Erdgasantrieb und elektrisch betriebener Mischtrommel von Cifa.

die Waage und erfüllt die Zulassungskriterien für ein Offroad-Fahrzeug der Kategorie N3G in normal hoher Bauart sowie mit der Standardbereifung 315/80 R 22,5.

Auch in der Kategorie „ganz schwer“ legt MAN nach und ergänzt das Angebot an Schwerlastzugmaschinen um das Modell TGX 33.640 BLS für Zuggesamtgewichte von 160 beziehungsweise mit Ausnahme-genehmigung bis 180 Tonnen. Die neue Mittelklasse der Schwerlastzugmaschinen bei MAN verfügt über den stärksten D38-Motor (640 PS, 3.000 Nm), ein Fahrgestell in normal hoher Ausführung, Außenplaneten-Achsen mit neun Tonnen Tragkraft vorn sowie zweimal 13 Tonnen hinten. Das Ganze kombiniert MAN mit dem Overdrive-Getriebe Tipmatic 12 und Retarder sowie mit der Schaltsoftware „Heavy Duty“. Sie wählt in Abhängigkeit vom Zuggesamtgewicht den idealen Schaltmodus – bei geringer Tonnage den auf Wirtschaftlichkeit ausgelegten Fern-

verkehrsmodus und bei hoher Tonnage den leistungsbezogenen Schwerlastmodus, der auf dem Offroad-Programm mit seinen nach oben versetzten Schaltpunkten basiert und jeden Gang durchschaltet, um Zugkraftunterbrechungen zu minimieren.

Die maximale Bremsleistung der Kombination aus Motorbremse Turbo-EVB und Retarder beträgt 750 kW. Für das Fahrzeug sind die TGX-Kabinen XLX und XXL zu haben. Zum Vergleich: Die schwerste Zugmaschinenausführung 41.640 8x4/4 für bis zu 250 Tonnen Zuggesamtgewicht erzeugt 640 PS und 3.000 Nm maximales Drehmoment. Die Dauerbremsleistung beträgt 900 kW. Die Schaltstufen verwaltet hier eine Wandler-schaltkupplung, die das Anfahrtdrehmoment auf 4.740 Nm erhöht.

Die Bauma ist auch der Ort, wo die Musik für die Hersteller von Schwerlastanhängern spielt, etwa für Goldhofer. Beim Memminger

Spezialisten ist es Tradition, ein Innovationsfahrzeug auszustellen. Die am meisten in Richtung Zukunft weisende Neuerung am STZ-L 4 ist ein elektronisches Lenksystem. Es soll in jeder Situation einen optimalen Lenkeinschlag bieten, der an Gewicht, Maße, Position und Länge der Ladung angepasst wird. Per Funkfernbedienung kann der Fahrer eine von drei verschiedenen Lenkkarten auswählen, wobei die Standardlenkung für alle Konfigurationen geeignet ist, die Gegenlenkung hohe Manövrierbarkeit für kurze Konfigurationen verspricht und der Hundegang für diagonale Bewegungen auf engstem Raum genutzt wird. Auch schnelle Reaktionen auf schwierigen Streckenabschnitten wie Serpentin oder Baustellen-einfahrten sollen möglich sein.



ANZEIGE

Mobile living made easy.

DIE STÄRKSTEN KÜHLBOXEN ALLER ZEITEN!

DOMETIC COOLFREEZE CFX – KOMPRESSOR-KÜHLBOXEN
Energieklasse A++ und Tiefkühltemperaturen von -22 °C: Das gab's im mobilen Einsatz noch nie!

- Exzellente Kühlergebnisse selbst bei extrem hohen Außentemperaturen
- Extrem sparsamer und superleiser Lauf
- 12 / 24 Volt DC und 100 – 240 Volt AC
- Temperaturregelung per WiFi-App (CFX 35W, CFX 40W, CFX 50W, CFX 65W, CFX 95DZW, CFX 100W)

Vor Ihrer nächsten Tour besuchen Sie dometic.com

Bis zu 35%
geringerer
Strom-
verbrauch!

Für weniger Gewicht steht außerdem der Polymerboden des Innovationsfahrzeugs. Zugleich sei der Kunststoff weniger verschleißanfällig und witterungsbeständiger als konventionelle Ladeböden. Bis zu 500 Kilogramm soll der Boden weniger wiegen. Weil der Polymergrund noch dazu flach ist, kommt der gewonnene Raum einer niedrigen Ladehöhe zugute.

Weitere acht Zentimeter zugunsten der Ladung lassen sich mit einer Reifenneuentwicklung herausholen. Für das Innovationsfahrzeug nennt Goldhofer eine Ladehöhe

von 825 Millimetern. Die Niederquerschnittsreifen sind eine Entwicklung für Goldhofer und verfügen über ein Breite-Höhe-Verhältnis von 60 und 55 Prozent. Gegenüber einer herkömmlichen 205er-Tiefladerbereifung kann der sogenannte Cargo Plus 60 mit einer Achslast von zehn Tonnen bei 80 km/h und der Cargo Plus 80 sogar bis zwölf Tonnen bei 80 km/h gefahren werden. Er ist auch nachrüstbar.

Das Powerpack Addrive ist nun in der Version 2.0 zu haben und verfügt über 530 PS, was knapp einer Verdopplung der Leistung

entspricht. Dieser Zuwachs erlaubt laut Hersteller im Selbstfahrermodus eine Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h. Die erhöhte Zugkraft von 504 kN ist wiederum das Ergebnis von zusätzlichen angetriebenen Achsen. Solche Zusatzantriebe lassen sich beispielsweise dazu nutzen, eine Ladung ohne Zugmaschinen über eine gewichtsbeschränkte Brücke zu bugsieren, um anschließend wieder die Zugmaschinen anzuspannen.

Befindet sich das Transportmodul nicht im Selbstfahrermodus, sondern wird vom Lkw gezogen, findet kein Ölfluss innerhalb des hydromechanischen Antriebssystems statt. Das soll ein Überhitzen des Motors verhindern und den Verschleiß minimieren. Wie die Vorgängergeneration lässt sich der Selbstfahrer per Funkfernsteuerung bewegen. Addrive 2.0 soll sich in Anhänger- und Sattelkombinationen sowie mit Tiefbettbrücken und Langmaterial-Drehschemeln integrieren lassen. Außerdem können mehrere Addrives miteinander synchronisiert werden.

Mit einem besonders günstigen Verhältnis von Eigengewicht zu Nutzlast trumpft Faktor 5,5 auf. Hier beträgt dieses Verhältnis also 5,5 (Eigengewicht: 81,6 Tonnen). Während das schwerere Modell Faktor 5 als Multifunktionsbrücke für besonders schwergewichtige Güter bis 500 Tonnen ausgelegt ist, dient Faktor 5,5 der Beförderung von Ladegütern bis 350 Tonnen. Das können beispielsweise elektrische Transformatoren sein. Faktor 5,5 soll sich zudem in verhältnismäßig kurzen Kombinationen von zehn plus zehn Achslinien fahren lassen. Das mache sie unter anderem wendiger. Faktor 5,5 lässt sich je nach den Anforderungen des Transportguts etwa mit einer Kesselbrücke kombinieren.

Überhaupt spielt der Faktor Eigengewicht zu Nutzlast in der Branche der Spezialfahrzeughersteller eine große Rolle. Auch Scheuerle hat in dieser Angelegenheit Hand an den Euro-Compact, einen Sattelaufleger für Nutzlasten von 30 bis rund 115 Tonnen, an-



MASSANZUG VON DER STANGE: Muldenkipper auf Lkw-Basis. Dieser G 500 8x4 XT stemmt bis zu 40 Tonnen Nutzlast.

DIE ANTWORT VON VOLVO: Sie setzt auf dem FMX-Chassis in X-High-Ausführung auf. In beiden Fällen liefert KH-Kipper die Mulde samt Kabinenschutz zu.



Mehr zur Bauma

Weitere wichtige News aus dem Segment der Baufahrzeuge haben wir bereits im FERNFAHRER 4/2019 vorgestellt. Videos zur Bauma findet ihr auf eurotransport.de/tv in den Folgen 4 und 5.

gelegt und das Fahrzeug so weit optimiert, dass Geschäftsführer Bernd Schwengsbier auf der Messe vom leichtesten Fahrzeug seiner Klasse sprach. Der Auflieger ist laut Scheuerle ein Allrounder, der aufgrund seiner vielfältigen Kombinationsmöglichkeiten inklusive Bagger-, Platten- oder Rahmenbrückenausführungen unter anderem für Transporte von Baumaschinen, Transformatoren und Anlagenteilen geeignet ist.

Die Version U5, die auf der Bauma zu sehen war, verfügt zudem über einen Achsabstand von 1.500 Millimetern, was in Zeiten einer oft nicht mehr so belastbaren Infrastruktur für leichtere Genehmigungsverfahren sorgen soll. Zudem soll das Fahrzeug wendig sein, eine niedrige Ladehöhe bieten und kompakt bauen. Zur Wahl stehen die Achskombinationen 1+3, 2+4, 3+5 und 4+6. Das Dolly-Fahrwerk namens „Smart Axle“ lässt sich sowohl am vorderen wie auch am hinteren Fahrwerk andocken und ermöglicht so eine weitere Anpassung an Last und Strecke.

GUTE TRADITION BEI GOLDHOFER: Auch bei dieser Bauma-Ausgabe zeigte der Hersteller ein Innovationsfahrzeug. Besondere Merkmale: neuartige elektronische Lenkung und extreme Niederquerschnittsbereifung sowie ein robuster Polymer-Ladeboden.



ANZEIGE

„Die Kernkompetenz unseres Unternehmens sind **temperaturkonstante Kühltransporte** bei -20° bis $+2^{\circ}$. Mit **modernster Flottentechnik** überwachen wir die ordnungsgemäße Funktion der energieeffizienten Kühlvorrichtungen und kontrollieren manipulationssicher Fahrstrecken und Türkontakte. **TrailerConnect®** ermöglicht uns die **digitale Vernetzung** durch parallel geschaltete Informationssysteme.“

Tobias Künne, Wetralog GmbH



Up to date – ab sofort serienmäßig

Ihre digitale Schnittstelle zur modernsten Flottentechnik.

Die Telematik TrailerConnect® ist jetzt serienmäßig im Sattelkoffer S.KO COOL SMART an Bord. Mehr Infos: smart.cargobull.com

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



„IT'S REAL!“

Mit Brennstoffzellen-Lkw und batterieelektrischen Trucks will Nikola die Transportwelt auf beiden Seiten des Atlantiks revolutionieren. Jetzt machte der Branchenneuling anlässlich der Nikola World Ernst. Wir waren live dabei.

TEXT | Julian Hoffmann FOTOS | Gunnar Bayerl, Julian Hoffmann, Nikola, Tesla, Xos Trucks, Toyota

Groß angekündigt und mächtig aufgerollt: Das war die Nikola World in Scottsdale im US-Bundesstaat Arizona allemal. Unter dem Applaus von 2.000 Gästen aus 49 Nationen wurden zugleich fünf lokal emissionsfreie Fahrzeuge präsentiert. Ein Elektro-Offroad-Vehikel für den zivilen und eines für den militärischen Einsatz sowie ein batterieelektrischer Jetski bildeten den Rahmen für die Vorstellung der Lkw Two (für die USA) und Tre (für Europa),

deren Elektromotoren ihre Energie über Lithium-Ionen-Batterien aus der chemischen Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff zu Wasser beziehen.

Alles andere als futuristisch fiel nur der Auftritt des Nikola-CEO aus: Auf einer historischen Budweiser-Kutsche fuhr Trevor Milton bestens gelaunt vor – und zollte so seinem größten Kunden Respekt. Der jährlich rund 350 Millionen Meilen (umgerechnet gut 563 Millionen Kilometer) zurücklegende Brauerei-

konzern Anheuser-Busch nämlich hat bereits einen Auftrag über die Lieferung von bis zu 800 Zero-Emission-Nikola unterschrieben. Insgesamt zählt Nikola über 13.000 Vorbestellungen für die Lkw, die je nach Kabine auch ohne Brennstoffzelle rein batterieelektrisch geordert werden können.

„Wir wollen die Transportbranche komplett umkrepeln“, kündigte Milton euphorisch an. „Mit der Vision von Nikola wird die Welt sauberer, sicherer und gesünder.“ Er begrüß-

te den republikanischen Gouverneur von Arizona, Doug Ducey, auf der Bühne und freute sich über dessen Lob, das auf die 2.000 neuen Arbeitsplätze abzielte, die die aktuell keine 300 Mitarbeiter zählende Nikola Motor Company nahe dem Hauptsitz in Phoenix mittels des geplanten Lkw-Werks (Kapazität: bis 50.000 Einheiten pro Jahr) und des Forschungs- und Entwicklungszentrums für Wasserstoff und Brennstoffzellen schaffen will. Neue Arbeitsplätze, die wohl von branchenfremden Fachkräften besetzt werden sollen. Milton jedenfalls machte keinen Hehl daraus, dass er bisher kaum Ingenieure etablierter Lkw-Hersteller angeworben hat. „Die ersten drei Dinge, die mir diese Ingenieure zu meiner Idee mitgegeben haben, sind: Das ist nicht möglich, das ist zu teuer, bau einen Diesel!“ Mit dieser Denkweise könne man die Industrie nicht verändern. Über eine Milliarde US-Dollar habe man bisher in die Entwicklung der Technologie für Brennstoffzellen-Lkw investiert. Über erste Erprobungs-Lkw bis 2021, den Start der Kleinserie 2022 und der Serienproduktion ab 2023 will Nikola den Lärm und die Emissionen aus der Transportbranche verbannen, auch die Fertigung der Lkw CO₂-neutral aufstellen und so die Abhängigkeit von Öl und Gas brechen.

Was den Absatz von Brennstoffzellen-Lkw und solchen mit batterieelektrischem Antrieb angeht, rechnet Milton mit einem Verhältnis von vier zu eins. In diesem Zuge stellte er auch sein Verhältnis zu Tesla klar, nachdem Nikola den Konkurrenten wegen seines ähnlichen Lkw-Designs auf Schadenersatz in Höhe von zwei Milliarden US-Dollar verklagt hatte. Milton, der sich selbst als Besitzer einer Tesla-Limousine outete, will die Kalifornier demnach erfolgreich sehen – so würden die Vorbehalte gegenüber lokal emissionsfreien Fahrzeugen weiter zurückgehen.

Den Antriebsstrang seiner Lkw bezeichnete der Nikola-CEO unabhängig vom Energiespeicher als identisch, er könne den Diesel nicht nur in Sachen Leistung und Drehmoment, sondern auch bei den Total Costs of Ownership (TCO) schlagen. Europa ist laut Milton ein enorm wichtiger Markt für Nikola. Ab 2023 soll hier der Tre produziert werden, doch die Pläne für dessen Start sind noch wenig konkret. Im Moment steht weder die Verkaufsstrategie noch der genaue Standort der Produktion. Der für sein Thema brennende Nikola-CEO hofft auf eine Zusammenar-



DEN FÜR EUROPA konzipierten Frontlenker Tre gibt es im Gegensatz zu seinem US-Pendant Two aktuell nur als fahrfähiges Ausstellungsstück.

ÜBER DIE BREITE gezogene LED-Lichter zieren das Heck der Sattelzugmaschine. Das durchaus seriennah gestaltete Konzept ist rundum mit aerodynamischen Verkleidungen versehen.



beit mit einem etablierten OEM. Und so viel ist klar: Ein Leasingmodell, das die Kosten für den Lkw, den Service und den Kraftstoff inkludiert, soll es nicht nur in den USA, sondern auch in Europa geben. Als größte Herausforderung auf dem langen Weg zur flächendeckenden Einführung bezeichnete Milton aber ohnehin die Politik und ihre vielen Auflagen, um beispielsweise Wasserstofftankstellen eröffnen zu können.

Jesse Schneider, Executive Vice President für Wasserstoff bei Nikola, konkretisierte im Anschluss die Ideen zur Technik der Brenn-

stoffzellen-Trucks. Die US-Modelle One (mit Sleeper) und Two (mit Day-Cab) und der für Europa konzipierte Frontlenker Tre sind laut seiner Aussage rund um die Brennstoffzelle entwickelt worden und technisch nahezu baugleich. Unter seiner Leitung will das Start-up die Systeme im neuen Forschungs- und Entwicklungszentrum auf den Weg bringen und unter unterschiedlichsten





IN DER MITTELKONSOLE des Tre ist ein riesiges Display eingelassen, auch die Instrumente sind komplett digital. Zum Erstaunen des amerikanischen Publikums machen sich hinter den Sitzen zwei Betten breit.



Bedingungen erproben – man könne Simulationen vom Polarkreis bis zum Death Valley fahren. Das Labor, das von AVL mit dem passenden Testequipment bestückt wird, werde mit hoch talentierten Brennstoffzellen-ingenieuren besetzt und sei ein entscheidender Bestandteil der Lkw-Entwicklung, sagte auch Milton. Er will eine neue Effizienzbenchmark für Brennstoffzellensysteme setzen und glaubt daran, dass die Technologie den Dieselmotor in den nächsten zehn Jahren vollständig ersetzen wird. „Andere OEMs haben bereits Interesse an der Verwendung unserer Brennstoffzellen-Antriebsstränge und Was-

serstoffstationen geäußert, und wir planen, sie anderen OEMs, die unsere Vision teilen, auch zur Verfügung zu stellen.“

„Gerade erst haben wir unsere erste Wasserstofftankstelle an unserem Hauptsitz in Phoenix eröffnet. Wir sind wegweisend unterwegs und arbeiten mit der Industrie und anderen OEMs – beispielsweise Hyundai, Toyota und Shell – zusammen, um Wasserstoffstandards zu entwickeln, die das Betanken in weniger als 15 Minuten ermöglichen sollen“, erklärte H₂-Experte Schneider. Das Ziel seien Sicherheit und Interoperabilität.

Jeder Lkw und jeder Pkw soll an den Nikola-Stationen der Zukunft Wasserstoff tanken können. Ab 2022 will Nikola neben den dann in Serie gefertigten One und Two bis 2028 in den USA jährlich circa 100 neue Wasserstoffstationen an den Start bringen. Zu jeder Lkw-Order will der Hersteller die passende Tankstelle liefern, die allesamt größer ausfallen sollen als alles bisher Dagewesene. „Das Henne-Ei-Problem ist damit gelöst“, behauptete Schneider.

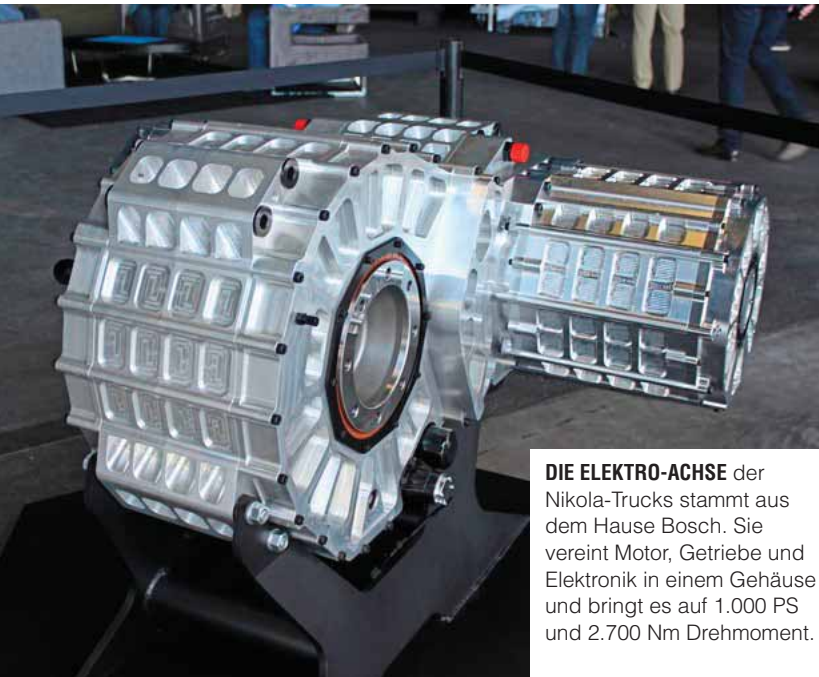
Die Stationen sollen ihren Wasserstoff mittels erneuerbarer Energien – konkret: Solaranla-



TREVOR MILTON,
GRÜNDER UND CEO DER
NIKOLA MOTOR COMPANY:

”

Wir wollen die Transportbranche komplett umkrempeln. Mit der Vision von Nikola wird die Welt sauberer, sicherer und gesünder.



DIE ELEKTRO-ACHSE der Nikola-Trucks stammt aus dem Hause Bosch. Sie vereint Motor, Getriebe und Elektronik in einem Gehäuse und bringt es auf 1.000 PS und 2.700 Nm Drehmoment.

gen und Windräder – zum größten Teil selbst produzieren. So spare man sich den Transport und minimiere den Aufwand. Weniger als vier US-Cent wird Nikola eine Kilowattstunde laut eigener Aussage kosten. Die Wasserstofftankstellen, die je nach Bedarf skaliert werden können und so zwischen 4 und 32 Tonnen H₂ pro Tag liefern, werden je Kilogramm des Kraftstoffs maximal sechs US-Dollar berechnen. Die Kapazität der von Nikola skizzierten Tankstellen ist gut für zumindest 150 Trucks und 200 Pkw pro Tag – Dimensionen, die das Start-up wohl nur dank der Zusammenarbeit mit dem norwegischen Wasserstoffkonzern Nel Asa, dessen CEO Jon André Løkke ebenfalls auf der Nikola World vertreten war, realisieren können wird.

Auch andere Partner spielen eine große Rolle bei der Entwicklung der Nikola-Trucks. So dankte Milton neben Wabco, Meritor und Mahle auch Bosch für die Unterstützung. Der deutsche Technologiekonzern hat maßgeblichen Anteil am Fahrzeugchassis mit vorderer Einzelradaufhängung sowie dem Brennstoffzellenantrieb mit der Nikola-E-Achse, die Motor, Antriebselektronik und Getriebe in einem Gehäuse vereint und 1.000 PS beziehungsweise 2.700 Nm Drehmoment bereitstellt. Auch das zentrale Steuergerät, die Vehicle Control Unit (VCU), stammt von Bosch und ermöglicht Over-the-Air-Updates und Echtzeitmonitoring. Schon aus dem neuen Mercedes Actros bekannt ist dazu das von Bosch und Mekra Lang entwickelte Kamerasystem, das für sämtliche Nikola die Außenspiegel ersetzt. Selbst daran, dass kein Nikola mit einem Zündschlüssel ausgeliefert werden wird, hat Bosch seinen Anteil. Mit Perfectly Keyless hat der Fahrer seinen Lkw jederzeit über eine Smartphone-App im Blick. Die Trucks sind hierfür mit Sensoren ausgestattet, die das Smartphone mit dem passenden Sicherheitsschlüssel erkennen und die Türen bei Annäherung ent-



ANZEIGE

KÖGEL
NOVUM: LIGHT & STRONG

Kögel Cargo

Der solide Dauerläufer



- ✓ Hohe Nutzlast dank geringem Eigengewicht
- ✓ Anwenderfreundliches Handling
- ✓ Hoher Individualisierungsgrad

**NOVUM-Generation –
Wirtschaftlichkeit
weiter gedacht!**

**transport
logistic**

the leading exhibition

München, Halle A6, Stand 205/306
vom 04.06. bis 07.06.2019

UNTER EUPHORISCHEN „IT'S REAL!“-RUFEN des Nikola-CEO Trevor Milton drehte der US-Brennstoffzellen-Truck Two seine ersten Runden – natürlich emissionsfrei und leise.

ÜBER AUTOMATISCH AUSFAHRENDE STUFEN und eine mittige Tür entert der Fahrer den Nikola wie ein Pilot sein Flugzeug. Analoge Instrumente, klassische Spiegel und klobige Schalterreihen sucht man vergebens. Allein den großen Kühlergrill, über den die Brennstoffzelle mit Frischluft versorgt wird, hat der Two mit konventionellen Diesel-Trucks gemein.



Die Konkurrenz schläft nicht

TOYOTA FCET

Der Toyota Fuel Cell Electric Truck (FCET) basiert auf einem Kenworth T680. Sein Brennstoffzellenantrieb bringt es auf mehr als 670 PS und 1.800 Nm Drehmoment; als Reichweite nennen die Japaner gut 480 Kilometer. Der schwere Lkw wird ab Ende 2019 in den und um die kalifornischen Häfen von Long Beach und Los Angeles unterwegs sein.



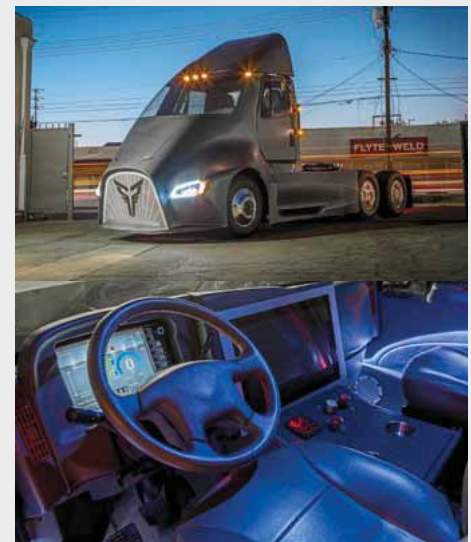
TESLA SEMI

Tesla will mit dem Semi 2020 starten. Leistungsdaten des batterieelektrischen Lkw sind noch nicht bekannt, seine Reichweite soll bei gut 800 Kilometern liegen. Innerhalb von 30 Minuten soll die Batterie mittels spezieller Megacharger zudem genug Energie für knapp 650 Kilometer nachtanken können. Eine klare Absage an die Brennstoffzelle hat Tesla-CEO Elon Musk auch schon ausgesprochen: Nur zu gern bezeichnet er die „fuel cell“ als „fool cell“, zu Deutsch: „Idiotenzelle“.



XOS TRUCKS ET-ONE

Der erste Prototyp des batterieelektrischen Trucks steht noch auf einem Navistar-Gerippe, später aber will das Start-up seine Lkw mit zugekauften E-Achsen in Eigenregie entwickeln. In seiner Grundausführung kommt der ET-One auf eine Reichweite von rund 160 Kilometern, maximal sind 480 Kilometer machbar. Die E-Motoren leisten 300 bis 700 PS und bis zu 6.750 Nm Drehmoment. Den ersten Auftrag über die Lieferung schwerer E-Transporter kann das Start-up immerhin schon vorweisen.





riegeln und wieder verschließen. „All das macht es quasi unmöglich, den Truck zu stehlen“, sagte Milton, der dank des leisen Antriebs und der von außen steuerbaren Klimatisierung auch Haustiere an Bord seiner Lkw sieht. Mit der leichtgängigen elektrohydraulischen Bosch-Servotwin-Lenkung will der Nikola-CEO zudem mehr Frauen ans Steuer locken. Die moderne Lenkung ist dazu unabdingbar, um Assistenzsysteme wie einen Spurhalter, die Seitenwindkompensation und den Stauassistenten in die Architektur der Lkw einzubinden. Nicht zuletzt wegen dieser Komponente sind die Nikola-Trucks laut Milton schon heute bereit für die Implementierung von Systemen, die teil- und voll-autonomes Fahren ermöglichen.

„Wir wollen die Welt in einem besseren Zustand verlassen, als wir sie vorgefunden haben“, sagte Milton noch, bevor er den Tre neben und den von Nebel umhüllten Two auf der Bühne feierte. Mit „It’s real!“-Rufen begleitete er die ersten Meter des Brennstoffzellen-Lkw, von dessen europäischem Pendant viele Daten schon bekannt sind. Der Tre (norwegisch für die Zahl Drei) ist demnach die Antwort auf das laut Nikola „breite Interesse europäischer Kunden“. Seine Brennstoffzelle soll 120 kW leisten, insgesamt aber stehen über die mit Bosch entwickelte E-Achse die erwähnten 1.000 PS und 2.700 Nm Drehmoment an. Die Reichweite des mit

700 Bar druckbetankten Frontlenkers (H₂-Fassungsvermögen: 60 Kilogramm) bezifferte Nikola je nach Konfiguration zuletzt auf 800 bis 1.200 Kilometer. Das Konzept soll ab 2020 in Norwegen getestet, die Zusammenarbeit mit Nel Asa dann auf Europa ausgeweitet werden. Die europäischen Wasserstoffstationen werden laut Nikola um 2022 an den Start gehen und bis 2030 „den größten Teil“ des Markts abdecken.

Wie auch vom US-Truck Two wird es vom Tre zudem batterieelektrische Versionen ohne Brennstoffzelle geben. Die Akkus fassen dann wahlweise 500, 750 oder 1.000 kWh. Zum Vergleich: Der Mercedes eActros ist mit einer 240 kWh fassenden Batterie ausgestattet und soll so bis zu 200 Kilometer weit kommen. In einem Tweet gliederte Milton die beiden Energiespeichersysteme dennoch schon vor der Nikola World in „Wasserstoff Langstrecke, Batterie Kurzstrecke“. Einer der Vorteile der Brennstoffzellentechnik sei das Gewicht. Die H₂-Trucks sind laut Milton knapp 2,3 Tonnen leichter als die batterieelektrischen Lkw. Das Gewicht eines Brennstoffzellen-Two gab er auf Nachfrage mit rund 6,8 bis 8,2 Tonnen an. Die Reichweite von One und Two, die Nikola im Übrigen zu Zeiten der Unternehmensgründung Anfang 2016 noch mit einer großen Batterie samt Erdgas-, Benzin- oder Dieselturbine als Reichweitenverlängerer

ausstatten wollte, beziffert Nikola mit 80 Kilogramm H₂ an Bord auf etwa 950 bis 1.900 Kilometer. Laut Milton werden sie in den USA zu über 90 Prozent als 6x2 bestellt, möglich aber ist auch eine 6x4-Konfiguration, die es dann auf 2.000 PS und zweimal 2.700 Nm Drehmoment bringt. Neben der zügigen Beschleunigung attestiert der Nikola-CEO seinen US-Lkw einen kurzen Bremsweg. Um 10 bis 30 Prozent sollen die Brennstoffzellen-Lkw schneller stehen als konventionelle Dieselmodelle – gemessen von 60 mph (circa 97 km/h) bis zum Stillstand. Dass die Nikola-Lkw im Transportalltag sonst nicht stehen bleiben, dafür sollen in den USA Ryder System und der Caterpillar-Händler Thompson Machinery sorgen. Mit mehr als 800 Niederlassungen in Nordamerika wollen die etablierten Unternehmen für den Service und den Vertrieb der Brennstoffzellen-Trucks aufkommen.

Unausgegoren kommen die Visionen des US-Start-ups und seines mitreißenden CEO beim Publikum also nicht an, wenngleich sie für ein Unternehmen, das aktuell weder eine Brennstoffzellenproduktion noch ein Lkw-Werk vorweisen kann, noch immer ambitioniert klingen. Den Beweis, dass die lokal emissionsfreien Trucks konventionellen Diesel-Lkw tatsächlich den Kraftstoff reichen können, muss Nikola in der Zukunft eben erst noch erbringen. ◀

DER TRUCK-GRAND-PRIX

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

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

Grand-Prix-Paket 1

2 Truck-Grand-Prix-Wochenend-Tickets

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



Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

www.fernfahrer.de/abo

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

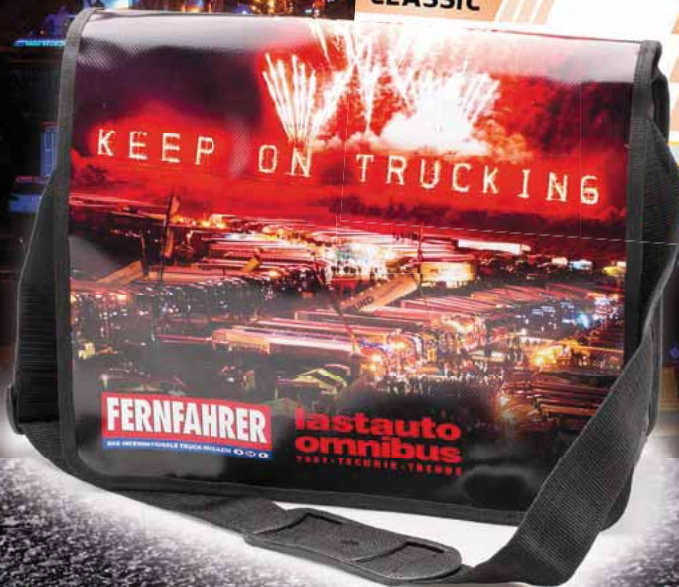
RUFT!



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

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

**Gratis zum
Jahresabo**



JAHRESABO

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

Mein Wunsch-Extra (bitte ankreuzen):

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

Ich bestelle FERNFAHRER als:

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

FFJACP1907

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

FFJACD1907

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

FFJACK1907

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Bank

IBAN

BIC

Datum

Unterschrift



Mein Zahlungswunsch:

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

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

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

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

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

Einfach bestellen:

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





TOD AUF DER AUTOBAHN

Die Serie der schweren Lkw-Unfälle am Stauende reißt nicht ab. Zu geringer Abstand und Ablenkung sind laut Polizei die Hauptgründe. Im Fokus steht auch die Arbeitsweise der Notbremsassistenten.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Peter Jagst, Thomas Küppers, Polizei Dortmund

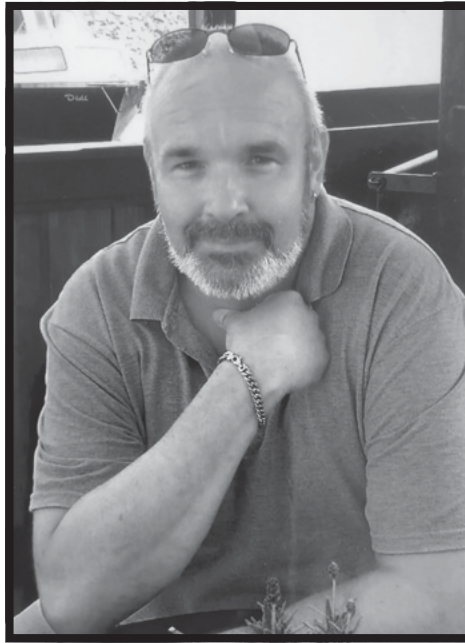
Sie hatten noch so viel vor. Eine Kreuzfahrt, eine Reise nach Paris. Elke Meyer, 58, Kinderkrankenschwester aus Bremen, und ihr zweiter Mann Torsten Meyer, 57, seit 23 Jahren internationaler Fernfahrer aus Leidenschaft. Erwachsene Kinder aus der ersten Ehe. Gemeinsame Zeit hatten sie nur am Wochenende. Das letzte Wochenende verbrachten sie in seiner Heimat Cuxhaven. An einem Montagmorgen setzte sich Torsten Meyer wie gewohnt in seinen kaum ein Jahr alten Scania S450 und fuhr ausgeruht zuerst nach Berlin. Von dort sollte er nach einer Pause weiter in die Niederlande.

An diesem Montag, dem 7. Januar, ziemlich genau zur Mittagszeit, endete der Traum vom zweiten Glück auf dem südlichen Berliner Ring im Heck eines anderen Lkw.

Mit 86 Stundenkilometern war Torsten Meyer auf der A 10 nahe der Abfahrt Ludwigsfelde-West nach den bisherigen Ermittlungen ungebremst in einen Stau gerast. Sein schwedischer Lkw, bekannt für sein besonders robustes Fahrerhaus, wurde auf die Hälfte zusammengedrückt. Torsten Meyer hatte keine Chance. Er verstarb noch an der Unfallstelle. Die Feuerwehr konnte ihn nur noch aus dem deformierten Blech schneiden.

Fünf Minuten zuvor hatte Elke Meyer noch mit ihrem Mann telefoniert. Er sei guter Dinge gewesen. Er wusste, dass er vor einer gut ausgeschilderten Dauerbaustelle auf einen Stau zufuhr. Dann hörte sie nichts mehr von ihm. Erst nach Stunden schier unerträglicher Wartezeit erfuhr sie von den leitenden Mitarbeitern seiner Bremer Spedition, was passiert war. So lange hatte es gedauert, die Identität zu klären. Seither hinterfragt sie die Gründe für diese Tragödie. Und es kommt einmal mehr eine Technik in den Fokus, die Leben retten soll, den Fahrern aber auch zum Verhängnis werden kann.

„Jeden Montag, wenn er auf Tour gegangen ist, hat Torsten gesagt, er würde niemals den Notbremsassistenten in seinem Lkw ausschalten“, so erzählt Elke Meyer Ende April in ihrer Wohnung. Auf dem Sideboard in der Küche stehen kleine, rot-weiß gestreifte Leuchttürme und andere Souvenirs von der Küste, an der Wand hängt das Foto der Hochzeit vor neun Jahren. Die Ungewissheit ist seit dem Unfall für sie kaum zu ertragen. Sie hat versucht, selbst im Netz zu recherchieren. „Ich kann erst trauern“, sagt sie, „wenn ich weiß, was wirklich passiert ist.“



SEIT DEM UNFALL ihres Mannes mit einem neuen Scania S 450 auf der A 10 auf dem südlichen Berliner Ring hinterfragt Elke Meyer die möglichen Ursachen und hofft auf das Ergebnis eines privaten Gutachtens, das der Halter des Lkw in Auftrag gegeben hat.

TORSTEN MEYER WAR ein erfahrener, technikinteressierter und sicherheitsbedachter Fahrer. Aus bislang nicht geklärten Gründen raste er mit seinem Scania S 450 ungebremst mit 86 km/h in ein Stauende. Er starb noch an der Unfallstelle.

Lkw-Unfälle am Stauende werden mittlerweile zu einem massiven Problem. In der zweiten Maiwoche waren es allein elf, drei davon auf der A2 rund um Hannover – und am selben Tag. Die A2 ist schon sehr lange als Unfallschwerpunkt bekannt (siehe dazu den Kasten auf Seite 53). Der simple Grund: Baustellen führen vor allem am Tag bei einem aus allen Fugen geratenen Individual- und Schwerverkehr zu langen Staus.

Nun gibt es eine neue Dauerbaustelle hinter dem Kamener Kreuz Richtung Dortmund. Am Montag, dem 13. Mai, verstarb dort ein Lkw-Fahrer aus der Ukraine, der offenbar in

allerletzter Sekunde versucht haben muss, auszuweichen. Bis zum Donnerstag, dem 16. Mai, Redaktionsschluss dieser Ausgabe, verstarben vier Fahrer im Lkw am Stauende. Die Schwerverletzten und reine Blebschäden sind nicht mitgerechnet. Auch Pkw-Fahrer rasen mittlerweile unter die Auflieger.

„Es ist immer dieselbe Blaupause der Unfälle“, so ein Sprecher der Polizei Dortmund. „Sie wiederholen sich bald tagtäglich. Offensichtlich scheint kein Kraut dagegen gewachsen zu sein. Und gleichzeitig stellen wir auch eine gewisse Gleichgültigkeit der Öffentlichkeit fest, wenn wir darüber berichten.“

Die Unfallforschung hat diese beiden Muster schon lange definiert: Zu geringer Abstand und zu große Ablenkung sind derzeit die beiden Hauptursachen. Mittlerweile haben nach Schätzungen von Erwin Petersen, Vizepräsident der Landesverkehrswacht Niedersachsen, zwischen 60 und 70 Prozent aller von den gesetzlichen Vorgaben betroffenen Lkw, die auf deutschen Autobahnen unterwegs sind, einen Notbremsassistenten, kurz NBA. Die meisten Lkw-Unfälle am Stauende passieren aber immer noch mit Fahrzeugen, die vor November 2015 zugelassen wurden. Allerdings mehren sich nun langsam die Unfälle mit neuen Lkw – trotz NBA.



RUND UMS KAMENER KREUZ auf der A 1 und der A 2 liegt mittlerweile ein Unfallschwerpunkt. Im Mai verstarb dort ein Fahrer aus der Ukraine in seinem Lkw. Ein DAF bremst nicht bis zum Stillstand.

Das erste Szenario heißt also: Mehrere Lkw fahren zu dicht hintereinander her. Der erste Fahrer sieht einen Stau, er bremst ab, auch mal abrupt. Der zweite Fahrer erkennt es noch so gerade, der dritte nicht mehr. Da ein NBA eine genau festgelegte Warn- und Bremskaskade einhalten muss, reicht dann unter Umständen bei zu geringem Abstand die Zeit selbst für das System nicht mehr, um rechtzeitig zu reagieren. Der dritte oder sogar auch der vierte Lkw schiebt dann praktisch alle Fahrzeuge vor sich zusammen.

Ähnlich ist es, wenn ein Fahrer vor einem Stau einem Pkw folgt, der plötzlich noch aussteuert. Reagiert der Fahrer nicht sofort selbst mit einer Vollbremsung, hat der NBA nicht



SECHS FAHRER und zwei Fahrerinnen konnten Ende Mai 2018 mit einem MAN die Wirkung eines Notbremsassistenten (EBA2) erfahren. Die meisten Lkw-Fahrer reagieren in der Not im Reflex und übersteuern meist die Technik.



die notwendige Zeit zu reagieren oder kann den Lkw gar nicht bis zum Stillstand bringen, weil er dafür vom Hersteller schlicht nicht ausgelegt ist.

Ein DAF oder ein Iveco etwa reduziert nur die Geschwindigkeit. Die für alle neuen Lkw ab acht Tonnen geltende gesetzliche Vorgabe ist seit November 2015 von 80 km/h auf 70 km/h, seit 2018 auf 60 km/h gesunken. Beide arbeiten mit Radartechnologie. MAN, Renault, Volvo und Scania arbeiten mit einem Radar- und Kamerasystem; der Lkw kann unter idealen Bedingungen mit 6 m/s^2 bis zum Stillstand abbremsen. Ist es nass, reduziert das ABS die Bremsleistung auf 4 m/s^2 . Ein Aufprall ist dann kaum zu vermeiden. Daimler ist die Ausnahme. Der Erfinder des NBA hat bis zum ABA 3 und ABA 4 ausschließlich auf Radartechnologie gesetzt, verkauft diese zusätzliche Sicherheit zum Aufpreis. Sonst gibt es die gesetzliche Serienausstattung. Das gilt auch für den New Actros, der nun aber mit Radar und Kamera auf den Markt kommt.

Ein Prozess vor dem Amtsgericht Mannheim hat versucht zu klären, warum ein Sattelzug mit einem Actros 1845 LS im Juni 2017 mit 85 km/h ungebremst in ein Stauende gerast ist. Zwei Menschen kamen dabei ums Leben, elf weitere wurden schwer verletzt. Es ist dem Gericht am Ende nicht wirklich gelungen.

Dieser bis ins kleinste Detail ermittelte Unfall zeigt das große Dilemma, wenn eine fast perfekte, auf die Sekunde genau durch die Algorithmen der Hersteller programmierte Technik auf den Fahrer trifft, der in so einem Notfall, wenn er vielleicht ermüdet kurz weggedöst ist oder während der Fahrt auf Facebook mit seinen Freunden chattet, dem ganz natürlichen Reflex folgt.

Rast ein Lkw also mit 80 Kilometern auf ein stehendes Hindernis zu, dann beginnt etwa vier bis fünf Sekunden vor dem errechneten Aufprall die Warn- und Bremskaskade mit einem Warnton. Danach hat der Fahrer, bei einer einsetzenden Teilbremsung, noch 1,4 (bei Daimler zwei) Sekunden Zeit, die Bedienhoheit wiederzuerlangen. Das ist das Problem.

Für die Techniker, die das programmierte System auf abgesperrtem Gelände bewusst ausprobieren, ist es eine kalkulierbare Gefahr. So haben es im Mai 2018 acht Teilnehmer einer Demonstration von MAN auf dem DEKRA-Testgelände am eigenen Leib erfahren, was in dem Film „Nerven behalten“ aufgezeichnet wurde. Dabei, so zeigen es die Bilder, ist es bereits eine erhebliche Überwindung, im Angesicht der Gefahr einfach nichts zu tun. Im realen Straßenverkehr heißt das plötzliche Auftauchen eines Hindernisses nur: vier bis fünf Sekunden Überlebenszeit. Hier der Technik zu vertrauen müsste Dutzende Male geprobt sein.



SIEGFRIED BROCKMANN

DER MODERNE ARBEITSPLATZ IM LKW IST GRUND-SÄTZLICH ANACHRONISTISCH. ABLENKUNG IST EINE FOLGE.



EBENFALLS AUF DER A 1 hinter dem Kamener Kreuz übersah ein deutscher Fahrer mit einem neuen MAN ein Stauende. Laut der Polizei Dortmund riss er nach dem Warnton im Schreck das Lenkrad herum. Er landete trotzdem im Heck eines Holzlasters.

IMMER MEHR FAHRER lenken sich in der Monotonie auf der Autobahn ab. In jeder Sekunde „Blindflug“ legt ein Lkw mit 80 km/h rund 22 Meter zurück. Taucht plötzlich ein Stau auf, ist die Reaktionszeit des Menschen kurz. Auch der Notbremsassistent reagiert nach einer genau festgelegten Warnkaskade.



Aktuelle Unfälle, wie im Februar 2019 auf der A 1 hinter dem Kamener Kreuz, belegen dagegen, dass immer mehr Fahrer in einem Fahrzeug mit NBA im Schreck und im Reflex die lebensrettende Technik übersteuern. Dafür reicht schon ein Lenkmanöver. Das kann dazu führen, dass die Radarkeule das Hindernis praktisch „aus den Augen“ verliert. Ein Kick-down gehört ebenso dazu wie, aber nur beim ABA 3 von Daimler und den Modellen von Scania, der leichte Druck aufs Bremspedal. Nur wer beim Ertönen des Warntons in der Lage ist, sofort zu reagieren, und eine eigene Vollbremsung macht, kann den Lkw wohl noch zum Stehen bringen. Ansonsten rast dieser weiter – bis es kracht.

Was auch immer passiert: Der Lkw-Fahrer ist laut Straßenverkehrsordnung jede Sekunde für das, was er tut, juristisch voll verantwortlich. Er steht im Grunde mit einem Bein im Gefängnis, mit dem anderen im Grab. Doch je moderner die Lkw werden, mit ihren automatischen Getrieben und GPS-Tempomaten, die Berge schon Kilometer im Voraus erkennen können, desto langweiliger wird es hinterm Lenkrad. Überlange Überholverbote tun ihr Übriges. Früher wurden Fahrer langsamer, wenn sie müde wurden. Heute zieht sie der Tempomat, das belegen Unfälle eindeutig, mit derselben Geschwindigkeit in den Stau. Bis der Warnton kommt.

„Der moderne Lkw-Arbeitsplatz ist grundsätzlich anachronistisch“, warnt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. aus Berlin. „In jeder industriellen Umgebung wäre etwa ein Maschinenführer mit so viel Gefährdungspotenzial längst undenkbar, wenn er über mehrere Stunden nichts oder wenig zu tun hat, aber im Ernstfall schnell und perfekt reagieren soll. Wissenschaftlich ist erwiesen, dass unter

solchen Bedingungen die Aufmerksamkeit bereits nach fünfzehn Minuten nachlässt. Die Fahrer werden also entweder müde oder sie lenken sich ab. Beide Möglichkeiten sind schlecht für die Verkehrssicherheit.“

Alle diese Varianten der Übersteuerung stehen in der Bedienungsanleitung. Es ist der Punkt, mit dem die Hersteller, nach den geltenden Vorschriften für ihre Technik, die volle Verantwortung dem Fahrer übergeben. Die Notbremsassistenten sind Helfer, nicht Herrscher, heißt es etwa bei Daimler. „Erst automatisierte Fahrzeuge im Level 4, die es auf absehbare Zeit allerdings nicht geben wird, werden ganz ohne Eingreifen des Fahrers auskommen“, so Brockmann. „Alles andere soll den Fahrer nur unterstützen, wenn er einen Fehler macht. Wenn die Systeme perfekt jede Situation erkennen und entscheiden könnten, hätten wir Level 4. Das aber kann kein Hersteller versprechen.“

Viereinhalb Jahre war Torsten Meyer bei seiner Spedition beschäftigt. Er galt als besonnener und technikbegeisterter Fahrer. Scania selbst will sich auf Anfrage nicht äußern und sich nicht an Spekulationen zum Hergang beteiligen. Nach mehreren Telefonaten hat sich die Fuhrparkleitung der Bremer Spedition noch einmal mit dem Sachverständigen auseinandergesetzt, der seit Januar in einem Privatgutachten versuchen soll, den Hergang aufzuklären. Andere Fahrer haben berichtet, dass das System bei ihren Scania gut funktioniert. Das Drama: Der Fehlerspeicher, in dem jede „Aktivität“ des Fahrers aufgezeichnet wird, sei beim Aufprall zerstört worden, so der Sachverständige. Es gibt, das ist die furchtbare Nachricht, wahrscheinlich keine Aufklärung darüber, was genau in den letzten Sekunden auf der A 10 passiert ist. Für Elke Meyer fühlt es sich so an, als ob ihr Mann noch einmal gestorben wäre. ◀

Gefahr auf der A 2

Die A 2, auch „Warschauer Allee“ genannt, ist heute vollkommen überlastet. Vor allem an den Staus vor den Baustellen zwischen Hannover und Braunschweig kracht es regelmäßig. Manchmal mehrfach am Tag.

Norbert Böwing hat in seiner aktuellen Reportage für Eurotransport TV die Polizei bei einer Abstandskontrolle begleitet. Das Problem: Werden die Fahrer vor allem aus Osteuropa nicht unmittelbar nach der Messung angehalten, können später zugestellte Bußgelder nicht wirklich weiterverfolgt werden. Zum Nachteil deutscher Fahrer. Denn in der entscheidenden EU-Richtlinie zum Halterdatenausgleich fehlt ausgerechnet ein entscheidender Grund der Unfälle: der zu geringe Sicherheitsabstand.

Hier ist der Link zum Film:

www.eurotransport.de/abstand



LEUCHTENDE AUGEN

Die Rüssel Truck Show wurde vor sechs Jahren ins Leben gerufen, um Spenden für krebserkrankte Kasseler Kinder zu sammeln. Auch 2019 waren Besucher und Veranstalter einmal mehr überwältigt.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Sylvia Fischer, Norbert Böwing, Claus Wiesel

Das Team um Mike Lawson, Robert Mahrle, Gordon Güde und Marco Hoffman sowie die vielen ehrenamtlichen Helfer können unendlich stolz sein. Das erklärte Ziel ist erreicht: Am Ende des Truck-Show-Wochenendes kamen sagenhafte 43.000 Euro an Spendengeldern für den Ver-


ein krebserkrankter Kinder Kassel e. V. zusammen. Ein Tekno-Modell des Longliners vom 2018 verstorbenen und in Rüssel nun schmerzlich vermissten Stefan Huber erlöste allein 2.400 Euro. Heidi und Uwe Möller, die den Autohof Lohfeldener Rüssel betreiben, stellten den Platz erneut kostenlos zur Verfügung und spendeten obendrein. „Die Höhe

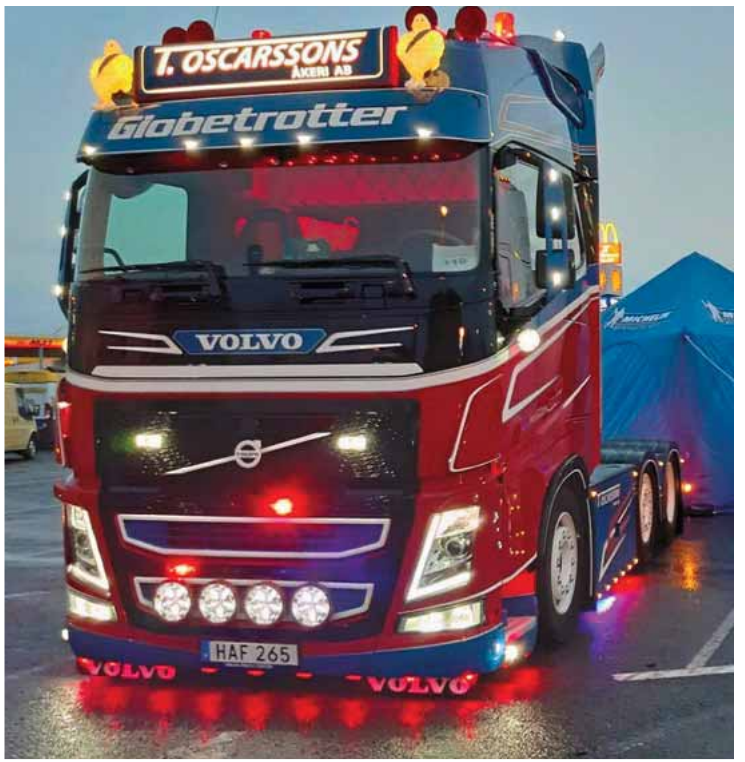


DAS MODELL DES LONGLINERS vom 2018 verstorbenen Schweizer Supertruck-Urgestein Stefan Huber erlöste allein 2.400 Euro.

der Summe und die Spendenbereitschaft so vieler Menschen hat uns stolz und sprachlos zugleich gemacht“, erklärte Lawson.

Über 6.000 Besucher sahen am Lohfeldener Rüssel ein anderes, ein positives Bild der Transportbranche. In Anwesenheit von BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt war die Veranstaltung also ein echter Imagegewinn. Der BGL setzt sich mit all seinen Möglichkeiten derzeit dafür ein, dass diese und andere Festivals auf Dauer nicht ihren Reiz verlieren, wenn immer mehr Lkw alle ihre Lichter abbauen müssen.

Weitere Impressionen der Rüssel Truck Show, die auch den Beginn unserer FERNFAHRER-Road-Show 2019 markierte, sind auf eurotransportTV zu sehen. 



VIELE GROSSZÜGIGE SPENDEN brachten am Ende des Tages 43.000 Euro für den Verein für krebskranke Kinder Kassel e.V. ein.

IM STAND LEUCHTETE ein Lkw schöner als der andere. Auf Festivals ist das auch so erlaubt. Problematisch wird es, wenn diese Lkw so vielfarbig auf der Straße unterwegs sind. Auf höchster Ebene versucht derzeit ein Gremium, einen Kompromiss zu finden, bei dem alle Interessen berücksichtigt werden.



Kinder küren Sieger

Bei der Rüssel Truck Show kürt traditionell eine Jury aus Kindern den schönsten Lkw auf dem Platz. Am 28. April 2019 entschieden sie sich aus 435 Bewerbern für den blauen Volvo FH von IFL aus Köln, gesteuert von Marko Fritzsche. Sollte sich die baden-württembergische Anweisung zur Zusatzbeleuchtung, siehe Blog-Beitrag auf Seite 5, durchsetzen, wäre die deutsche Festivalkultur mit ihren lichtstarken Show-Trucks jedoch in Gefahr. Das Nachsehen hätten – nicht nur in Kassel – die Kinder.

FERNFAHRER ROADSHOW 2019





GÖTZ BOPP ist Experte der
IHK Region Stuttgart

DIE WÖCHENTLICHE RUHEZEIT

Das Mobilitätspaket geht in die letzte Verhandlungsrunde. Wo darf der Lkw-Fahrer, der am Wochenende seine Freizeit auf einem Rastplatz verbringen muss, übernachten: im Lkw, im Hotel oder im Zelt?

TEXT | Jan Bergrath, Götz Bopp FOTOS | Jan Bergrath, Uwe Karg

Nach der Europawahl sollen in Brüssel im „Trilog“ die Gespräche über das geplante Mobilitätspaket beginnen. Zur Diskussion stehen die Positionen der Kommission, des Europäischen Parlaments und des Rats der Verkehrsminister, die bereits in einzelnen Abstimmungen festgelegt worden sind. Nun gilt es, Kompromisslinien zur Änderung der Rechtsgrundlagen bei Lenk- und Ruhezeiten sowie der Fahrerentsendung und zu den Marktzugangsvoraussetzungen zu finden. In einer neuen Serie stellen wir die wichtigsten Punkte vor.

Mit Götz Bopp von der IHK Region Stuttgart konnten wir dafür einen Experten der EU-Sozialvorschriften gewinnen. Ein aktuelles Thema ist die Frage der Verbringung der

regelmäßigen Wochenruhezeit. Darf sie im Lkw, nur im Hotel oder gar in einem Zelt verbracht werden? So ist es auf einem Foto zu sehen, das zu einigen Spekulationen geführt hat.

Vorab: Auf Basis der aktuellen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ist es in der gesamten EU verboten, die regelmäßige Wochenruhezeit im Lkw zu verbringen. Dieses Verbot besteht seit April 2007, da die Verordnung 561/2006 damals Geltung erlangt hat. Ab 2014 haben Frankreich, Belgien, die Niederlande, Deutschland und in jüngerer Vergangenheit auch Spanien damit begonnen, Verstöße gegen diese Bestimmung mit einem Bußgeld zu belegen.

Der deutsche Gesetzgeber hat dabei aber nicht nur geregelt, dass die regelmäßige Wo-

chenruhezeit nicht im Fahrzeug selbst, sondern auch, dass sie nicht an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht werden darf. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gibt Hinweise, wie diese etwas schwammige Formulierung gedeutet werden kann. Demnach sollen Hotels, Motels und Pensionen den Anforderungen genügen. Aber auch andere Gebäude, zum Beispiel angemietete Wohnungen, seien als geeignete Schlafmöglichkeiten in Betracht zu ziehen. Eine Übernachtung im Zelt direkt neben dem Fahrzeug wäre vor diesem Hintergrund kritisch zu sehen. Macht der Fahrer allerdings fernab des Lkw mit seiner Familie einen Campingkurzurlaub am Baggersee, wäre die Beurteilung, ob es sich in diesem Fall um eine ungeeignete Schlafmöglichkeit handelt, sicherlich nicht ganz so einfach.

Die Kommission hat übrigens erst vor wenigen Wochen per Schreiben an die Mitgliedstaaten festgestellt, dass in Kontrollen ein Nachweis des Fahrers, wo er in den vergangenen Wochen seine Wochenruhezeiten eingelegt hat, nicht verlangt werden darf.

Ab Heft 8/2019 folgen die Details, welche Positionen die Kommission, der Rat und das Parlament eingenommen haben und wie Kompromisslösungen aussehen könnten. ◀

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

Geschäftliche Empfehlungen

inprodi

Ihr Spezialist und Partner für grenzübergreifende Lösungen zu

Mobilität & Ticketing
Projektmanagement

Krisen- und Notfallmanagement

Tel. +49 (6271) 80 67 10
info@inprodi.net • www.inprodi.net
inprodi GmbH & Co KG • Hauptstr. 5 • 69412 Eberbach

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

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

www.verkehrsmedizin-dr.hingerle.de



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

2000+
LKW-FAHRER
JOBS auf

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

www.lastauto-omnibus.de

Ersatzteile/Zubehör

Immer eine glänzende Partie!

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




www.JUMBO.de

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



größer als Deiner

Rammschutzbügel MEGA
für Scania, Volvo, Renault, Iveco, MAN,
DAF und Mercedes-Benz

- mit TÜV-Gutachten
- kurze Montagedauer
- Montage an Originalpunkten
- auf Wunsch mit eingebauten LED's
- aus Edelstahl, von Hand auf Hochglanz poliert



HS Schoch[®]

Tel. 07363 96090
www.hs-schoch.de

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

Ersatzteile/Zubehör

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

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



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

Lkw, Anhänger, Auflieger

Ihre autorisierte Vertragswerkstatt für

SCHMITZ CARGOBULL  **KRONE** **KÖGEL**

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

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



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

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

☎ 02428 – 803710
service@mevissen.de
www.mevissen.de

Leasing/Lkw-Vermietung



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv



Schönheit vergeht, Laster besteht.
Rent a MAN

www.bfs.tv

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



Einfache und stabile
Befestigung



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



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

www.hansen-styling-parts.de

Geschäftliche Empfehlungen

Bußgeldbescheide Fahrverbote Unfallregulierung Verkehrsstrafrecht

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



Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für
Verkehrsrecht

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts



Dietz · Tonhäuser
& Partner

Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für
Verkehrsrecht:

Matthias Pfitzenmaier
Fachanwalt für Verkehrsrecht

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

Geschäftsverbindungen

Wir suchen ab sofort



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

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

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

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

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

Rufen Sie uns an - wir sprechen selbstverständlich deutsch!



Hose
20.10.2008 - 13.01.2018

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

www.courier.net

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

www.transaktuell.de

**Kleine Spedition mit guter Auftragslage
aus gesundheitlichen Gründen abzugeben.**

Justen
-TRANSPORTE
Anfragen und Kontakt bitte
per E-Mail: transportejusten@gmx.net

Lkw, Anhänger, Auflieger

Easy loading

der Seitentüren-Spezialist aus Skandinavien!

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

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

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

Was tun bei Arthrose?

Was kann man selbst bei Arthrose wirksam schützen? Auf diese wichtigen Fragen gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe in ihrem Ratgeber „Arthrose-Info“ fundierte Antworten. Eine Sonderausgabe kann kosten-

los angefordert werden bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 110551, 60040 Frankfurt (gern eine 0,70-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder per E-Mail an service@arthrose.de (bitte auch dann mit vollständiger postalischer Adresse).

Kaufgesuche



wirkaufenlkw.de

Wir kaufen Euro-, Einwegpaletten und Gitterboxen zu Höchstpreisen!

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

Unipack Paletten-Vertriebs GmbH
Tel.: 0231-9170530

20 JAHRE**TAG DER OFFENEN TÜR**

Faszination Miniaturmodelle

Ein unvergessliches Erlebnis für die ganze Familie

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

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

Stellenangebote



Es lohnt sich!
Transport Service GmbH

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




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

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

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

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

Benötigter Führerschein:
CE (Schwere Lastzüge über 3,5 t + Anhänger)



Guter Verdienst - nach holländischem Tarifvertrag!

HF Works

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

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



Nichts für Grashalmzähler
Wenn Eintönigkeit absolut nicht Dein Ding ist!

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

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

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung!

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

www.fehrenkoetter.de



Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

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

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



Sven Walter Logistik e.K. wurde im Jahr 2004 gegründet und wuchs durch hohe Flexibilität und Kompetenz zur heutigen Unternehmensgröße heran.


Wir beschäftigen ca. 140 Mitarbeiter und sind in der Hauptstadt Berlin beheimatet mit Standorten in Landsberg/Halle und Erfurt vertreten.

Im Zuge des stetigen Wachstums suchen wir

Kraftfahrer (m/w/x)

an allen Standorten.

Bewerbung an Personal@walter-logistik.de
www.walter-logistik.de



Wir sind eine international tätige mittelständige Spedition mit Schwerpunkt Kühlverkehr und Sitz im Raum Köln/Bonn.

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir in Festanstellung Fahrer, gerne auch Fahrerpaare, Führerschein Kl. CE für unsere Kühlfahrzeuge.

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



2000+ LKW FAHRER JOBS auf



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

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

€ 132,-
und hat das Format 1-spaltig · 30 mm

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

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

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

€ 308,-
und hat das Format 1-spaltig · 70 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von Norbert Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94

E-Mail: norbert.blucke@etm.de

ETMverlag

Verschiedenes



NEUE HOTLINE


00800 03627867
KOSTENLOSES HILFTELEFON

www.docstop.eu

Verschiedenes

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



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

**Wir lackieren PKW, LKW,
 BUS uvm.** Ganz- oder teil-
 weise evtl. mit Montage-
 arbeiten. Süddeutschenland.
 info@giess.de,
 www.giess.de,
 Tel. 08222/73 59 

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

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

Rahmenschaden
 ja nein vielleicht
www.unfallvermessung.de
 Service Ruf: 0172 401 7968

An- und Verkauf, Vermietung


- 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

2000+ LKW FAHRER JOBS auf


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

Ersatzteile/
Zubehör

...über 5.000 Teile!!!
Cool forever ...
Kompressor-Kühlbox Engel MK-45
 Außenmaße: 847 (Länge) x 611 x 1106 x 1266 mm
 Speisung: 12/24/230 Volt
 Inhalt: 40 Liter
 Material: Stahlblech, aluminiumbeschichtet
 Farbe: Marine hellgrün, Dunkel-Graublau
 Gewicht: 34 kg
 Temperaturbereich: +5°C bis +18°C
 Kühlleistung: regulierbar
 Leuchtungsleistung: 32 Watt
Aktion...€649,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-60
 Außenmaße: 8 x 8 x 1138/1370/1446mm
 Speisung: 12/24/230 Volt
 Inhalt: 60 Liter
 Material: Kunststoffgehäuse
 Farbe: Grau mit rot
 Gewicht: 35 kg
 Temperaturbereich: +5°C bis +18°C, abfrierbar regulierbar
 Leuchtungsleistung: (12 Volt) 32 Watt
Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
 Sandstr. 14 - 18, D-45984 Gladbeck
 Tel.: 02043 / 6 99 -27 • Fax: 02043 / 6 99 61

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

Veranstaltungen

Shell Autohof Schwabhausen/Gotha (A4) Thüringen

A Happy Day of Life

Familientag

15. Juni 2019

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

Große Tombola



Spiel, Spaß und Aktion für Jedermann zugunsten Thüringer Heimkinder
 Kein Eintritt, - Zauberer - Kinderschminken - u.v.m. alle Aktivitäten kostenlos
 Eintreffen LKW-Konvoi 12.30 Uhr - 13 Eröffnung
 15.15 Uhr Michael Hirte und Simone Oberstein
 18.30 Uhr Countryband Sawyer



www.bewegen-mit-herz.de

Aus- und Weiterbildung

Ausbildungscenter für Verkehr und Sicherheit

Fahrschule B. Mülln

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



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

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

Verkehrsseminare Frank R. Bibow
Tel. 0 44 86 - 93 88 44

Stellengesuche

Polnische LKW-Fahrer. Wir vermitteln erfahrene polnische LKW-Fahrer. Benita Malkowski, www.kraftpol.de, 0151/5879298 H

LKW / Bus Weiterbildung FS

Kompaktkurs / 5 Module nur 299,00 €

günstige Unterkunft - inhouse bundesweit



www.Fahrerschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

Vorbereitung auf die Sach- und Fachkundeprüfung (IHK)

- Verkehrsleiter
- Güterkraftverkehrsunternehmer
- Omnibusunternehmer
- Weiterbildung nach BKRFQG Module 1-5

In Mörfelden-Walldorf, Dortmund, Bochum, Düsseldorf

Termine und Preise:
www.verkehrsseminare.eu
Kraftverkehrsmeister
Gottfried Helfert
Tel. 0163-92 51 493

www.transaktuell.de

ANZEIGENANNAHME

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

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

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

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

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.

ANZEIGENVARIANTEN

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

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

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

KOMBIMARKT

FERNFAHRER
trans aktuell
lastauto omnibus

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

Pro Zeile ca. 35 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

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

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

Bitte veröffentlichen Sie obigen Text __ mal unter der Rubrik

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

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Privatanzelge
<input type="checkbox"/> unter Chiffre (Chiffre-Gebühr 10,-) | <input type="checkbox"/> gewerbliche Anzeige
<input type="checkbox"/> mit Foto (Gebühr 30,-, gewerbl + MwSt.; Format = 1-spaltig) |
|--|--|

Name/Firma _____ Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____ E-Mail _____

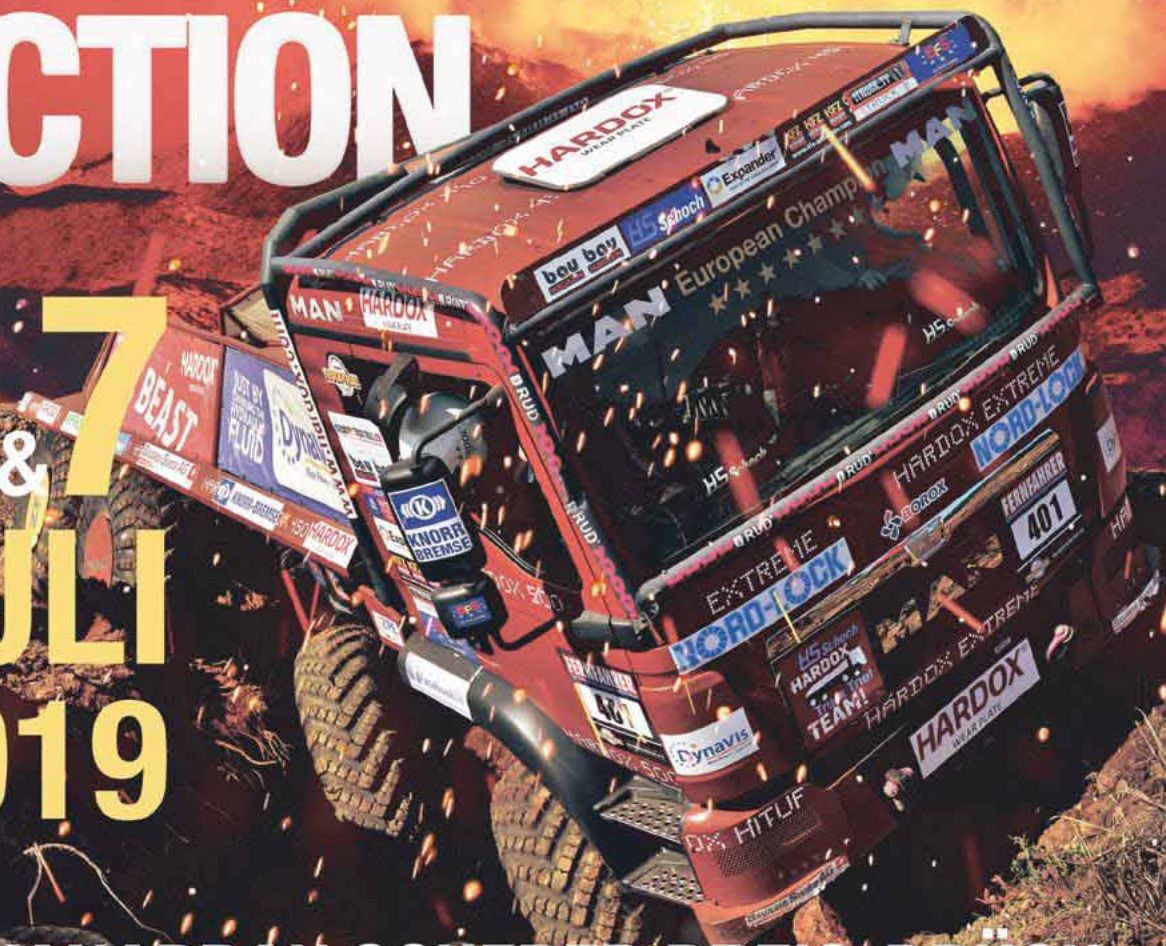
Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (Zahlung sofort nach Erhalt)

X Unterschrift/Datum

READY FOR ACTION



6 & 7 JULI 2019



VULKANABBAU SCHERER DREIS-BRÜCK
SAMSTAG & SONNTAG VON 09:00 BIS 18:00
TAGESKARTE €15 - WOCHENENDTICKET €22

MEHR INFO & TICKETS AUF : EUROPATRUCKTRIAL.ORG

30TH ANNIVERSARY 1989 - 2019 www.europatrucktrial.org					

PARKEN
VULKANHÖHE II,
54552 DREIS-BRÜCK



08.-09.6.2019
MONTALIEU - VERCIEU

PLÖTZLICH SÜNDENBOCK

Boris wird die Verantwortung für eine übersehene Baustelle in die Schuhe geschoben, die einen Schwertransport behindert hat. Dabei war er nur dessen Fahrer und wurde vorab falsch informiert.

TEXT | Alexander Rietesel BEISPIELFOTO | Norbert Böwing

Boris* steht aufgeregt in meiner Kanzlei. Sabine Kniebaum vom alten Autohof in Berg hat ihm unsere Autobahnkanzlei empfohlen. Boris ist Fernfahrer und führt ausschließlich Schwertransporte durch. Ihm wird ein skurril anmutender Vorwurf gemacht. Im Bußgeldbescheid heißt es dazu: „Die Strecke wurde entgegen der Auflage der Ausnahmegenehmigung zuvor nicht abgefahren.“ Es drohen ihm ein Bußgeld von 75 Euro, zusätzlich 28,50 Euro Gebühren und ein Punkt in Flensburg.

Was war passiert? Im Sommer 2018 war Boris mit einem riesigen Transport, Gesamtgewicht 98 Tonnen, 8 Meter Breite und 22 Meter Gesamtzuglänge, unterwegs auf der Autobahn. Der Transport war polizeibegleitet. Natürlich auch mit BF3-Fahrzeugen. Trotzdem kam es zu einem unerwarteten Zwischenfall. Es gab eine vorher nicht bekannte Nachtbaustelle. Durch diese Baustelle war die Fahrbahn überraschend zu eng und das BF3-Begleitunternehmen musste mehrere Warnbarken auf der Autobahn zur Seite ziehen. Das ärgerte die bis dahin friedlichen Polizeibeamten enorm. Wo gibt's denn so etwas, Warnbarken einfach zur Seite schieben? Aber Boris konnte mit seinem riesigen Gespann auch nicht lange stehen. Die Autobahn war sowieso durch ihn blockiert. Da musste alles zügig ablaufen.

Boris wird also nunmehr bußgeldrechtlich dafür haftbar gemacht, dass die Polizei, die ihn begleitet hat, und auch der betreuende BF3-Begleitunternehmer vorher nicht wussten, dass es eine Nachtbaustelle gab. Konkret, dass er während seiner Pause die Strecke nicht abgefahren ist – so zumindest liest es sich im Bußgeldbescheid.

Boris schildert mir, dass sowohl das BF3-Begleitunternehmen als auch er selbst noch mit der Polizei und mit der Straßenmeisterei vorab gesprochen hatten. Er geht mit diesem Thema überaus sorgfältig um. Er hatte noch bewusst danach gefragt, ob die Straße auch frei

sei. Nein, hieß es, es gebe keinerlei Beeinträchtigungen. Die Tour könne wie geplant stattfinden. Wie es dann auf einmal zu dieser plötzlichen Nachtbaustelle kam, konnte sich keiner erklären. Boris hat mit Engelszungen auf die Polizei eingeredet. Dennoch wurde Anzeige erstattet und Boris legte direkt Einspruch gegen den Bußgeldbescheid ein.

Nachdem nun der Gerichtstermin naht, hat er tüchtig Muffensausen gekriegt und sein Herz bei Sabine Kniebaum ausgeschüttet. Die hat ihn zu mir in die Autobahnkanzlei geschickt. Zwei Stunden sitzt Boris bei mir. Wir erörtern alles haarklein. Zwischendrin telefoniere ich mit Rechtsanwalt Klemens Bruch aus der Autobahnkanzlei in Wilnsdorf. Der Vorfall hat sich nämlich im Siegerland ereignet. Da kennt sich Autobahnanwalt Klemens Bruch bestens aus. Er kennt auch die Gerichte und die einzelnen Richter. Das ist oft wichtig, um die Strategie zu entwickeln. Deswegen stelle ich sofort einen Kontakt zwischen Klemens Bruch und Boris her. Klemens bekommt von mir einen langen Vermerk zur Angelegenheit geschickt. Er übernimmt selbstverständlich den Gerichtstermin.

Klemens und Boris treffen sich vor dem Gerichtstermin noch einmal in der Autobahnkanzlei in Wilnsdorf. Dort wird alles in Ruhe erörtert. Klemens schätzt die Situation genauso ein, wie ich das getan habe. Eine Woche später stehen Autobahnanwalt Bruch und Boris gemeinsam vor dem Amtsgericht. Rechtsanwalt Bruch will dieses Verfahren gewinnen. Er hält das, was da mit Boris passiert ist, für eine bodenlose Ungerechtigkeit. Nach außen und vor allem Boris gegenüber ist er die Ruhe selbst. Innerlich brodelte es in ihm. Ein paar Minuten später betreten sie den Gerichtssaal.

Der vorsitzende Richter ist nicht sonderlich groß geraten. Er kriegt den Kopf kaum über den Richtertisch. Das kompensiert er mit ausgeprägtem Selbstbewusstsein. Er lächelt zwar freundlich, als sie den



Saal betreten. Sein Verhalten bringt aber auch irgendwie zum Ausdruck, dass er die Verhandlung eigentlich für überflüssig hält. Hier ist Überzeugungsarbeit nötig. Autobahnanwalt Klemens beginnt dem Richter zu erklären, dass Boris als Fahrer des Schwertransporters unmöglich zwei Stunden vor seiner Fahrt die Autobahn selbst hätte abfahren können. „Das geht nicht, schon allein wegen der Lenk- und Ruhezeiten!“ Der Lkw-Fahrer müsse sich auf die Informationen und auf die Vorarbeit des BF3-Unternehmers verlassen können und natürlich auch auf die Informationen des Spediteurs. Schließlich begleite die Polizei einen solchen Transport doch nicht, um Anzeigen zu erstatten. „Auch die hätten übrigens von der Nachtbaustelle wissen müssen. Die Selbstverständlichkeit, mit der sie einen anderen bezüglich ihres eigenen Fehlers belasten, grenzt schon an Frechheit!“

Außerdem führt Klemens aus, dass Boris mehr getan habe, als man überhaupt von ihm erwarten könne. Er habe sich nämlich selbst um Auskünfte gekümmert. Es sei in keiner Weise erkennbar, gegen welche Norm Boris überhaupt verstoßen haben soll.

Der Richter wirkt nachdenklich, ein wenig in sich gekehrt. Plötzlich ergreift er in einem unerwartet klaren Tonfall das Wort und erklärt, dass er auf die Vernehmung des Polizeibeamten verzichten werde. Man merkt, dass Boris das freut. Auf den ist er nämlich stinksauer. Der Richter lässt Boris gar nicht zu Wort kommen, sondern erklärt

weiter, dass hier offensichtlich der Falsche im Fadenkreuz der Polizeibeamten gelandet sei. Hier würde tatsächlich derjenige, der selbst das Opfer der fehlerhaften Recherchen anderer sei, zur Verantwortung gezogen. Das ginge so keinesfalls.

„Na, dann kann doch die Beweisaufnahme geschlossen werden. Ich plädiere für Freispruch“, meint Autobahnanwalt Bruch keck. Hier will der Richter nicht ganz mitgehen. Nein, sagt er, das denke er nicht. Aber eine Einstellung, die würde er verkünden – was er dann auch zwei Minuten später macht. Das ist auch nicht schlecht. Man kann endgültig einen Haken an diese Angelegenheit setzen. Und Boris kann wieder ruhig schlafen. Sein Gerechtigkeitsgefühl und sein Vertrauen in diesen Staat sind wieder einigermaßen hergestellt. Der Richter macht am Ende der Verhandlung noch etwas, was Richter nur ganz selten tun. Er bittet Boris zum Richtertisch, entschuldigt sich bei ihm und gibt ihm die Hand.



***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

KLEINE FÄLLE

Todsünde im Straßenverkehr

Thorsten* ist total aufgeregt. Sein Tatvorwurf heute ist in 135 BKat geregelt – eine Todsünde im Straßenverkehr! Angeblich soll er mit seiner Sattelzugmaschine einem Einsatzfahrzeug der Polizei, das sich mit Blaulicht und Martinshorn näherte, nicht sofort freie Bahn gemacht haben. So etwas kostet in der Regel 240 Euro, einen Monat Fahrverbot und zwei Punkte in Flensburg. Die bleiben auch noch fünf Jahre drin, sodass Thorsten richtig lange etwas davon haben wird. Er fühlt sich völlig ungerecht behandelt. Na klar, erklärt er dem Richter sofort, habe er das Martinshorn gehört. Na klar, habe er das Blaulicht gesehen. Aber er hätte erst mal eine Stelle finden müssen, wo er an den Rand fahren konnte, wo eine Einbuchtung war. Wäre er einfach stehen geblieben, wäre das Einsatzfahrzeug nicht durchgekommen. Mein Sattelzug, sagt er etwas leise, ist doch kein Matchboxauto, das ich hinter einer Topfpflanze verstecken kann. Der Richter verweist auf seine eigene Kenntnis der Örtlichkeit. Rechtsanwalt Silvio Lange hält dagegen. Er kennt die Straße ebenfalls gut. Sie ist zu schmal! Nachdem der geladene Polizeibeamte als Zeuge das selbst bestätigt, fragt sich der Richter, warum denn überhaupt Anzeige erstattet worden sei. Die Frage bleibt unbeantwortet im Raum stehen. Der Richter stellt das Verfahren nach § 47 Abs. 2 OWiG ein. Als ich mit Thorsten vor dem Gerichtssaal stehe, ist Thorsten noch ganz zittrig. Er fragt, ob er das jetzt richtig verstanden habe. Dass er jetzt nicht 240 Euro, sondern 47 mal 2,00 Euro bezahlen müsse – insgesamt 94 Euro. Autobahnanwalt Silvio Lange beruhigt ihn: „Nein, das war nur der Paragraph 47 Absatz 2 im Ordnungswidrigkeitengesetz. Dein Verfahren ist ohne Sanktionen eingestellt!“

AG Burg
Az.: 23 OWi 592 Js 17564/18

Schlecht anvisiert

Michel* soll mit seinem Lkw etwas zu viel Gas gegeben haben. 88 Stundenkilometer schnell soll er gefahren sein und das auf der Landstraße. Ganz schön happig! Michel findet den Tatvorwurf dementsprechend absolut nicht lustig. Zum einen ärgert ihn, dass er einen Punkt bekommen soll. Vielmehr aber ärgert ihn der Grund. Der sei nämlich nicht stimmig, meint Michel. Er sei niemals auf der Landstraße so schnell gefahren. An der Messung muss was faul sein. Rechtsanwalt Silvio Lange aus der Autobahnkanzlei in Neustadt-Glewe hat das Messprotokoll und die Akte sehr sorgfältig überprüft. Dabei fallen ihm Unklarheiten bezüglich Fahrtrichtung und Messrichtung auf. Außerdem stellt er fest, dass sich aus dem Messprotokoll nicht ergibt, dass die nach der Bedienungsanleitung vorgeschriebenen Tests im Vorfeld der Messung durchgeführt wurden. Das gelte zum Beispiel für den Visiertest, führt der Autobahnanwalt aus. Vor diesem Hintergrund hatte er im ersten Termin um die Ladung des Messbeamten gebeten. Mit Blick hierauf wurde ein zweiter Termin anberaumt. Dem blieb der Messbeamte jedoch fern. Deswegen wiederholt Silvio Lange noch einmal energisch seine Einwände. Vielleicht hat der Richter ja auch keine Lust mehr auf einen dritten Termin. Lange betont, dass drei Termine in einer solchen Bußgeldsache nicht verhältnismäßig seien, und beharrt darauf, dass es erhebliche Bedenken bezüglich der Korrektheit der Messung gebe. Der Richter akzeptiert es und stellt das Verfahren sang- und klanglos ein.

AG Perleberg
Az.: 29 OWi 3421 Js - OWi 16538/18 (99/18)



Die Standorte der Autobahnkanzlei



§ Ausschließlich für die Autobahnkanzlei tätiger Vertragsanwalt.

Autobahnkanzlei

Fernfahrerhotline:
+49(0) 3643 770 990

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

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI



In Norddeutschland sind wir nicht so dicht aufgestellt wie in Süddeutschland. An dieser Situation muss sich etwas ändern und das werden wir noch in diesem Jahr tun. Wir werden auf einem neu zu errichtenden Autohof eine weitere Autobahnkanzlei eröffnen. Über Ort und Zeitpunkt werden wir euch noch genau informieren und freuen uns schon jetzt auf diese norddeutsche Ergänzung unserer Autobahnkanzlei, mit der wir eine „Versorgungslücke“ für unsere Mandanten schließen.

©JUNEWIND/FOTOLIA, ©ANNOVA/FOTOLIA, ©FREEEL/FOTOLIA



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

TIM*: „ICH HABE MEINEN FAHREIGNUNGSREGISTERAUSZUG ZUGESCHICKT BEKOMMEN. WIE KOMMT ES, DASS DARIN NULL PUNKTE STEHEN, OBWOHL ZWEI VERFAHREN GEGEN MICH LAUFEN? DAS FREUT MICH ZWAR, ABER IST DAS SO AUCH KORREKT?!“

Bruch: „Na klar, Tim! Punkte können erst eingetragen werden, wenn die Verfahren rechtskräftig abgeschlossen sind. Wir wollen doch gerade mit der Verteidigung in deinen zwei Fällen erreichen, dass du keinen Punkt bekommst. Bis zum Abschluss der Verfahren wird es definitiv keinen eingetragenen Punkt geben. Ehrlich gesagt, wir hoffen auch, dass das nach der Verhandlung weiterhin so sein wird. Dafür kämpfen wir.“

SEBASTIAN*: „MIR WIRD EIN HANDYVERSTOSS VORGEWORFEN. EINE POLIZEIBEAMTIN, DIE AUF DER BUNDESSTRASSE NEBEN MIR FUHR, WILL MICH BEIM TELEFONIEREN GESEHEN HABEN. ABER SIE SASS ALLEIN IM AUTO. REICHT DAS ALS BEWEIS AUS, UM MIR EIN SATTES BUSSGELD UND EINEN PUNKT AUFZUDRÜCKEN?!“

Bruch: „Ja, Sebastian, es reicht aus. So ist das, wenn du Angeschuldigter oder Betroffener in einem Verfahren bist. Dann glaubt man dir einfach weniger als dem Zeugen. Und ein Polizeibeamter als Beweismittel reicht nun einmal aus. Das Vertrauen der Gerichte in die Polizei ist ziemlich ausgeprägt. Ich will mich diesbezüglich einer Wertung enthalten. Auf jeden Fall kann ein Beamter als Zeuge für eine Ordnungswidrigkeit locker ausreichen.“

ANDRÉ*: „ICH HABE EINEN BUSSGELDBESCHEID ERHALTEN, WEIL ICH GEGEN § 4 ABS. 3 STVO VERSTOSSEN HABEN SOLL. 59 STUNDENKILOMETER BIN ICH MIT MEINEM SATTELZUG GEFAHREN UND HABE ANGENBLICH NUR 36 METER ABSTAND EINGEHALTEN. DABEI DACHTE ICH IMMER, DER HALBE TACHOWERT WÜRD ZÄHLEN. SIND DIE 80 EURO BUSSGELD ÜBERHAUPT BERECHTIGT?!“

Bruch: „Lieber André, wenn das denn tatsächlich so war, denke ich schon, dass das Bußgeld passt. Die Spezialnorm für Lkw-Fahrer ist nun mal der § 4 Abs. 3 StVO. Der gibt vor, dass du bei einer Geschwindigkeit von über 50 Stundenkilometern mindestens 50 Meter Abstand einzuhalten hast. Wenn du das nicht tust, dann sind nicht nur 80 Euro, sondern blöderweise auch ein Punkt fällig. Das ist die Regel. Lass von einem Anwalt das Tatvideo anfordern. Schaut es euch sorgfältig an. Da ergeben sich bisweilen Verteidigungsmöglichkeiten. Außerdem: Bei 59 Stundenkilometern sieht man doch, dass du abgebremst hast. Wahrscheinlich wolltest du den Abstand wieder aufnehmen, den dir möglicherweise ein anderer geklaut hatte. Einfach so hinnehmen würde ich Bußgeld und Punkt auf jeden Fall nicht.“

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

PEMA AKADEMIE



**Bis zum
10.09.2019
müssen Berufskraftfahrer
35 Stunden
Weiterbildung
nachweisen!**

**Berufskraftfahrer-
Weiterbildung
nach BKrFQG**

Jetzt anmelden!

www.pema.eu/anmeldung

**Besuchen Sie uns
auf der transport logistic
vom 4.–7. Juni 2019
Halle A6, Stand 101/202**

ANZEIGE



DETAILLVERLIEBT



CONRAD

WALDLÄUFER

LANG- UND KURZHOLZFahrzeuge sind auch in der Modellwelt nicht so häufig anzutreffen. Im Rahmen der Spielwarenmesse 2019 hat Conrad jeweils ein neues Exemplar im Maßstab 1:50 vorgestellt. Bei beiden diente der Mercedes-Benz Arocs als Vorbild, mit Aufbauten von Doll aus Oppenau. Wie immer hat Conrad auf Funktionalität geachtet, ob bei Lenkung, Ladekran oder Stützen. Und das Schöne an Holzlast-Modellen ist, dass sich aus ein paar stabilen Ästen ruck, zuck eine täuschend echt wirkende Ladung zaubern lässt.

PREIS: 183 EURO (Langholz,  Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 010013),
178 EURO (Kurzholz,  Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 010014)

Ob Farbakzente, winzige Beschriftungen, filigrane Ätzteile oder Ladung aus Naturmaterial – die Modellbauer entlocken ihren Miniatur-Lastwagen immer mehr Details.

TEXT | Johannes Roller
FOTOS | Thomas Küppers, Wiking (3)



[1 : 50]



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

GMTS GOLDEN OLDIES

[1:50]

KOFFERTRÄGER

DEN BUNDESWEHR-KLASSIKER MAN 630 L2A(E), Spitzname „Emma“, hat GMTS Brinkmeier bereits als Pritschen-Lkw, als Kipper und Sanitätskraftwagen im Maßstab 1:50 umgesetzt. Jetzt kommt noch der Funkkoffer im Dienste von Feuerwehr, THW und DRK hinzu. Der Einsatzleitwagen basiert auf dem zwillingsbereiften MAN 630 L2A. Farbgebung, Beschriftung und Ausrüstung sind bis ins Detail den Originalvorbildern nachempfunden, die Brinkmeier bei den Blaulichtorganisationen ausfindig gemacht hat.

PREIS: je **125 EURO** (📄 Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: Feuerwehr – 041968; DRK – 041969; THW – 041970)



[1:43] SCHUCO

SILBERPFEIL-KUTSCHER

SCHUCO HAT DIE SCHLAGZAHL bei den Lkw-Neuheiten im Maßstab 1:43 deutlich verringert. Formneuheiten der jüngsten Vergangenheit sind der filigran umgesetzte Mercedes-Benz Lo 2750 aus den 30er-Jahren und Tatra 138 plus 148, die in den 60er- beziehungsweise 70er-Jahren in der damaligen Tschechoslowakei vom Band liefen. Auf der Spielwarenmesse

2019 präsentierte Schuco den Tatra 138 jetzt auch als Kipper sowie den Nachfolger T 148 als Feuerwehr-Kranwagen. Der Lo 2750 wiederum reiht sich optisch nun ein in den Fuhrpark der Rennabteilung von Mercedes-Benz, mit dem einst die legendären Silberpfeile auf Tour gingen.

PREIS: 60 EURO (Tatra-Kipper), 70 EURO (Mercedes-Rennwerkstatt)



WIKING



VERKAUFSSCHLAGER

KAUM AUF DEM MARKT, war der Henschel HS 165 T auch schon ausverkauft, wie der Modellhändler unseres Vertrauens berichtet. Kein Wunder, hat Wiking das schöne Frontlenker-Modell doch erst im Frühjahr auf der Spielwarenmesse als Formneuheit vorgestellt. Ebenfalls neu ist der Mercedes NG 1638 mit Hochdach in den Farben der Bielefelder Spedition Gebr. Mönkemöller, die 2005 von Kühne + Nagel übernommen wurde. Als Farbneuheit rollt schließlich der Scania 111 als Pritschenhängerzug von Börje Jönsson in die Regale.

PREIS: 27 EURO (Mercedes NG Hochdach, Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 040080), **27 EURO** (Scania 111, Artikel-Nr. im FERNFAHRER-Shop: 042009)

[1 : 87]

Highlight des Monats im **FERNFAHRER** - SHOP

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

NEUE SCHWEDEN

ZWEI SONDERMODELLE IM FERNFAHRER-LOOK sind neu auf dem Markt und in unserem Shop: der Scania-Gardinenplanen-Sattelzug von H.D.T.V. Logistik (1*), der seit Jahresbeginn auf Festivals zu sehen ist und von Herpa in 1:87 umgesetzt wurde, sowie das Sondermodell zur Rüssel Truck Show 2019 (2*), ein metallicgrüner Scania-Hauber im Maßstab 1:50 von Tekno.

1* BEST.-NR. 120143, 39,95 €, **35,95 € SONDERPREIS** mit 10% bis 6.7.2019

2* BEST.-NR. 120147, 99,00 €, **89,00 € SONDERPREIS** mit 10% bis 6.7.2019



Jetzt bestellen: shop.eurotransport.de

Näher dran.



Moderation: *Alexandra von Lingen*



Neu im WebTV

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

Mit freundlicher Unterstützung von:



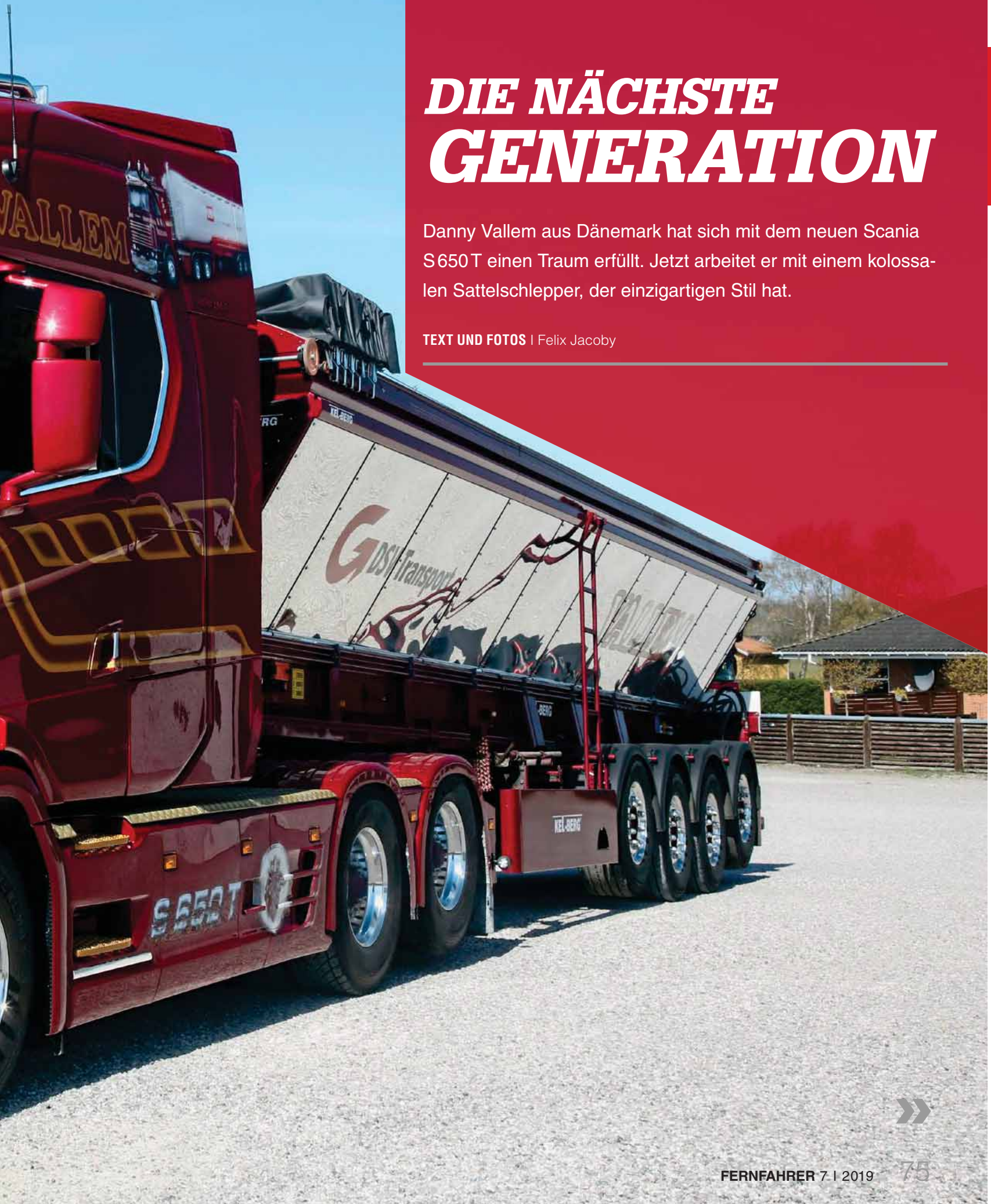
**Seit 7. März 2019 unter
eurotransport.de/tv**



DIE NÄCHSTE GENERATION

Danny Vallem aus Dänemark hat sich mit dem neuen Scania S 650 T einen Traum erfüllt. Jetzt arbeitet er mit einem kolossalen Sattelschlepper, der einzigartigen Stil hat.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby





DIESE TYPENBEZEICHNUNG KENNT man bei Scania nicht, aber unzählige Freunde des Haubenlastwagens sorgen dafür, dass diese Idee, von der auch der Fahrer profitiert, nicht in Vergessenheit gerät.

Ginge es nach den großen Lkw-Herstellern, wäre die Gattung der Lastwagen mit Haube längst ausgestorben. Die Stückzahlen sind ihnen einfach zu gering. Doch es naht Hoffnung: Im nächsten Jahr lockert die EU die Längenmaße für Lkw-Kabinen, die dann erlaubten 90 Zentimeter mehr könnten der weiteren Verbreitung von Haubenwagen neuen Schub verleihen.

Doch schon jetzt gibt es Anwendungen, bei denen der Auflieger so kurz ist, dass die Länge des Zugfahrzeugs keine Rolle spielt. Das gilt unter anderem für viele Tank- und Schüttguttrailer. Letztere funktionieren meist mit Kipphydraulik oder mechanischem Schubboden. Dazwischen gibt es seltenere Versionen

wie zum Beispiel die Technik, das Profil des Laderaums trichterförmig zu gestalten und mittig am Boden des Fahrgestells ein starkes Förderband zur Selbstentladung zu verwenden.

Auch das Transportunternehmen von Danny und Lotte Vallem aus Svinninge, westlich von Kopenhagen auf der Insel Seeland beheimatet, transportiert mit sieben Lastwagen Schüttgüter, im Wesentlichen für die Baustoffindustrie. Im Jahr 1988 gemeinsam mit dem Vater und Bruder von Danny gegründet, die später ausgeschieden sind, haben die beiden daraus ein leistungsfähiges und stilvolles Unternehmen geschaffen. Im Sommer wird eher Asphalt gefahren (ja, in Dänemark sagt man noch so dazu und verwendet nicht den in

DANNY VALLEM
FAHRER UND BESITZER



TECHNISCHE DATEN VALLEM-HAUBER

TRUCK: SCANIA S650T

ERSTZULASSUNG: 11/2018

LEISTUNG: 650 PS

LAUFLEISTUNG: 60.000 KM

TRAILER: KEL-BERG VIERACHSER

EIGENTÜMER: DANNY VALLEM

FAHRER: DANNY VALLEM

ARTWORK: KAABENS AIRBRUSH

INTERIEUR: FL BUUR

EDELSTAHLZUBEHÖR: FAHRZEUGBAU VLASTUIN NL

AUFGABENGEBIET: SCHÜTTGUTTRANSPORTE

„DIE SICHT IST BESTENS, DER FAHRKOMFORT HOCH. ES MACHT VIEL **SPASS, EINEN HAUBER ZU FAHREN!**“



DRAUSSEN WIRD DIE KABINE von den frühen Vorgängern dieses Lastwagens geschmückt, innen präsentiert sie sich mit edlen Materialien ausgekleidet und mit dicken Bassboxen ausgestattet. Die Verkleidung der Staufächer öffnet sich auf Knopfdruck und erzeugt mit mehreren Spiegeln den Eindruck optischer Tiefe.

DAS DÜRFTE EIN WAHRLICH TRAUMHAFTER ARBEITSPLATZ sein, um damit sieben Achsen und bis zu 56 Tonnen zu bewegen.



Deutschland inzwischen üblichen Begriff Mischgut), im Winter eher Schotter und Erden.

Nach über drei Jahrzehnten harter Arbeit, zu Beginn noch mit einem Scania 142, und zwar dem ohne Ladeluftkühler mit V8 und 388 Pferden, wünschte sich der selbst fahrende Chef mal so etwas wie ein „echtes Männerauto“, wie er mit einem verschmutzten Lächeln beschreibt. Seine Wahl fiel dabei auf einen echten Exoten: Der niederländische Fahrzeugbauer Vlastuin hat enormen Aufwand für Konstruktion und Karosseriebau betrieben, um das Konzept eines Scania-Haubers auch mit der jüngsten Typengeneration weiterleben zu lassen.

Der dänische Importeur und Lkw-Händler Poulsen Biler bietet diese Fahrzeuge, deren Exotikwert weit höher als der jedes Ferraris ist, in den nordischen Ländern an. Danny Vallem konnte seinen Hauber im November 2018 übernehmen, seitdem ist der Scania das Flaggschiff der dunkelroten Firmenflotte.

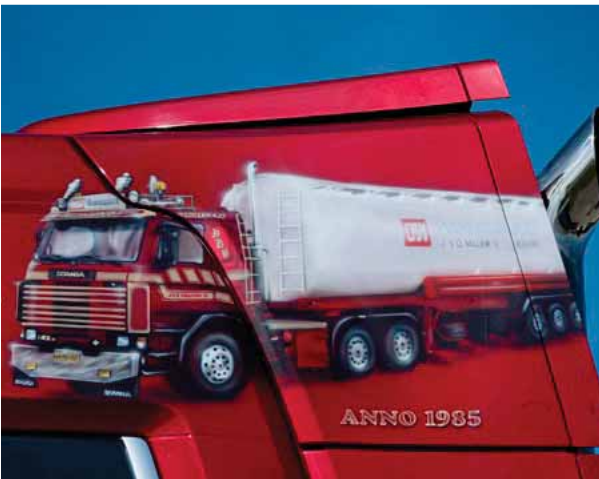
Als Basis für den niederländischen Umbau diente ein Scania S650. Danny Vallem ist von diesem Motor sehr überzeugt, in niedrigen Drehzahlbereichen soll er gefühlt mehr Schub auf die Achse bringen als der größere 730er. Nachdem die Kabine auf dem langen Chassis nach hinten gewandert ist, um der riesigen Motorhaube Platz zu machen,

lautet die Modellbezeichnung nun S650T. Die Chassiskonfiguration ist klassisch nordisch, ein 6x2 mit liftbarer und zwillingsbereifter dritter Achse. So können kurzfristig extrem hohe Lasten zur Traktionssteigerung auf die Antriebsachse gebracht werden.

Die Konzeption dieses Sattelschleppers war eine Gemeinschaftsarbeit des lokalen Scania-Händlers mit Poulsen und Vlastuin. So konnte der zukünftige Besitzer seine Wün-



EIN GROSSES KOMPLIMENT geht nicht nur an die Airbruser, sondern auch an die Lackierer, die ihre Streifen zur Dekoration so gelungen platziert haben, dass damit die charakteristische Formgebung des Haubers elegant unterstrichen wird. Wunderschön sind auch die Alcoafelgen, die in Verbindung mit den in Wagenfarbe lackierten Nabendeckeln noch besser zur Geltung kommen.



sche nach einer guten Ausstattung mit Zubehör und nach einigen Spezialitäten wie hochgezogenen Auspuffrohren oder nach einer sauber verkleideten Rückwand mit großem V8-Symbol in die Tat umsetzen. In Dänemark wurde das Fahrzeug komplettiert und dann von Laugesen Autolakereri in der Betriebsfarbe gestaltet. Sehr schön, wie ein klassisches Streifenmuster mit der modernsten Scania-Form verbunden wurde.

Ein Zuviel an Bildern auf einem Supertruck ist nicht jedermanns Sache, hier beschränkte sich Kaabens Airbrush auf zwei Vallem-Vorfahren von Scania oben an den Seiten sowie einem prächtigen Greif mit Torpedo-Schriftzug auf der riesigen Haube.

Den Innenraum hat der dänische Kabinenspezialist FL Buur mit Leder und Al-


cantara ausgeschlagen, dazu kommt ein magisch schimmernder Dachhimmel und eine durchgehende Klappe der vorderen Staufächer, die elektrisch nach oben schwingt.

Passend elegant ist der mit hochglänzendem Edelstahl verkleidete Bandtrailer von Kel-Berg. Das elektrisch angetriebene Förderband lässt sich fernsteuern, um das



TORPEDO IST DER INOFFIZIELLE NAME aller Scania-Haubwagen, erst recht beliebt, seit andere Hersteller den Begriff des T-Modells für sich vereinnahmt haben. Selbst die Rückwand der Kabine, flankiert von klassischen „High Pipes“, ist herrlich gestaltet. Aber das Beste an diesem Sattelschlepper ist seine prächtige Motorhaube.

SCHON DER HAUBER allein ist eine Wucht, aber mit dem raffinierten Bandtrailer mit den vier Achsen ist er noch kolossaler.

Schüttgut exakt zu dosieren. Dänemark ist das einzige Land, das Vierachsauflieger für 56 Tonnen Gesamtgewicht zulässt. Bei je zehneinhalb Tonnen Eigengewicht von Zugmaschine und Trailer bleibt dann eine stolze Nutzlast von 35 Tonnen. Jetzt steuert Danny Vallem seinen neuen Lastwagen mit höchstem Vergnügen und freut sich über die Anerkennung, die er auf seinen täglichen Touren damit erfährt. 



FAMILIÄR

Der Euro-Rastpark Jettingen-Scheppach liegt an der A8 zwischen Ulm und Augsburg. Familie Schuster führt den Betrieb seit beinahe drei Jahrzehnten mit Leib und Seele – und einer gehörigen Portion Qualitätsbewusstsein.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

Manchmal ist der Weg einfach vorgezeichnet: Ferdinand Schuster kam schon als Kind nach der Schule zum Mittagessen hierher und schaute auch abends nach dem Fußballtraining noch mal rein. Die Fernfahrer wussten allerhand zu erzählen und zogen den Heranwachsenden in ihren

Bann. Ferdinand hat mittlerweile die Leitung übernommen, aber seine Eltern Ehrentraud und Ferdinand I. arbeiten ebenfalls wie seine Schwester Christina und das längst erweiterte Team tüchtig mit. Noch heute kommt die Familie zum Mittagstisch im hauseigenen Pfannenwirt-Restaurant zusammen. Und Nefte Lucas schnuppert bereits als Nachwuchs neugierig in die pulsierende Welt der pausierenden Gäste. So tummeln sich auf dem Autohof Jettingen-Scheppach zuweilen drei Generationen.

„Wir wissen, dass wir nicht die Günstigsten sind, aber wir stehen für Qualität und wollen das Niveau unbedingt halten“, erklärt der Pächter. Allem voran steht die bayerisch-schwäbische Küche mit selbst gemachten Spätzle, Kartoffelsalat und frisch paniertem und gebratenem Schnitzel. Auch gewisse Traditionen werden aufrechterhalten. „Schweinebraten gibt’s hier nur am Sonntag, natürlich mit Kartoffelknödeln.“ Ansonsten ist die Auswahl reichhaltig, täglich wechselnde Gerichte

für 8,50 Euro – im Sommer mit Hauptspeise und Nachtisch, im Winter mit Suppe und Hauptspeise – komplettieren das Angebot. Das Essen kann man im rustikal-gemütlichen Restaurant einnehmen oder im etwas moderner gestalteten Bistro.

Seit zwei Jahren existiert auch ganz nach Euro-Rastpark-Manier das beschränkte und videoüberwachte Premiumparken auf dem Autohof. Jeweils eine in gehörigem Abstand liegende Ein- und Ausfahrt führt zu geordnetem Rangierverkehr auf der Parkfläche. Zwar liegt die gesamte Anlage gewissermaßen mitten in der Pampa, aber es gibt ein fünf Kilometer entfernt liegendes Freibad, zu dem erfrischungswillige Fernfahrer auch hingebacht und wieder abgeholt werden. Zudem können sich in direkter Nähe Einkaufsinteressierte bei diversen Outlet-Stores aus den Bereichen Sport, Freizeit, Schuhe und Outdoor umschauen.

FERDINAND SCHUSTER (hinten links) hat seine Familie und weitere engagierte Mitarbeiter stets an seiner Seite.



GUTSCHEIN

JETTINGEN-SCHEPPACH, RESTAURANT

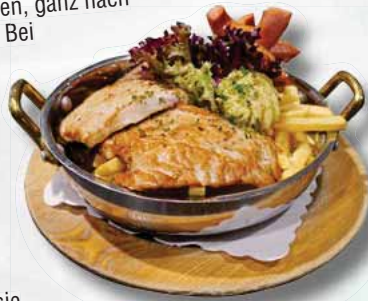
Gültig vom 1.6.2019 bis 5.7.2019

1 x 4,20 Euro



DER KOCH EMPFIEHLT

Der Klassiker ist natürlich unser Trucker-Pfännle für 15,90 Euro: mit Medaillons vom Rinder- und Schweinerücken, dem Putenbruststeak sowie Grillwürstchen – alles aus der Region. Die Kunst ist dabei, dass wir alles heiß und kurz anbraten und das Fleisch schön saftig bleibt. Kräuterbutter obendrauf sorgt für den besonders würzigen Geschmack. Dazu passen Pommes oder andere Beilagen, ganz nach den persönlichen Vorlieben. Bei uns wird ja an den Tisch serviert, nur Salat vom Büfett nimmt sich jeder selbst – das gehört auch zum Trucker-Pfännle. Übrigens bekommen wir entgegen häufig verbreiteten Vorurteilen von den Fernfahrern immer wieder gesagt, dass sie gerade das Salatbüfett schätzen.



KOCH MICHAL ZEMKO

Worin liegt der größte Vorteil im Mehrgenerationenhaus? „Von acht bis einundzwanzig Uhr ist immer jemand von der Familie ansprechbar. Wo gib't's das denn noch?“ Zum Abschied rufen die Familienmitglieder noch ein herzliches „Pfüadi“ in die Runde – und verschwinden wieder hinter den Tresen, in die Küche und an die Kasse.

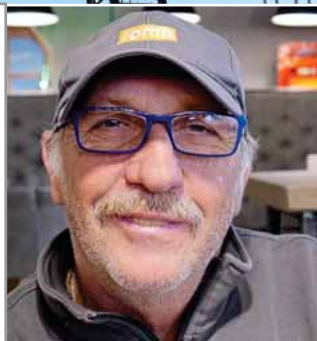


GERHARD FISCHBACHER (50)
AUS SCHLADING

Ich bin seit zwölf Jahren Stammgast und das aus mehreren Gründen: Die sanitären Anlagen sind sehr sauber. Man merkt, dass dafür viel getan wird. Das Beste ist für mich, dass ich mich als Teil der Familie fühle.

HERMANN REITER (57)
AUS GÜNZBURG

Es ist ja noch recht früh am Tag, deshalb esse ich jetzt einen Wurstsalat. Nachher treffen noch Kollegen von mir ein, wir haben dann eine Art Stammtisch. Es stimmt, dass die Mitarbeiter hier immer freundlich sind.



INFO



Robert-Bosch-Straße 10,
89343 Jettingen-Scheppach,
Tel.: 0 82 25/96 88-0
Fax: 0 82 25/96 88-33
www.autohof-burgau.de
E-Mail-Adresse:
pfannenwirt@t-online.de

Öffnungszeiten	Tankstelle mit Bistro: 24 h – 365 Tage, Restaurant: Mo–So 5–22.30 Uhr
Lkw-Parkplätze	98, Parkgebühr 14 €, angerechnet auf Gastronomie 10 €
Lkw-Zapfsäulen	4 Hochleistungssäulen, 3 AdBlue-Säulen
Diesekreditkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien, WLAN kostenlos
Restaurant	220 Nichtraucherplätze
Terrasse	100 Plätze
Duschen	4 Herren- und 1 Damendusche, Kosten: 2,50 €
Wäscheservice	4 € für Waschmaschine und 2 € für Trockner
Pott Kaffee	0,25 Liter 2,80 €
Bier vom Fass	0,3 Liter 2,60 €
Frühstück, Auswahl	Brummi-Frühstück mit 3 Brötchen, 2 Spiegeleiern, Käse, Wurst, Schinken, Butter und Marmelade für 7,90 €; Trucker-Eier-Speck-Pfanne mit Bratkartoffeln für 7,90 €
Essen, Auswahl	Schwäbische Maultaschen mit Speck, Ei, Kartoffelsalat und Salat vom Büfett für 10,90 €; Schnitzel Wiener Art mit Bratkartoffeln und Salat für 12,90 €; Rahmschnitzel mit Spätzle, Rahmsoße und Salat für 13,90 €
Freizeit	2 Bildschirme im Restaurant, 1 Leinwand (+ Sky)
Eis- und Schneegerüst	nein
DocStop	ja



BEWERTEN

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

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

Stand: 15.5.2019



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





UNSERE LESER UND IHR GANZER STOLZ



Mitmachen lohnt sich!

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

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

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



THOMAS FISCHER, 36419 Geisa



SASCHA EBERL, 67117 Limburgerhof



MICHAEL UTHESS, 18507 Grimmen

PASCAL CHANSON, CH-1880 Bex



JO-ANN & JOSEFINA HILLA, 53507 Dernau



EURE FOTOS

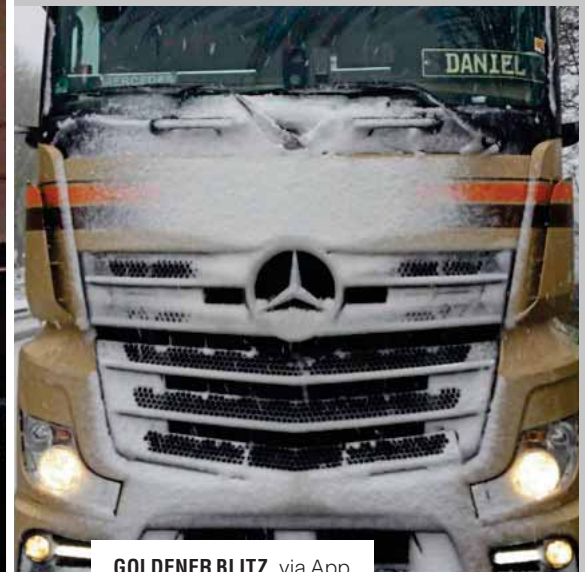
Eure eingesandten Bilder, die im FERNFAHRER-Fotoalbum veröffentlicht wurden, könnt ihr auch online anschauen und kommentieren.

Einfach per Smartphone den Code einscannen oder auf www.eurotransport.de/fotoalbum klicken.



SASCHA MEYER, 29386 Hankensbüttel

DAKE, via App



GOLDENER BLITZ, via App

BELLADONNA, via App



TOMEK, via App



LUBI68, via App



FERNFAHRER REPORTER-APP

Ihr könnt uns auch jederzeit direkt mit eurem iPhone oder Android-Smartphone Bilder zuschicken. Dazu stellt ihr eure Fotos in die entsprechende Rubrik der kostenlosen FERNFAHRER-Reporter-App ein. Jedes Bild aus der App, das wir im Heft abdrucken, honorieren wir mit zehn Euro! Bei speziellen Aufträgen kann es auch andere Prämien geben. Alle Bilder, die ihr mit der App hochladet, landen automatisch in der FERNFAHRER-Foto-Community.



ZUR IOS-VERSION DER FERNFAHRER-Reporter-App gelangt ihr entweder über diesen QR-Code oder über www.fernfahrer.de/repios



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



zweitkleinsten US-Bundesstaat	Disney-Rehkitz	Neuaufgabe, Nachdruck			osteuropäische Hauptstadt	rastlos tätig	Faserpflanze
Käsesorte mit roter Rinde		3			spanischer Artikel		
Hansestadt an der Elbe	Kurort in Südtirol	Tropenbaum					
					Materialstärke		
			Anrede für Wort (3. Fall)		dt. Normenzeichen (Abk.)		
Zeugnisnote		aus tiefem Herzen		9			US-Filmstar (Sharon)
					Vorname von Musiker John	derart	
Prunk, Pomp		zementhaltiger Baustoff	rauschhafte Ver-zückung				
Beginn des bäuerl. Anbaus	Gesetzlosig-keit	Schwell-wölbung der Haut				Fluss durch Kempten	Hund bei Walt Disney
					Natur-wissenschaftler	Fremd-wortteil: unter-half	
Erdöl-produnkt	franzö-sische Dichterin		alkohol. Frucht-mix-ge-tränk				nicht diese, son-der-n ...
					zahn-artiger Mauerab-schluss	Leid zu-fügen	
		5		Korridor	frühere Abgabe an die Kirche		
Lasten-heber		beson-dere Atmo-sphäre				8	hin und ...
legeres Begrü-ungswort					Abk.: ante meridiem	am jetzigen Tag	
		Bewoh-ner eines afrikan. Staates		10			österr. Sän-ger (An-dreas)
unbe-stimmter Artikel	matt-gelb					Boots-wett-fahrt	

Gewinn des Monats



Unter allen Einsendern, die das Rätsel richtig gelöst haben, verlosen wir drei Multifunktionswerkzeuge TOOL TEC mit dem Knorr-Bremse-Logo im praktischen Nylon-Etui. Das Besondere ist der integrierte Richartz-Glasbrecher, der das Tool zum Rettungswerkzeug aufwertet. Gesamtwert: ca. 90 Euro.

Der Gewinner des Herpa-Modells aus Heft 4/2019: S. Benzel

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

Lösung vom letzten Heft 1-15: SCHWERTRANSPORT

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

Redaktion **FERNFAHRER**
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart
Einsendeschluss: 31.05.2019)

	Teil der Bibel (Abk.)		schwedischer Männername		Koran- abschnitt		
Mönch mit Priester-weihe		schnell, rasch machen					
				ehem. schwed. Pop-gruppe	chem. Zeichen: Natrium		
Daten-erfassung		unweit		Stadt an der Werse (NRW)			
						Abk.: Informati-onstechno-logie	
englisch: essen				West-europäer			
Initialen v. Schau-spieler Hudson				Raub-katze			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

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

INTERNATIONAL
TRUCKER  **COUNTRY**
FESTIVAL INTERLAKEN

28.-30. JUNI 2019

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

★ AMERICAN COUNTRY NIGHT BEST OF «CH» ★

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

+ 30 BANDS IM WESTERNDORF

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

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

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

KINDER UNTER 10 JAHRE IMMER GRATIS!

 WWW.TRUCKERFESTIVAL.CH





Sachen
zum
Lachen



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

ANSCHRIFT FÜR LESERWITZE:

ETM Verlag
Redaktion FERNFAHRER
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart

Leserwitze online:
info@fernfahrer.de

Leserwitz

Chuck Norris fährt mit dem Euro-4-Diesel nach Stuttgart.

BENNIE SCHMITZ,
75172 PFORZHEIM

DER RICHTER ZUM ANGEKLAGTEN: „Sie sind ja schon wieder da! Ich dachte, die letzte Strafe hätte sie gebessert...“ Meint der Angeklagte: „Hat sie auch, hat sie auch. Aber ich will noch viel besser werden!“

DER LEHRER FRAGT: „Aus welchem Land kommst du?“ Schüler: „Uruguay.“ Lehrer: „Buchstabiere das bitte mal für uns!“ Schüler: „Wissen Sie was, ich glaube, dass ich eigentlich in Bottrop geboren bin.“

„MIT DER NEUEN BRILLE siehst du aber alt aus“, sagt der Ehemann zu seiner Frau. „Ich habe doch gar keine neue Brille“, antwortet sie entrüstet. „Aber ich!“, erwidert der Mann.

ANSAGE BEIM ELTERNSPRECHTAG: „Ich muss Ihnen leider mitteilen, dass ihr Sohn keinerlei Fortschritte im Multiplizieren und Dividieren macht.“ Der Vater antwortet gelassen: „Das ist nicht schlimm, Latein ist nicht so wichtig. Hauptsache, der Junge kann rechnen!“

DER CHEF ERZÄHLT einen Witz, und alle Angestellten biegen sich vor Lachen. Nur eine Sekretärin nicht. „Sagen Sie mal, haben Sie denn überhaupt keinen Sinn für Humor?!“, fragt der Kollege neben ihr. „Doch, schon – aber ich habe bereits gekündigt.“

SAGT DER LKW-FAHRER zu seinem Chef: „Der Spiegel ist kaputt.“ Antwortet der Chef: „Dann mach doch den Ersatzspiegel dran!“ – „Geht nicht – der Lkw liegt drauf!“

SIE: „SCHATZ, das ist doch gar nicht unser Baby!“ Er: „Pst, nicht so laut. Der Kinderwagen ist viel, viel besser.“

SAGT DER MANN zur Blumenverkäuferin: „Einhundert Rosen, bitte!“ – „Mein Gott, was haben Sie denn angestellt?“

eurotransport jobs



Foto: ©syv11rob1 - stock.adobe.com

**Über 3.000 Stellen für
Berufskraftfahrer***

Traumjob gesucht. Gefunden!

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

* Stand: 25.02.2019



VORSCHAU

8 19



TECHNIK

DAF will seinen Marktanteil bei den Motorwagen ausbauen. Dazu erweitern die Niederländer ihr Angebot an spezialisierten Sonderlösungen.

AUSSERDEM:

Spedition Hövelmann aus Rees >>> Trucker- & Countryfestival Geiselwind >>> Recht aktuell: verletzt beim Abladen >>> Neue Lkw-Modelle >>> Fahrer vor Gericht >>> Finale des Scania Fahrerwettbewerbs in Schweden >>> Oldtimer, Truck Sport und vieles mehr

MESSE

Einsatzfahrzeuge aller Couleur auf der Rettnobil in Fulda: Wir stellen euch die neuen Lkw für Feuerwehr, THW und Rettungsdienste vor.



Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

ANZEIGE

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

36. Jahrgang
REDAKTIONSANSCHRIFT:
 Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
 Telefon 07 11/7 84 98-67
 Fax 07 11/7 84 98-26
 E-Mail: info@fernfahrer.de
 Internet: www.fernfahrer.de
CHEFREDAKTEUR:
 Markus Bauer
GESCHÄFTSFÜHRENDER REDAKTEUR:
 Johannes Roller
RESSORTLEITER TEST & TECHNIK:
 Julian Hoffmann
REDAKTION:
 Alev Atas (Assistenz)
REDAKTIONELLE MITARBEIT:
 Ralf Becker, Jan Bergrath, Felix Jacoby, Michael Kern, Peter Möller, Achim Purwin, Thomas Rosenberger
GRAFIK/PRODUKTION:
 Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, Timo Eilfein (Lubitz Zeitzten Media), Florence Frieser, Monika Haug, Eva Prölb (Lubitz Zeitzten Media), Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
SCHLUSSREDAKTION: Schlussredaktion.de
FOTOABTEILUNG:
 Thomas Küppers, Ralf Wackes
STÄNDIGE FOTOGRAFEN:
 Karl-Heinz Augustin, Jacek Bilski
VERLAG:
 EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
 Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft
 Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
 Tel.: 07 11/7 84 98-0, Fax: 07 11/7 84 98 24
 E-Mail: info@etm.de
GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost
LEITER VERMARKTUNG:
 Werner Faas, Telefon 07 11/7 84 98-96
 werner.faas@etm.de
VERMARKTUNG MARKT:
 Norbert Blucke (Leiter Innendienst), Tel.: 07 11/7 84 98-94
ANZEIGENVERWALTUNG: Iris Eifrig
ANZEIGEN:
 Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 20 vom 1.1.2019
VERTRIEB:
 Bernd Steinfeldt (Ltg.), Tel.: 07 11/7 84 98-17
 Gerlinde Braun, Sylvia Fischer, Josephine Ohl
 E-Mail: vertrieb@etm.de
HERSTELLUNG: Thomas Eisele
DRUCK: Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, 34121 Kassel
VERTRIEB EINZELVERKAUF HANDEL:
 Partner Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Str. 47, 70597 Stuttgart, Tel.: 0711/7252-216;
 E-Mail: franziska.ruedt@partner-medienservices.de; www.partner-medienservices.de
VERTRIEB ABONNEMENT:
 FERNFAHRER, Abo-service, Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart, E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de
 Jährlich 12 Ausgaben und ein Sonderheft im Abonnement inkl. Versandkosten: DE: € 45,30, AT: € 51,80, CH: sfr. 78,50, übriges Ausland auf Anfrage. Jahresabonnement PLUS inkl. E-Paper, 1 Sonderheft und 1 Content-Lizenz: DE: € 54,90, AT: € 62,80, CH: sfr. 91,75.
 Mitglieder des DEKRA e. V. erhalten im Rahmen ihrer Mitgliedschaft 25 % Rabatt auf den Abopreis. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN 0257-3180

FERNFAHRER Jetzt kostenlos testen!



2 Hefte GRATIS

JA, ich möchte FERNFAHRER testen

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

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

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

FFPACP1907

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



ABONNENTEN-SERVICE/ EINZELHEFT-BESTELLUNG

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

34. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX

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



INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT



TRUCK-ROCK

OPEN-AIR-FESTIVAL

NÜRBURGRING

19. - 21. JULI 2019

f t g truckgrandprix

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE



Lkw-Parkplatz? Neben meinem Truck ist noch Platz für Deinen!

KRAVAG Truck Parking

Trucker halten zusammen. Klar melde ich übers Handy freie Parkplätze an meine Community.



Jetzt kostenfrei downloaden!



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



Bald reservierbar:
Sichere Parkplätze
im KRAVAG-Netzwerk