

FERNFAHRER



www.fernfahrer.de
nur € 4,20

Schweiz SFR 7,30 | Österreich € 4,80
Benelux € 4,90 | Spanien € 5,60
Italien € 5,60 | Griechenland € 6,20
Dänemark DKR 46,- | Schweden SKR 69,-

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

10 TIPPS

**DEIN LKW IN SZENE GESETZT
PIET ZEIGT, WIE'S GEHT** Seite 74

**AKTION: GEWINNE DEINEN LKW
ALS GROSSFORMAT-BILD** Seite 75



IM WERT VON
4,20 €
MIT AUTOHOF-
GUTSCHEIN

- + Spesentabelle**
Alles für das Jahr 2016
- + Schaublatt**
Lenk- und Ruhezeiten eindeutig
- + Ice Road Truckers**
20 DVD-Pakete gewinnen!



ERSTER TEST
2. Generation: Mercedes legt
beim 1845 nach Seite 36



KEINE KONTROLLEN
Keine Sozialabgaben,
kein Mindestlohn Seite 8



KÜHLTRANSPORTE PROSS
Nah- und Fernverkehr - hier
gibt's für jeden etwas Seite 32

Digital unterwegs.

Die neue Freiheit, den FERNFAHRER zu lesen. **Wo, wann und womit du willst.**



bis über
50%
Ersparnis

DEINE NEUEN EXKLUSIVEN VORTEILE:

- **FERNFAHRER als E-Paper lesen** – wo, wann und womit du willst
- **Ausgewählte brandaktuelle Inhalte** vor Erscheinen im Heft lesen
- **Wertvolle persönliche Beratung** durch Experten und Ratgeber-Checklisten zum Nachschlagen

DU BIST NOCH KEIN ABONNENT

KOMBIABO FERNFAHRER PLUS

Heft + Digitalpaket:

Jahresabo nur € 54,90

- 12 Hefte frei Haus
- Ein Sonderheft als E-Paper*
- Digitale Webportale-Lizenz mit exklusiven Vorab-Informationen, wertvollen Inhalten und persönlichen Services **nur für Abonnenten.**

AUCH ALS TESTANGEBOT ERHÄLTICH ÜBER 3 MONATE FÜR NUR € 11,20

DIGITALABO FERNFAHRER

das Digitalpaket:

Jahresabo nur € 45,30

- 12 E-Paper-Ausgaben*
- Ein Sonderheft als E-Paper*
- Digitale Webportale-Lizenz mit exklusiven Vorab-Informationen, wertvollen Inhalten & persönlichen Services **nur für Abonnenten.**

AUCH ALS TESTANGEBOT ERHÄLTICH ÜBER 3 MONATE FÜR NUR € 8,80

DU BIST SCHON ABONNENT

DIGITALES UPGRADE

zum Heftabo:

Upgrade zum Jahresabo nur € 9,60

- Jede Ausgabe auch als E-Paper-Ausgabe*
- Digitale Webportale-Lizenz mit exklusiven Vorab-Informationen, wertvollen Inhalten & persönlichen Services **nur für Abonnenten.**

*für alle Plattformen & Geräte: IOS, Android, Windows

JETZT DEIN PERSÖNLICHES
FERNFAHRERABO SICHERN



Gleich QR-Code scannen und Fernfahrerabo sichern.

fernfahrer.de/digital



NOCH IST SCHNEE den alpinen Regionen vorbehalten, aber er sucht bestimmt auch noch die tiefer gelegenen Regionen heim. Dann beginnt die Suche nach geeigneten Räumanlagen. Es wäre hilfreich, wenn viele Unternehmen ein solches Gerüst zur Verfügung stellen würden. Die Realität sieht oft anders aus.

FOTO | Jan Bergrath

GUTER RAT IST

TEUER



Es fehlt an einer technischen **Lösung für Kofferaufbauten**, um die Bildung von **Eisplatten zu verhindern**

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

FÜR LKW-FAHRER IST es eine undankbare Situation: Fällt im Winter eine Eisplatte vom Fahrzeugaufbau, so trägt vor allem der Fahrer die Verantwortung für daraus womöglich entstehende Schäden. So einfach macht es sich die Rechtsprechung. Das Problem ist aber vielschichtiger. Das Räumen eines Aufbaus in vier Meter Höhe ist keine einfache Aufgabe. Vor Kurzem klatschte mir von einem Wechselbrückenzug eine Eisplatte auf meinen Pkw. Ich habe mich tierisch erschrocken und furchtbar geärgert. Die Scheibe hat aber gehalten und mein Zorn ist daher recht schnell verraucht.

ICH HABE AUCH NICHT DAS BEDÜRFNIS, einem Fahrer etwas anzuhängen, wofür er nur bedingt etwas kann. Es war der Gliederzug eines regionalen Transportunternehmens. Daher vermute ich, dass der Zug gerade erst vom Hof gerollt war. Ich sehe den Unternehmer in der Pflicht. Er sollte geeignete Steighilfen oder Räumgerüste beschaffen, die es dem Fahrer erlauben, vor der Abfahrt Eisschollen vom Dach zu räumen. Der Chef sollte zudem die nötige Arbeitszeit fürs Räumen gewähren.

FÜR PLANENAUFBAUTEN KOMMEN zudem Alternativen in Frage. Ein sinnvolles Extra ist das „Roof Safety Airbag“ – ein Schlauch zwischen Dachspriegeln und Plane, der sich auf Knopfdruck aufbläst und ebenso bequem wie auch zuverlässig Wasser von der Dachplane schützt. Eisplatten können so über Nacht nicht



THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

entstehen. Das System hat aber seinen Preis, was viele Unternehmer abschreckt.

AUCH ALL DENJENIGEN FAHRERN, die mit einem Kofferaufbau unterwegs sind, ist damit natürlich nicht geholfen. Hier ist guter Rat nicht nur teuer, sondern eine automatisierte Lösung auch gar nicht verfügbar. Es bleibt nur der Stopp bei einem Räumgerüst. Wir vom FERNFAHRER haben das Problem zum Anlass genommen, um vorhandene Gerüste in unsere Autohöfe-App aufzunehmen.

UNSER DANK GEBÜHRT Martin Hottinger von der Polizeidirektion Görlitz, der uns seine Liste zur Verfügung gestellt hat. Sollte dennoch eine Anlage fehlen, die auch öffentlich zugänglich ist, dann meldet uns die Adresse! Denn guter Rat muss nicht in allen Fällen teuer sein. Unsere App steht kostenlos zur Verfügung.

Thomas Rosenberger

KONTAKT ZUR REDAKTION:

Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
D-70519 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 Service
70138 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/32 06 99 41
Fax: +49(0)7 11/1 82-25 50
E-Mail: fernfahrer@dpv.de
www.fernfahrer.de/shop

HEFT NICHT GEFUNDEN?

Ganz einfach bei MyKiosk finden
oder direkt unter www.fernfahrer.de/finden



INHALT

02 16

- 03 ZUR SACHE**
Was tun bei Eis und Schnee?
- 06 BILD DES MONATS**
Anja Frackmann malt Lkw-Oldtimer.
- 08 THEMA DES MONATS**
Unfairer Wettbewerb: Wie Unternehmen osteuropäische Fahrer ausnutzen.
- 12 AKTUELL**
Spesentabelle 2016; DVDs der Ice Road Trucker zu gewinnen.
- 18 FAHRERFORUM**
Wir haben uns umgehört, wie ihr Eisplatten vom Lkw entfernt.
- 20 RECHT AKTUELL**
Monique Müller berät Fernfahrer im Falle einer Scheidung.
- 22 AUF ACHSE**
Alexandra und Horst Fritsche teilen dieselbe Leidenschaft: Lkw fahren.
- 24 U25**
Dimitri Scheibel aus Horb am Neckar fährt für Alfred Schuon in Haiterbach.
- 26 SERVICE**
Die Bezirksregierung Köln klärt über Lenk- und Ruhezeiten auf.
- 28 TRUCK-JOBS**
Robert Rentschler liefert schwäbischen Häuslebauern den richtigen Baustoff.
- 31 EURE MEINUNG**
Der Fernfahrer-Stammtisch ist etabliert.
- 32 SPEDITION**
Nah- und Fernverkehr: Bei Kühltransporte Pross ist für jeden etwas dabei.
- 36 TEST**
Wir haben den Mercedes Actros mit neuem 12,8-Liter-Motor getestet.
- 42 TEST**
Der Renault Trucks T 440 stellt sich dem ersten Test.
- 50 PROFI IN ISLAND**
Langeweile und Monotonie kommen bei Ingi Björnsson nicht auf.
- 54 AUTOBAHNKANZLEI**
Während Matthes schläft, fährt ein anderer betrunken mit seinem Auto.
- 68 TRUCKSTOP**
Beim 24-Autohof Homberg/Efze sind die Parkplätze selten voll belegt.
- 70 SUPERTRUCK**
Diesen Scania zieren Motive der „Tribute von Panem“-Helden.
- 74 REPORT**
Piet Assfalg setzt seinen Scania europaweit in Szene. Mit seinen Tipps gelingt es euch auch.
- 78 MODELLE**
Highlight dieser Ausgabe: Die SLT-Varianten von Mercedes Actros und Arocs.
- 80 FOTOALBUM**
Unsere Leser und ihr ganzer Stolz.
- 84 ZUBEHÖR**
Der Ring-Maulschlüssel-Satz 600 LG von Hazet.
- 85 RÄTSEL**
- 86 HUMOR**
- 88 FERNFAHRER HILFT**
Rasthöfe mit Räumanlage und DocStop-Stützpunkte findet ihr nun in der FERNFAHRER-Autohöfe-App.
- 90 VORSCHAU**
Das erwartet euch in Heft 03/2016.

PROFITIEREN MIT FERNFAHRER ABO PLUS: HEFT + E-PAPER + ONLINE

Das neue Info + Servicepaket für Abonnenten:

- > 12 Hefte mit 10% Preisvorteil plus Sonderheft gratis
- > **NEU:** E-Paper inklusive – jede Ausgabe digital für alle Geräte
- > **NEU:** Exklusiver Zugang zur Webseite mit Vorab-Berichten und wertvollen Service- und Ratgeberinhalten



NEU

Mehr Infos:
www.fernfahrer.de/digital

NATUR EXTREM

Mit diesem Gefährt ist Ingi Björnsson in Island unterwegs. Im Winter trotz sein Scania R 500 extremen Stürmen und starken Schneefällen.

50



TRAUMPAAR AUF RÄDERN

Ein Ehepaar, ein Chef, aber zwei Lkw: Alexandra und Horst Fritsche.

22



FASZINATION BAUSTOFFE

Robert Rentschler sorgt für die Häuslebauer mit Schüttgut, Erdaushub, Sackware und mit Natursteinen.

28



42

JUNGFERNFAHRT

Erster Test des Renault Trucks T mit 440 PS. Viele gute Ideen, aber auch Verbesserungspotenzial ist noch vorhanden.



RETRO- KUNST



„**ALTE NUTZFAHRZEUGE VERSPRÜHEN** einen ungeheuren Charme. Man sieht ihnen an, dass sie viel geschuftet haben. Und deshalb haben sie es auch verdient, gemalt zu werden“, erklärt Anja Frackmann. VW Transporter der Baureihen T1 und T2 zählten lange zu den Lieblingsmotiven der Künstlerin. Beim Besuch des Nutzfahrzeuge Veteranen Centers (NVC) in Oberhausen entdeckte sie dann ihr Faible für Lkw-Oldies. Die Sammlung von Helmut Hoffmann hat Anja glatt umgehauen. Sie griff zu Pinsel und Farben und suchte sich als Motiv einen Borgward B2500 von 1957 aus. „Der hatte so ein markantes und liebenswertes Gesicht. Deshalb wollte ich ihn zu neuem Leben erwecken!“ Wer sein Interesse für die Lkw-Kunst entdeckt: Der Preis für ein Gemälde liegt bei etwa 700 Euro. Infos: www.anja-f.de





DIE DIESELKNECHTE EUROPAS

DIE BESCHÄFTIGUNGSMODELLE MIT OSTEUROPÄISCHEN LKW-FAHRERN WERDEN IMMER AUSGEKLÜGELTER UND VON EFFEKTIVER KONTROLLE KANN KEINE REDE SEIN.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Der SVG-Autohof Eifeltor an der A 4 bei Köln ist ein trostloser Ort, besonders an einem verregneten Sonntag im Winter. Wer auch immer davon redet, dass „durchaus nicht wenige Fahrer gerne mit dem Lkw am Wochenende draußen sind“, sollte sich die Situation zwischen den eng geparkten Zügen aus der Nähe ansehen.

ZWEI FAHRER AUS SERBIEN stehen dort. Am Montag muss einer von ihnen eine Ladung Süßwaren bei einer Spedition im nahe gelegenen Gewerbegebiet abladen. Nun kauert er auf dem Doppelstocktrailer und macht sich in einer palettenbreiten Lücke der La-

dung einen Crêpe mit Schoko-Aufstrich. Am Samstag ist er bereits hier eingetroffen, um überhaupt noch einen Platz zu finden. „Hier gibt es wenigstens sanitäre Anlagen und eine Waschmaschine“, sagt der Fahrer auf Englisch. „Andere Kollegen stehen irgendwo da draußen und haben gar nichts.“ Damit der Verbraucher im deutschen Supermarkt jederzeit Goldbären kaufen kann, schlagen Fahrer aus Osteuropa am Wochenende zunehmend ihre eigentlich freie Zeit auf dem Parkplatz tot.

EINE PARKGASSE WEITER TRINKEN rumänische Fahrer nach dem Essen einen Kaffee unter der Frontklappe eines Lkw. Am Tank-

stutzen hängen die Tüten eines Discounters. Einer von ihnen spricht ganz offen. Er ist immer zwei Monate in Westeuropa unterwegs. Wenn er nach Hause will, tauscht er irgendwo auf einer Autobahn mit dem Kollegen und fährt mit dem Pkw für 14 Tage Urlaub zurück in die Heimat. Vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) habe ihn noch keiner kontrolliert, etwa um zu prüfen, ob die Zeit der An- und Abreise im Tacho nachgetragen ist.

ER BEKOMME ETWAS MEHR als den rumänischen Mindestlohn, erzählt der Fahrer. Rund 250 Euro. Der Rest zu seinem Nettoverdienst von 1.500 Euro seien Spesen. Mit 30 bis 50 Euro für seine Einkäufe kommt er sparsam



IM LAPTOP KANN LAUSBERG erkennen, wie lange die Fahrer in Westeuropa unterwegs sind.

EDWIN ATEMA von der niederländischen Gewerkschaft hat nun den früheren rumänischen Lkw-Fahrer Daniel Iacob (r.) an seiner Seite.



durch die Woche. Wird er einmal krank, bleibt ihm wohl nur das karge gesetzliche Auskommen.

EIGENTLICH DÜRFTEN DIE MEISTEN FAHRER gar nicht hier stehen, denn laut der EU-Verordnung 561/2006 ist es nur erlaubt, die verkürzte wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen. Frankreich, Belgien und nun auch die Niederlande haben die lange Pause im Lkw daher verboten. In Deutschland entwickelt sich die Angelegenheit derweil zur politischen Farce. Unter Verkehrsminister Peter Ramsauer war es zunächst auch verboten, wurde aber vom BAG schlichtweg nicht kontrolliert. Unter Alexander Dobrindt ist es nur noch „nicht erlaubt“ – was nicht bestraft werden kann. Das Ministerium arbeitet deshalb an einem nationalen Gesetz, um es richtig zu verbieten. Nun hat Dobrindt auf dem Rats-treffen der EU-Verkehrsminister am 10. De-

41 PROZENT

Anteil an den Mautkilometern auf deutschen Autobahnen haben Lkw aus dem Ausland bereits. Nach den Polen und den Tschechen holen die Flotten aus Rumänien besonders auf.

zember in Brüssel überraschend gesagt, dass Fahrer die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lkw verbringen dürfen. Das kommt einem Verbot gleich.

DIE NATIONALE GESETZESINITIATIVE wird allerdings gerade von den Logistik-Verbänden zerredet. Zudem sorgte sich BAG-Präsident Andreas Marquardt auf einer Tagung von Spediteuren darum, was mit Lkw und Ladung passiert, wenn die Fahrer am Wochenende ihre freie Zeit nutzen und nicht auf den Lkw aufpassen – was den Arbeitgebern wohl lieber wäre. Kontrollierbar sei die Wochenruhezeit sowieso nicht, gab Marquardt vor versammelter Runde zu bedenken.



EIN FAHRER AUS Serbien bringt Goldbären nach Köln. Damit er am Montag pünktlich ausladen kann, steht er das ganze Wochenende auf dem Autohof.

DIE MITTAGSPAUSE im Regen verbringen diese Fahrer unter der Frontklappe eines Volvo.



AUF DER SPD-VERANSTALTUNG „Transport am Limit“ in Berlin beschreibt Raymond Lausberg, wie er den illegalen Wettbewerb im Transport kontrolliert. Auch BAG-Chef Andreas Marquardt hört zu.

DIESE AUSSAGE KANN RALPH WERNER, der neue Mann von Verdi (Kasten r.), beim besten Willen nicht nachvollziehen. Dass Marquardt vorab ankündigt, das bevorstehende Gesetz kaum kontrollieren zu können, sei praktisch ein Offenbarungseid für seine Behörde. „Das BAG hat doch eine hoheitliche Aufgabe“, kritisiert Werner. „Darin enthalten

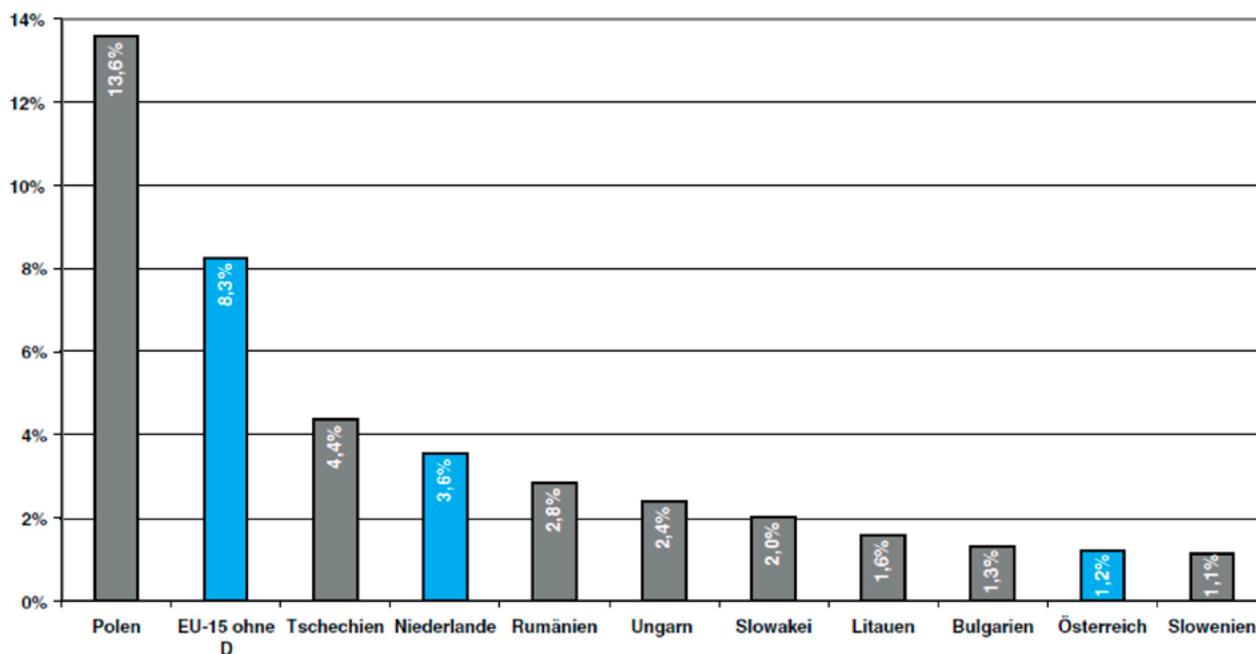
sind der Schutz der Verkehrsteilnehmer und die Überwachung gesetzlicher Vorschriften.“

DAS GROSSE PROBLEM des internationalen Preisdumpings findet sich ein paar hundert Meter vom Autohof Eifeltor entfernt. Vor der Einfahrt zu einer international tätigen Spedition ist ein Fahrerlager entstanden. Etwa 15

in Rumänien zugelassene Zugmaschinen stehen dort aufgereiht. Drei Monate seien sie jeweils in Deutschland, erzählt ein Fahrer freimütig, und wohnen währenddessen ausschließlich im Lkw; Hin- und Rückreise aus Rumänien erfolgten per Bus, Pkw oder Flugzeug. Die Woche über fahren sie im Kombinierten Verkehr. Vor- und Nachlauf sind, weil es ein grenzüberschreitender Verkehr ist, keine Kabotage.

AUF DIE ANFRAGE AN DIE SPEDITION, ob die rumänischen Fahrer offiziell in Deutschland oder über die eigene Niederlassung in Rumänien beschäftigt sind, antwortet deren Rechtsabteilung knapp: „Bitte haben Sie Verständnis, dass wir keine Angaben persönlicher Natur von Mitarbeitern unseres Konzerns an Dritte weitergeben können.“ Dabei wäre die Aufklärung von öffentlichem Interesse. Denn möglicherweise geht es nicht nur um die Frage, dass die rumänischen Fahrer – selbst wenn ihre Arbeitsverträge in Rumänien abgeschlossen sein sollten – den deutschen Mindestlohn bekommen

Anteile an den Mautkilometern* in Deutschland im 1. Halbjahr 2015 nach dem Herkunftsland der Lkw



* inkl. Mautkilometer auf mautpflichtigen Bundesstraßen

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln und Berechnungen des BGL



Der Kraftfahrer bei Verdi

Seit April 2015 ist der parteilose Ralph Werner, 51, Referent aus dem Fachbereich Spedition, Logistik und KEP der Bundesverwaltung von Verdi in Berlin, das neue deutsche Präsidiumsmitglied der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF) in Brüssel. Er folgt auf Malene Volkers, die in den Ruhestand gegangen ist, und arbeitet eng zusammen mit Mario Klepp, Leiter der Fachgruppe Speditionen, Logistik, Kurier-, Express- und Paketdienste.

Werner begann 1987 seine Karriere als Kraftfahrer in der Zustellung bei der Deutschen Post in der damaligen DDR, wurde nach der Wende mit übernommen, machte 1994 den damaligen Führerschein Klasse 2 und fuhr noch bis 1995 nachts mit einem Hängerzug im regionalen Paketverkehr. Seit der Wende hat er sich gewerkschaftlich engagiert, zunächst in der Deutschen Postgewerkschaft (DPG), seit 2001 bei Verdi. Von 1996 bis 2013 war er freigestellter Betriebsratsvorsitzender für rund 2.000 Postmitarbeiter in Berlin. Im Verdi-Fachbereich begann er zunächst das Projekt „Modernisierung von Flächentarifverträgen“.

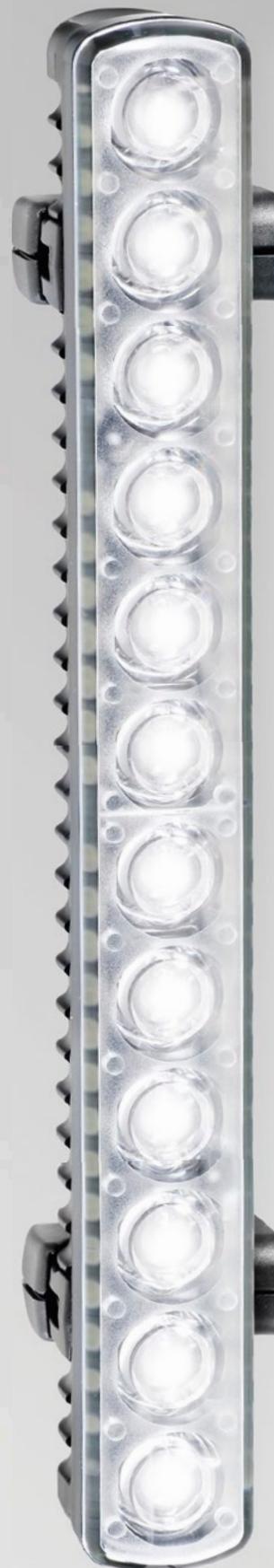
„EIN OFFENBARUNGSEID FÜR DAS BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG)“

müssten. Sollten sie länger als 183 Tage in Deutschland arbeiten, wären die Lkw-Fahrer hier auch steuer- und sozialabgabenpflichtig.

KOMPLETTE OSTEUPÄISCHE FUHRPARKS, die zwar im Ausland zugelassen sind, jedoch dauerhaft in Deutschland stationiert und von Deutschland aus disponiert werden, stellen mehr und mehr ein Problem dar. „Steuern, Arbeits- und Sozialkosten für diese Lkw befinden sich auf osteuropäischem Niedriglohn- und Sozialstandard, obwohl in Deutschland der Mindestlohn, Sozialabgaben und auch Steuern fällig wären“, klagt der BGL. „De facto handelt es sich hierbei um Schwarzarbeit, die getarnt als Dienstleistungsfreiheit die Märkte flutet.“ Eine Mammutaufgabe für den Zoll. Um die Dimension zu erkennen: Der wohl effektivste Kontrolleur Europas, Raymond Lausberg, hat 2015 mit seinem Team bei rund 3.300 Lkw-Kontrollen insgesamt Bußgelder von mehr als 800.000 Euro verhängt. Doch allein auf der E 40 sind pro Tag über 7.000 Lkw unterwegs. <

ANZEIGE

Der andere Zusatzscheinwerfer



Jetzt auch als Arbeitsscheinwerfer verfügbar!

LED Light Bar 350 mm

350 mm Länge | Niedrige Bauhöhe: 40 mm (56 mm einschließlich Halterung) | Geringes Gewicht von nur 700 g | Mit 12 lichtstarken Hochleistungs-LEDs | Variabler Anbau möglich | Fernlicht mit Referenzzahl 20 oder 30 (ECE-typgeprüft) | Mehr Informationen auf www.hella.com/truck

Technologie mit Weitblick



OH HAPPY DAY

FERNSFAHRER BEWEGEN NICHT NUR GÜTER, SONDERN AUCH DIE HERZEN. DER VEREIN „A HAPPY DAY OF LIFE – BEWEGEN MIT HERZ“ BESCHENKTE MIT HILFE SEINER MITGLIEDER UND SPONSOREN ÜBER 60 BENACHTEILIGTE KINDER. WIR WAREN BEI DER BESCHERUNG AM AUTOHOF SENDEN DABEI.

TEXT UND FOTOS | Thomas Rosenberger

KAUM WIRD DER NAME AUFGERUFEN, schon stürmt der etwa achtjährige Bub nach vorn zum Nikolaus. Mit strahlenden Augen nimmt er seine beiden Geschenke in Empfang. Er ist einer von mehr als 60 Kindern, die an diesem Nachmittag am Autohof Senden beschenkt werden. Dazu haben die Jungen und Mädchen im Alter von 4 bis 19 Jahren ihren Wunschzettel beim Verein „A happy Day of Life – Bewegen mit Herz“ abgegeben. Mit Unterstützung von Sponsoren, darunter Volvo Trucks und Schmitz Cargobull, Liqui Moly, die Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) sowie FERNFAHRER, haben die Mitglieder die Geschenke gekauft.

VOM BALL ÜBER COMPUTERSPIELE bis hin zum Tischkicker ist alles dabei. „Uns ist die Kinnlade heruntergefallen angesichts der vielen Sponsoren, die ein Geschenk gekauft und sich dabei auch mit den einzelnen Kindern und ihren Wünschen auseinandergesetzt haben“, schwärmt Ver-



GROSSZÜGIGE SPENDE: Elch Helge spielte 2.500 Euro für „Bewegen mit Herz e. V.“ ein. Schirmherr Michael Hirte (2. v. r.) trägt das reisefreudige Kuscheltier auf dem Arm, die Vorstände Ulrike Müller und Andreas Böcker (3. und 4. v. l.) freuen sich.

AUTOHOF HAMBURG SÜD - RADE

A happy Day of Life

18. JUNI 2016

unsere
SCHIRMHERREN

MICHAEL HIRTE

SIMONE OBERSTEIN

Bewegen mit Herz e.V. bewegen-mit-herz



einsvorstand Andreas Böcker. Gemeinsam mit „Das Supertalent“-Gewinner Michael Hirte sowie der Straßenmusikerin des Jahres, Simone Oberstein, übergibt Nikolaus Andreas Böcker die Präsente. Hirte und Oberstein spielen dazu weihnachtliche Melodien, der Saal singt mit, bei jeder Übergabe brandet Applaus auf. Eine feierliche, ausgelassene Stimmung stellt sich schnell ein. Kaffee und Kuchen gibt es dazu. Das Personal des Autohofs rackert Hand in Hand mit den Vereinsmitgliedern. „Das Team vom Autohof hat immer 200 Prozent gegeben“, lobt Böcker.

DIE WÜNSCHE DER KINDER sind verhältnismäßig bescheiden. Die größeren Geschenke gehen in der Regel an den Gemeinschaftsbereich der jeweiligen Tagesstätte. Hinter dem Fest steckt das große Engagement der 170 Mitglieder, die der Verein inzwischen zählt. Zum Start im Januar waren es gerade mal 28. „Alle, die etwas bewegen wollen und hinter dem Berufsstand Berufskraftfahrer stehen, sind bei uns willkommen“, erklärt Böcker.

VOR ALLEM DER ERSTE VORSTAND Ulrike Müller hat sich mächtig ins Zeug gelegt. Mit viel Herzlichkeit rackert sie auch an diesem Tag unentwegt und sie ist es auch gewesen, die die Tour von Elch Helge organisiert hat. Volvo Trucks Deutschland hat das Pelztier zugunsten des Vereins auf Reisen geschickt. Für jede Mitnahme in einem Lkw gab es von Volvo eine Spende von 24,12 Euro. Die Arbeit von Ulrike Müller war nicht vergebens. Fast 2.000 Euro kamen auf diese Weise zusammen, Volvo Trucks hat noch auf 2.500 Euro aufgerundet.

IM NÄCHSTEN JAHR GEHT ES WEITER. Nachdem der Verein 2015 das Bundesland Nordrhein-Westfalen adressiert hat, werden im kommenden Jahr Kinder aus dem Bundesland Hamburg unterstützt. Partner ist dann der Hoyer Autohof Hamburg Süd-Rade. Am 18. Juni fahren dort die beiden Vereins-Aushängeschilder Big Elephant von Ulrike Müller und der Michael-Hirte-Truck von Manuela Bachmaier vor und bewegen neben Gütern vor allem die Herzen.



4 FRAGEN AN

Norbert Barthle



Norbert Barthle (CDU) ist seit 2015 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

WIE VIEL GELD STECKT DER BUND IN DEN STRASSENBAU?

Bis 2018 können wir die Investitionen für die Infrastruktur steigern wie noch nie. Rund 14 Milliarden Euro haben wir 2018 für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Verfügung. Der Anteil für die Straßen geht direkt an die einzelnen Bundesländer. Der Betrag hängt allerdings von den geplanten Baumaßnahmen der einzelnen Länder ab. Dort, wo nichts geplant wird, kann auch kein Geld umgesetzt werden.

IST SICH DAS BMVI DER PARKPLATZ-PROBLEMATIK BEWUSST?

Selbstverständlich, wir wollen 6.000 neue Parkplätze schaffen. Außerdem soll der Fahrer in Zukunft über Navigationsgerät, Tablet oder Smartphone schon vorab erfahren, ob Parkplätze auf dem jeweiligen Rastplatz frei sind.

GIBT ES PLÄNE FÜR DIE VIELEN MARODEN BRÜCKEN IN DEUTSCHLAND?

Wir haben ein Sonderprogramm „Brückenmodernisierung“ aufgelegt, dessen Budget nun auf zwei Milliarden Euro im Zeitraum von 2015 bis 2018 aufgestockt wurde. Über 51.000 Brücken-Teilbauwerke befinden sich in der Baulast des Bundes. Davon werden knapp 2.500 Teilbauwerke derzeit untersucht beziehungsweise modernisiert. Die klare Ansage des Bundesverkehrsministers lautet: Jede Brücke, die Baurecht hat, wird auch gebaut oder saniert.

WIE VIEL WIRD DIE AUSWEITUNG DER LKW-MAUT EINSPIELEN?

Laut dem Mautbetreiber Toll Collect sind mittlerweile 160.000 Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter zwölf Tonnen registriert, davon verfügen 125.000 über eine On-Board-Unit. Für die beiden ersten Schritte der Ausweitung der Lkw-Maut, das heißt für die Verbreiterung der Maut auf weitere rund 1.100 Kilometer autobahnähnliche Bundesstraßen zum Juli 2015 und die Vertiefung der Lkw-Maut zum Oktober, rechnen wir mit Mehreinnahmen von rund 380 Millionen Euro pro Jahr. In einem nächsten Schritt soll die Lkw-Maut Mitte 2018 auf allen Bundesstraßen erhoben werden. Die Maut-Einnahmen gehen dauerhaft und zweckgebunden in unsere Straßeninfrastruktur.



Die Axt im Walde

Gemeinsam haben Paul Nutzfahrzeuge und die Eschlböck Maschinenfabrik einen Lkw für die Erzeugung von Hackgut entwickelt. Der „Biber Power Truck Turox“ basiert auf dem Mercedes Arocs, die Spezialisten von Paul haben das Chassis aber modifiziert. Herausgekommen ist ein allradgetriebener Vierachser mit Achstridem sowie gelenkter Vorder- und Hinterachse.

Alle Öle im Blick



Die Dekra Betriebsstoffliste in 22. Auflage ist ein unverzichtbares Instrument für alle, die mit Betriebsstoffen für Kraftfahrzeuge und Reinigern für Fahrzeuge und Werkstätten zu tun haben. Das umfangreiche Tabellenwerk mit 19 Produktgruppen zahlreicher Hersteller wie Motoröle, Ge-

triebeöle und Fette bietet einen Überblick über die Betriebsstoffe am Markt. Erhältlich über www.etm-webshop.de in der Rubrik Sonderhefte.

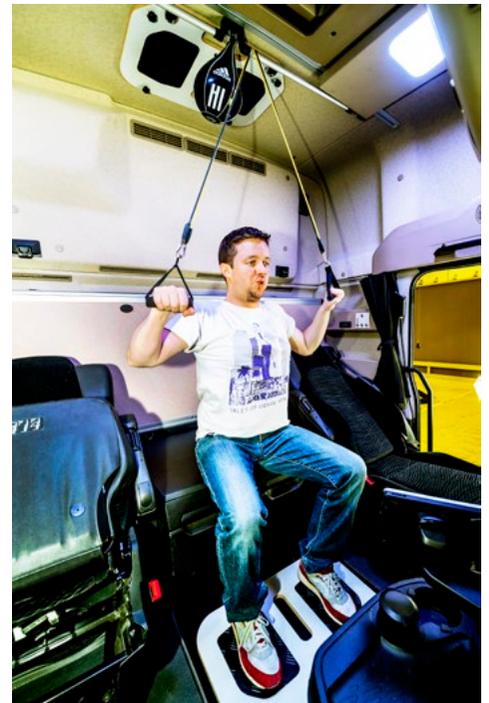


Fitness-Studio to go

EINER FÄHRT IMMER MIT, der innere Schweinehund. Mal Hand aufs Herz: Wer tut am Abend nach der Tour noch etwas für die Fitness? Kaum einer steigt nach zehn Stunden Sitzen im Lkw noch aufs Rad oder in die Joggingschuhe, zumal Autohöfe oder Industriegebiete selten zu sportlicher Betätigung einladen. Dabei wäre die tägliche Dosis Bewegung extrem wichtig bei einem körperlich so anstrengenden Job. Zehn Stunden sitzen, Schwerstarbeit beim Laden und die psychische Belastung jeden Tag fordern einen Ausgleich – wenigstens 15 Minuten Training täglich.

DAIMLER HAT MIT DEM TOP-FIT-TRUCK ein Trainingskonzept fürs Fahrerhaus eingeführt, das mit einfachen Hilfsmitteln und geringem Zeitaufwand für mehr körperliche Leistungsfähigkeit sorgen soll. Ein handliches Holzbrett mit vier Ankern, vier Gummi-Zugseile mit Griffen sowie zahlreiche Trainingsvideos zur Motivation und Anleitung gehören zur Ausstattung. Das reicht laut Daimler-Fitness-Fachmann Siegfried Rothe für ein vollständiges Workout.

OB DAS STIMMT, wollten wir genauer wissen und haben unseren Lkw-Tester Markus Braun samt Kameramann zum Probetraining zu Daimler geschickt. Ob er seinen inneren Schweinehund überwinden konnte und das Training erfolgreich absolviert hat, könnt ihr euch unter www.eurotransport.de/fit anschauen.



WIR VERLOSEN EIN Mercedes-Benz Fitness-Set, das in jeden Lkw passt.

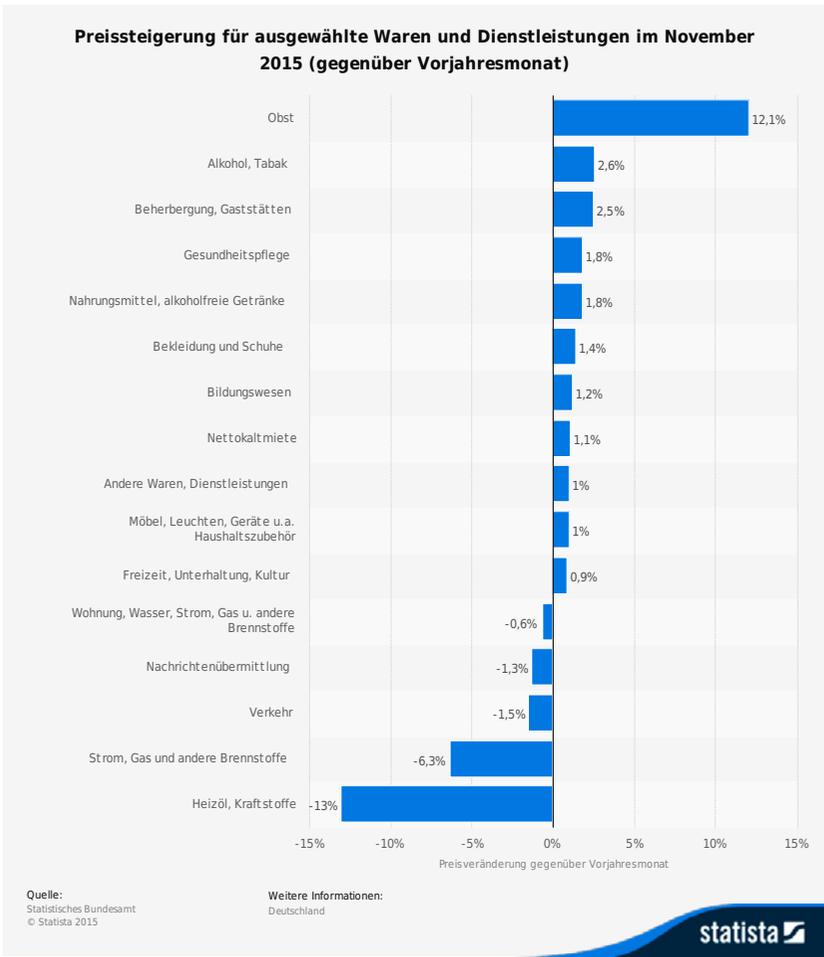
SCHREIBT UNTER DEM Stichwort „Fitness“ eine E-Mail an info@fernfahrer.de. Dann könnt ihr den inneren Schweinehund des Feldes verweisen.



Großauftrag vom Staat

Iveco und die Bundeswehr haben einen Vertrag über die Lieferung von 133 Trakkern bis zum Jahr 2019 unterschrieben. Der Auftrag umfasst ausschließlich 8x8-Fahrzeuge mit fünf verschiedenen Aufbauten, die meisten davon Wechsellader. Krauss-Maffei Wegmann steuert das vor Minen, Splintern und Handwaffenbeschuss schützende Fahrerhaus bei. Laut des Magazins „Europäische Sicherheit & Technik“ liegt der Kaufpreis einschließlich Zubehör und Ergänzungsverträgen bei rund 109 Millionen Euro. Damit steigt der Iveco-Anteil bei den lange von MAN dominierten 8x8-Militär-Lkw weiter an.

Schleichender Prozess



ALLES KLAGEN NÜTZT NICHTS – die Spesen, die ein Arbeitgeber seinen Fahrern als Nettobetrag überweisen darf, werden auch 2016 nicht mehr. Der Satz in Deutschland bleibt seit 2014 weiterhin in zwei Stufen eingefroren: Ist ein Fahrer mindestens acht Stunden unterwegs, sind Pauschalabrechnungen von zwölf Euro zulässig. Bei einer Abwesenheit, die 24 Stunden dauert, dürfen für jeden ganzen Tag pauschal 24 Euro abgerechnet werden. Siehe dazu auch den Artikel „Haben oder Nichthaben“ auf www.eurotransport.de.

DIE PREISSTEIGERUNGEN, die Fahrer unterwegs erleben, sind dagegen ein schleichender Prozess. „Ich habe Anstiege des Kaffeepreises von 3,50 Euro auf 4,00 Euro in den Tankstellen gesehen“, sagt Fahrerin Tina Nieda. „Früher wären das mal etwa acht DM gewesen und das, ohne dass der Lohn gestiegen wäre.“ Über mangelnde Besucher klagt dagegen die Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA). „Nur an drei bis vier Tagen ist abends das Restaurant voll“, erklärt Geschäftsführer Herbert Quabach. Hier wollen die Stammkunden ein ordentliches Essen zum fairen Preis. Dabei habe sich preislich nichts Wesentliches geändert. Der Trend gehe eher zum preiswerten Essen als zum Steak und es dürfe nicht mehr als die Parkgebühren kosten.

DIE SPESENTABELLE FINDET ihr ab sofort online zum Download. Dort könnt ihr sie herunterladen und selber ausdrucken. Dazu mit einer geeigneten App einfach den QR-Code scannen oder den Kurzlink www.eurotransport.de/spesen eingeben.

Die Ice Road Trucker sind wieder da



Seit dem Ende der letzten Staffel warten die Fans der Serie auf die Fortsetzung. Am 27. Januar geht das Abenteuer endlich weiter – jeden Mittwoch ab 20.15 Uhr auf HISTORY, dem TV-Sender für Dokumentationen. Die Handlung: Der Kampf um die nördlichsten Eisstraßen hat eine neue Dimension erreicht. Zwei Saisons lang konnte Polar Industries die Konkurrenz weit hinter sich zurücklassen. Doch es formieren sich neue Allianzen, die dem Unternehmen die Kunden streitig machen. Darrell Ward gründet sein eigenes Unternehmen und will seinem ehemaligen Arbeitgeber gründlich das Geschäft vermiesen. Es gelingt ihm sogar, Polar Industries Geheimwaffe Lisa Kelly abzuwerben. Doch sein Boss Mark Kohaykewych will mit Alex Debogorski und den Profis Todd Dewey und Art Burke seine Vormachtstellung halten. Verstärkung ins Team holt er sich auch mit Trucker-Ass Mike Simmons.



ZUM START DER 9. STAFFEL „Ice Road Trucker – Gefahr auf dem Eis“ verlosen wir gemeinsam mit HISTORY und Polyband je zehn DVD-Boxen der beiden legendären Staffeln von „Tödliche Straßen – Trucker in gefährlicher Mission“. Auf den unglaublichsten Straßen des Himalaja und Südamerikas müssen die Lkw-Fahrer ihr gesamtes Können zeigen. Ab der ersten Folge geht's dabei voll zur Sache. Spektakuläre Bilder und den Link zur Teilnahme findet ihr unter eurotransport.de/irt. Teilnahmechluss ist der 07.02.16.



Fahrer im TV



Die zweite Staffel der ZDF-Doku „Die Trucker“ läuft ab dem 17. Januar an drei aufeinanderfolgenden Sonntagen um 18 Uhr im Fernsehen. Regisseur Broka Herrmann und Kameramann Marc Nordbruch haben die drei Fernfahrer Hardy, Erich und Kai (im Bild) wochenlang auf ihren Touren durch Deutschland und Europa begleitet. Entstanden sind Reportagen, die das Leben der Fahrer hautnah zeigen. Am 17. Januar ist der frühere Landmaschinen-Schlosser Hardy dran, am 24. Januar folgt Erich, der eine Flüchtlingsaktion gestartet hat, am 31. Januar Kai, dessen 14-jährige Tochter im Krankenhaus liegt.

Tank-Silo-Spezialist aus Frankreich

Renault Trucks hat ein Modell für den Transport von Gefahrgut und Chemikalien auf den Markt gebracht. Im Lastenheft des T Tanker standen laut Hersteller die Aspekte „geringeres Gewicht“ und „hohe Sicherheit für Ware und Fahrer“ ganz oben. Die Nutzlast soll, verglichen mit einem T-Standardmodell, einen Vorteil von rund 270 Kilogramm bieten. Das Fahrzeug verfügt zudem über ein neues Reifendruckkontrollsystem.



Sieg für den kleinen Italiener

25 FACHJOURNALISTEN haben unter den Truck-Neuerscheinungen des Jahres den „Truck of the Year 2016“ gewählt. Die Journalisten repräsentieren 25 führende Nutzfahrzeug-Publikationen Europas, darunter die FERNFAHRER-Schwesterzeitschrift lastauto omnibus. Die Wahl fiel auf den Verteiler IVECO Eurocargo. Die Trophäe, ein stilisiertes Lenkrad auf einem Marmorsockel, wurde auf der Messe Solutrans in Lyon an IVECO-Brand-Präsident Pierre Lahutte (im Bild r.) übergeben.

Der IVECO Eurocargo setzte sich in einem Kopf-an-Kopf-Rennen mit 101 Punkten und nur drei Zählern Vorsprung gegen den Zweitplatzierten, die Baustellen-Lkw-Reihen Renault Trucks K und C, durch. Dritter im Votum der Jury um den internationalen Titel des besten Lkw-Debütanten wurde der neue Ford Cargo Bau-Lkw mit 35 Wertungspunkten. Für die Jury fährt der IVECO Eurocargo mit einem überarbeiteten Fahrerhaus als herausragendes Merkmal vor.

Klare horizontale Linien der aerodynamisch optimierten Kabine und ein charakteristisches Fahrzeuggesicht unterstreichen die Familienzugehörigkeit nach unten zum IVECO Daily Transporter ebenso wie zum IVECO-Flaggschiff Stralis. Im Innenraum des neuen, mittelschweren IVECO Eurocargo haben die Fahrzeugentwickler dem Wunsch nach einem mobilen Büro entsprochen. Für den täglichen Liefereinsatz stehen in der Mittelkonsole passende Anschlüsse für Smartphone, Tablet oder ein Navigationsgerät zur Verfügung.

Die Experten der „Truck of the Year“-Jury lobten darüber hinaus die Qualitäten des weiterentwickelten Antriebsstrangs des IVECO Eurocargo. Zwei Basismotoren mit vier oder sechs Zylindern arbeiten mit dem besonders verbrauchsgünstigen SCR-only-Abgasreinigungskonzept, das auf die aufwendige Abgasrückführung zum Motor verzichtet. Mit dem Angebot des automatisierten Schaltgetriebes AS-

Tronic setzt IVECO auf ein modernes Getriebemanagement, das in Verbindung mit einem Getriebefreilauf (Eco-Roll) und optimierten Schaltprogrammen einen wesentlichen Beitrag zur Kostensenkung durch Mindestverbrauch und geringen Verschleiß leistet. Darüber hinaus rundet ein erdgasbetriebener Motor (CNG) die Auswahl an unterschiedlichen Antrieben ab.



FAHRVERBOTE 1. Januar bis 8. Februar 2016

LAND	GENERELLES FAHRVERBOT	FAHRVERBOTE	ZEITEN
D	Sonn- und Feiertage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anhängen hinter Lkw unabhängig vom Gewicht	1. Januar	0-22 UHR
A	Samstage Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot ohne Anhänger: über 7,5 t mit Anhänger: über 3,5 t	1. und 6. Januar	15-24 UHR 0-22 UHR 22-5 UHR
F	Samstage Sonntage über 7,5 t zul. Gesamtgewicht	1. Januar	22-24 UHR 0-22 UHR
CH	Sonn- und Feiertage Nachtfahrverbot über 3,5 t, Sattel-Kfz über 5 t, Anhängen über 3,5 t zul. Gesamt- gewicht	1. Januar	0-24 UHR 22-5 UHR

©HABRDA/FOTOLIA

E-Lkw ist serienreif



Die Kooperation zwischen den beiden Unternehmen Elektro-Fahrzeuge-Stuttgart (EFAS) aus Zell unter Aichelberg und Orten aus Bernkastel-Kues trägt Früchte. Der Orten E 75 ist ein voll elektrisch betriebener Lkw mit 7,49 Tonnen Gesamtgewicht. Er soll laut Hersteller über 30 Prozent mehr Nutzlast als das herkömmliche Diesel-Serienfahrzeug mit Standard-Kofferaufbau verfügen. Das neue Geschäftsfeld Orten Electric-Trucks baut und vertreibt künftig den E-Lkw.

Doc-Stop-Hinweis an der Autobahn gefordert

40 Manager und Vorstände von Unternehmen und Verbänden aus der Transport- und Nutzfahrzeugbranche fordern eine DocStop-Autobahnbeschilderung. Dazu soll nach dem Willen des Vereins, der die medizinische unterwegsversorgung von Berufskraftfahrern organisiert, ein DocStop-Logo zusätzlich auf die Hinweistafel gedruckt werden, die schon auf die weiteren Serviceangebote auf dem jeweiligen Rastplatz hinweisen. Die Unterstützer haben eine Petition un-

terzeichnet und über Staatssekretärin Dorothee Bär (Bild l.) an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt übergeben. Zu den Unterzeichnern gehört auch der ETM Verlag, in dem FERNFAHRER erscheint. Die Prüfgesellschaft Dekra wird DocStop für weitere fünf Jahre mit insgesamt 150.000 Euro zu unterstützen. Das hat der Vorstandsvorsitzende Stefan Kölbl (Bild r., 2. v. l.) gegenüber dem DocStop-Vorsitzenden Joachim Fehrenkötter (Bild r., 1. v. r.) bestätigt.



WIE ENTFERNT IHR EISPLATTEN?

EISPLATTEN AUF LKW-DÄCHERN BERGEN GROSSE GEFAHREN. FAHRER SIND PER GESETZ VERPFLICHTET, SIE ZU ENTFERNEN.

TEXT UND FOTOS | Georg Weinand, Alev Atas, Johannes Roller



Die Strafen fangen bei recht harmlosen 25 Euro an. Die sind dann fällig, wenn die Polizei Eisschollen auf Aufbaudächern feststellt. Haben herabfallende Eisplatten den nachfolgenden Verkehr behindert, ist der Fahrer – unter Umständen auch die Spedition – schon mit 80 Euro dabei. Außerdem, und das schmerzt viel mehr, kommen drei Punkte in Flensburg hinzu. Verursacht die herabstürzende Eisplatte einen Unfall, dann sind schon 120 Euro fällig – und ebenfalls drei Punkte in Flensburg.

BESONDERS HAPPIG WIRD ES aber, wenn durch die Geschosse Personen verletzt oder sogar getötet werden. Dann droht der Gang ins Gefängnis. Bis zu fünf Jahre Knast oder hohe Geldstrafen plus fünf Punkte in Flensburg – da sollte es sich morgens doch lohnen, die Platte zu putzen.

HIERZU GIBT ES die verschiedensten Methoden. Wir wollten wissen, ob und wie Fahrer das

Eis von den Aufbauten entfernen und haben nachgefragt. Durch die Gespräche auf Autohöfen und auf unserer Facebook-Seite haben wir viele sinnvolle Vorschläge gesammelt. Unter anderem habt ihr euch dafür ausgesprochen, dass der Gesetzgeber die Fahrzeughersteller oder die Fahrzeugeigner dazu verpflichtet, Luftkissen unter die Planendächer einzubauen.

WEM DAS NICHT HILFT, weil er womöglich einen Koffer fährt, der findet öffentlich zugängliche Schneeräumenanlagen ab sofort in der FERNFAHRER-Autohöfe-App. Sie sind unter „Servicepartner“ abgelegt.

DIE KOSTENLOSE AUTOHÖFE-APP wurde inzwischen mehr als 75.000 Mal heruntergeladen und enthält zudem Autohöfe, Raststätten und Tankstellen in ganz Europa sowie – ganz neu – auch DocStop-Stützpunkte für die medizinische unterwegsversorgung von Berufskraftfahrern. Die App ist für iOS und Android-Geräte verfügbar.



LUKAS BLIESTLE
21, LONSEE

Ich fahre eine Kippmulde

In meiner Ausbildung bin ich Koffer gefahren. Wenn es irgendwie ging, habe ich mit der Holzlatte das Dach sauber gemacht. Wenn nicht, dann war ich auf gut Glück unterwegs. Deshalb finde ich es sinnvoll, ein Schneegerüst auf Autohöfen und Lkw-Parkplätzen aufzustellen.





GERATH BALAZS
30, UNGARN

Die Sicherheit geht vor

Meine Firma hat einen eigenen Lkw-Service, eine Waschanlage und ein Räumgerüst. Es ist also kein Problem, vor der Abfahrt Eisplatten schnell zu entfernen, selbst wenn der Lkw vollbeladen ist. Unterwegs wird es allerdings schwierig, weil nicht alle Parkplätze ein Gerüst haben.



AYHAN GÖKÇAYIR
38, ULM

Eis ist eine Gefahr

Da ich mit einer Rundmulde unterwegs bin, muss ich mir über Eisbildung keine Gedanken machen. Ich kenne aber die Gefahr, die von Schnee und Eis ausgeht. Bei meiner früheren Spedition musste ich vor Fahrtantritt immer den Lkw kontrollieren und säubern. Unterwegs, wenn keine andere Möglichkeit besteht, mit einer Stange von innen klopfen. Problematisch wird das, wenn der Lkw beladen ist. Ich bin froh, dass ich keinen Sattelzug im Fernverkehr fahre.

FERDUN ARIOGLAN
48, OSTHOFEN

Sicherheit ist das oberste Gebot

Meine Firma hat eine Einrichtungs-bühne auf dem Hof. Wir legen uns die Absturzsicherheitsgurte an und machen dann alles mit dem Besen weg. Meinem Chef ist es wichtig, dass wir sicher unterwegs sind.



UDO GROSS
55, KÜHNDORF

Oft ist es die Faulheit der Fahrer

Ich habe immer eine Leiter dabei, egal wo ich gerade bin. Wenn es fünf Mal in der Woche schneit, muss ich sie auch so oft rausholen und mein Dach ordnungsgemäß säubern. Wenn hinter dir einer auf der Autobahn die Polizei ruft, hast du sonst schnell Ärger an der Backe.



Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir wollten von unseren Facebook-Freunden wissen, wie sie die eiskalten Geschosse von den Dächern räumen:

” Kai Haupt sagt: „Entweder Schneegerüst oder den Chef auf eine ausziehbare Leiter ansprechen. Ich würde das Risiko nicht eingehen, eine Familie mit Kindern in einen Unfall zu verwickeln. Als junger Fahrer kann ich nicht verstehen, wie man so ein Risiko bewusst eingehen kann.“

” Sabine Nief erzählt: „Vor Jahren traf beim Überholen eines Lkw auf der Autobahn, eine Eisplatte mein Auto an der Windschutzscheibe. Gott sei Dank, habe ich vor Schreck nicht das Lenkrad verrissen. Der Lkw-Fahrer fuhr auch gleich mit mir bei der nächsten Abfahrt raus und entschuldigte sich. Zum Glück ist nichts passiert.“

” Bernhard Albert berichtet: „Die Meinung, dass die Platten ohnehin schon runter sind, bis der Lkw auf der Autobahn ist oder, dass man sich im Folgefahrzeug gut schützen kann, indem man den Sicherheitsabstand einhält, trifft keineswegs immer zu. Eines meiner schlimmsten Erlebnisse auf der Autobahn war eine Platte, die vom Lkw-Dach abhob und frontal auf mich zuflog. Ich fuhr auf die fliegende Platte zu, war mit dem Lieferwagen mit 120 km/h auf der mittleren Spur, der Lkw auf der rechten. Also bin ich der Platte auf die linke Spur ausgewichen – ohne Spiegel, ohne Schulterblick. Die Platte ist knapp hinter mir auf die mittlere Spur gekracht. Das Schicksal hat es an diesem Tag gut mit mir gemeint.“

” Ralf Kramer-just weist auf ein Problem hin: Wenn ich auf einem Autobahn-Parkplatz stehe, als Jumbo fast immer bis unters Dach beladen, wie soll ich da die nächste Räumanlage erreichen? Soll ich nachts eine Leiter anlegen und hoffen das sie mir unter den Füßen wegfährt? Wer bezahlt, wenn ich runterfalle? Der Gesetzgeber macht es sich einfach. Der Gelackmeierte ist die arme Sau hinterm Lenkrad. Und ja, es gibt ja Luftsäcke. Nur dumm, dass ich Wechselbrücken fahre.

 /fernfahrerMagazin

VÄTER WIE PETER

MONIQUE MÜLLER IST UNSERE NEUE EXPERTIN FÜR FRAGEN DES FAMILIENRECHTS. GERADE IM FERNVERKEHR STEHEN FAHRER OFT PLÖTZLICH VOR DEM ENDE DER EHE – UND SUCHEN DRINGEND RAT.

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



GERADE DAS FAMILIENRECHT IST **VON FALL ZU FALL** SEHR INDIVIDUELL UND BRINGT OFT AUCH **FINANZIELLE EINSCHNITTE** MIT SICH.

FERNFAHRER
hilft!

FRAGEN ZUM FAMILIENRECHT beantwortet
Monique Müller aus dem Haus des Rechts
auf unserem Expertenportal unter
www.eurotransport.de



VIELE FERNFAHRER KENNEN diese Geschichte: Peter Weiland*, 45, hat erst vor zehn Jahren eine Umschulung zum Berufskraftfahrer gemacht. Der gelernte Fliesenleger fand auch gleich eine Stelle im Nahverkehr. Letztes Jahr fing er an, für die Familie mit zwei kleinen Kindern ein Haus zu bauen. Dann wurde das Geld knapp, Peter ging in den Fernverkehr: Kühltransport. Mehr Lohn, höhere Nettospesen, öfter am Wochenende draußen. Am Anfang hat seine Frau noch mitgemacht. Dann zog sie sich mehr und mehr zurück. Und schließlich hat sie ihm offenbart: „Ich habe einen anderen!“ Peter war am Boden zerstört.

ZUM REDEN KEINE Zeit, Peter musste ja auf Tour. Aber jede Nacht schossen ihm die Gedanken durch den Kopf: Kann sie sich so einfach scheiden lassen? Was passiert mit den Raten für das Haus? Wie ist das mit dem Unterhalt für die beiden Kinder? Hilfe bei diesen und anderen Fragen bietet nun die Anwältin für Familienrecht, Monique Müller. „Dabei kann ich gleich ein wenig die Angst vor zu hohen Rechtsanwaltskosten nehmen, denn unter Umständen sind Mandanten sogar dazu berechtigt, Beratungs- und Prozesskostenhilfe in Anspruch zu nehmen.“

SCHEIDEN TUT WEH, sagt der Volksmund. „Ausreichend ist allein, dass ein Ehegatte den Scheidungsantrag bei Gericht einreicht und beide Parteien seit einem Jahr getrennt voneinander leben“, sagt die Juristin. „Dabei kann die Trennung durchaus auch innerhalb der ehedem gemeinsamen Wohnung erfolgen, wenn jeder Ehegatte seinen eigenen Weg geht, die Eheleute getrennt schlafen und sich auch getrennt versorgen. Zu-



dem ist zu beachten, dass derjenige, der den Scheidungsantrag stellt, anwaltlich vertreten sein muss.“

SCHON SEIT 2009 hat sich Müller auf Familienrecht spezialisiert. „Es ist wichtig, dass beide Parteien versuchen, eine einvernehmliche Lösung zu erzielen. Das gilt insbesondere, wenn Kinder aus der Ehe hervorgegangen sind. Die Erfahrung hat mir gezeigt, dass es wichtig ist, dass gerade zu Beginn der Trennung so viele Punkte wie möglich für beide Seiten verbindlich geregelt werden.“ Je mehr Zeit vergeht, umso mehr überwiegen die Gefühle. Es baut sich Hass auf – eventuell, weil der andere Ehepartner wieder in einer neuen Beziehung ist. Das Umfeld ändert sich und die Eheleute werden mit der Zeit zwangsläufig von dritten Personen beeinflusst. „Um für beide Seiten einen fairen Cut zu vereinbaren, ist es von Vorteil, sich anwaltlichen Rat zu suchen.“

EINTYPISCHES BEISPIEL aus der täglichen Praxis: „Grundsätzlich hat derjenige Kindesunterhalt zu bezahlen, der die Kinder nicht überwiegend betreut“, erklärt Müller. „Dessen Höhe bemisst sich nach der Düsseldorfer Tabelle.“ Diese wiederum legt aufgrund des Einkommens und des Alters der Kinder die Höhe des Unterhalts fest. „Bei der Unterhaltsberechnung spielen viele einzelne Faktoren eine wichtige Rolle. So können Kredite, die bereits während der Ehe bestanden, vom Einkommen abgezogen werden. Spesen dagegen werden teilweise dem Einkommen hinzugerechnet, wenn diese auch versteuert werden.“

GERADE AUFGRUND DER Vielfältigkeit der Unterhaltsberechnung lohnt es sich auf jeden Fall, sich anwaltlich beraten zu lassen, da jeder Fall individuell ist. Der Selbstbehalt, der monatlich in jedem Fall verbleiben muss, ist gegenüber minderjährigen Kindern 1.080 Euro. „Den Kindesunterhalt schulden Väter wie Peter bis zum Abschluss der ersten Ausbildung“, sagt Müller. „Doch auch hiervon gibt es wiederum Ausnahmen. Aus meiner täglichen Praxis kann ich dringend empfehlen, sich frühzeitig anwaltlich beraten zu lassen, da das Familienrecht von Fall zu Fall sehr individuell ist und oft auch wirtschaftliche Einschnitte mit sich bringt.“

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**



FLIEGENDER START

ALEXANDRA UND HORST FRITSCHKE SIND NICHT NUR SEIT 24 JAHREN VERHEIRATET. JETZT FAHREN SIE AUCH NOCH MIT ZWEI LASTWAGEN FÜR DASSELBE UNTERNEHMEN.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Horst Fritsche

Das wirklich Beste, was einer guten Ehe passieren kann, sind gemeinsame Interessen. Für Alexandra und Horst Fritsche ist das etwa die Kultserie „Auf Achse“. Jetzt, im Winter, an den eher trüben Sonntagnachmittagen, sitzen sie beide gern daheim in Westerhorn, einem Dorf im Dreieck zwischen der A 7 und der A 23, auf dem Sofa. Es läuft „Fliegender Start“ aus dem Jahr 1980. „Es hat sich seither nicht wirklich viel geändert“, kommentiert Horst. „Frachtraten unterm Selbstkostenpreis, nicht gezahlte Löhne, Pleiten und Insolvenzver-

schleppung – sogar die billige Konkurrenz aus Osteuropa gab es damals schon. Nostalgie hin und her, aber früher war eben auch nicht alles besser. Schon gar nicht im internationalen Transportgewerbe.“

EINEN FLIEGENDEN START haben Alexandra und Horst mittlerweile jede Nacht zu Montag. Sie muss meist früher raus als er, nämlich kurz vor Mitternacht. Alexandra fährt in die Niederlande. Der Termin beim Kunden ist um neun Uhr morgens, Fracht aus Dänemark entladen. Er dagegen hat den ganzen Tag Zeit, um in Ruhe über die A 7 zu fahren. Ver-

zollung ist erst am Dienstag. Horst bringt Bäume aus einer Baumschule in die Schweiz. Er liebt seine entspannte Tour: mit der Rückladung die lange Strecke bis nach Kopenhagen, vorladen und Freitag Feierabend in Westerhorn. „Wenn wir Glück haben, dann treffen wir uns am Donnerstag in Dänemark“, sagt sie. „Aber meistens fahren wir doch aneinander vorbei. Entscheidend ist deshalb, dass wir am Wochenende viel gemeinsam machen.“ Für beide gilt der Geheimtipp einer glücklichen Beziehung: den anderen so sein lassen, wie er ist. Freiheit und so. „Damit sind wir bislang sehr gut gefahren.“



MIT DEM NEUEN MODELL des Volvo FH pendelt Horst jede Woche zwischen Dänemark und der Schweiz. Hier hat er Zuchtbäume geladen.

SEIT 27 JAHREN sind Alexandra und Horst jetzt zusammen und seit 24 Jahren verheiratet. Der erste Enkel ist auch schon da. Horst ist gelernter Schmied, sie gelernte Einzelhandelskauffrau. Beide haben immer gearbeitet. Als die beiden Kinder Natascha, heute 22, und André, heute 18, auf die Welt kamen, haben sie zuerst ein klassisches Familienleben geführt: er im Baugewerbe, Innenausbau, viel Büroarbeit. Sie fuhr mit Klasse-3-Führerschein eine Zeit lang für eine Möbelspedition. „Die Kindererziehung haben wir uns geteilt“, erzählt Alexandra. „Ich war damals viel zu Hause“, sagt Horst, „aber der Papierkram war doch nichts für mich.“ Er fuhr dann noch eine Weile lieber Radlader.

SCHLIESSLICH ERFÜLLTE SICH HORST einen Kindheitstraum und wechselte 2007 als Fahrer in die Transportbranche. Er hat in Dänemark gearbeitet und machte dann fünf Jahre lang für ein kleines Unternehmen aus Elmsborn Containertrucking aus dem Hamburger Hafen. Und Alexandra erwarb 2009, noch bevor es die gesetzliche Pflicht zur Beschleunigten Grundqualifikation gab, auf eigene Initiative den Führerschein C/CE. „Damals war unsere Tochter 18 Jahre alt, der Sohn 15“, sagt Alexandra. „Ich habe sie gefragt, ob es in Ordnung



HORST FRITSCHÉ, 48
LKW-FAHRER

Bei der ersten Firma war es nicht so leicht, den Chef zu überzeugen, dass Alexandra bei uns anfängt. Aus Liebe zu meiner Frau bin ich auf einen anderen Lkw umgestiegen.



ist, wenn ich auch in den Fernverkehr gehe. Und sie hat geantwortet, sie würde schon auf den Bruder aufpassen, wenn ich auf Tour bin. Meistens habe ich ihn dann aber von unterwegs aus dem Lkw geweckt.“

DIE BEIDEN BELADENEN SATTELZÜGE von Hansen aus Idstedt stehen draußen auf der Straße: zwei Volvo mit jeweils 460 PS. Gut, einen kleinen Unterschied in einer eigentlich gleichberechtigten Fernfahrer-Ehe muss es wohl noch geben: Horst fährt das etwas jüngere Modell. „Das gönne ich ihm“, lacht Alexandra. Zickentaxi steht zwar bei ihr an der Fahrertür. Das sei allerdings nicht ernst gemeint. Ein Kuss, ein Kaffee – dann ist sie aus der Tür. „Nein“, sagt sie, „ich stehe in dem Job nicht meinen Mann, wie es immer so

schön heißt. Ich mache den Beruf als Frau einfach gerne und gut. Punkt.“ Sie hält sich ganz bewusst von den Fahrerinnengruppen auf Facebook fern. „Da wird mir oft zu viel gejammert, wie hart der Beruf für Frauen doch ist. Das kann ich nicht verstehen.“ Am Anfang war es nicht so leicht, eine Stelle für Alexandra in seiner Firma zu finden. Der Chef hatte sich geziert. Dann war ein Fahrer, der einen Schubbodenaufleger übernehmen sollte, nicht gekommen. Horst hatte eine Idee. „Ich würde den Schubboden fahren, denn mit der Technik kenne ich mich aus, habe ich dem Chef vorgeschlagen. Und dass Alexandra ja dann meinen Renault Magnum übernehmen könnte.“

DER CHEF WILLIGTE EIN. Alexandra bekam die Stelle. „Aus Liebe zu meiner Frau bin ich auf einen anderen Lkw umgestiegen.“ Erst als der Disponent dort aufhörte und es öfter zu Unstimmigkeiten kam, wechselte Horst zu Hansen. „Ich konnte den Hamburger Hafen nicht mehr sehen und wollte wieder Plane fahren“, sagt Horst. Alexandra ging für drei Monate zu einer dänischen Firma, wechselte schließlich aber auch zu Hansen. „Dort gibt es jetzt fünf Frauen. Eine fährt mit Ihrem Mann zusammen auf einem Lkw. Aber das wäre nichts für uns.“

TRUCKERFRAUEN WIE ALEXANDRA WEINEN NICHT, WENN DER MANN AUF TOUR IST. SIE FAHREN SELBST MIT DEM LKW.



ALEXANDRA FRITSCHÉ, 43
LKW-FAHRERIN



Wir leben ein ganz normales Familienleben. Nur, dass ich jetzt so wie Horst auch unter der Woche mit dem Lkw mit Ladung aus Dänemark unterwegs bin.

EIN NORMALES FAMILIENLEBEN führen Alexandra und Horst auch weiterhin. „Nur, dass ich jetzt unter der Woche selbst mit dem Lkw in Europa unterwegs bin“, sagt Alexandra. Für sie ganz normal – kein großes Gerede. Sie ärgert sich eher, wenn irgendwelche „Hornochsen“, wie sie schon mal bei Facebook postet, bei Stau mit ihrem Lkw die Rettungsgasse versperren. Und dann muss sie noch etwas loswerden. „Neulich habe ich bei Youtube so ein Lied gehört – von einer Kerstin. ‚Truckerfrauen weinen heimlich‘. Das ist doch Klischee pur. Absolut nichts für mich. Horst weint ja auch nicht, wenn er am Montag länger schlafen darf als ich.“

IM INTERVIEW

FAHRER UNTER 25

TEXT UND FOTOS | Alev Atas



DIMITRI SCHEIBEL IM GESPRÄCH

WARUM FAHRER? Für mich war schon immer klar, dass ich etwas mit Fahrzeugen machen wollte. Wäre ich nicht Berufskraftfahrer geworden, wäre ich heute Kfz-Mechaniker. Auch mein Vater und mein Onkel sind früher Lkw gefahren. Da war ich als Kind häufig dabei und fand es immer spannend.

EINSATZGEBIET? Momentan fahre ich im Nahverkehr rund um Calw. Ich bin im Werkverkehr tätig und lade Automobilteile eines Zulieferers. Aber auch Wechselbrücken der Post habe ich schon von einem Paketzentrum zum anderen gebracht. Nach meiner Ausbildung fuhr ich auch bereits im Fernverkehr, zum Beispiel nach Frankreich und Italien. Das hat mir sehr gut gefallen.

LIEBLINGSTOUR? Ich fahre eigentlich überall gern. Im Nahverkehr lerne ich gerade die Strecken rund um Calw sehr gut kennen, das hat auch seinen Reiz.

GRÖSSTES MISSGESCHICK? Glücklicherweise bin ich bisher von Unfällen verschont geblieben, bis auf ein paar kleine Kratzer, die bleiben natürlich im Alltag nicht aus.

FREUNDESKREIS? Meine Freunde finden meinen Beruf spannend und wollen auch mal mitfahren. Aus Zeitgründen konnte aber erst einer meiner Kumpels mit mir auf dem Bock sitzen, er fand das ziemlich cool. Meine Freundin ist noch nicht mitgefahren, aber sie unterstützt mich sehr. Ihr zuliebe bin ich im Nahverkehr tätig, weil ich so abends meistens zu Hause sein kann.

DAS SCHÖNE AM JOB? Als Fahrer habe ich viel Abwechslung im Alltag, weil sich die Strecken und Ladungen immer ändern und man viel Kundenkontakt hat. Im Nahverkehr ist man ständig in Bewegung: neue Ware laden und sichern, am Ziel entladen und wieder beladen. Dazu kommt noch die Wartung des Fahrzeugs. Acht Stunden lang herumzusitzen während der Arbeit, das wäre nichts für mich.

AN MEINEM JOB STÖRT MICH, dass die spannenden Fahrten ins Ausland immer mit langer Abwesenheit zusammenhängen, man also ein paar Tage nicht zu Hause sein kann. Bei meiner Arbeit im Nahverkehr kann ich meine Arbeitszeiten gut planen. Meistens bin ich etwa von 6 bis 15 Uhr unterwegs oder arbeite in der Werkstatt.

JETZT MITMACHEN!

DU BIST EIN JUNGER KOLLEGE ODER EINE JUNGE KOLLEGIN UNTER 25 UND MÖCHTEST GERNE IN DEN FERNFAHRER?

Schreib uns mit Foto an info@fernfahrer.de und bewirb dich. Stichwort „U 25“.

ZUKUNFT? Ich wünsche mir, dass alles so bleibt, wie es ist, und ich weiter für Schuon arbeiten kann. Mit den Kollegen komme ich sehr gut klar, sie helfen einem bei jedem Problem.



VERBINDEN UND TRENNEN: Christian Eckel (r.) ist eigentlich Controller, unterstützt die jungen Berufskraftfahrer von Schuon wie Dimitri aber in der Ausbildung immer dann, wenn es um Technik geht.

Der Ausbildungsbetrieb

Alfred Schuon GmbH

Adresse: Bühlwiesenweg 15,
72221 Haiterbach

Telefon: +49 (0)7456 693 0

Internet: www.schuon.com,
www.facebook.com/schuon.de

Fuhrpark/Fahrpersonal: 210
ziehende Einheiten der Marken
Mercedes, MAN und Scania;
260 Fahrer

Einsatzbereich: Werkstatt,
Lager, nationaler und internati-
onaler Fernverkehr mit Jumbo-
transporten, Systemverkehre

Fahrerausbildung seit: über 30 Jahren, derzeit zwei BKF-Lehrlinge
pro Jahrgang, pro Jahr sind sechs freie Ausbildungsplätze eingeplant

Ausbildungsmöglichkeiten: moderner Fuhrpark, Werkstatt

Zuständige Berufsschule: Grafenbergsschule Schorndorf, Unterricht
blockweise für je drei bis vier Wochen

Voraussetzung für Bewerbung: Mindestalter 18 Jahre

Praktikum für Interessenten: auf Anfrage

Ansprechpartner: Carolin Steeb (Bild oben), (c.steeb@schuon.com),
Christian Eckel (c.eckel@schuon.com)



ANZEIGE

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Autohöfe App

WIR HABEN SIE!

Alle Autobahnen, alle Autohöfe, alle Infos.



KOSTENLOS
für iPhone und Android!



Jetzt **KOSTENLOS** herunterladen:
fernfahrer.de/apple und fernfahrer.de/android



Präsentiert von



eurotransport.de/autohoeffe **D CH A NL PL F GB ES IT HU**

KLARE ANSAGE

DAS AMT FÜR ARBEITSSCHUTZ DER BEZIRKSREGIERUNG KÖLN BEKOMMT OFTMALS ANZEIGEN VON LKW-FAHRERN. SIE BEKLAGEN SICH DARÜBER, DASS SIE BEIM WARTEN DEN TACHO AUF DRUCK DER DISPONENTEN AUF PAUSE STELLEN MÜSSEN. NUN KLÄRT DIE BEHÖRDE AUF.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath



Regelmäßig melden sich Lkw-Fahrer beim Amt für Arbeitsschutz. Genauer gesagt beim Arbeitsschutzdezernat 55 der Bezirksregierung Köln. Dort erstatten sie meist anonym eine Anzeige. In der Regel geht es um Missstände in Transportunternehmen, vor allem im Bereich der Sozialvorschriften und des Arbeitszeitgesetzes. Jährlich gehen etwa 2.000 Anzeigen und Beschwerden ein. Sie ziehen wiederum rund 500 Betriebsprüfungen nach sich.

Allein 2014 wurden Bußgelder in Höhe von 430.000 Euro verhängt. Das zeige, so die Bezirksregierung, dass es immer noch einen hohen Handlungsbedarf zur Verbesserung der Lenk- und Ruhezeiten und somit zu einer Erhöhung der Sicherheit der Fahrer gibt.

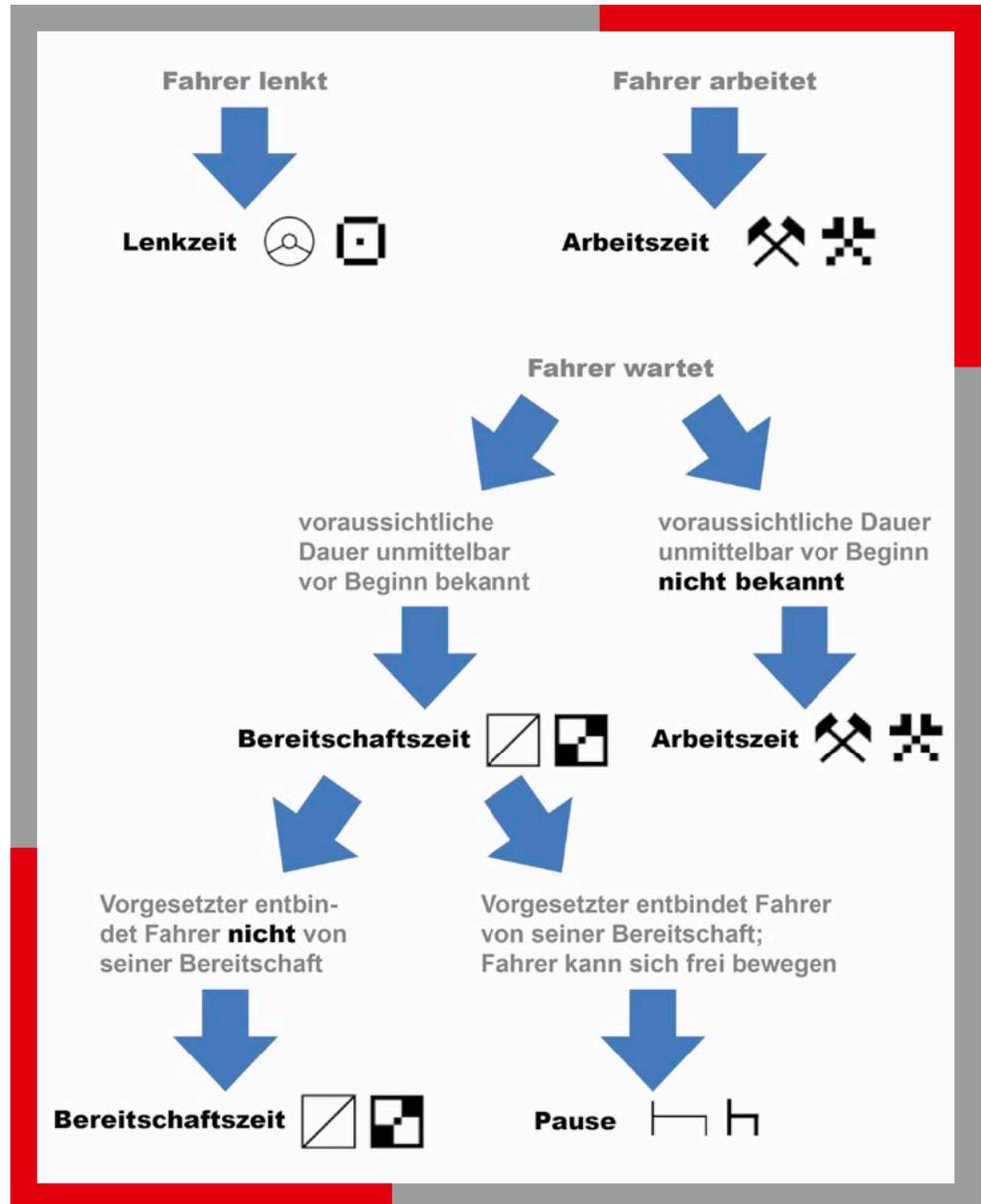
GERADE DAS THEMA WARTEZEITEN würde aus den sehr unterschiedlichen Interessenslagen von Arbeitgeber und Arbeitnehmer auch immer wieder kontrovers diskutiert, heißt es dort. Nun geht die Behörde selbst in die Offensive

und hat dazu die wichtigsten Regeln zu diesem Thema übersichtlich auf ein Schaublatt gepackt, das sie FERNFAHRER zu Veröffentlichung geschickt hat. Im Anschreiben an FERNFAHRER erklärt das Amt übrigens unmissverständlich: „In jedem Fall verstößt ein Disponent oder ein Arbeitgeber bewusst gegen die von uns erläuterten Regelungen, wenn er von seinen Fahrern verlangt, den Zeitschalter des EG-Kontrollgeräts auf Bereitschaftszeit zu stellen, obwohl die Dauer der Wartezeit im Voraus nicht bekannt ist.“

VOR DEM ARBEITSGERICHT Aachen wird derzeit genau dieser typische Fall verhandelt (siehe Heft 1/2016). Ein Fahrer klagt gegen drei Abmahnungen. Er soll beim Warten den Tachografen falsch bedient haben. Hier heißt das: nicht im Sinne der Disposition. Sie wollte ihm vorschreiben, dass er den Tacho entweder auf Pause oder auf Bereitschaft stellt – nicht aber auf Arbeit, was wiederum nach Ansicht des Fahrers korrekt gewesen wäre. Der Fahrer macht nun im Verfahren geltend, dass er, als er sich zur Beladung im Werk gemeldet hat, keine konkrete Information bekam, wie lange genau seine Wartezeit dauern würde. Und genau das ist das entscheidende Kriterium nach Paragraph 21a des Arbeitszeitgesetzes.

DAS SCHAUBLATT VERDEUTLICHT schematisch, wie ein Fahrer, der in einem Werk warten muss, den Tacho auf eine der drei Möglichkeiten einzustellen hat, für die er sich vor Ort entscheiden kann: also Arbeitszeit, Bereitschaftszeit oder Pause. Wichtig: Die Bereitschaftszeit gilt dann zwar nicht als Arbeitszeit, aber eben auch nicht als Ruhezeit. Die hat der Fahrer nur dann, wenn er sich während der Wartezeit frei bewegen kann. Das ist etwa dann der Fall, wenn der Lademeister ihm um 13 Uhr sagt, du wirst um 14 Uhr beladen und kannst so lange in die Kantine gehen.

ABER DER VORGESETZTE kann auch den Fahrer, am besten schriftlich, von seiner Bereitschaftszeit entbinden. Dann bleibt der Lkw vor oder im Werk so lange stehen, bis eine andere Weisung folgt. Der Fahrer kann sich unterdessen frei bewegen.



GRAFIK I Bezirksregierung Köln



DIE GRAFIK des Amtes für Arbeitsschutz zeigt, wie Fahrer gerade beim Warten das Kontrollgerät bedienen sollen.

WENN DER FAHRER so lange warten muss, bis seine Nummer an einer Tafel erscheint, ist das Arbeitszeit.

IN DER PRAXIS bedienen die Fahrer den Tacho häufig falsch.





FASZINATION BAUSTOFFE

ROBERT RENTSCHLER IST MEHR ALS NUR EIN KIESKUTSCHER. ER SORGT DAFÜR, DASS DIE SCHWÄBISCHEN HÄUSLEBAUER AUCH DIE RICHTIGEN BAUSTOFFE VERWENDEN.

TEXT | Johannes Roller FOTOS | Thomas Küppers, Fritz Feuerbacher



OB SCHÜTTGUT, ERDAUSHUB, Sackware oder, wie hier, mächtige Natursteine – Robert Rentschler transportiert so gut wie alles aus der Welt der Baustoffe.

AUF BAUSTELLEN MACHT der Zentralachsanhänger eine gute Figur.





DAS BE- UND ENT-LADEN gehört zum Tagesgeschäft. Rechts bereitet Roberts Kollege Friedemann Bertsch eine Tour mit dem Kranzug vor.



Es gibt Orte, da ist die Welt noch in Ordnung: Da kennt man sich, da ticken die Uhren noch ein bisschen anders und da gibt es auch interessante Fahrerberufe abseits vom klassischen Fernverkehr. Breitenberg ist so ein Ort. Hier gibt es eigentlich nicht viel: eine Kirche mit Kriegerdenkmal, zwei Wirtshäuser, einige Bauernhöfe, eine Biogasanlage – und einen Baustoffhandel, der Leben in das beschauliche Dorf im Nord-schwarzwald bringt.

SEIT MEHR ALS 60 JAHREN sind die blauen Kipper und Kranzüge von Greule Baustoffe nun schon auf den Straßen im Kreis Calw anzutreffen, beladen mit Schüttgut aller Art, mit Erdaushub, mit Sackware und mit den verschiedensten Steinen. Derzeit umfasst der Fuhrpark einen Kipperzug, einen – ausnahmsweise rot lackierten – Kranzug, zwei Gabelstapler und einen Radlader.

WER BEI GREULE ALS FAHRER anheuern will, muss mit allem vertraut sein, ob mit Kipper, Ladekran oder Stapler. Die Ziffer 95 und der Flurförderschein sind Pflicht. Das ist aber längst nicht alles. „Hier geht’s nicht nur ums Fahren“, sagt Robert Rentschler. Der Breitenberger ist Lkw-Fahrer und Kundenberater in einem. „Ich bin praktisch Mädchen für alles“, sagt er mit breitem Grinsen. Gut die Hälfte der Arbeitszeit verbringt er nicht am Steuer, sondern auf dem Hof inmitten der Baustoffe, im kleinen Baumarkt von Greule oder in seinem Fliesen-Studio, dem Schauraum für all diejenigen, die ihre Sanitäräume neu gestalten wollen.

„**VIELE KUNDEN KENNEN MICH** und wissen, dass ich gelernter Maurer bin. Sie bekommen von mir also eine Beratung, wie sie bei großen Baumärkten nicht Standard ist“, erzählt Robert. „Ich empfehle grundsätzlich nur Baustoffe, mit denen ich gute Erfahrungen gemacht habe. Das kostet dann zwar ein bisschen mehr, hält dafür aber auch.“

DASS ROBERT EINMAL ganz der Faszination Baustoffe erliegen würde, hätte er früher wohl selbst nicht gedacht. Bis er seinen gut bezahlten Posten in der Qualitätssicherung bei Daimler in Sindelfingen, wo er jahrelang gearbeitet hatte, aufgab. „Ich bin halt kein Mensch fürs Büro. Als ich dann nur noch vorm PC saß, wurde mir klar, dass ich nach etwas anderem suchen muss.“ Und so

ROLF GREULE
Eigentümer Greule Baustoffe



”
ICH BRAUCHE KEINEN REINEN FAHRER, SONDERN HALB FAHRER, HALB KUNDENBERATER.

heuerte er 1991 bei Fritz Greule, dem Seniorchef, an. Zunächst als Aushilfe, vier Jahre später folgte die Festanstellung.

DIE ERFAHRUNG AUS DER MAURERLEHRE kann Robert hier bestens einbringen. Auch sein Kollege Friedemann Bertsch, der gerade den roten Kranzug für seine nächste Tour belädt, kann als gelernter Zimmermann bei der Kundenberatung punkten. „Es ist echt ein Vorteil, wenn die Mitarbeiter aus dem Handwerk kommen“, lobt Rolf Greule seine Männer. „Einen reinen Lkw-Fahrer brauche ich eigentlich nicht, eher halb Fahrer und halb Kundenberater“, argumentiert der Chef.

DERWEIL FÄHRT EIN ÖRTLICHER GROSSBAUER auf den Hof. Er will für den Milchautomaten vor seinem Hofladen einen Zugang schaffen und fragt, wie tief er die Randsteine einbetonieren soll. „Ein Drittel, das ist die Faustregel, wenn er begehbar sein soll“, antwortet Robert sofort. Zufrieden verabschiedet sich der Bauer, während ein Gipser einen Anhänger voll leerer Europaletten zurückbringt. Kaum hat er die Klappe geöffnet, steht auch schon Robert mit dem Gabelstapler parat und bringt den Stapel in die Lagerhalle. Als er wieder herausfährt, hat er eine Palette mit Mörtelsäcken auf der Gabel. Gemeinsam mit dem Gipser wuchtet er einige davon in den Anhänger.

KAUM IST DER Handwerker vom Hof, kämpft sich ein Sattelzug von Rothermel um die enge Kurve im Dorf. Er bringt Nachschub. Genauer gesagt: mehrere Paletten mit Dachziegeln. Der Fahrer kennt sich aus und lädt direkt mit seinem Mitnahmestapler ab, noch bevor er „Hallo!“ sagt und die Unterschrift auf dem Lieferschein abholt. „Wenn die Lieferanten in der Nähe liegen, holen wir die





EIN HANDWERKER HOLT eine Fuhre Sand und einige Säcke Mörtel (Bild li.). Robert hilft beim Einladen.

AUCH SCHÜTTGÜTER hat Greule vorrätig. Mit dem Radlader kann Robert den Actros selbst beladen (Bild re.).



Job-Check



ARBEITGEBER

Greule Baustoffe, Sportplatzweg 6, 75389 Neuweiler/Breitenberg

EINSTIEGSQUALIFIKATION

C/CE-Führerschein, Ziffer 95, Staplerschein, handwerkliche Ausbildung oder Kenntnisse

AUFSTIEGSMÖGLICHKEITEN

Spezialisierung zum Kundenberater für bestimmte Baustoffe

FUHRPARK

1 Kipperzug, 1 Kranzug, 2 Gabelstapler, 1 Radlader

FAHRZEUG

Mercedes-Benz Actros 1841 4x4 mit Meiller-Kipper und Tandemachs-Kippanhänger

ARBEITSBEDINGUNGEN

Geregelte Arbeitszeiten: Mo. bis Fr., Samstagvormittag; Hochsaison im Sommer

BEZAHLUNG

Festgehalt bei Angestellten, Stundenlohn bei Fahrern

POSITIV

 Viel Abwechslung, täglich wechselnde Touren, Kunden und Ladung

NEGATIV

 Hochsaison im Sommer, vergleichsweise geringe Kilometerleistung

Baustoffe selbst ab“, erklärt Robert. „Wenn sie weiter weg liegen, ist es wirtschaftlicher, sie bringen zu lassen – entweder hierher ins Lager oder direkt zur Baustelle.“

ZUR MITTAGSZEIT SCHWINGT SICH ROBERT

auf sein Mountainbike und radelt nach Hause. „Ich fahre gerne Lkw, aber der Fernverkehr reizt mich nicht. So kann ich zu Hause zu Mittag essen, bin abends daheim, habe abwechslungsreiche Touren und Ladung, mal kleine, mal große Mengen. Wir fahren auch wenig auf der Autobahn – das ist schöner und man steht nicht so viel im Stau.“

NACH DER MITTAGSPAUSE KLETTERT ER

in den blauen Actros und setzt rückwärts an den großen Sandhaufen hinter dem Gebäude. Dann wechselt er in den kleinen Zettelmeyer-Radlader und schüttet einige Schaufeln Sand in die Mulde. Für die Fuhre, die ein privater Kunde bestellt hat, reicht der Kipper solo ohne Anhänger. „Mit dem Kipper bleibt man meist im Umkreis von 50 Kilometern“, erzählt Robert. Oft geht es von den Schotterwerken der Umgebung direkt zu den Baustellen. Bauunternehmen und Handwerker machen knapp die Hälfte der Auftraggeber aus, der Rest sind Privatkunden.

„ES IST AUCH MAL SCHÖN, tagelang Aushub zu fahren“, schwärmt Robert, während er durch die malerische Landschaft fährt. „Die Zahl der Fuhren hängt von der Entfernung von Baustelle zu Erdeponie ab“, rechnet er vor. „Mal schaffst du nur vier, mal 30 am Tag.“ Jetzt wo es Winter ist, werden die Baustellen-Touren weniger. Diese Zeit nutzen wir, um das Lager und den Verkaufsraum auf Vordermann zu bringen. An den Fahrzeugen gibt es wenig zu tun. „Früher standen wir noch da und haben selbst neue Reifen aufgezogen“, erinnert sich Robert. Heute gibt es entsprechende Service-Verträge mit den

nächstgelegenen Niederlassungen von Mercedes-Benz und MAN.

IM SOMMER IST HOCHSAISON

,da sind die Arbeitstage deutlich länger und die Aufträge kommen in rascher Folge. Dann zieht Robert mit dem starken 4x4-Actros auch mal Baukräne von Bauunternehmen, die nur kleine Lkw oder Transporter besitzen. „Also wir machen im Grunde genommen alles. Mehr Abwechslung geht kaum.“ Wer das von seiner Arbeit behaupten kann, hat definitiv die richtige Wahl getroffen. 

ROBERT RENTSCHLER

Lkw-Fahrer und Kundenberater



ICH MACHE IM GRUNDE ALLES. MEHR ABWECHSLUNG GEHT KAUM.



LUDWIG KOVACS
PER E-MAIL

DIE FERNFAHRER

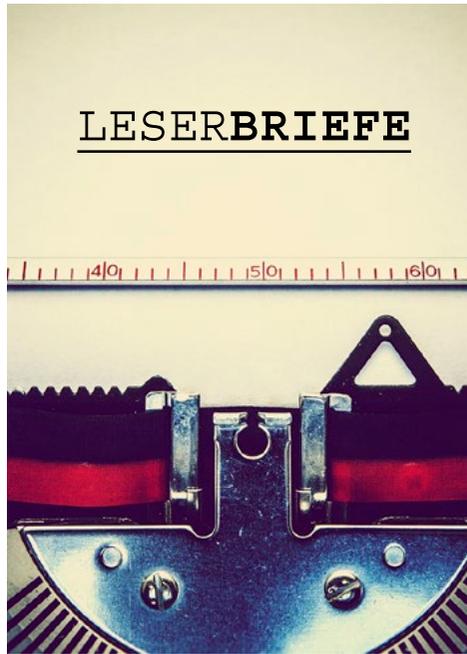
DIE MUTTER ALLER LKW-SERIEN ist nicht „Auf Achse“, sondern „Die Fernfahrer“, die 1963 zum ersten Mal im TV lief. Es gab insgesamt zwölf Folgen, die bis ins Jahr 1967 ausgestrahlt wurden. Hauptdarsteller war ein Büssing 8000 S13. Die Fahrer waren die Schauspieler Rudolf Krieg und Pit Krüger.



ANDREAS MÖLLER, POLIZEI-DIREKTION LÜNEBURG PER E-MAIL

FERNFAHRER-STAMMTISCH

DER LETZTE STAMMTISCH in diesem Jahr war toll. Knapp 30 Teilnehmer saßen gemütlich zusammen und ließen 2015 Revue passieren. Die Diskussionsrunde mit den Kollegen vom BAG zeigt, dass solche Veranstaltungen für ein besseres Verständnis zwischen Polizei und Lkw-Fahrern sorgen. 2016 findet der Stammtisch jeden ersten Mittwoch im Monat um 18.30 Uhr auf der Rastanlage Ostetal statt. Wir wünschen euch allen schöne Weihnachten und ein unfallfreies 2016!



©INFINITY/FOTOLIA



HANS PETER LENTELINK
VIA FACEBOOK

WOCHENRUHEZEIT

MEINE FAHRERKABINE IST SO AUSGESTATTET, dass man locker drei bis vier Wochen damit unterwegs sein kann. Wenn es irgendwann verboten wird, die Wochenenden im Lkw zu verbringen, werden wir mit sechs Fahrern in einem Container ohne Fenster schlafen müssen. Was ist besser?



MARIO KLEINKORTE
59269 NEUBECKUM

WEIHNACHTLICHE GRÜSSE

ICH HABE IM HEFT 11 das Buch „MAN – ein Jahrhundert“ gewonnen. Ein tolles Weihnachtsgeschenk! Das neue Erscheinungsbild des FERNFAHRER ist zwar moderner, aber die Bilder der Showtrucks kamen früher noch besser zur Geltung.

**EIN GUTES
NEUES JAHR,
VIEL ERFOLG,
GESUNDHEIT
UND ALLZEIT
GUTE FAHRT
WÜNSCHT DIE
REDAKTION!**



ANSCHRIFT FÜR LESERBRIEFE:

Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
D-70519 Stuttgart

LESERBRIEFE ONLINE:

info@fernfahrer.de

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

DAS TAL DER ENZ IST DREH- UND ANGELPUNKT DER LOGISTIK VON KÜHLTRANSPORTE JOCHEN PROSS. DIE TOUREN GEHEN NACH BERLIN UND BIS IN DEN TIEFEN SCHWARZWALD.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Kühltransporte Jochen Pross

Die Enz entspringt im nördlichen Schwarzwald, sie passiert bei Neuenbürg an der B 294 zunächst die Forellenzucht Zordel und dann das Gewerbegebiet Rotenbach. Als noch die Wasserkraft genutzt wurde, stand hier eines der größten Sägewerke der Region. „Parkettboden aus Rotenbach zierte heute noch den Londoner Buckingham-Palast“, erzählt Jochen Pross, 51, bei einer Führung über das riesige Gelände. „1967 hat Herbstreith & Fox hier ihre ersten Rohstofflagerhallen errichtet und seither immer weiter ausgebaut.“

TAUSENDE TONNEN APFELTRESTER lagern in den Holzhallen. Er fällt an, wenn der Saft aus den Äpfeln gepresst wird. Überwiegend aus Osteuropa kommt dieser Trester heute für die Herstellung von Pektin. Diesen natürlichen Lebensmittelzusatzstoff wiederum produziert Herbstreith & Fox im Werk in Neuenbürg ein paar Kilometer die Enz abwärts. „70 Tonnen Trester für sieben Tonnen Pektin ist der Umrechnungsfaktor“, erklärt Roland Bott. Mit einem Schubbodenaufleger fährt er am Tag durchschnittlich vier Touren aus einer der Hallen in die Produktion. „Ich fange um halb sechs an und bin jeden Abend daheim“, sagt Bott. „Im Jahr summiert sich das mal eben auf tausend Fahrten. Nach 25 Jahren als Berufskraftfahrer reicht es mir, wenn meine

Strecke bis zum Kunden jetzt nur noch knapp vier Kilometer lang ist.“

GANZ IM GEGENTEIL zu Daniel Rittmann. Der Familienvater lebt für den nationalen Fernverkehr, solange er am Wochenende daheim ist. Er bringt das auf Paletten oder in Big Bags verpackte Pektin im Planzug zum zweiten Werk von Herbstreith & Fox nach Werder bei Berlin. „Sonntagabend um 22 Uhr geht es raus. Die Lenkzeit reicht, um dort gleich in der Frühe abzuladen und anschließend meine Pause zu machen.“ Zwei Rundläufe sind es in der Woche. Daniel hat den Beruf aus Leidenschaft gewählt. Seinen Actros hat er nach und nach mit edlem Leder und anderem Zubehör ausgestattet. „Hier bei Pross zählen für mich besonders der moderne Fuhrpark und der Zusammenhalt unter den Kollegen“, sagt Daniel. „Fast alle unsere Lastzüge, also auch ein Teil der älteren Actros MP3, haben bereits alle jeweils verfügbaren Fahrerassistenzsysteme. Gerade auf den langen Touren ist das eine echte Lebensversicherung. Ich kann nicht verstehen, dass manche Kollegen die Technik einfach abschalten, wie ich gelesen habe.“

AM SAMSTAG STEHT DIE FLOTTE sauber aufgereiht vor den Hallen in Rotenbach. Der offizielle Firmensitz ist zwar in Calmbach, aber der Dreh- und Angelpunkt ist seit zehn



DANIEL RITTMANN
39, AUS CALMBACH

Ich fahre seit 2009 Lkw – und das mit Leidenschaft. Bei Pross kann ich mich im Fernverkehr verwirklichen. Dafür habe ich einiges an Zubehör in den Actros gesteckt.



TOLLES TEAM



DIE 22 KÜHLZÜGE beliefern in zwei wechselnden Schichten Filialen von Kaufland und Aldi vor allem im Schwarzwald und bis zum Bodensee.

ZWEI SCHUBBODENAUFLEGER bringen in mehreren täglichen Touren den eingelagerten Apfeltrester aus den Hallen von Herbstreith & Fox im Enzthal in die nahegelegene Produktion.

SEINEN ACTROS hat sich Daniel Rittmann mit Liebe zum Detail edel und originell ausgestattet. Er fährt Pektin von Herbstreith & Fox in das Werk nach Werder bei Berlin.





**ROLAND BOTT
50, AUS CALMBACH**



Seit 25 Jahren fahre ich Lkw und bin seit 16 Jahren bei Pross. Ich bringe Apfeltrester ins Werk und bin ansonsten Springer auf unseren Kühlzügen.

Branche typische Geschichte: Nach und nach kam ein Auto dazu. Erst ein 3,5-Tonner, dann ein 12,5-Tonner und schließlich ein gebrauchter Mercedes-Benz 1832 – der Einstieg in die Klasse der Sattelzüge, damals mit einem Kühler von Chereau. Seitdem ist Pross ausnahmslos dem Stern treu geblieben. 1989 folgte der erste Kunde aus dem Lebensmitteleinzelhandel: Kaufland in Möckmühl, 1998 der zweite, Aldi in Rastatt.

Jahren das Gelände unweit von Neuenbürg. Dort sitzt Jochen Pross zusammen mit seinem Disponenten Maik Renkewitz, 43, in einem kleinen Büro in einem Gebäude von Herbstreith & Fox. Maik ist nach der Wende als Lkw-Fahrer in den Schwarzwald gekommen, ist erst vier Jahre für Pross gefahren

und plant nun mit seinem Chef zusammen die Touren. „Wir haben eine denkbar kleine Verwaltung“, sagt der gelernte Lebensmittelkaufmann Pross, der sich 1989 mit einem gebrauchten Sprinter mit Kühlaufbau selbstständig gemacht hat. Seine Frau Manuela macht die Buchhaltung. Es ist eine für die

MITTLERWEILE IST DIE BLAUE FLOTTE auf 26 Sattelzüge angewachsen. „Wir holen die Waren zu festen Terminen in den Zentralagarn ab und beliefern die Filialen der beiden Kunden vornehmlich im Süden“, erklärt Pross. Ein Teil der Lkw wie der von Kurt Neher ist noch mit einem Mann besetzt. „Das wollen wir aber weiter auf Schichtverkehre umstellen und suchen dazu weitere gute und



AM SAMSTAG KOMMEN die Schichtfahrer ins Büro und besprechen mit Disponent Maik Renkewitz (z. v. l.) und Jochen Pross (z. v. r.) die Woche. Wolfgang Albiez (r.) ist vorher elf Jahre nach Mallorca gefahren.

JOCHEN PROSS HAT SICH 1989 mit einem Sprinter selbstständig gemacht. Mit Disponent Maik und seiner Frau Manuela hat er das Unternehmen aufgebaut.

ALLE KÜHLAUFLEGER HABEN IM HECK einen weiteren Verdampfer für den Zweikammertransport.



KURT NEHER
64, AUS ENZKLÖSTERLE



Ich fahre seit 1973 Lkw und bin seit 16 Jahren bei Pross. Mir sagt hier vor allem das familiäre Betriebsklima sehr zu.



vor allem auch motivierte Fahrer – möglichst aus der Region.“

WENN ES EINES SICHTBAREN BEWEISES bedarf, dass viele Fahrer nicht nur die Atmosphäre eines inhabergeführten Betriebes schätzen, sondern auch immer öfter großen

26
LASTZÜGE

umfasst das Transportunternehmen von Jochen Pross. Davon fahren 22 Kühllzüge mit Zweikammersystem in täglich zwei Schichten für zwei Unternehmen aus dem Lebensmitteleinzelhandel.

Wert auf geregelte Arbeitszeiten legen, dann ist der Samstagvormittag die beste Gelegenheit. Bereits seit acht Uhr sitzen Jochen Pross und Maik Renkewitz im Büro. Sie lesen Fahrerkarten aus und besprechen mit den Mitarbeitern, die von der Tour zurückkommen, die Woche. So wie mit Wolfgang Albiez. Elf Jahre war er für eine Spedition ganz aus der Nähe auf der Traumtour nach Mallorca unterwegs. Auch ein zweiter Inselfahrer ist längst zu Pross gewechselt. „Das hört sich besser an, als es wirklich ist“, sagt Albiez, „vor allem auf Mallorca selbst blieb zwischen Ankunft und Abfahrt der Fähre kaum Zeit.“

EIN TEIL DER LKW wird mittlerweile in ein wöchentlich wechselndes Schichtsystem eingeteilt. Bis tief in den Schwarzwald hinein fahren die Lkw täglich. „Die eine Schicht geht von Sonntagabend bis Samstagfrüh“, erläutert Pross, „die andere dann entsprechend von Montagfrüh bis Freitagabend. Den Lkw tauschen die Fahrer hier auf dem Gelände. In der Regel läuft es ohne Probleme, sodass kein Stress aufkommt.“

SO HAT SCHLIESSLICH auch Sebastian Naujoks vor sechs Jahren nach seiner Umschulung zu seinem beruflichen Glück gefunden. „Obwohl ich Berufsanfänger war, habe ich bei Pross eine Chance bekommen.“ Längst hat er sich bewährt und ist, wie er selbst betont, Teil eines tollen Teams geworden. „Ich möchte gar keine anderen Touren mehr fahren als regionale Lebensmitteldistribution.“



SEBASTIAN NAUJOKS
36, AUS NEUENBÜRG



Mir hat die Arbeitsagentur die Umschulung zum Lkw-Fahrer finanziert. Jetzt bin ich seit 2009 bei Pross und beliefere im Schichtbetrieb den Einzelhandel.



Zahlen & Fakten

Anschrift:

Kühltransporte Jochen Pross
Jahnstr. 31
75323 Calmbach
Tel. (+49) 0 70 81/50 19
Fax (+49) 0 70 81/50 20
E-Mail jochen.pross.kuehltransporte@t-online.de

Gründungsjahr: 1989

Unternehmensgröße:

Inhabergeführtes nationales Kühltransportunternehmen

Umsatz: 3,5 Millionen Euro

Schwerpunkt:

Regionale Distributionslogistik für den Lebensmitteleinzelhandel im Schichtverkehr, Fernreisen für Herbstreit & Fox nach Werder bei Berlin, Versorgungsverkehre mit Schubbodenaufleger vom Außenlager zur Produktion

Beschäftigte: 33

Fahrer: 31, drei Aushilfen

Fuhrpark:

26 Mercedes Actros mit 420 und 450 PS, davon 15 neue Actros und elf MP3, jeweils mit großem Fernverkehrsfahrerhaus und überwiegend mit allen aktuellen Fahrerassistenzsystemen, 22 Kühlaufleger von Schmitz Cargobull mit Carrier-Kühlaggregat, Zweikammersystem. Zwei Schubbodenaufleger von Kraker, zwei Curtainsider von Schmitz

Eigene Werkstatt:

Ja

Einsatzbereich der Fahrer:

Überwiegend regionale Distribution für den Lebensmitteleinzelhandel im Süden, nationale Fernreisen, Werkversorgung

Fahrleistung der Lkw:

Rund 130.000 km pro Jahr

Offene Stellen: Gute Fahrer immer gefragt

Alle Angaben laut:

Geschäftsführer Jochen Pross

ACTROS

MIT NEUEM SCHWUNG

BEIM ÜBERARBEITETEN 12,8-LITER-MOTOR OM 471 SPRICHT MERCEDES VON HÖHEREN FAHRLEISTUNGEN BEI GERINGEREM VERBRAUCH. DER PLAN SCHEINT AUFZUGEHEN.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Karl-Heinz Augustin

Dumm gelaufen. Als Zweier-Vergleich in der 450-PS-Klasse angesetzt, sprang der geplante Konkurrent des Mercedes Actros 1845 kurzfristig ab. Und das bei Temperaturen um den Gefrierpunkt, die die absoluten Verbrauchswerte stark in die Höhe treiben (im Verhältnis zweier Lkw zueinander wäre das egal gewesen). Der mit Daimler ausgehandelte Kompromiss, um die neue Generation des Reihensechszylinders OM 471 doch noch zeitnah unter die Lupe zu nehmen: Fahrleistungsmessung ja, konkrete Verbrauchswerte nein.

WAS SICH ALLEMAL ABZEICHNET, ist ein sehr guter Vollastverbrauch. Auf dem zehn Kilometer langen Anstieg vom Moseltal-Dreieck in Richtung Hochwald zum Beispiel meldet der Actros einen Verbrauch von 9,3 Liter Diesel (der bereinigte Verbrauch bei optimaler Witterung dürfte noch darunter liegen). Das hat in dieser PS-Klasse noch kein anderes Euro-6-Fahrzeug unterboten. Zudem scheint sich die Einschätzung von Mercedes in Bezug auf die höheren Fahrleistungen zu bewahrheiten. 19 steigungsbedingte Schaltungen sind auf der Runde zu notieren, exakt so viele wie bei einem im Jahr 2012 gefahrenen Euro-6-Actros vom Typ 1845. Nur war der seinerzeit kürzer übersetzt, 2,61 gegenüber diesmal 2,53 : 1. In der Praxis bedeutet das



FACTS

12.800 cm³ • Reihensechszylinder
449 PS • 2.200 Nm



bei Autobahntempo 85 km/h nochmals 40 Umdrehungen weniger, also rund 1.160 statt zuvor 1.200/min (es steht sogar eine noch längere Übersetzung von 2,41 zur Wahl). Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt dennoch auf gleicher Höhe und es werden genauso viele Steigungen im größten Gang bewältigt wie gehabt. Dabei spielt die neue Generation des 12,8-Liter-Motors die nochmals gesteigerten Kraftreserven im unteren Drehzahlbereich aus, die sich trefflich mit den Fähigkeiten des vorausschauenden PPC-Tempomaten verbünden. Teilweise sackt die Drehzahl am Berg bis auf 900 Touren, um die 40 Tonnen ohne Schaltung auf die Kuppe zu ziehen.

DIE GETRIEBESTEuerung NUTZT dabei konsequent die „Top-Torque“-Elektronik, die beim OM 471 in den Leistungsstufen 420, 450 und 480 PS im zwölften Gang 200 Nm Drehmoment zusätzlich freigibt. Das bedeutet dann beim 450er 2.400 statt 2.200 Nm Spitzenkraft, was sonst erst ein bis zwei Leistungsstufen höher geboten ist. Apropos: Mit der Überarbeitung kam auch eine neue Spitzenmotorisierung mit 530 PS und 2.600 Nm hinzu. Bis dato waren beim OM 471 maximal 510 PS und 2.500 Nm aufgerufen.

BEI TEMPO 85 waren als Über- und Unterschwinger +/- 5 km/h gesetzt – bei geringer Verkehrsdichte ein guter Kompromiss. Im

eingestellten Economy-Fahrprogramm ist die Tempomatgeschwindigkeit ohnehin auf 85 km/h begrenzt, was der Fahrer aber mit dem Gaspedal jederzeit übersteuern kann, etwa zum schnellen Überholen – gut so. Zudem ist der Eco-Roll-Freilauf effektiv ins Geschehen eingebunden. Die Rollphasen im Leerlauf wirken nie störend. Schön gemacht ist auch der grün-weiße Balken im Display als Anzeige der gesetzten Einstellungen. Seit April 2015 lässt sich der PPC-Tempomat übrigens in allen jüngeren Actros, Antos und Arocs mit Powershift-3-Getriebe nachrüsten. Der Einbau kostet laut Mercedes in Deutsch-

land rund 1.500 Euro netto, dauert nur wenige Stunden und muss nicht abgenommen werden. Einmal mehr der Erwähnung wert: Die Einblendung von Abstand und Tempo des Vordermanns selbst bei abgeschaltetem ACC ist eine gute Sache.

BEIM RELATIV LEICHTEN TESTFAHRZEUG, gemessen an der 13-Liter-Hubraumklasse und der Fahrerhausgröße, hat Mercedes auf einen Retarder verzichtet. Mit der verstärkten, in drei Stufen abrufbaren „High Performance Engine Brake“, die es auf bis zu 544 Brems-PS bringt, ist das in vielen Fällen durchaus vertretbar. Auf der mit vielen langen Steigungen und Gefällen im Bereich bis etwa sechs Prozent gespickten Teststrecke mussten nur an zwei Stellen die Scheibenbremsen mithelfen, ansonsten hielt der Bremstempomat durchgängig 90 km/h bei knapp 2.000 Umdrehungen im zehnten Gang. Die fällige Schaltung übernimmt das PPC-gesteuerte Getriebe selbstständig und frühzeitig, es „sieht“ das Gefälle ja kommen.

IM VIELFÄLTIGEN FAHRERHAUS-PROGRAMM des Actros ist die 2,50 Meter breite Stream Space die drittgrößte Variante unterhalb von Big und Giga Space. Alle drei weisen einen ebenen Kabinenboden und einen entsprechend hohen Einstieg über vier Stufen auf. Die rund 2.100 Euro, die gegenüber der Big

1.163

U/min

beträgt die Drehzahl bei 85 km/h und 315/70er-Reifen. Die nochmals längere Serienübersetzung (2,53 statt 2,61) resultiert aus der Kraftkur der jüngsten Motorenüberarbeitung.



1 IN DIE ACTROS-KABINEN mit ebenem Boden (Stream, Big und Giga Space) führen vier Stufen.

2 BEI DER ÜBERARBEITUNG des OM471 hat Mercedes unter anderem die AGR-Rate reduziert,

3 DIE KABELFERNBEDIENUNG für die Kippelektrik ist wohl dem Rotstift zum Opfer gefallen.





1



2

- 1 **DER STAUCASTEN** unter dem Kabinenboden kostet beim Stream Space Aufpreis.
- 2 **DAS SCHLICHTE GEPÄCKNETZ** für Bettzeug und Klamotten zielt auf Alleinfahrer.
- 3 **BEIDE AUSSENSTAUFÄCHER** sind von innen zugänglich, aber mit Deckeln abgeschottet.
- 4 **35 MAL 35 ZENTIMETER MISST** der optionale Metall-Klapptisch auf der Beifahrerseite.
- 5 **STATT DREI STAUFACHKLAPPEN** oben baut Mercedes jetzt ein durchgängiges Teil ein.



3



4



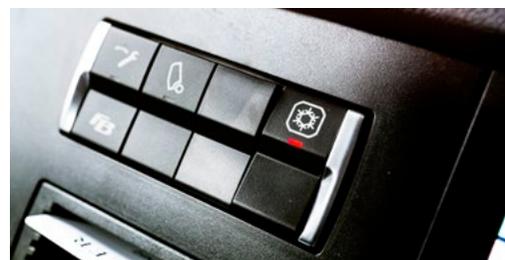
5

Space beim Listenpreis gespart werden, lassen sich gut in einiges Zubehör investieren, beispielsweise das „Comfort Pack Top“. Darin sind unter anderem die Klimautomatik, die seitlichen Sonnenrollos, das elektrische Schiebe-/Hebedach und der großzügige 40-Liter-Kühlschrank enthalten. Als Gimmick gibt's außerdem den beleuchteten Mercedes-Stern am Kühlergrill.

NICHT GESPART WERDEN SOLLTE auch am Gestühl. Der klimatisierte Komfortsitz ist schon eine feine Sache und verfügt gegen Aufpreis über eine Massagefunktion. Für kurzbeinige Zeitgenossen dürfte die Sitzabsenkung noch etwas Luft nach unten ermöglichen. Mit der Klimautomatik ist auch eine Restwärmepumpe an Bord, die je nach Außen- und Kühlmitteltemperatur die eigentliche Standheizung für bis zu zwei Stunden verzichtbar macht – auch das spart Diesel.

DER VERLUST AN PLATZ UND STAU RAUM hält sich gegenüber der Big Space in engen Grenzen und betrifft in erster Linie die mit

rund 165 statt 250 Litern deutlich kleineren Schränke über der Scheibe. Die drei Fächer sind neuerdings mit einer langen einteiligen Klappe verschlossen, bis dato gab es drei separate Abschlüsse – die neue Version ist vermutlich in der Produktion günstiger. Den Rotstift hat Mercedes offenbar auch bei der



DER STROMSCHALTER für den thermostatgesteuerten Kühlschrank befindet sich vorn in der Armatur. Das Fassungsvermögen beläuft sich auf gut 40 Liter.



elektrohydraulischen Kippvorrichtung ange-
 setzt. Die Kabelfernbedienung hinter der
 Frontklappe ist beim Testfahrzeug nicht mehr
 vorhanden. Stattdessen heißt es hinknien
 und den Kopf unten am Einstieg gedrückt
 halten. Klar, allzu häufig sollte man in die Ver-
 legenheit nicht kommen, aber mit dem Kom-
 fort entfällt auch eine Gedächtnisstütze: Die
 Frontklappe muss zum Kippen offen stehen,
 was man mit der Fernbedienung dahinter gar
 nicht vergessen konnte. Eine zusätzliche
 Handpumpe, falls die Elektrik ausfällt, ist
 übrigens nicht vorhanden. Da muss dann
 eine externe Stromversorgung dran. Reine
 Geschmacksache dürfte es sein, dass Mü-
 ckenetz und Verdunkelung an der Dachluke
 nun gleich- statt gegenläufig funktionieren.

ENTSCHEIDENDE MERKMALE der zweiten Ge-
 neration des OM 471 sind im Wesentlichen
 das überarbeitete Common-Rail-System X-
 Pulse mit bis zu 2.700 bar Einspritzdruck
 (zuvor 2.100), eine reduzierte Abgasrückfüh-

2,8 % STEIGFÄHIGKEIT

sind trotz langer Achse im
 12. Gang mit 40 Tonnen geboten.
 Möglich wird das beim 450-PS-
 Motor durch die „Top-Torque“-Elek-
 tronik, die im größten Gang 200 Nm
 Drehmoment zusätzlich beisteuert.

rungsrate, ein von 17,3 auf 18,3 : 1 deutlich
 angehobenes Verdichtungsverhältnis und
 ein neuer Turbolader aus eigener Fertigung.
 Die Nennleistung wird bei 1.600 statt bislang
 1.800 Umdrehungen erreicht und das maxi-
 male Drehmoment liegt zwischen rund 900
 und 1.450 Umdrehungen nahezu konstant
 an, wodurch sich der Hauptfahrbereich dreh-
 zahlmäßig nach links verschiebt – was auch
 die längere Achsübersetzung rechtfertigt.

UNTERM STRICH BEZIFFERT MERCEDES die
 Kraftstoffersparnis mit zirka drei Prozent, ver-
 bunden mit einem höheren Adblue-Bedarf
 von anteilig etwa fünf Prozent statt zwei bis
 drei Prozent (was die Kostenbilanz ange-
 sichts der Diesel- und Adblue-Preise den-
 noch verbessert). Der genannte Wert hat
 sich letztlich eins zu eins bestätigt: Beim
 Nachtanken von Diesel und Adblue errech-
 neten sich exakt 5,02 Prozent. An dieser
 Erkenntnis gibt's dann auch am frostigen
 Testtag nichts zu deuteln.



- 1 **DAS AUFGERÄUMTE COCKPIT** glänzt mit dem Interieurkonzept „Style-Line“.
- 2 **POWERSHIFT-GETRIEBE** und PPC-Tempomat sind leicht bedienbar.
- 3 **MÜCKENNETZ UND ROLLO** sind neuerdings gleich- statt gegenläufig,
- 4 **GROSSE KALTSCHAUMMATRATZE**, aber keine Gasfedern an der Liege.



Technische Daten und Messwerte

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (OM 471 LA), Turbolader mit asymmetrischem Turbinengehäuse und Ladeluftkühlung, einteiliger Zylinderkopf, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzsystem „X-Pulse“

Bohrung/Hub	132/156 mm
Hubraum	12.800 cm ³
Leistung	330 kW/449 PS bei 1.600/min
Max. Drehmoment	2.200 Nm (2.400 Nm im 12. Gang) bei 1.100/min
Motorbremsleistung	400 kW/544 PS bei 2.400/min
Motorgewicht (trocken)	1.080 kg
Umweltklasse	Euro 6 (SCR/AGR/DPF)

Getriebe

Mercedes G 211-12 Powershift 3, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 14,93, automatisierte Schaltung

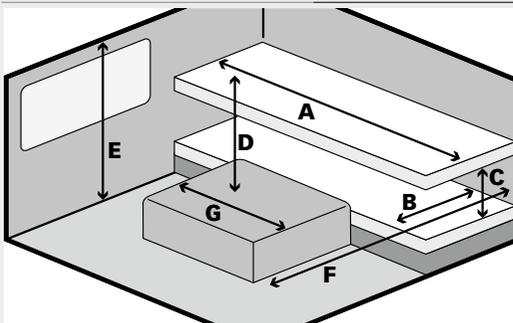
Fahrgestell

U-Profil-Leiterrahmen, Zwei-Blatt-Parabel-/Vier-Balg-Luftfederung, elektronisch geregelte Scheibenbremsen rundum, Radstand 3.700 mm, 390- plus 430-Liter-Alutanks Diesel, 60-Liter-Tank Adblue, Bereifung vorn/hinten: 315/70 R 22,5, Lenkung: ZF Servocom 8098, 450 mm Lenkraddurchmesser, 4,75 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag

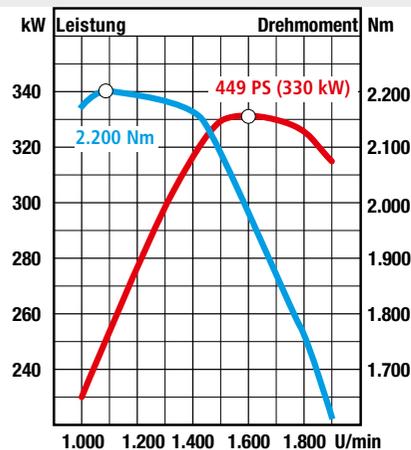
Fahrerhaus

Actros Stream Space, 2.482 mm breites Fernverkehrsfahrerhaus mit ebennem Kabinenboden, einer Liege und Gepäcknetz oben, Vier-Punkt-Luftfederung, elektrohydraulische Kippvorrichtung

A Kojenlänge u./o.	2.150/- mm
B Kojenbreite u./o.	750/- mm
C Kojenhöhe u./o.	1.360/- mm
D Innenhöhe Mitte	1.900 mm
E Innenhöhe rechts	1.840 mm
F ab Frontscheibe	2.115 mm
G Breite Motortunnel	-
Einstieg Höhe 1./2./3./4. Stufe	345/670/990/1.315 mm
Kabinenbodenhöhe	1.640 mm



Volllastkurven



Hinterachse

Einfach übersetzte Antriebsachse mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,533 zu 1 (= 1.163/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Testfahrzeug (inklusive Fahrer, vollen Tanks, ohne Reserverad): 7.890 kg
Zul. Achslast vorn/hinten: 7.500/13.000 kg

Preis

Grundpreis laut Verkaufsunterlagen (Actros 1845 LS Stream Space, ohne Extras): 158.647 Euro

Messwerte

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	k. A.	83,0 km/h
Adblue	5,0 % vom Diesel	
schwere Strecken	k. A.	81,9 km/h
leichte Strecken	k. A.	84,1 km/h
Volllast (5 % Steigung)	k. A.	64,1 km/h
Teillast (bei 85 km/h)	k. A.	

Schalthäufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 19

Innengeräusch

Bei 85 km/h	65,5 dB(A)
maximal (in Steigung)	66,5 dB(A)

Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.163/min
Theoretische Steigfähigkeit	2,8 %
Maximale rechnerische Geschwindigkeit	117 km/h

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★☆
Bis 1,90 m Stehhöhe auf ebenem Boden dürfte den meisten reichen

Serienausstattung Fahrerhaus

★★★★☆
Richtung wohnlich wird es erst mit dem „Comfort Pack Top“

Arbeitsplatz

★★★★☆
Gute Raumaufteilung, keine Gasfedern an der Liege

Schaltung/Bedienung

★★★★☆
Getriebesteuerung mit PPC-Tempomat eins a, einfache Bedienung

Fahrkomfort

★★★★☆
Bisweilen Stuckern aus Richtung Vorderachse, gute Klimatisierung

Stauraum/Ablagen

★★★★☆
Gepäcknetz für Alleinfahrer gute Idee, Stauvolumen ausreichend

Liegen

★★★★☆
Einteiliges Bett mit Kaltschaummatratze, große Liegenfläche

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★☆☆
Vier steile Stufen in die Kabine, Aufstieg hinten etwas wackelig

Fahrverhalten/Lenkung/

★★★★☆
Direkte Lenkung, Seitenneigung beim hohen Haus in Ordnung

Antriebsstrang

★★★★☆
Lange Achse passt gut zur Motorcharakteristik mit Top Torque

Verbrauch

Witterungsbedingt (Frost) keine Wertung

Bremsen

★★★★☆
Starke „High Performance“-Motorbremse, in drei Stufen dosierbar

Sicherheit

★★★★☆
Alle gängigen Assistenzsysteme lieferbar, inklusive Airbag

MIT DEM RENAULT T AUF

JUNGFERN- FAHRT

ERSTMALS TRITT DER MIT EURO 6 PRÄSENTIERTE RENAULT T AUF DER TESTRUNDE AN. DER NOCH JUNGE FRANZOSE KANN IN VIELEN, ABER NICHT ALLEN PUNKTEN ÜBERZEUGEN.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Thomas Küppers



FACTS

12.800 cm³ • Reihensechszylinder
440 PS • 2.200 Nm • 35,7 l/100 km





Die Baureihen Renault Premium und Magnum sind Geschichte. Seit der Einführung von Euro 6 steht bei den Franzosen für den Fernverkehr das schlichte Kürzel „T“. Charakteristisch für die neuen Renault-Flaggschiffe ist ein konischer Zuschnitt der Fahrerhäuser mit rund 2,35 Meter Breite vorn und knapp 2,50 Meter hinten. Neben einer niedrigen Kabine in zwei Längen (Day Cab beziehungsweise Night & Day Cab) gibt es zwei Hochdach-Fahrerhäuser, die sich ähnlich wie etwa Scania P, G und R vor allem in der Montagehöhe unterscheiden. Demnach weist die T Sleeper Cab drei Einstiegsstufen und einen 20 Zentimeter hohen Motortunnel auf, die High Sleeper Cab vier Stufen und einen ebenen Boden.

BEIM TESTFAHRZEUG, einem T 440 mit Sleeper Cab, bemisst sich die Einstiegshöhe somit auf rund 1,40 Meter. Gegenüber einem High Sleeper sind zwar einige Abstriche in

Sachen Platz und Stauraum zu machen, etwa durch den Wegfall der beiden zusätzlichen Außenstauflächen unter dem Kabinenboden, aber insgesamt ist auch die Sleeper Cab absolut Fernverkehrs-tauglich. Selbst auf dem Motortunnel beträgt die Innenhöhe noch über 1,80 Meter und die vier geschlossenen Schränke über der Scheibe fassen inklusive abschließbarem Wertfach rund 210 Liter. Der bei Renault schon traditionelle Rasier- beziehungsweise Schminkspiegel ist an einem kleinen Schwenkarm in besagtem Wertfach montiert. Allerdings dürfte man das Teil bei vollgestopftem Fach nur noch schwerlich rausbekommen. Zur insgesamt hochwertigen Verarbeitung wollen einzig die Plastikschnapper als Verschlüsse der vorderen Staufächer nicht so recht passen.

DIE WEIT ÖFFNENDEN AUSSENSTAUFLÄCHEN kommen zusammen auf circa 230 Liter Fassungsvermögen. Die Aufteilung ist asymmetrisch. Das große Staufach auf der Fahrer-

seite ist komplett von innen wie außen zugänglich, auf der Beifahrerseite ist der vordere Teil zum Innenraum hin abgeschottet und der hintere Teil bei hochgeklappter Liege zu erreichen.

DIE 60 ZENTIMETER BREITE SCHUBLADE unterm Bett umfasst optional einen Külschrank, der als Gimmick einen elektrischen Auslöser im Griff hat, aber nur ziemlich bescheidene 25 Liter fasst. Da macht sich der Motortunnel dann doch deutlich bemerkbar, denn das Pendant im High Sleeper kommt auf gut 40 Liter Inhalt. Für die Doppelnutzung als Bett und Stauraum kann das Vorderteil der oberen Liege hochgeklappt werden. Mit der Längsrille in der Matratze muss der Obenschläfer dann allerdings klarkommen. Der Kollege unten muss sich dafür mit einem Auszugsmechanismus von 63 auf 78 Zentimeter Breite arrangieren, der gegebenenfalls Stühlerücken erfordert. Zudem ist die Ablagekonsole an der Flanke zwar praktisch für



- 1 **DIE INSTRUMENTE** mit digitalem Tacho und Drehzahlmesser rechts sind ziemlich eigenwillig.
- 2 **MIT DEM LENKSÄULENHEBEL** sitzt die Automatikbedienung dort, wo sie sein soll.
- 3 **BEI DER KLIMAAUTOMATIK** spricht Renault von einer optimierten Luftumwälzung.
- 4 **DAS LENKRAD** dürfte sich etwas steiler stellen lassen, ansonsten passt der Arbeitsplatz.
- 5 **DIE SCHALTER** in der Mittelkonsole lassen sich nach persönlichen Vorlieben versetzen.
- 6 **MIT EINEM DREHKNOFF** werden die Funktionen der Geschwindigkeitsregelung eingestellt (ACC, Tempomat, Limiter).
- 7 **MIT DEM KNAUF** im Türmodul lassen sich Haupt- und Weitwinkelspiegel elektrisch verstellen.



1 DIE OPTIONALE HÄNGEMATTE ist als Alternative zu einer hochstellbaren Rückenlehne keine schlechte Idee.



2 MIT EINEM AUSZUGSMECHANISMUS kommt das untere Bett auf maximal 78 Zentimeter Breite. Die Kabelfernbedienung an der Rückwand bietet Funktionen für Innenbeleuchtung, Radio, Telefon, Standheizung, Klimaanlage, Türverriegelung, Fensterheber und Dachluke.



3 FÜR DIE NUTZUNG als zusätzliche Gepäckablage lässt sich der vordere Teil der oberen Liege hochklappen.

4 DREI STUFEN führen bei der Sleeper Cab auf rund 1,40 Meter Kabinenbodenhöhe. Der Motortunnel bleibt mit 20 Zentimeter Höhe ziemlich niedrig.



allerlei Kleinkram, aber die Länge der Liege wird auf ein vergleichsweise geringes Maß von 1,95 Metern beschränkt. Positiv fallen dagegen die Klappleiter an der oberen Liege und die Gasdruckfedern am unteren Bett auf. Auf der Beifahrerseite ist an der Flanke eine Stange montiert, an der sich aus dem Zubehörprogramm eine Art Hängematte befestigen lässt. Die dient dann als hochstellbare Rückenlehne, wie sie andernorts inzwischen weit verbreitet ist.

VERGLEICHT MAN DEN T SLEEPER mit dem Vorgänger Premium, hat das Angebot kleinerer Ablagen in Fahrerreichweite deutlich zugelegt. Die neu arrangierten Instrumente wirken deutlich sachlicher als früher und die Schalterbelegungen in der Mittelkonsole können nun individuell angepasst werden. Dazu lassen sich die verschiedenen Vierermodule an den Laschen links und rechts rausziehen, umgruppieren und wieder einsetzen. Schick ist auch die dimmbare Innenbeleuchtung per praktischem Dreh-/Druckschalter. Oben auf der Armatur gibt es eine recht große rutschfeste Ablage, darunter befinden sich die Sicherungen. Auch nicht schlecht: Der Dachspoiler ist über ein Gestänge an der Kabinenrückwand ohne Leiter einstellbar, fünf Positionen sind möglich.

2,7 % STEIGFÄHIGKEIT

sind mit dem Direktgang-Getriebe theoretisch im 12. Gang mit 40 Tonnen Gesamtgewicht möglich. Mit der kürzesten Übersetzung der Achse P13170 (3,70 : 1) läge der Wert bei 3,8 %.

UNTER DER INSGESAMT gut ausgestatteten Kabine arbeitet der 12,8 Liter große Reihensechszylinder DTI 13 aus dem Konzernbaukasten von Volvo, der neben den im Test aufgerufenen 440 PS auch mit 480 oder 520 PS zur Wahl steht. Als Alternative gibt es mit der Sleeper Cab (aber nicht mit High Sleeper) den gut drei Zentner leichteren 10,8-Liter-Motor DTI 11 mit 380, 430 oder 460 PS. Einige abgespeckte Pfunde könnten in der

Tat nicht schaden, denn mit 450 Liter Diesel und 64 Liter Adblue kommt das Testfahrzeug auf ein strammes Leergewicht von 7.870 Kilogramm (ohne Fahrer und ohne Reservevrad). Darin enthalten ist immerhin ein Voith-Retarder, mit dem der T 440 zusammen mit der verstärkten Motorbremse Optibrake+ das Kapitel „Bremsen“ souverän bestreitet. Per Zug am fünfstufigen Retarderhebel wird auf die maximal mögliche Drehzahl runtergeschaltet, was bei 90 km/h knapp 2.100 Umdrehungen im 10. Gang bedeutet.

AUF AUTOBAHN UND LANDSTRASSE liegen im 12. beziehungsweise 11. Gang jeweils rund 1.200 Umdrehungen an, was der langen Achsübersetzung von 2,64 : 1 geschuldet ist. Spätestens seit Euro 6 ein probates Mittel, den Verbrauch zu senken, was auf der Teststrecke aber nicht so recht aufgeht. Durchschnittlich 35,7 Liter Diesel und 2,75 Liter Adblue sind in dieser Leistungsklasse an der oberen Grenze. Der hohe Adblue-Anteil von 7,7 Prozent des getankten Diesels ist der Euro-6-Technik mit ungekühlter Abgasrück-



führung geschuldet, die praktisch nur zum Aufheizen der Abgase in Kaltlaufphasen dient. Insofern handelt es sich fast um SCR-only-Motoren.

BEI LENKUNG, FAHRVERHALTEN und Fahrkomfort braucht der T 440 keinen Vergleich zu scheuen, wozu auch der relativ lange Radstand von 3,80 Metern beiträgt. Auffallend ruhig gestaltet sich mit der vollluftgefederten Zugmaschine zudem die Leerfahrt auf die Waage. Allerdings flattert der Spiegel auf der Fahrerseite etwas, Gas- und Bremspedal stehen ziemlich eng beieinander und am Blinkerhebel setzt man leicht versehent-

lich den Scheibenwischer in Gang. Gewöhnungsbedürftig sind auch die Anzeigen mit dem digitalen Tacho und die etwas fummelige Tempomateinstellung mit einem Rädchen an der Unterseite des Lenkrads. Der übliche Freilauf, bei Renault Optiroll genannt, setzt mit und ohne Tempomat im Rollbetrieb ein. Bei aktiviertem Tempomat sieht das System als voreingestellte Über- und Unterschwinger +7/-3 km/h oder +5/-2 km/h vor. Der Kick-down ist mit der vorhandenen Optifuel-Einstellung übrigens deaktiviert, es bleiben aber jederzeit manuelle Eingriffe ins Schaltgeschehen.

IM GEGENSATZ ZUM VOLVO FH wird das I-Shift- beziehungsweise Optidriver-Getriebe über einen Lenksäulenhebel bedient. Das passt. Sicherheitstechnisch sind der Spurwechselassistent und die Impuls-Streckbremse aus dem Volvo-Sortiment nicht zu bekommen, der Rest entspricht vom Abbiegelicht bis zu den Xenon-Scheinwerfern weitgehend dem Konzernstandard. Farbtupfer am Rande: Als „Markenzeichen aller neuen T“ baut Renault rote Sicherheitsgurte ein.

ALS SPRITSPAR-MASSNAHMEN DIENEN ein auskuppelbarer Luftpresser und eine variable Lenkhilfpumpe. Hinzu kommt eine automatische Motorabschaltung im Leerlauf. Werksseitig schaltet sich der Motor bei aktivierter Feststellbremse nach fünf Minuten ab, wobei 90 Sekunden zuvor ein Warnsignal ertönt.

TECHNISCHE LECKERBISSEN wie Einzelradaufhängung, Dynamic Steering, Doppelkupplungsgetriebe oder auch die zweifach verstellbare Lenksäule bleiben der Marke Volvo vorbehalten. Das mag ja vertriebspolitisch noch zu begründen sein, aber warum bleibt Renault bislang noch beim Thema vorausschauender Tempomat außen vor? Technisch sollte die Anbindung an das I-See-System von Volvo Trucks kein allzu großes Problem sein. Damit ließe sich zum einen Gangpendeln vermeiden, wie es insbesondere an langen Steilstücken auf der Handlungrunde auftritt, zum anderen auch der Einsatz von Optiroll verfeinern. Aber dieser Schritt wird in der noch jungen Geschichte des Renault T sicher bald folgen. <

1.212
U/min

beträgt die Drehzahl bei 85 km/h im größten Gang (315/70er Reifen, Achsübersetzung 2,64 : 1). Der wirtschaftlich günstige Drehzahlbereich liegt zwischen rund 950 und 1.400/min



1



2



3



4

1 DIE ABLAGEN in den Türen haben eine vernünftige Breite.

2 MITTIG IN DER ARMATUR lassen sich zwei Becherhalter und darunter eine kleine Schublade rausziehen.

3 DAS AUSSENSTAUFACH auf der Fahrerseite ist komplett von innen und außen zugänglich.

4 DIE STAUFACHDECKEL schwenken nach oben, die Luken sind mit rund 55 mal 33 Zentimeter großzügig geschnitten.

5 DER BREITE KÜHLSCHRANK liegt gut zur Hand, ist wegen des Motortunnels aber ziemlich flach und fasst nur rund 25 Liter.



5

Technische Daten und Messwerte

Motor

Reihensechszylinder (Renault DTI 13) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; einteiliger Zylinderkopf, eine oben liegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder; elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Pumpe-Düse-Elementen

Bohrung/Hub	131/158 mm
Hubraum	12.800 cm ³
Leistung	323 kW/440 PS bei 1.404 bis 1.800/min
Max. Drehmoment	2.200 Nm bei 900 bis 1.404/min
Motorbremsleistung	382 kW/520 PS bei 2.300/min
Motorgewicht (trocken)	1.134 kg
Umweltklasse	Euro 6 (SCR/AGR/DPF)

Getriebe

Optidriver AT 2412 E, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 14,94, automatisierte Schaltung

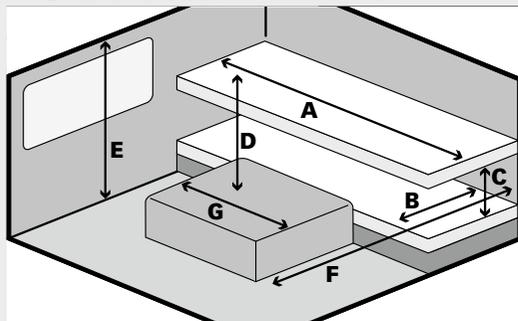
Fahrgestell

Vorn gespreizter U-Profil-Leiterrahmen, Zwei-Balg-/Vier-Balg-Luftfederung, elektronisch geregelte Scheibenbremsen rundum, Radstand 3.800 mm, 450-Liter-Alutank Diesel, 64-Liter-Tank Adblue, Bereifung vorn/hinten 315/70 R 22,5, Hydrolenkung, 460 mm Lenkraddurchmesser, 15,1 m Wendekreis

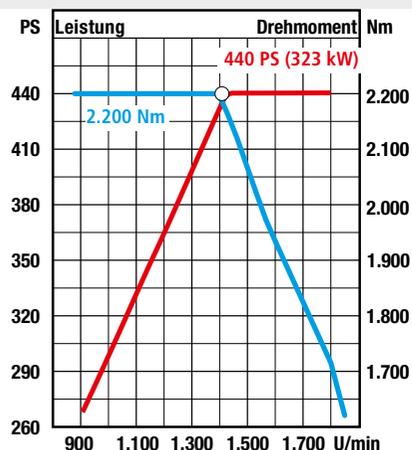
Fahrerhaus

Renault T Sleeper Cab, 2.350–2.464 mm breite Fernverkehrskabine, Ganzstahl-Konstruktion mit Hochdach, verzinkte Bleche, Vier-Punkt-Luftfederung, zwei Liegen, 200 mm hoher Motortunnel

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



Volllastkurven



Hinterachse

Einfach übersetzte Hypoidachse (P13170) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,64 zu 1 (= 1.212/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

Gewichte

Testfahrzeug (inklusive Fahrer, vollen Tanks, ohne Reserverad): 7.945 kg
zul. Achslast vorn/hinten: 7.500/13.000 kg

Preis

k. A.

Messwerte

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	35,7 l	82,0 km/h
Adblue	2,75 l (7,7 % vom Diesel)	
schwere Strecken	40,8 l	81,2 km/h
leichte Strecken	30,6 l	82,7 km/h
Volllast (5 % Steigung)	99,0 l	63,5 km/h
Teillast (bei 85 km/h)	22,2 l	

Schalthäufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 30

Innengeräusch

Bei 85 km/h	65,7 dB(A)
maximal (in Steigung)	67,2 dB(A)

Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.212/min
theoretische Steigfähigkeit	2,7 %
maximale rechnerische Geschwindigkeit	126 km/h

Bewertungen

Fahrerhausgröße

★★★★☆☆
Mit über 1,80 Meter Stehhöhe auf dem Motortunnel ausreichend.

Serienausstattung Fahrerhaus

★★★★☆☆
Das Paket „Comfort Live“, u. a. mit Kühlbox, ist empfehlenswert.

Arbeitsplatz

★★★★☆☆
Leichter Durchstieg mit flachem Tunnel, gute Verarbeitung.

Schaltung/Bedienung

★★★★☆☆
Einfach und intuitiv am Lenkrad, aber GPS-Tempomat fehlt noch.

Fahrkomfort

★★★★☆☆
Motor mit hoher Laufkultur, komfortable Vollluftfederung.

Stauraum/Ablagen

★★★★☆☆
Schlüssiges Gesamtkonzept, praxisgerecht und gut verteilt.

Liegen

★★★★☆☆
Doppelnutzung der oberen Liege gut, ausziehbares Bett geht extra.

Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★☆☆
Drei Einstiegsstufen okay, vorne zwei solide Klappstufen.

Fahrverhalten/Lenkung

★★★★☆☆
Gutes Handling auf kurviger Landstraße, präzise Lenkung.

Antriebsstrang

★★★★☆☆
Mit langer Achse überdurchschnittlich viele Schaltungen am Berg.

Verbrauch

★★★★☆☆
In dieser Leistungsklasse in Euro-6-Zeiten am oberen Limit.

Bremsen

★★★★☆☆
Starke Motorbremse in Kombination mit Retarder einwandfrei.

Sicherheit

★★★★☆☆
Nicht alles, was das Volvo-Sortiment hergibt, steht zur Wahl.

Jetzt ist für alle Abonnenten noch mehr drin:

Mit dem neuen **Digitalpaket** bekommt ihr jetzt auch zwischen den Heftausgaben aktuelle Infos: Wichtige Tests und Berichte vorab und dazu exklusiven Service mit persönlicher Expertenberatung auf www.fernfahrer.de.

Außerdem jede Ausgabe als E-Paper. Lies den neuen **FERNFAHRER** bereits vor Erscheinen am Kiosk – egal wann, egal wo, egal auf welchem Gerät. Einfach das E-Paper laden und überall mit jedem Endgerät lesen!

Für Neuabonnenten:

- » Alles drin – das **Kombiabo FERNFAHRER Plus: Heft + E-Paper + Online Lizenz**
- » Rein digital – das **Digitalabo: E-Paper + Online Lizenz**

Für Heftabonnenten:

- » Jetzt das **Digital-Upgrade: E-Paper + Online Lizenz**



MOTORRAD
kaufTipp

MOTORRAD Heft 19/2014, im großen Action Cam Vergleichstest mit „sehr gut“ bewertet, MOTORRAD KAUF TIPP



⚡ Top-Extra 1

Action Camera Telefunken FHD170/5 Pure

Perfekte Aufnahmen zu jeder Zeit – halte unvergessliche Momente aus spannenden Perspektiven für immer fest. Mit der Action Cam gelingen spektakuläre Aufnahmen kinderleicht. Auch als Dash-Cam geeignet.

GRATIS für 2 Jahre FERNFAHRER oder 1 Jahr FERNFAHRER plus 39 Euro Zuzahlung

- » Einfache und intuitive Einstellung dank 1,5" Farbdisplay und Menüsystem
- » Herausragende Full-HD Video-Qualität und hohe Farbbrillanz
- » 170 Grad Weitwinkel-Objektiv
- » Mit wasserdichtem Gehäuse (bis zu 30 m wasserdicht!)
- » Inklusive Akku, Daten- und Ladekabel sowie Befestigungs- Set

Keine Ausgabe mehr verpassen – gleich bestellen:

Diese und weitere Top-Prämien unter:
Telefon: +49 (0) 711.32 06 99 44, E-Mail: bestellservice@dpv.de



ABO PLUS TOP-EXTRA!

Top-Extra 2 »»

RC-Mini-Quadrocopter Spirit X006

Komplexe Manöver und Loopings, Gyro-Technik für optimale Flugstabilität und 3 verschiedene Flugmodi für Anfänger und Profis. Maße: ca. 7 x 7 x 3 cm.

Inkl. Akku und Fernsteuerung.

GRATIS für 1 Jahr FERNFAHRER ohne Zuzahlung

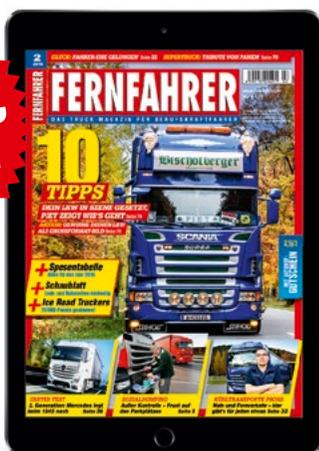


Nur Vorteile im Abo

- »» Jeden Monat das aktuelle Heft, druckfrisch
- »» Über 10 % Preisvorteil und Lieferung frei Haus
- »» Gratis für Dich: das Extra Deiner Wahl
- »» 1 x jährlich ein Sonderheft GRATIS!
- »» Bis zu 30 % Einkaufs-Rabatt auf www.fernfahrer.de/shop
- »» Lieferung portofrei vor Erscheinen am Kiosk!

NEU: Jetzt auch als Digitalabo mit E-Paper und Online-Lizenz!
Mehr Infos: www.fernfahrer.de/digital

**Jetzt
sichern!**



Digital mehr drin für dich:

Infos zu den neuen und
komfortablen Digitalabos:

www.fernfahrer.de/digital

www.fernfahrer.de/abo



KEIN TAG WIE DER ANDERE

LANGeweile und Eintönigkeit muss der isländische Kraftfahrer Ingi Björnsson bei seiner Arbeit nicht fürchten, eher die starken Winde.

TEXT UND FOTOS | Felix Jacoby



Morgens um halb acht gibt es im Fahrerraum von „et“ Transport in Islands Hauptstadt Reykjavik erst mal starken Kaffee für alle. Danach wird die Einsatzplanung des Tages besprochen. Im Hinterland der Insel sollen die Stromleitungen, die von einem Wasserkraftwerk zur Hauptstadt führen, mit neuen Kabeln modernisiert werden. Im Hafen stehen deswegen schon vier vorgeladene Auflieger mit je drei Kabeltrommeln bereit, jede davon rund neun Tonnen schwer.

INGI BJÖRNSSON LÄSST seinen sieben Jahre alten Scania R500 wärmlaufen, dann rollt er solo vom Firmenhof zu einem Trailerplatz im nahe gelegenen Hafen. Der Dreiachs-Sattelschlepper hat einen langen Radstand und zwei angetriebene Achsen. Diese Ausführung fährt sich bei den schwierigen Straßenverhältnissen während der langen Winter deutlich besser als eine kurze Zugmaschine nach Europaß.

NACH DEM AUFSATTELN geht es aus der Stadt in Richtung Osten hinaus, diesmal mit rund

43 Tonnen Gesamtgewicht. Das ist kein Problem. Sechssachsige Lastzüge dürfen in Island bis zu 49 Tonnen wiegen. Nach einhalb Stunden kommt schon wieder Kaffeedurst auf, schnell geht es an eine Tankstelle, um sich einen Becher des Heißgetränks und etwas Süßes zu holen.

KURZ DANACH BIEGT Ingi von der Hauptstraße ab und zieht über kleine Straßen landeinwärts. Hier ist die Landschaft nicht so dramatisch wie im Osten des Landes, aber trotzdem sind die kargen Weiten der Gegend



FÜR INGI BJÖRNSSON gibt es keinen besseren Job als den des Lkw-Fahrers in seiner prächtigen Heimat. Aber da etwas Abwechslung bekanntlich guttut, arbeitet er in den Ferien noch als Fremdenführer und lotst Touristen durch die wildromantische Natur der Insel.

beeindruckend. Strommasten parallel zur Straße weisen auf eines der vielen Wasserkraftwerke der Insel hin. Die Insulaner sind in der glücklichen Lage, dass ihre wilden Flüsse ihnen reichlich Energie zur Stromerzeugung liefern.

REGENERATIVE KRAFTQUELLEN natürlichen Ursprungs sind ein Traum für alle Umweltschützer, doch ohne den Einsatz von Lastwagen wären diese praktisch nicht zu erschließen. Für Ingis Arbeitgeber ist das eine feine Sache, denn neben den Baustellen für

Energieerzeugung mit Wasserkraft erhält die Firma auch viele Aufträge, die mit der Erschließung geothermischer Quellen zusammenhängen.

DURCH VULKANISCHEN UNTERGRUND befeuert, tritt an vielen Stellen heißes Wasser zutage oder wird mit Bohrungen gefördert. Über lange Rohrleitungen mit Isolierung wird es zu Kraftwerken gepumpt, die es teils zur Stromerzeugung nutzen oder damit komplexe Heizungsanlagen mit Wärme versorgen. Es gibt so viele heiße Quellen, dass mit

ihrer Wärme sogar Garageneinfahrten und Gehwege beheizt werden.

UND KURZ VOR DER ENTLADESTELLE kommt Ingi noch an den beiden bislang einzigen Windkraftträdern vorbei, die hier versuchsweise vor kurzer Zeit errichtet wurden. Die funktionieren dermaßen gut, dass die Islän-





ÜBER FUNK KOMMT vom Kollegen die Nachricht, dass sich der Kranwagen deutlich verspäten wird. Nun heißt es warten.



**EINAR
ER IST DAS „E“ VON ET**

”

„Die Fahrzeuge werden hier stark beansprucht, dafür betreiben wir eine eigene, große Werkstatt. Auch als Chef fahre ich noch ab und zu mit einem Volvo-Hauber.“

der davon deutlich mehr auf ihrer Insel errichten wollen. Auch das kommt „et“ Transport zugute, denn die Firma betreibt die beiden größten Schwerlastzüge der Insel, einen MAN V8 mit insgesamt 13 Achsen und maximal 280 Tonnen Gesamtgewicht sowie einen Scania-Schwerlastzug mit 250 Tonnen. Damit haben sie die richtigen Fahrzeuge, um auch schwere Turmsegmente und Turbinenhäuser zu bewegen.

DIE ABLADESTELLE FÜR DIE TROMMELN liegt irgendwo in der Wildnis und der Kran ist noch nicht da. Innerhalb einer Stunde treffen zwei weitere Scania der Firma ein sowie als Exot ein Volvo-Amihauber mit 16-Liter-Maschine. Den fährt Einar, einer der beiden Firmenchefs, der andere heißt Tryggvi, die Firmenbezeichnung „et“ ist aus den Vornamen ihrer Gründer gebildet. Obwohl das Unternehmen nun schon 36 Jahre alt ist und

zu den größten Transporteuren der Insel gehört, arbeiten die beiden bis heute genauso fleißig mit wie ihre Fahrer.

NACH DEM ABLADEN nehmen wir auf dem Rückweg noch einen Leercontainer mit, den einer der Selbstlader der Firma von der Seite auf die Ladefläche hievt. Nur wenige Firmen auf der Insel besitzen vernünftige Entlade-rampen und ein Großteil der Im- und Exporte werden mit den Standardboxen transportiert. Für 20-Fuß-Container setzt „et“ sogar kurze Selbstlader-Solofahrzeuge mit vier Achsen ein.

BEIM MITTAGESSEN ERZÄHLT der 50-jährige Kraftfahrer, wie wild es im Winter auf den Straßen zugeht. Besonders entlang der Südküste gibt es extreme Stürme und ergiebige Schneefälle. Ab Windstärke 10 wird eine Warnstufe Rot ausgerufen. Wer dann noch



INGIS SCANIA FÄHRT mit langem Radstand und zwei Antriebsachsen sehr komfortabel. Der Auflieger stammt aus England.



1



3

1 **SCHWERE LADEKRÄNE** sind draußen in der Natur sehr gefragt.

2 **MIT DICKEN KETTEN** sind die Trommeln auf dem Flachbett fixiert.

3 **INGIS KOLLEGE** zieht einen zwillingsbereiften US-Trailer.



2



TRYGGVI ER IST DAS „T“ IM FIRMENNAMEN

Mein Hauptarbeitsbereich ist mittlerweile das Büro. Aber wenn Not am Mann ist oder nachts ein Bergeauftrag für ein Kranfahrzeug reinkommt, springe ich sehr gerne ein.



fährt, muss damit rechnen, seinen Versicherungsschutz zu verlieren, wenn er von der Fahrbahn abkommt oder vom Starkwind auf die Seite gelegt wird.

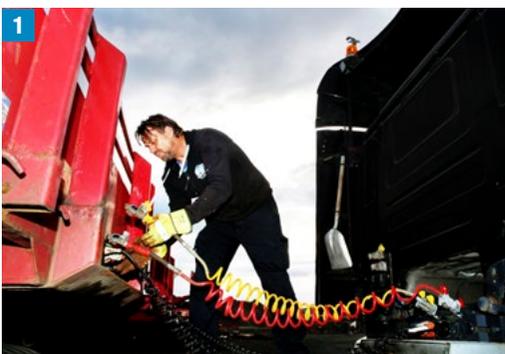
TROTZDEM GIBT ES FÜR INGI kaum einen besseren Job. Früher hat er ein paar Jahre in den USA gelebt und gearbeitet, später hat er auf seiner Insel Touristen mit schweren Allradlern zu Gletschern und anderen Sehenswürdigkeiten gebracht. Doch das Lkw-Fahren ist für ihn der beste Job, den er sich vorstellen kann. Da kaum ein Tag wie der andere ist, droht auch keine Langeweile.

IN DER FIRMA ANGEKOMMEN, wird der Auflieger abgesattelt, weil der Empfänger schon Feierabend hat. Dafür geht es solo noch mal zu einer der größten Geothermie-Bohrstellen der Insel nicht weit von Reykjavik. Hier muss ein leerer Siloauflieger weggezogen werden. In Europa müsste man sich, um so etwas fotografieren zu dürfen, hochfeierlich anmelden. Die Isländer aber sind da wesentlich lockerer und lassen den fremden Besucher mit seiner Kamera freizügig gewähren.

AUF DEM HEIMWEG LÄUTET DAS TELEFON. Der 13-jährige Junior des alleinerziehenden Va-

ters meldet sich. Ingi hat das große Glück, dass sein Sohn voller Leidenschaft für das Fußballspielen ist und das mit großer Begeisterung betreibt. Jetzt freuen sich beide auf den Feierabend und das Zusammensein.

DANACH WILL INGI ZUR ENTSPANNUNG noch ins Hallenbad, von denen es in Reykjavik unglaublich viele gibt und die dazu noch bis 23 Uhr geöffnet haben. Für den folgenden Tag wartet dann schon der nächste Transport. <



1



2



3

1 **DANK GRÖßERER** Länge herrscht keine Enge zwischen Maschine und Trailer.

2 **EIN KOLLEGE** belädt Ingis Scania per Doppelkran mit einem leeren 40-Fuß-Behälter.

3 **BEI LASTWAGEN** in Island gehören ordentliche Zusatzfernlichter zum Standard.



BLAU SEIN IST GEFÄHRLICH

WER IST MIT MATTHES' AUTO GEFAHREN, ALS ER BETRUNKEN IN DER KNEIPE SASS? AUTOBAHNANWALT MÖLLER SCHICKT SEINEN MANDANTEN ERST MAL ZUM FRISEUR.

TEXT | Peter Möller FOTOS | Thomas Küppers, Fotolia, Autobahnkanzlei

Matthes* geht es dreckig. Er sitzt in einer Kneipe, in der der Rauch so dick in der Luft hängt, dass er den Tresen von seinem Platz aus nicht mehr erkennen kann. Yvonne* hat sich ein bisschen zu ihm gesetzt. Das hilft auch nicht. Yvonne ist nun mal nicht Jacqueline* und Jacqueline hat urplötzlich beschlossen, sich von Matthes zu trennen. Jacqueline ist eine Macherin und zieht deswegen die blöde Trennungsidee messerscharf durch. Eine Münze nach der anderen haut Matthes in die Musikbox. Immer dasselbe Lied: Matthias Reim in Endlosschleife. Irgendwann nach drei oder vier Stunden will er gehen.

ER WEISS NICHT WOHIN, aber raus aus dieser Schrottpinte. Der Wirt tippt ihm dezent, aber deutlich auf die Schulter und signalisiert, dass er Knete sehen will. Ein Blick ins Portemonnaie verrät gähnende Leere. Matthes erkennt Steven* durch den Qualm hinten in der Kneipe. Er torkelt zu ihm, gibt ihm seinen Autoschlüssel und seine EC-Karte inklusive Geheimnummer und bittet ihn, bei der Sparkasse Geld zu holen. Matthes pennt mit dem Kopf auf dem Tisch ein. Das juckt in dieser Kneipe keinen. Matthes merkt nicht, wann Steven zurückkommt. Als er wach wird, stehen die Stühle schon auf den Tischen. Fenster und Türen sind offen zum Durchlüften. Vor ihm liegen die EC-Karte und zwei 50-Euro-Scheine. Der Autoschlüssel liegt beim Wirt. Er geht raus und läuft, wohin weiß er nicht so recht. Sein Auto entdeckt er am nächsten Tag in der Nähe der Bank am Straßenrand.

ZWEI MONATE SPÄTER: Matthes hat sich mittlerweile gefangen und eine eigene kleine Wohnung. Freitagabend kommt er nach Hause. Im Briefkasten befinden sich Werbung und ein Brief in der Warnfarbe Gelb. Da hat er jetzt keinen Bock drauf. Er lässt den unheilvollen Umschlag in der Küche liegen. Am nächsten Morgen öffnet er den Brief. Der Inhalt versaut ihm das ganze Wochenende. In dem Umschlag steckt eine Nachricht, die es in sich hat: Fahren mit 0,5 Promille im Blut ergeben 500 Euro Strafe und einen Monat Fahrverbot – eine Katastrophe für Berufskraftfahrer Matthes.

MATTHES SCHAUT IN DEN KALENDER. Das war der Trennungsabend. Er weiß nicht mehr viel davon, nur, dass er voll wie eine Haubitze war. Gefahren ist er nicht, da ist er sich sicher. Aber wie kommen die auf ihn, wo er doch in der Kneipe saß? Matthes ruft mich auf dem Handy an. Meine Nummer hat er von einer Abstandsgeschichte, bei der ich ihn vor Jahren mal betreut habe. Er ist mit seinen Nerven völlig am Ende. Weint sogar am Telefon. Wir verabreden uns noch für denselben Tag in besagter Kneipe.

DER WIRT IST MÜRRISCH. An den Abend kann er sich nicht die Bohne erinnern. Ob wir ihn verarschen wollen? Sechs Wochen liege das zurück. Da wisse er doch nicht mehr, wer da bei ihm gesoffen habe. Der Umgangston gefällt mir nicht. Ich würde ihm gerne eine Gardinenpredigt über Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft halten, verkneife es mir aber, bei ihm ist Hopfen und Malz verloren. Einen Steven kenne er nicht. Matthes hat keinen Schimmer, wo Steven wohnt, geschweige denn, wie er mit Nachnamen heißt. Yvonne, tja Yvonne ist früh gegangen und kann zum Tatzeitpunkt nichts sagen. Die Frage, um die es geht, ist immer noch dieselbe: Wie kommt die Behörde nach dem Alkoholtest überhaupt auf Matthes?

AM MONTAG DRAUF FAHRE ICH zur Bußgeldstelle. Ich kann es nicht erwarten, bis die Akte per Post kommt. Deswegen begeben wir uns selbst dorthin. Mir verschlägt es die Sprache, als ich in der Akte blättere. In der Anzeige findet sich die Antwort auf meine Frage: Identifikation des Fahrers mittels EC-Karte. Hammerhart! Steven oder wer auch immer war selbst angetrunken und hat der Polizei die EC-Karte gezeigt. Der Polizei hat das gereicht, was unglaublich ist. Eine Riesenschlamperei. Hätten sie Steven aufgefordert, am nächsten Tag seine Papiere bei der Polizei vorzuzeigen, wäre er sicher nicht gekommen. Hätten sie dann einen Hausbesuch bei Matthes gemacht, hätten sie sofort gesehen, dass sie augenscheinlich verarscht worden sind. Aber nichts haben sie getan und derjenige, der es jetzt ausbaden muss, ist Matthes.

WIR TREFFEN UNS um acht Uhr morgens. Der Gerichtstermin ist um zehn Uhr. Ich mache noch ein paar Fotos. Danach geht es zum Friseur. Ich sage dem Friseur, was er zu tun hat. Eine nach hinten gekämmte Schmalzlocke am Ansatz der Stirn habe ich Matthes verpassen lassen. Der findet das dämlich, vertraut mir aber. Noch beim Friseur mache ich wieder ein paar Fotos. In meinem mobilen Büro kann ich die Fotos ausdrucken. Pünktlich betreten wir den Gerichtssaal. Der erste Polizeibeamte wird vernommen. Er kann Matthes nicht als Fahrer identifizieren, hat keine Erinnerung mehr an ihn. Der zweite Beamte weiß noch etwas. Er erkenne Matthes wieder und zwar an der Locke, die sei ihm damals schon aufgefallen.

ICH HABE KEINE WEITEREN FRAGEN. Das Gericht auch nicht. Ich kläre das Gericht auf. Die Schmalzlocke trage Matthes heute das erste Mal. Der Friseur gegenüber habe sie vor ein paar Minuten drapiert. Die Richterin grinst. Sie will von Yvonne hören, welche Frisur Matthes damals gehabt habe. Der Termin muss dreimal verschoben werden. In der Zwischenzeit ist Yvonne nämlich Mutter geworden und hat keine Lust, für Matthes ihr Baby ins Gericht zu schleppen. Zum vierten Termin präsentieren wir die junge Mutter. Sie erinnert sich, dass Matthes damals extrem kurze Haare gehabt hat. Sicher keine Locke, das sei ausgeschlossen. Die Mutter kommt absolut glaubwürdig rüber. Das Drama findet ein positives Ende. Es kommt zum Freispruch und der ist mittlerweile nicht nur rechtskräftig, sondern auch gerecht.

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**





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

NICOLAS*: „ICH BIN GESCHÄFTSFÜHRER EINER SPEDITION MIT SIEBEN LKW. MEINE FIRMA HAT NUN, ADRESSIERT AN DIE FIRMA, EINEN ANHÖRUNGSBOGEN ERHALTEN. WAS SOLL ICH TUN?“

Möller: „Lieber Nicolas, lass das Verfahren einfach laufen. Ich habe noch nie eine ganze Firma am Lenkrad eines Lastwagens gesehen. Der Anhörungsbogen gegen die Spedition kann gegen keine natürliche Person die Verjährung unterbrechen. Hier liegt offensichtlich ein Missgeschick zugunsten des tatsächlichen Fahrers vor. Und mal ehrlich, wie willst du denn für die Firma die Rückseite des Anhörungsbogens ausfüllen? Das scheitert doch schon bei den Fragen nach Vornamen, Geburtsort und Geburtsdatum. Also laufen lassen und hoffen, dass sich innerhalb von drei Monaten keiner an den tatsächlichen Fahrer wendet und sich nach Fristablauf einfach freuen.“

KARL LUDWIG*: „KANN ICH MEIN EINMONATIGES FAHRVERBOT, DAS ICH INNERHALB VON VIER MONATEN ANTRETEN MUSS, AUCH IN VIER EINWÖCHIGE FAHRVERBOTE AUFTEILEN? DAS BEDEUTET ALSO PRO MONAT EINE WOCHE FÜHRERSCHEINENTZUG.“

Möller: „Wäre genial, wenn das ginge. Das Fahrverbot muss aber leider am Stück abgesessen werden. Ein Splitting ist gesetzlich nicht möglich. Tut mir leid, geht nicht, auch wenn die Idee gut ist.“

FRANK*: „ICH BIN SELBSTFAHRENDER SPEDITEUR UND HABE EINEN ZEUGENFRAGEBOGEN BEKOMMEN. MUSS ICH MICH SELBST ALS FAHRER ANGEBEN?“

Möller: „Nein, Frank, das musst du nicht. Natürlich muss sich in einem Rechtsstaat keiner selbst benennen. Dir steht selbstredend ein Zeugnisverweigerungsrecht zu. Der Haken ist aber, dass die dann den Braten riechen und gezielt nachprüfen, ob du der Fahrer warst. Sich auf ein Zeugnisverweigerungsrecht zu berufen schränkt den Kreis der möglichen Fahrer natürlich ein. Aber du gewinnst Zeit und machst den Behörden die Arbeit nicht leichter. Immerhin gibt es eine dreimonatige Verjährungsfrist. Innerhalb dieser Frist müssen die selbst rausfinden, wer der Täter war.“

MARGA*: „KANN ICH MIR MIT MEINER FREUNDIN DAS FAHRVERBOT TEILEN? WIR WISSEN LEIDER NICHT MEHR, WER VON UNS BEIDEN AM WOCHENENDE ZUR DISCO GEFAHREN IST.“

Möller: „Liebe Marga, zunächst gehe ich mal davon aus, dass ihr nicht mit dem Lkw zur Disco gefahren seid. Eine Identifikation via Fahrerkarte ist also nicht möglich. Wenn auf dem Foto der Tat nichts zu erkennen ist – was ich bei der Frage vermute –, ist das doch nicht euer Problem. Die Behörde muss herausfinden, wer der Fahrer war, nicht ihr. Eure Idee ist ziemlich süß und solidarisch, aber leider so nicht vorgesehen. Es kann eben nur einen Fahrer gegeben haben und nicht zwei halbe.“



Die Standorte der Autobahnkanzlei



Autobahnkanzlei

Fernfahrertelefon:

+49(0) 3643 770 990

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

NEUES AUS DER AUTOBAHNKANZLEI



Das gesamte Team der Autobahnkanzlei wünscht allen Fernfahrern, Mandanten und Freunden ein erfolgreiches, unfall- und punktefreies neues Jahr. Die Autobahnkanzlei bedankt sich ganz herzlich für das 2015 entgegengebrachte Vertrauen und freut sich schon jetzt auf 2016 – mit vielen Kämpfen im Interesse der Lkw-Fahrer.

KLEINE FÄLLE

Verdeckte Ampel

Sabine* ist stinksauer. Die Polizeibeamten werfen ihr vor, sie habe das Rotlicht einer Ampel missachtet. Sie meint, sie sei doch keine Selbstmörderin und würde mit Absicht in die größte Kreuzung von Erfurt bei Rot reindonnern. Das verbitte sie sich ausdrücklich. Dass sie kein Straßenrüpel ist, belegt ihr Registerauszug: null Punkte. Darauf ist Sabine stolz und so soll es auch bleiben. Eine nicht ganz leichte Aufgabe für Autobahnanwalt Peter Möller. Immerhin gibt es drei Zeugen. Möller fährt am Wochenende vor der Gerichtsverhandlung noch mal zum Tatort und lässt diesen auf sich wirken. Dabei fällt ihm Interessantes auf. Ein Wendeverbotsschild verdeckt den Blick auf die Ampel. Peter Möller ruft sofort Sabine an und trifft sich mit ihr. Die verdeckte Ampel erklärt, wie es zu Sabines Missgeschick kommen konnte. Mit einem DIN-A4-Hochglanzfoto bewaffnet, geht Peter Möller in den Gerichtstermin. Für den Richter scheint schon alles klar zu sein, für den Anwalt nicht. Das Verbotsschild, das die Ampel



verdeckt, stellt einen besonderen Tat-Umstand dar, erklärt Möller. Ein solch besonderer Tat-Umstand mindere die Schuld. Das Bußgeld müsse schuldangemessen sein. Rechtsanwalt Möller beantragt ein Bußgeld von 55 Euro und das bekommt Sabine auch. Ihr Punktekonto bleibt sauber.

AG ERFURT

AZ.: 632 Js 202374/15 64 OWI

Kabel zu lang

Insgesamt fünf Verhandlungstermine gibt es für Görge* und Peter Möller muss richtig kämpfen. Immerhin geht es hier um einiges. Görge soll ein Fahrverbot bekommen und was das für einen Berufskraftfahrer heißt, weiß jeder. In der fünften Verhandlung tritt Rechtsanwalt Möller nicht mehr alleine auf. Er hat sich den Beistand des Sachverständigen Dr. Matzen besorgt. Der hat nämlich herausgefunden, dass es eine Schwachstelle an der Messung gibt. Das Kabel zwischen Funkempfänger und Rechner ist länger als drei Meter. Ein solches Kabel entspricht

nicht der Zulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) für dieses Messgerät. Es wird hin und her diskutiert. Der Sachverständige vertritt mit harten Worten seine Auffassung. Am Ende ist der Richter bereit, eine Kulanz von 20 Prozent zu gewähren. Der Verstoß gegen die Zulassung der PTB begründet nämlich berechnete Zweifel an der Gültigkeit der Eichung. Am Ende bekommt Görge weder ein Fahrverbot noch zwei Punkte, sondern einen Punkt wegen eines geringfügigen Geschwindigkeitsverstößes. Ein ordentliches Ergebnis, wie Görge meint. Damit könne er auf jeden Fall leben.

AG BORNA

AZ.: 6 OWI 503 JS 10091/14

Video-Beweis

Irgendwie ist in dieser Verhandlung der Wurm drin. Die Richterin lässt sich in zwei Terminen nicht davon überzeugen, dass sich ganz oben am Bildrand des Abstandsvideos ein Pkw vor den Lkw setzt. Rechtsanwalt Möller greift in seinem Büro zu Beamer und einer großen Leinwand. Zwar wird hierdurch das Video relativ unscharf, mit Einzelbildern kann man aber darstellen, dass sich tatsächlich ein Pkw vor den Lkw gesetzt hat. Mit diesen

Bildern geht der Autobahnanwalt in die letzte Verhandlung. Die Richterin sieht es nun auch. Der Abstandsverstoß ist zunächst verursacht durch den Pkw-Fahrer. Die Richterin meint zwar, Karl* hätte den Abstand wieder aufbauen müssen. Die Tatsache, dass der geringe Abstand durch einen Dritten verursacht wurde, stellt aber einen besonderen Tat-Umstand dar. Das Ergebnis: 55 Euro, keine Punkte! Karl bleibt punktefrei und freut sich tierisch, als ihn Autobahnanwalt Peter Möller über den Ausgang des Verfahrens informiert.

AG ARNSTADT

AZ.: 633 Js 201622/15 3 OWI

***ALLE NAMEN VON DER REDAKTION GEÄNDERT**

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

Leasing/Lkw-Vermietung



Krone Tautliner mit Ladungssicherungszertifikat 650 € mtl. Miete ebenfalls verfügbar: Kühl-, Koffer-, Coil-, Plateau-Auflieger und Kipper
Tel. 05951 995994-0 mail: dokters@el-rosen.de
alle Preise unter: www.auflieger-mieten.de
Rosen TRUCK + TRAILER GmbH, 49757 Werlte

KAUFEN MIETEN LEASEN + Herstellerunabhängig + Markenfabrikate + Deutschlandweit
GTI Miet-Fahrzeug Center *Trailer sind unser Ding!*
Tiefkühlsattel
Mietrate monatlich ab **995,- Euro**
Tel. 03 94 03/92 10 · Funk 01 71/7 70 44 72 · www.gti-trailer.de · info@gti-trailer.de
Wirtschaftliche Lösungen für: **Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine**

KOMBIMARKT
GROSSE ANZEIGEN
GROSSE WIRTSCHAFT

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** für 4 Ausgaben
verkaufte Auflage: 140.778 (IWW 02/2015)

€ 205,-

und hat das Format 2-spaltig · 25 mm

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

Ersatzteile/Zubehör

Dein Truck. Dein Styling.

Warum mit weniger zufrieden geben?



www.jumbo.de



Jumbo-Fischer GmbH & Co. KG
Tel: (040) 700 170 - 0
Fax: (040) 700 170 - 10

Betrieb Hamburg:
Robert-Bosch-Str. 16
21629 Neu Wulmstorf

Betrieb Bünde:
Ernst-Reuter-Str. 60-64
32257 Bünde

Email: verkauf@jumbo.de
www.jumbo.de

Leasing/Lkw-Vermietung



autorisierter Werkstattpartner von:



Trailerservice ✕ Unfallreparatur
Fahrzeugbau ✕ Kühlfahrzeuge
Trailervermietung

Tiefkühlsattelaufleger

Mietkauf ab € 899,00 (netto, zzgl. MwSt.)

wahlweise mit **Kaufoption** bzw. **Vollservice**
Blumenbreite, Doppelstock & Trennwand (optional)
ab 36 Monaten Mindestmietzeit auf Anfrage auch zusätzlich mit
Ladebordwand und/oder als Multitemperatur lieferbar!

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

(D) 41812 Erkelenz
Telefon: 02431 - 9745900
www.mevisen.de

www.transaktuell.de

Ersatzteile/Zubehör

MAN Gebrauchtteile vom Fachmann

- Fahrerhäuser alle Baureihen komplett ausgestattet, aufsatzfertig
- Komplettmotoren, Rumpfmotoren, Short-Block Motoren • Schaltgetriebe und Automatikgetriebe ZF überholt und gebraucht • Vorder-, Hinterachsen, Achsgetriebe und Verteilergetriebe • EDC Einspritzpumpen und Common Rail Injektoren • Unfallinstandsetzung mit Gebrauchtteilen zu Festpreisen
- Bundesweiter Versand innerhalb 24 Std. • Common-Rail Hochdruckpumpen im Austausch • Abgasrückführungsmodule im Austausch

M. u. S. Nonn GmbH, Geismarstraße 41, 34560 Fritzlar,
Tel. 0 56 31 / 5 01 80 Herr Hankel oder Tel. 0 56 22 / 9 89 80 Herr Nolte
E-Mail: info@teile-nonn.de • Web: www.teile-nonn.de

DA BIST DU JA!



Meron, 5 Jahre

Viele Kinder wie
Meron suchen Hilfe.

World Vision
Zukunft für Kinder!

WERDE PATE!

WORLDVISION.DE

www.LKW-Chiptuning.de

20 % mehr Leistung + Drehmoment für fast alle Nutzfahrzeuge, auch Vorortservice
KTH Adam Dieselelektronik
Tel. 01 78/4 53 71 36 und
03 51/4 53 71 36

www.lastauto-omnibus.de

...über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...

Kompressor-Kühlbox Engel MT-45-F
Aufnahme: B 447 (ohne Griff) x H 505 x T 264 mm
Spannung: 12/24/230 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Stahlblech eloxiert/alu-eloxiert
Farbe: Rostlos hellgrün,
Deckel dunkelgrün
Gewicht: 24 kg
Temperaturbereich: +5 bis +18°C
Stufenlos regelbar
Leistungsaufnahme: 22 Watt
Aktion...€759,-

Kompressor-Kühlbox Engel MR-40 F-G3
Aufnahme: B 414 x T (ohne Griff)
430x470x230 mm
Inhalt: 30 Liter
Spannung: 12/24/230 Volt
Inhalt: 40 Liter
Material: Kunststoffgehäuse
Farbe: Grau mit rot
Gewicht: 22 kg
Temperaturbereich: +5 bis +18°C, stufenlos regelbar
Leistungsaufnahme: 13 Watt
Aktion...€499,-

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



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

BFS mieten – Haken dran!

- ★ Über 50 Standorte mit MAN Kompetenz
- ★ Spezial- und Standardfahrzeuge
- ★ Kurz- und Langzeitmiete
- ★ Fullservice ab einem Tag
- ★ Eigener 24h Pannen-Notruf
- ★ Vorzugsbehandlung in Werkstätten
- ★ Ein Ansprechpartner für Sie



Rent a MAN



ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7 D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0 Fax: 8711-11
Internet: www.altec.de
E-Mail: info@altec.de

VERLADETECHNIK



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	Kraftstoffersparnis
VOLVO	Euro 2 - Euro 6	von 3 % bis 15%, je
RENAULT	Euro 2 - Euro 6	nach Fahrzeugtyp
IVECO	Euro 2 - Euro 6	
SCANIA	Euro 2 - Euro 6	

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

Zu verkaufen: Schoch-Edelstahl-scheinwerferbügel, incl. 4 Halogen-Scheinwerfer f. MB Actros MP III. Tel. 06744/1619

Unser Ziel:
Sie werden Pate
und sie wächst gewaltfrei auf.

Ulrich Wickert:
„Mädchen brauchen
Ihre Hilfe!“

Plan
gibt Kindern eine Chance

Nähere Infos: www.plan-deutschland.de

0 18 05/11 20 24*

*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend



Auf Tour erkrankte Fahrer erhalten bei der DocStop-Hotline die Kontaktdaten der nächstgelegenen Arztpraxis.

www.lastauto-omnibus.de

Ben's Kabinenmöbel Holland

Gildenweg 16 8304 BC Emmeloord Holland

www.benskabinemoebel.de Einbaumöbel und Zubehör für LKW

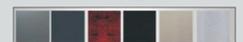
TEL: +31-527-621221 Öffnungszeiten Showroom: Montag bis Freitag von 8.30 bis 16.45, samstags nach Vereinbarung Info@benscabinemeubels.nl



Scania R Topline Schrank in beige HPL

mit Einlagen in den Türen und Platte unten in braun Lederoptik mit Knöpfen

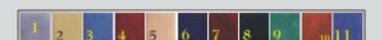
Erhältlich
in 6 Farben glatt HPL



Erhältlich
in 14 Farben Leder-Optik



Erhältlich
in 11 Farben Stoff



Erhältlich
mit schwarzen, silbernen
oder bronzenen Kanten



Logo Gravur auf Schranktüren möglich

Erhältlich mit
Einlagen in
den Türen

Online bestellen

Geschäftliche Empfehlungen

FS FAHRERSCHMIEDE

IHR PARTNER!



**WIR HABEN FÜR SIE
QUALIFIZIERTE
LKW-FAHRER!**

www.fahrerschmiede.de

Hamburg +49 (0) 40 231 6678-0
Bremen +49 (0) 421 460 464-0
Hannover +49 (0) 511 228 479-7
Essen +49 (0) 201 813 954-0
Köln +49 (0) 221 280 701-0
Frankfurt +49 (0) 69 2197 867-0
Stuttgart +49 (0) 711 365 468-0

www.fahrerschmiede.de

Externer Verkehrsleiter. Freie Kapazitäten, Konditionen nach Fuhrparkgröße und Aufwand, Raum NRW. Tel. 0160/91913203
H

KOMBIMARKT
Frei
Grafik
FERNANDEZ

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
verkaufte Auflage: 140.778 (IVW 02/2015)
€ 123,-
und hat das Format 1-spaltig · 30 mm
Nähere Informationen erhalten Sie
von N. Blucke unter Tel. 07 117 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm-verlag.de

DA BIST DU JA!

Meron,
5 Jahre

WERDE PATE!

World Vision
Zukunft für Kinder!

WORLDVISION.DE

Viele Kinder wie Meron suchen Hilfe.

WERDE PATE!

**Ärztl. Untersuchung inkl.
Augen für 50 €**
**Direkt an der A 99
ohne Voranmeldung**

Mo-Fr: 8-12 h
Mo, Di, Do: 14-18:30 h
Am Brunnen 17
85551 Kirchheim
bei München
Tel. 089/9918800 od.
089/9033366
www.verkehrsmedizin-dr.hingerle.de

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



www.hs-schoch.de

ALPHA- Für Bullen

Echte Leitbullen fahren auf **Edelstahl-zubehör von HS-Schoch** ab. Mit Bullfängern, Scheinwerferbügeln, Radzierblenden, Front- und Side-Bars, Aufritten u.v.m. können Sie Ihrem Schwarm nachhaltig imponieren.

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



+49(0)7363/9609-0



HS Schoch[®]

LKW-Zubehör/Truckstyling

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



2005-2015

Tuning und Styling
1. PLATZ

Motoren

Die Motorenklinik

- Spezialist für alle Mercedes- und MAN-Motoren
- Ständig 150 Motoren ab Lager
- Zylinderköpfe und Einspritzpumpen im Tausch
- Reparatur und Instandsetzung von Zylinderköpfen und Einspritzpumpen
- Turbolader im Tausch
- Flächendeckendes Servicenetz

Notruf
02206-95860

Gesicherte Qualität nach RAL GZ 797
Wir sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008

Alle PKW, LKW+Bus Motoren generell überholt im Tausch ab Lager bis **2 Jahre Garantie**

MOTOREN AG
FEUER

Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de

www.transaktuell.de



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

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

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

www.aerzte-ohne-grenzen.de/dauerspender

DAUERSPENDE

ab **5,-**
im Monat

Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00



Ersatzteile/Zubehör

**Konfuzius sagt:
Wer nicht an die Umwelt denkt,
wird bald Sorgen haben.**



**Wir sagen: Mit runderneuertem
Lkw-Reifen aus Deutschland
schonen wir schon jetzt Ressourcen.**



Runderneuerungsfähige Lkw-Reifen sind Qualitätsreifen und können so ein zweites oder drittes Reifenleben erhalten. Mit derselben Laufleistung wie Neureifen. Runderneuerung mit Qualität heißt: sparsamer Umgang mit Rohstoffen und Energie sowie 2/3 weniger CO₂-Ausstoß während der Produktion. Darüber hinaus sparen runderneuerte Reifen den Unternehmen kleiner oder großer Flotten Km für Km Kosten ein. Vertrauen Sie den deutschen Runderneuerungs-Fachbetrieben. Sie bieten mehr Sicherheit und geprüfte Qualität. Gewährleistung und Rendite obendrein. Mehr Informationen: www.deutschland-runderneuert.de oder auf facebook. Dies ist eine Initiative des BRV und seiner Mitglieder.



Geschäftsverbindungen



Die DHL FoodServices GmbH

bietet *zuverlässigen* Unternehmern im
Frigo-Bereich

Befrachtung im Festeinsatz für
innerdeutsche Verkehre.

Auf Wunsch Zahlung innerhalb 10 Tage.

Telefonische Vorabinformationen bei Herrn Dietmar Platz:

Telefon: 069-9050698 30
E-Mail: dietmar.platz@dhl.com
Josef Eicher Str.10
D-60437 Frankfurt / Main

Logistik und mehr mit Hochdruck!



Wir suchen ab sofort zuverlässige

Subunternehmer

- > Mit Kipper ab 40 cbm, Hängerzug oder Schubboden
- > Mit Plane oder Tautliner
- > Feste Disposition für innerdeutsche/
grenzüberschreitende Transporte

Für nähere Informationen wenden Sie sich bitte an
Herrn Schreiner unter Telefon +49/991/37170-16 oder
Herrn Götschel unter 37170-46

Seit über 20 Jahren unterwegs in Europa!

NT Hafenspedition GmbH

Josef-Wallner-Str. 2 · D-94469 Deggendorf · Tel. +49/9 91/3 71 70-10

www.nt-logistics.com

FIRMENGRÜNDUNG

in GB & NL

mit Transportgenehmigung,
Buchhaltung, Büroservice,
Bankverbindung & Kreditkarte
Telefon: 0049 (0) 2407 90 8 50

Informationen: WWW.LCIG.EU

gleich klicken

www.lastauto-omnibus.de

KOMBIMARKT

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

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** für 4 Ausgaben
verkaufte Auflage: 140.778 (IVW 02/2015)

€ 574,-

und hat das Format 2-spaltig · 70 mm

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

ETMverlag

Stellenangebote



„Ich fahre bei Fehrenkötter,
weil alte Hasen wie ich
hier echt geschätzt werden.“ Rainer Maaß, 59 Jahre

Bewirb Dich jetzt und komm ins Team!

Fehrenkötter Transport und Logistik GmbH
Herr Robert Theis, Heinrich-Büssing-Straße 6
D-49549 Ladbergen, Tel.: (05485) 83 08-0
rtheis@fehrenkoetter.de

Mehr Infos unter:
www.fehrenkoetter.de



FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.

Truckerschmiede

Der richtige Job für Dich als Trucker!
www.truckerschmiede.de



SAAR-AUTO-SERVICE MOSOLF GMBH

Zum baldigen Eintritt suchen wir in allen Bundesländern

mehrere KraftfahrerInnen, Führerscheinklasse CE

Wir bieten Dauerarbeitsplätze für den Fernverkehr auf Pkw-Transportern.
Aufgrund verschiedener Arbeitszeitmodelle sind auch ausgeprägte Freizeit-
phasen möglich.

Auf das Arbeitsverhältnis finden die Tarifverträge des saarländischen
Verkehrsgewerbes Anwendung mit regelmäßigen Lohnsteigerungen und
derzeit folgender Vergütung:

- Grundvergütung von mtl. 2.563,00 €
- Erhöhung um 4 % nach 5 Beschäftigungsjahren
- Erhöhung um weitere 4 % nach 9 Beschäftigungsjahren
- Zulagen von 25 % für Mehrarbeit

Zudem werden gemäß Tarifvertrag 26 bis 29 Urlaubstagen je Beschäfti-
gungsdauer pro Jahr gewährt und Urlaubsgeld sowie Spesen gezahlt.

Übertariflich zahlen wir zudem Restladelohn (bis 400,00 € möglich) und
eine Qualitätsprämie, und bieten nach wenigen Beschäftigungsjahren auch
eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung an.

Erfahrung in der Führung von Pkw-Transportern ist von Vorteil, aber nicht
unbedingt erforderlich, da eine ausführliche Einarbeitung erfolgt.

Wenn Sie Interesse an einer Tätigkeit bei uns haben, senden Sie bitte Ihre
Bewerbung an:

Saar-Auto-Service Mosolf GmbH
Herr Sutter
Carl-Zeiss-Str. 27
66740 Saarlouis

Bei Fragen können Sie sich selbstverständlich auch telefonisch wenden an
Herrn Sutter, Tel. +49 (0) 6831 - 896 223, oder an
Herrn Elflein, Tel. +49 (0) 6831 - 896 225

Stellenangebote



Job@ctive

WIR SUCHEN: 5 LKW-FAHRER (M/W)

Klasse: C oder größer (alt 2) | Standort Frankfurt Airport

Aufgaben:	Anforderungen:	Unser Angebot:
<ul style="list-style-type: none"> > Termingerechte Wareneinstellung > Be- und Entladen der LKW > Rangieren an Flugzeugen 	<ul style="list-style-type: none"> > Fahrpraxis auf einem 7,5 t > Schicht- und Wochenendarbeit (kein Nacht) > Sicheres Deutsch in Wort und Schrift 	<ul style="list-style-type: none"> > Festes Monatsgehalt & Überstundenauszahlung > Steuerfreies Fahrgeld > Unbefristeter Arbeitsvertrag > Übernahmeoption

Job@ctive GmbH
 Marco Schad | An der Welle 6 | 60322 Frankfurt | Tel. 069 - 23 80 79 80 | E-Mail: frankfurt@jobactive.de

J@_Life Science
 Chemie & Pharma

J@_Finance & Administration

J@_Engineering & Industrial Services

J@_IT-Services & Consulting

GESUNDHEIT IST EIN MENSCHENRECHT

Deshalb hilft **ÄRZTE OHNE GRENZEN** in rund 60 Ländern Menschen in Not – ungeachtet ihrer Hautfarbe, Religion oder politischen Überzeugung.

HELFEN SIE MIT!

Bitte schicken Sie mir unverbindlich Informationen

- über **ÄRZTE OHNE GRENZEN**
- zu Spendenmöglichkeiten
- für einen Projekteinsatz

Name:

Anschrift:

E-Mail:

ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V. • Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin • www.aerzte-ohne-grenzen.de

Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft • BLZ 370 205 00



DA BIST DU JA!



Meron, 5 Jahre

Viele Kinder wie Meron suchen Hilfe.

WERDE PATE!



World Vision
Zukunft für Kinder!

WORLDVISION.DE



www.lastauto-omnibus.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		1,90	4,10
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung		1,90	2,30
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung		1,90	2,30
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung		1,90	2,30

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

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Privatanzeige | <input type="checkbox"/> gewerbliche Anzeige |
| <input type="checkbox"/> unter Chiffre (Chiffre-Gebühr 10,-) | <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)

Unterschrift/Datum _____

FER 2/16

Stellenangebote



Wir suchen

**Berufskraftfahrerinnen / Berufskraftfahrer
mit Führerscheinklassen C/CE**

Wir freuen uns auf Sie: ICC GmbH · info@icc-gmbh.eu
Gadastraße 12 · 85232 Bergkirchen · 08142/6518650
Gewerbestraße 1 · 38550 Isenbüttel · 05374/6711425

**Kraftfahrer/innen
für Wechselbrücken- und
Sattel-Lkw, Klasse CE
Nah- und Fernverkehr**



Zusendung der Bewerbungsunterlagen bitte unter
bewerbung@rts-hamburg.de
Tel: +49 (0) 4104 / 6950030



Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
verkaufte Auflage: 140.778 (IWW 02/2015)
€ 82,-
und hat das Format 1-spaltig · 20 mm
Nähere Informationen erhalten Sie
von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94



WERDEN SIE TEAMPLAYER.

Mit **ÄRZTE OHNE GRENZEN** helfen Sie Menschen in Not. Schnell,
unkompliziert und in rund 60 Ländern weltweit. Unsere Teams arbeiten
oft in Konfliktgebieten – selbst unter schwierigsten Bedingungen.
Ein Einsatz, der sich lohnt: www.aerzte-ohne-grenzen.de/mitarbeiten

Bitte schicken Sie mir unverbindlich

- Informationen zur Mitarbeit im Projekt
- Allgemeine Informationen über **ÄRZTE OHNE GRENZEN**
- Informationen zu Spendenmöglichkeiten

Name

Anschrift

E-Mail

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

Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00



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

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

- **Kühlwagenfahrer Fernverkehr**, Standorte Venlo, Rotterdam, Frankfurt/Main, Ludwigshafen
- **Kühlwagenfahrer**, Standort Saarbrücken, Tag- und Nachtschicht
- **Kühlwagenfahrer**, Tagestouren mit Auflieger, Obst & Gemüse, Standort D 67 Böhl-Iggelheim oder Standort D 66 Saarbrücken
- **Tankwagenfahrer ADR**, Standort Gelsenkirchen, Standort D 41 Mönchengladbach
- **Fahrer Lebensmitteltank**, Standort NL-Oss und NL-Rotterdam
- **Fahrer lose Agrarprodukte**, Standort NL-Venlo und NL-Breda
- **Seecontainerfahrer**, Standort NL-verschiedene Standorte
- **Benötigter Führerschein**: CE (Schwere Lastzüge über 3,5 t + Anhänger über 0,75 t)

Guter Verdienst - jetzt bewerben!

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



gleich klicken

www.lastauto-omnibus.de

Die CE-PE-LOGISTIK GmbH + Co. KG sucht an den Standorten
99837 Berka/Werra (Thüringen) und 48455 Bad Bentheim
(Niedersachsen) zum nächstmöglichen Zeitpunkt

Berufskraftfahrer (m/w)

Informationen unter:
www.ce-pe.de/lkw
Wir freuen uns auf Sie!



CE-PE-LOGISTIK
Ein Unternehmen der P-WELL-Gruppe.



Auf Tour erkrankte
Fahrer erhalten bei
der DocStop-Hotline
die Kontaktdaten
der nächstgelegenen
Arztpraxis.

0 18 05 / 11 20 24*

*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

Modellbau

FRITZES MODELLBÖRSE

Inh. Holger Reinke 1:87 · 1:50 · 1:32



VERSANDHANDEL

Tekno
groot in klein!



Online-Shop: www.fritzestmodellboerse.co



herpa



Brendelweg 148 · 27755 Delmenhorst · Telefon: 04221/21973
E-Mail: info@fritzestmodellboerse.co

KOMBIMARKT



Das Weiterbildungsprogramm für Berufskraftfahrer

- Innovative Trainings (gemäß EU-Richtlinie) europaweit
- Alle Seminare aus einer Hand
- Fahrsicherheitstrainings nach DVR-Richtlinien
- Erstklassige Organisation und kompetente Trainer

Interessiert? Rufen Sie uns an!
Telefon +49 (0) 180 6 922 261*

* 0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

www.wabco-university.com



Fachkundevorbereitung zur IHK-Prüfung

- Güterkraftverkehr
- Taxi/Mietwagen
- Kraftomnibus

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

Verkehrsleiter-Vermittlung

Güter- und Personenverkehr

Schulungsorte, Termine und Preise unter:

www.verkehrsseminare.de

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

0 18 05/11 20 24*

*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend



Auf Tour erkrankte Fahrer erhalten bei der DocStop-Hotline die Kontaktdaten der nächstgelegenen Arztpraxis.

Ausbildungcenter für Verkehr und Sicherheit

Fahrschule B. Mülln

1. EU – Berufskraftfahrerweiterbildung
2. beschleunigte Grundqualifikation
3. TQ 1-6
4. Firmenpakete – Top Angebote
5. Fahrervermittlung



**LKW
 AUSBILDUNG &
 WEITERBILDUNG**

Holzstr. 6, 72622 Nürtingen, Tel. 0 70 22/3 83 00 • Hauptstr. 171, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Tel. 07 11/99 76 77 06

www.transaktuell.de

www.lastauto-omnibus.de

IBA www.verkehrsseminare.net
 Gewerbliches Institut für berufliche Ausbildung 72401 Haigerloch

**Fachkundeseminare zur IHK-Prüfung
 Güterkraft- u. Personenverkehr**

Vollzeit und am Wochenende mit Nachschulungsgarantie · Einzelseminare und kleine Gruppen,
 Schulungen bundesweit, auch in Ihrer Nähe.

Berufskraftfahrer: Grundqualifikation und Weiterbildung.
 Info: 08 00/1 00 23 10 gebührenfrei

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
 verkaufte Auflage: 140.778 (IVW 02/2015)

€ 123,-
 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-verlag.de

Was tun gegen ARTHROSE?

Wer Arthrose hat, kennt die Symptome nur allzu gut: Schmerzen bei jeder Bewegung, zunehmende Einsteifung und viele Nächte ohne Schlaf. Kann es gelingen, dieser häufigsten aller Gelenkkrankheiten vorzubeugen – auch am Fuß? Über zwei Millionen Arthrose-Patienten haben sich bisher mit der Bitte um Information an die Deutsche Arthrose-Hilfe gewandt und deren Ratgeberhefte angefordert. Diese „Arthrose-Info“-Hefte enthalten praktische, leicht anwendbare Tipps, die jeder kennen sollte. Die Deutsche Arthrose-Hilfe fördert zudem intensiv die Arthroseforschung. Informationen über die Arbeit des Vereins sowie eine Sonderausgabe des „Arthrose-Info“ können kostenlos angefordert werden unter: www.arthrose.de oder postalisch unter: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 11 05 51, 60040 Frankfurt/Main (bitte dann gerne eine 0,62-€-Briefmarke Rückporto beifügen).

Verschiedenes

STARK
Mobile Waschanlage
 NEU: Selbstfahrend mit Wassertank

Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Altgeräterücknahme

Neue Modelle 

Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

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

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

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

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



Wir bieten an:

Spiegelbretter gehobelt, Kanten gebrochen,
 25 x 110 mm, ab Werk lfm € 1,18 + MwSt.
 25 x 140 mm, ab Werk lfm € 1,42 + MwSt.

K + P Holz, 34576 Homberg
 Tel.: 0 56 81/99 51-0, Fax 99 51 25

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip



OVERALLS
 MIT SICHERHEIT PRAKTISCH

Sieglinde Bley Handelsvertretung
 Staufening 17 89073 ULM
 Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
 info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

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

www.lastauto-omnibus.de



Ölabscheider
 ab 1685,00 €
Beratung
 Tel: 02921/ 9338398
 Fax: 02921/ 9819288



**Dreispurige
 LKW-Waschstraße**
 am Kreuz Kamp-Lintfort

mit Bistro
 Mo. - Fr. 6.00 - 22.00 Uhr

- für alle: vom Sprinter bis zum Silo
- gratis: Kaffee und Truck-Mobiles-Zeitung
- Aufenthaltsraum mit TV für Fahrer
- Nachparkplätze vorhanden
- Treuepunktekarte: 8 Stempel = ein gratis Menü im Wert von 5 Euro

UNION-TRUCK-WASH Zupancic GmbH · Pattbergstr. 77 · 47445 Moers · Tel. 02841-9169882
 Internet: www.lkw-waschen.de · E-Mail: service@union-truck-wash.de
 Öffnungszeiten: Mo.-Do. 8.00-18.00 Uhr, Fr. 7.00-20.00 Uhr, Sa. 6.00-14.00 Uhr

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

Veranstaltungen



AMERICAN TRUCK PROMOTION

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

Vermietung von Showtrucks für Messen & Events weltweit
 Import & Verkauf von US-Trucks, Trailern und Zubehör
 Ersatzteilservice (24h - Service möglich)
 Spezialfahrzeug- und Trailerbau
 Chrome-Shop & Truck-Tuning
 Sonderlackierung & Airbrush
 We speak english!

WWW.US-TRUCK.COM

Gewerbering 28 03099 Krieschow/Cottbus Tel.: +49 35604 649964 Fax.: +49 35604 649965

KURZE WEGE

DER 24-AUTOHOF HOMBERG/EFZE LIEGT AN DER A 7 ZWISCHEN FULDA UND KASSEL. ER GEHÖRT MIT DEN SELTEN VOLL BELEGTEN PARKPLÄTZEN NOCH ZU DEN GEHEIMTIPPS.

TEXT UND FOTOS | Gundel Jacobi

Näher an der Autobahn geht kaum: Eben hat man die A 7 verlassen, taucht schon ein Kreisverkehr auf. Verlässt man ihn wieder, liegt die Einfahrt auf der linken Seite vor einem. Diese kurzen Wege setzen sich laut Betriebsleiter Ralf Hoppe auf dem Autohof fort. „Ich war von dem 24-Autohof-Konzept gleich infiziert. Überschaubar, hell und ein großes Essensange-

bot, vom Sandwich über Burger, Pizza und Salat bis hin zum Schnitzel“, erklärt Hoppe. Dafür sorgt das Gastronomieprogramm mit Burger'z, Subway und einem Restaurantbereich mit Bedienung.

SEIT EINEM JAHR WIRBELN die waschechten Nordhessen Ralf und Martina Hoppe nun munter über das Gelände und nichts bringt sie so schnell aus der Ruhe. Kein Wunder: Mit vier Kindern und drei Hunden ist für sie der Autohof lediglich ihr verlängertes Zuhause, nur ist die Autohof-Familie noch etwas größer.



DAS EHEPARR HOPPE (r.) legt großen Wert auf tatkräftige Mitarbeiter. Die Gäste sollen mit einem Lächeln im Gesicht abfahren.

NEBEN DEM UMFASSENDEN Angebot fürs leibliche Wohl und ausgesuchten Zubehörartikeln für Fernfahrer auf recht kleinem Raum legt das Ehepaar Hoppe großen Wert auf ebenso tatkräftige wie besonnene Mitarbeiter. Man nimmt es Chef und Chefin ab, wenn sie sagen, dass sie ihre Gäste mit einem Lächeln weiterfahren lassen wollen. Und bei allem Bemühen stellt Martina Hoppe klar: „Wir sind nicht nur für Lob dankbar, sondern können auch mit konstruktiver Kritik umgehen.“



IM RESTAURANT MIT Bedienung können die Gäste das vielfältige Essensangebot genießen. Die Drei-Gerichte-Wochenkarte ist besonders beliebt.

GUTSCHEIN

24-AUTOHOF HOMBERG/EFZE, RESTAURANT
Gültig vom 04.01.2016 bis 07.02.2016

1 x 4,20 Euro



DER KOCH EMPFIEHLT

„Die Trucker-Steakpfanne mit Rinder-, Schweine- und Putensteak, selbst zubereiteter Kräuterbutter und einer Grilltomate. Dazu gibt es Bratkartoffeln und man kann sich Salat vom Büfett holen, alles zusammen für 14,90 Euro. Viele mögen gerade die unterschiedlichen Fleischsorten, ich übrigens auch. Wenn die Tage kürzer und kälter werden, dann sind der Linseneintopf mit Wiener Würstchen oder Grünkohl mit Pinkel wieder sehr gefragt. Ansonsten schauen die Fernfahrer gern in unsere Drei-Gerichte-Wochenkarte, von der man sich Vorspeise und Hauptgericht oder statt der Vorspeise Nachtisch aussucht.“



KOCH SVEN SCHUCHHARDT, 41



ERSTAUNLICH leise ist es auf dem gesamten Gelände, die vielbefahrene Autobahn liegt deutlich höher. Videoüberwachte ebenerdige Parkplätze mit Ticketsystem gibt es meist auch noch in den Abendstunden. Hoppe wirft noch einen Blick in die Zukunft: „Sobald hier Glasfaser verlegt ist, werden wir auch einen Hotspot haben, natürlich kostenfrei.“



MARCO PROHL, 42, AUS BORNE

„Hier ist es nicht so überlaufen, vor allem der Parkplatz nicht. Die Zufahrt mit der Kuppe ist allerdings für einen beladenen 40-Tonner-Tiefflader etwas trickreich. Vom Essen bin ich dafür echt begeistert.“



PATRICK RACHOLD, 21, UND MARCUS MÜLLER, 44, BEIDE AUS HAMBURG

„Wir beide stehen hier ganz hinten, weil wir morgen früh mit einem Kran arbeiten müssen. Dieser Autohof ist keine Abzockbude. Man kann relativ günstig mit einer guten Auswahl essen und die zehner Euro Parkgebühr werden voll angerechnet – das ist nicht überall so.“



INFO



Schilfwiese 1,
34593 Knüllwald,
Tel.: 05681/9399398
Fax: 05681/9368556
www.24-autohof.de
E-Mail: homberg-efze@24-autohof.de

Öffnungszeiten	Tankstelle/Restaurant: 24 h/365 Tage, Subway und Burger'z: 8.30–23 Uhr täglich
Lkw-Parkplätze	150, Parkgebühr je 10 €, angerechnet auf Gastronomie
Lkw-Zapfsäulen	6 Hochleistungssäulen, 2 Adblue-Säulen
Dieseld Kreditkarten	alle gängigen
EC-Automat	ja
Kommunikation	Fax, Kopien
Restaurant	80 Nichtraucherplätze
Terrasse	80 Plätze
Duschen	5 Herren- und 1 Damendusche, Kosten: 3 €
Wäscheservice	nein
Pott Kaffee	3,40 €, Kaffee-Mug: einmalig 4,90 €, mit Kaffee 5,90 €, Nachfüllen: 2,50 €
Bier vom Fass	Pils 0,5 Liter: 3,70 €
Frühstück, Auswahl	Trucker-Eierpfanne mit 3 Rühr- oder Spiegeleiern mit Speck, Würstchen und Bratkartoffeln für 8,90 € von 4.30–23 Uhr; Express-Frühstück mit 2 Brötchen oder Croissants mit Butter und Konfitüre für 4,50 €
Essen, Auswahl	Big-Bacon-Burger-Menü mit Pommes und 0,5-Liter-Getränk für 9,10 €, Nudelpfanne 24 mit Putenstreifen, Gemüse und gerösteten Kürbiskernen für 8,90 €
Freizeit	5 Bildschirme, 3 Spielautomaten beim Restaurant, Spielhalle
Eis- und Schneegerüst	nein
DocStop	nein



- ★★★★★ 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: 9.12.2015



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





DIE SPIELE GEHEN WETTER!

DER 450 PS STARKE SCANIA NAMENS „MOCKINGJAY“ VON MANFRED BERTHOLD HATTE VERGANGENEN SOMMER EINEN ETWAS HOLPRIGEN START. JETZT VERLÄUFT ZUM GLÜCK WIEDER ALLES IN GEORDNETEN BAHNEN.

TEXT UND FOTOS | Otto Miedl





DIE SEITLICHEN ROHRE wurden vom Truckveredler HS-Schoch speziell für diesen Dreiachser angefertigt.
DAS OBERE BETT (Bild links) stammt wegen seiner lackierbaren Kunststoffunterseite noch vom Vorgängermodell.

Ganz anders als geplant und teilweise so nervenaufreibend wie die Filme aus der Reihe „Die Tribute von Panem“ sollten sich auch die ersten Monate der neuen Sattelzugmaschine von Manfred Berthold aus Kemberg/Radis gestalten. Die Aufbauarbeiten im Mai 2015 verliefen noch absolut planmäßig. Manfred Bertholds Tochter Vanessa hatte sich als Lackierthema für den

VANESSA GRAUPER
TOCHTER UND IDEENGEBERIN



DIE TRIBUTE VON PANEM ALS THEMA FÜR DIE LACKIERUNG WAR MEIN WUNSCH



MANFRED BERTHOLD
FERNFAHRER

VON MEINEM TRAUM HATTE ICH MICH EIGENTLICH SCHON LÄNGST VERABSCHIEDET

neuen Lkw die Geschichte um das bekannte US-amerikanische Science-Fiction-Abenteuer gewünscht und diese Idee in der Folgezeit zusammen mit Airbrush-Künstler Marcel Barth aus Delitzsch erarbeitet. Von ihr stammte auch der Einfall, den Scania auf den Namen „Mockingjay“ zu taufen. Als echte Premiere hatte Marcel Barth neben seinen künstlerischen Tätigkeiten außerdem die Tuningarbeiten und sogar den Umbau des gesamten Innenraums übernommen.

für ihn die Saison schon wieder vorbei. Unverschuldet in Schieflage geraten und gepaart mit einigen gesundheitlichen Problemen, blieb Manfred Berthold keine andere Wahl, als die Reißleine zu ziehen. Er verabschiedete sich aus der Selbstständigkeit und selbst der so liebevoll aufgebaute Scania konnte an diesem Entschluss nichts ändern.

BARTHS AIRBRUSH-ATELIER IST mittlerweile zu dem kleinen und feinen Truck-Tuning-Center (TTC) herangewachsen. Zusammen mit Sven Punke von der Talmon Transporte OHG aus Weil der Stadt bei Stuttgart widmet er sich mittlerweile auch der Außenmodifikation und Innenraumveredelung. Ein paar Wochen hatte der schicke Dreiachser im Sommer in die große weite Welt der schönen Trucks hineinschnuppern dürfen. Dann war

BEI SVEN PUNKE und der Talmon Transporte OHG aus Weil der Stadt fand Manfred Berthold schließlich einen neuen Arbeitgeber. Punke kümmerte sich aber nicht nur um Berthold selbst, er sorgte sich auch um das Schicksal des Scania und holte „Mockingjay“ in seine Firma. Alle wussten davon, nur Berthold war nicht eingeweiht. Es war eine tränenreiche Überraschung, als der 50-jährige Fernfahrer sein altes und neues Arbeitsgerät wieder überreicht bekam. Ein besseres Happy End hätte man sich für einen Hollywood-Film nicht wünschen können. 



MARCEL BARTH
AIRBRUSH-KÜNSTLER UND LKW-TUNER

MIT UNSEREM TRUCK-TUNING-CENTER BIETEN WIR KOMPLETTANGEBOTE ÜBER LACKIERUNGEN HINAUS AN

TECHNISCHE DATEN MANFRED BERTHOLD „MOCKINGJAY“

TRUCK: SCANIA R 450 STREAMLINE 6X2 EURO 6

ERSTZULASSUNG: JUNI 2015

LEISTUNG: 450 PS/331 KW

LAUFLEISTUNG: 45.000 KM

TRAILER: KRONE-PLANENAUFLEGER

EIGENTÜMER: TALMON TRANSPORTE OHG,
WEIL DER STADT

FAHRER: MANFRED BERTHOLD, KEMBERG/RADIS

ARTWORK/INTERIEUR: MARCEL BARTH, DELITZSCH

EDELSTAHLZUBEHÖR: HS-SCHOCH, LAUCHHEIM

AUFGABENGEBIET: NATIONALE TRANSPORTE VON
STÜCKGUT

SUPERTRUCK



GUT ZWEI WOCHEN dauerten die aufwendigen Lackierarbeiten an dem Dreiaxser. Der Scania kann mit vielen Details und einer beeindruckenden Tiefenwirkung aufwarten.

AUF JEDEM TRUCK von Manfred Berthold wird übrigens dem 2010 verstorbenen Familienhündchen Oli gedacht. An irgendeiner Stelle hat er immer noch seinen großen Auftritt.



SÄMTLICHES EDELSTAHLZUBEHÖR STAMMT von HS-Schoch aus Lauchheim. Die vier hinteren Radauskleidungen kamen bisher bei jedem Berthold-Fahrzeug zum Einsatz.

DIE SCANIA-EMBLEME, die eigentlich die Grundfarbe Blau haben, wurden ebenfalls mit kleinen Gemälden in Rot versehen.



KAMERA AM MANN

AUF SEINEN TOUREN DARF BEI PIETER ASSFALG DIE DIGITAL-KAMERA NICHT FEHLEN. SO GANZ NEBENBEI LIEFERT DER BERUFSKRAFTFAHRER DAMIT TOLLE FOTOS.

TEXT | Otto Miedl FOTOS | Pieter Assfalg





Dein Truckbild

Du hast ein Bild von deinem Lkw und möchtest es als Schmuckstück im Wohnzimmer platzieren oder suchst ein Geschenk für einen Kollegen? Wir ziehen dein digitales Foto auf eine Hartschaum-Platte im Großformat 50 mal 70 Zentimeter. Das ganze kostet 29 Euro zuzüglich 8 Euro für Porto und Verpackung. Abonnenten bekommen 20 Prozent Rabatt. So geht's: www.eurotransport.de/poster oder QR-Code scannen.



Piet Assfalg, Spitzname „Piet“, ist seit mehr als zwölf Jahren Lkw-Fahrer. Vor sechs Jahren hat er beim österreichischen Transportunternehmen Bischofberger angeheuert und im Laufe der Zeit seinen Lkw, einen blauen Scania R 480, gehörig herausgeputzt. Doch nicht nur das. Piet hat ihn auch auf seinen Fahrten kreuz und quer durch Europa wunderschön auf Fotos in Szene gesetzt.

SEIN FOTOAPPARAT, eine digitale Spiegelreflex-Kamera von Nikon, ist ständig am Mann. Immer wieder hält der gelernte Lkw-Mechaniker nach einer passenden Kulisse für seinen Sattelzug Ausschau. Piets Touren führen ihn außer nach Deutschland und in die Schweiz auch nach England, Irland, Schottland und in die Benelux-Staaten. Auf Tour

So setze ich meinen Lkw in Szene

- Immer die Augen nach geeigneten Kulissen offen halten. Aufwand und Risiko sollten im Rahmen bleiben, denn nicht immer lässt sich ein 40-Tonner gefahrlos parken oder in Szene setzen.
- Im Idealfall ist das Fahrzeug sauber – außer, ihr legt Wert auf „schmutzige“ Fotos.
- Lkw kommen aus der sogenannten Froschperspektive – also von unten fotografiert – meist besser zur Geltung. Auch Winkel und Abstand zum Objekt spielen eine Rolle. Achtung: Nicht gegen die Sonne fotografieren. Anfänger benutzen am besten den Automatikmodus der Kamera mit automatischem Fokus, automatischer ISO-Einstellung usw.
- Mit den eingebauten Kameras der Smartphones zu fotografieren, ist zwar einfach und bequem, die Bilder sind aber meistens auch nur für die kleinen Bildschirme geeignet. Für großformatige oder druckfähige Bilder ist eine Kamera mit hoher Auflösung oder eine Spiegelreflex-Kamera unerlässlich.
- Stichwort Bildbearbeitung: Schon mit einigen kostenlosen Programmen und Apps lassen sich Bilder schnell und einfach aufpeppen. Für den fortgeschrittenen Anwender finden sich aber auch einige kostenlose oder relativ erschwingliche Bildbearbeitungsprogramme (zum Beispiel Gimp oder Photoshop Lightroom).
- Bei einer Veröffentlichung im Internet kann es ratsam sein, die Bilder mit einem Copyright oder Wasserzeichen zu versehen. Der Bilderklau geht mehr denn je um.



PIETER ASSFALG
LKW-FAHRER UND HOBBY-FOTOGRAF



UNTERWEGS SCHAUE ICH IMMER, WO SICH MAL SCHNELL EIN GEEIGNETES BILDMOTIV ERGEBEN KÖNNTE.

sind ein kurzer Stopp und ein schnelles Foto eigentlich immer drin. Dem beinahe acht Jahre alten Scania sieht man die 950.000 Kilometer Laufleistung übrigens gar nicht an. Pieter achtet auf Sauberkeit und Pflege.

FOTOGRAFISCHE ANDENKEN BESITZT Piet zuhause. Der größte Teil seiner Errungenschaften wird auf Facebook veröffentlicht. Weit über

2.000 Freunde staunen auf www.facebook.com/pieter.assfalg regelmäßig über seine beeindruckenden Bilder.

EINE BESSERE WERBUNG für seinen Arbeitgeber Alois Bischofberger aus Bizau im Brengener Wald ist eigentlich nicht vorstellbar. Natürlich finden sich Piets Fotos daher auch auf der Webseite des Transportunternehmens www.bischofberger.at.

ABER AUCH AUF TRUCKFESTIVALS und -shows ist Piet als eingefleischter Supertruckfan zuhause. Wenn es seine Touren erlauben, nimmt er das eine oder andere Treffen gerne mit und dokumentiert es mit seiner Kamera. Auch vor den schönen Trucks seiner Kollegen macht der leidenschaftliche und liebenswerte Hobby-Fotograf also nicht Halt. <





INTERESSANTE DETAILS am Straßenrand und ein geeigneter Blickwinkel führen oft schon zu tollen Bildern.

AUCH BEIM BE- UND ENTLADEN können sich gelungene Schnappschüsse ergeben – wie hier auf einer Großbaustelle.



SPIEGELN SPIEGELN: Auf diese Idee muss man erstmal kommen. Auch ein Fahrsicherheitstraining liefert spektakuläre Aufnahmen.

HISTORISCHE GEMÄUER, wie hier in England, können eine erstklassige Kulisse abgeben. Bei Nacht wird das Fotografieren allerdings etwas anspruchsvoller.



AUF EIN NEUES



[1 : 50]

NZG

KRAFTPROTZE

ZUM JAHRESENDE HAT NZG noch zwei exklusive Neuheiten präsentiert: den Mercedes-Benz Actros SLT (blau) und den Arocs SLT (gelb). Auf der Spielwarenmesse werden die beiden Kraftprotze sicherlich zu den Hinguckern am NZG-Messestand gehören. Sorgfältig haben die Modellbauer auf Details wie die Luftfederung beim Actros und die Stahlfederung beim Arocs geachtet. Die Lenkung ist beweglich. Material: Zinkdruckguss und Kunststoff. Maßstab: 1 : 50.

PREIS: 98 EURO

DIE DEZEMBER-NEUHEITEN SIND AUF DEM MARKT. BALD FINDET DIE BERÜHMTE NÜRNBERGER SPIELWARENMESSE STATT UND DAS NEUE MODELLJAHR KANN BEGINNEN.

TEXT | Johannes Roller
FOTOS | Thomas Küppers, Wiking, NZG



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 11/32 06 99 44, E-Mail: fernfahrer@dpv.de.

[1:87]

WIKING



KANTIGE KLASSIKER

WIKING BAUT SEINE EMIL-BÖLLING-FLOTTE weiter aus. Jüngster Neuzugang ist der Volvo F89-Kippsattelzug im typischen Narzissengelb mit karminrotem Fahrgestell. Schüttgut, Aushub, Baumaterial und Container kann auch die Fachgruppe Räumen des Technischen Hilfswerks transportieren, für die Wiking das passende Gespann aus Mercedes-NG-Kipper und Tieflader liefert. Auf letzterem findet zum Beispiel der Zettelmeyer ZL 1801 von Kibri optimal Platz. Ein ähnlich markanter Klassiker wie F98 und NG ist schließlich der U 1700, den Wiking erstmals mit dreiachsigem Anhänger samt Ladekran präsentiert. Maßstab: 1:87. Material: Kunststoff.

IM RAHMEN DER MODELLEPFLEGE hat Wiking übrigens ein neues Themenset aufgelegt, das der einstigen Kraftstoffmarke Gasolin gewidmet ist. Zum Set gehören eine Tankstelle mit Gasolin-Schild, Zapfsäulen und einer Garage, ein MAN-Abschlepper und ein Henschel-Tankzug.

PREISE: 19 EURO (THW), 19 Euro (Bölling), 17,49 EURO (Unimog), 50 EURO (Gasolin-Set)



GMTS
GOLDEN OLDIES

[1:50]



OLDIE-KIPPSATTELZUG

EIN WEITERES ROT-BLAUES Baustellenfahrzeug bereichert die Golden-Oldies-Linie 50 von GMTS Brinkmeier: der Scania LBS 140 mit Kögel-Kippsattelaufleger. Der filigran gestaltete Auflieger ist mittels Doppelzylinder kippbar und die Pendelklappe beweglich. Maßstab: 1:50. Material: Resin.

PREIS: 120 EURO (limitierte Auflage von 120 Exemplaren)



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. Bitte achtet bei digitalen Bildern auf eine möglichst hohe Auflösung.

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



RUDI RUSS 96178 Pommersfelden



NURI ÖZALP 45896 Gelsenkirchen





TOM WERNER 28816 Stuhr



ISABELL & ALEXANDER HERRSCHER 67245 Lamsheim



DANIEL NEUHOFF 14467 Potsdam



ANDREAS SPALLEK 22309 Hamburg



MARKUS STEINHART 94262 Kollnburg

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.



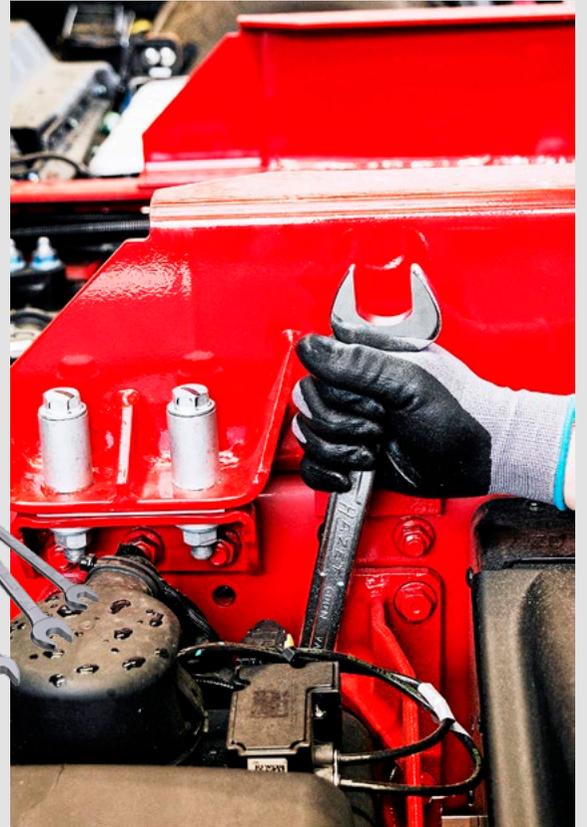
RENE KEIL 03222 Lübbenau

HEBELKRAFT

NEUER RING-MAULSCHLÜSSEL-SATZ 600 LG VON HAZET

MANCHMAL MUSS ES ETWAS MEHR KRAFT sein, sei es in der Schwerindustrie oder im Nutzfahrzeugbereich. Hazet hat deswegen unter der Produktnummer 600 Lg eine neue Ring-Maulschlüssel-Serie ins Programm aufgenommen. Mit einer Belastbarkeit, doppelt so hoch wie nach DIN gefordert, erreichen bestimmte Schlüsselweiten dieser Serie zum Teil sogar die 2,5-fache DIN. Möglich wird das durch die extra lange und schlanke Bauform. Das Werkzeug ist in jeder Schlüsselweite mindestens ein Viertel länger als vergleichbare Standardschlüssel. Durch den langen Hebel kommt ein höheres Drehmoment bei gleichem Kraftaufwand zustande.

DAS WERKZEUG WIRD IM WERK Remscheid geschmiedet. Bei Überbelastung verbiegen sich die Schlüssel, anstatt zu brechen. Der Satz besteht aus acht Schlüssel mit den Weiten 10, 13, 14, 17, 19, 24, 27 und 32 Millimeter.



Ruckzuck blitzblank



FELGEN REINIGEN IST ein schmutziger Job. Mit dem Felgenreiniger Brilliant von Caramba sind die Felgen aber im Handumdrehen sauber. Einfach auf die Alu- oder Stahlfelge sprühen und warten, bis sich die Flüssigkeit rot färbt. Dann abdampfen – schon erstrahlt das Metall in neuem Glanz. Der Reiniger greift den Reifen nicht an.

HAUBER-SCHÄTZCHEN



DER MERCEDES-BENZ LA beziehungsweise LAK ist zweifellos einer der formschönsten Lkw-Klassiker. Passend zur Winterzeit bringt Wiking ein Modell des Kurzhaubers in der Ausführung als Streufahrzeug auf den Markt. Die mittelschwere LAK-Baureihe mit Allrad-Antrieb stand Pate für dieses Miniatur-Schmuckstück im Maßstab 1 : 87.

MIT UNTERSTÜTZUNG VON

Wiking verlosen wir ein Modell des Kommunal-Klassikers.

SCHREIBT UNTER DEM Stichwort „Streufahrzeug“ bis 07.02.2016 an: Redaktion FERNFAHRER, Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart, oder an info@fernfahrer.de

Gewinn-
spiel





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
Postfach 81 02 07
D-70519 Stuttgart

Leserwitze online:
info@fernfahrer.de

Leserwitz

Ein Schotte kommt mit seiner Frau an einem Würstchenstand vorbei. „Oh, wie das duftet“, sagt sie „Ja, wenn du willst, gehen wir auf dem Rückweg noch einmal daran vorbei.“

ANDREAS SCHREINER,
90443 NÜRNBERG

DER EHEMANN IST vor lauter Sorge ganz bleich im Gesicht. Fragt ihn ein Freund: „Was ist denn los mit dir?“ „Ich mache mir Sorgen um meine Frau.“ „Was hat sie denn?“ „Mein Auto.“

UNTERHALTEN SICH ZWEI Opas. Sagt der eine: „Ich habe ein neues Hörgerät und kann jetzt wieder prima hören.“ Darauf der andere: „Und was hat es gekostet?“ „Halb vier.“

EIN MANN FRAGT seinen Arzt: „Herr Doktor, wie kann ich hundert Jahre alt werden?“ Der Arzt: „Rauchen Sie?“ „Nein.“ „Trinken Sie?“ „Nein.“ „Essen Sie übermäßig?“ „Nein.“ „Frauengeschichten?“ „Auch nicht.“ „Warum wollen Sie dann so alt werden?“

ES KLINGELT AN der Tür, eine Frau macht auf und der Fremde sagt: „Wir sammeln heute für das örtliche Kinderheim.“ Da dreht sich die Frau um und ruft in die Wohnung: „Kevin, Justin, kommt, ihr seid abgeholt.“

TREFFEN SICH ZWEI Beamte. Sagt der eine: „Ich habe gestern drei Überstunden gemacht.“ Sagt der andere: „So? Was habt ihr denn gefeiert?“

MARTIN BEKLAGT SICH bei einem Kumpel: „Mit Philipp ist es wirklich schlimm. Der Kerl hat einfach nie Geld.“ Darauf der Freund: „Wollte er dich anpumpen?“ „Nein, ich ihn.“

DER VATER HILFT seinem Sohn bei den Hausaufgaben. Er soll den Unterschied von Staat, Partei und Gewerkschaft erklären. Vater: „Das ist wie bei uns: Der Vater, das ist der Staat, der ist für alles verantwortlich. Die Mutter ist die Partei, sie bestimmt alles. Die Gewerkschaft ist die Oma, die redet immer dazwischen.“

DER FELDWEBEL ZU den Rekruten: „Die erste Regel im Nahkampf ist, dem Gegner fest in die Augen zu sehen. Schütze Müller, was starren Sie mich so an?“

**Jetzt
NEU**
im Handel

» Alle Hersteller und Marken weltweit.
Die Trends bei Anhänger, Auflieger
& Aufbauten. Dazu wertvolle
Infos und Übersichten:

- » Recht 2016
- » Maut
- » Bußgelder 2016 in Europa
- » Tankkarten
- » Autohöfe
- » Termine & Truckfestivals 2016
- » Arbeits- & Freizeitkleidung



JETZT NEU IM HANDEL!

Oder direkt bestellen: www.fernfahrer.de/katalog

TIPP: FERNFAHRER-Abonnenten erhalten den Katalog kostenlos!

FERNFAHRER

FÜR UNSERE
ABONNENTEN

hilft!



Zur Autohöfe-App gelangt ihr über den Kurzlink www.fernfahrer.de/autohoefe oder über den QR-Code.

GEFAHR VON OBEN

VON LKW HERABFALLENDE EISPLATTEN SIND GEFÄHRLICH FÜR ANDERE VERKEHRSTEILNEHMER UND KÖNNEN DEM FAHRER EINE MENGE ÄRGER EINHANDELN.

EIN TRAUERIGER REKORD war an einem verschneiten Tag Ende November zu verzeichnen. Innerhalb von drei Stunden passierten auf der A 9 in Fahrtrichtung München vier Unfälle wegen Eisplatten, die von Lkw fielen. Zum Glück kamen keine Personen zu Schaden. Solche Unfälle können aber auch anders ausgehen. Die Schuldigen sind meist die Fahrer, denn sie sind vor Fahrantritt zu einer Abfahrtskontrolle verpflichtet. Unser Experte Rechtsanwalt Matthias Pfitzenmaier klärt über den rechtlichen Hintergrund auf.



„**ZUR ABFAHRTSKONTROLLE GEHÖRT** auch, dass der Fahrer kontrolliert und sicherstellt, dass sich während der Standzeit des Lkw auf der Plane keine Eisplatten gebildet haben, die dann während der Fahrt herunterfallen können“, erklärt Pfitzenmaier. Der Fahrer müsse dazu irgendwie auf das Dach des Lkw gelangen. Das sei zwar möglich, aber meist nicht mit den Arbeitsschutzvorschriften vereinbar.

„In den wenigsten Fällen dürften geeignete Leitern zur Verfügung gestellt worden sein“, sagt der Anwalt. Das könne wiederum ein Verschulden des Halters nach sich ziehen. „In vielen Fällen ist das Abkehren der Plane daher mit einer Selbstgefährdung verbunden.“

DIE GERICHTE KEHREN laut Pfitzenmaier diesen Aspekt oft unter den Tisch und schieben den Fahrern die Lösung des Problems zu. Sie müssten gewährleisten, dass beim Fahrantritt die Plane eisfrei sei, egal wie. Lösen sich im Fahrbetrieb Eisplatten, sei das in erster Linie strafrechtlich relevant.

„Nach der Bußgeldverordnung sind 80 Euro Bußgeld fällig, mit Sachbeschädigung 120 Euro. Zudem wird ein Punkt in Flensburg eingetragen“, erklärt der Experte. Komme es bei einem vom Fahrer zu verantwortenden Herabfallen zu einer Schädigung des nachfolgenden Verkehrs, seien auch strafrechtliche Sanktionen denkbar.

MITTLERWEILE GIBT ES VERSCHIEDENE HILFSMITTEL, mit denen der Fahrer, ohne sich selbst zu gefährden und gegen das Gesetz zu verstoßen, Eisplatten vom Lkw entfernen kann. Zum Beispiel eine Art Air Bag (Roof Safety Airbag), mit der die Plane so angehoben werden kann, dass stehendes Wasser abfließt und nicht mehr gefriert. Mit der FERNFAHRER-Autohöfe-App tun auch wir etwas für euch: Ab sofort findet ihr in der App sämtliche Rasthöfe mit Eisgerüst und DocStop-Stützpunkte in Deutschland.



FOTOS | Karl-Heinz Augustin, Johannes Roller, Haus des Rechts

UNSERE EXPERTEN



MATTHIAS PFITZENMAIER IST FACHANWALT FÜR VERKEHRSRECHT MIT SCHWERPUNKT FAHRER UND SPEDITIONEN.

**RECHTSANWALT
MATTHIAS PFITZENMAIER
VERKEHRSRECHT**

Pfitzenmaier ist seit 1997 Anwalt und seit 2007 Fachanwalt für Verkehrsrecht. Seit 2009 ist er immer wieder mit redaktionellen Artikeln im FERNFAHRER vertreten.

Darüber hinaus beschäftigt er sich als Berater mit den Fragen einer rechtssicheren Betriebsorganisation. Ein Thema, das insbesondere für Speditionen immer wichtiger wird, da in vielen Fällen bei einem

Unfall im oder außerhalb des Betriebes die Staatsanwaltschaften vermehrt gegen Betriebsinhaber und verantwortlich bestellte Personen ermitteln.

Die gleiche Problematik entsteht bei der Frage der Einhaltung der Sozialvorschriften. Risiken bei diesem Thema lassen sich durch eine ordnungsgemäße betriebliche Organisation mindern.



JANS BLOG

Persönliche Eindrücke, Neuigkeiten oder Hintergründe zum Straßengüterverkehr findet ihr auch unter www.fernfahrer.de/jan. Dort bloggt unser Autor Jan Bergrath über die vielfältigen Herausforderungen im Fahreralltag – diesmal über die Ruhezeit im Lkw.

WÖCHENTLICHE RUHEZEIT

IN EIGENER SACHE

Das sagen unsere Facebook-Freunde

Wir haben auch unsere Facebook-Freunde zu ihren Erfahrungen mit der Ruhezeit im Lkw gefragt. Hier eine kleine Auswahl an Antworten unserer Leser:



Karsten Könnert schreibt: „Es gibt keine echten Fernfahrer mehr, wenn ich mich mit Kollegen unterhalte und sage, ich bin freiwillig mit der kleinen Plane drei oder vier Wochen international unterwegs, dann bekommen die schon Kopfschmerzen. Man muss dazu geboren sein, es mit Leidenschaft machen und ein bisschen verrückt sein, ganz alleine als deutscher Fahrer am Wochenende irgendwo seine 48 Stunden zu stehen.“



Mario Kloß kommentiert: „Komisch, die erfinden Lkw, die selber fahren und bremsen. Aber gegen Eis auf dem Dach macht keiner was. Das ist traurig!“



Michael Waldhelm sagt: „Wenn die gesetzliche Regelung der Wochenruhezeit in Deutschland genauso konsequent umgesetzt wird wie das Mindestlohngesetz, wird es für die einen etwas besser und die anderen gucken mehr und mehr in die Röhre.“



Dieter Biek antwortet: „Kontrollen für die Wochenruhezeit-im-Lkw-Verbringer. Kontrollen und sofortige Strafen. Diese Fahrer sollen zu Hause Pause machen. Jede Raststätte ist am Wochenende zugesperrt. Das muss aufhören; auch das wilde Parken in allen Industriegebieten und an sonstigen versteckten Plätzen.“



[/fernfahrermagazin](https://www.facebook.com/fernfahrermagazin)

WER HAT ANGST VORM WEISSEN BLECH?

DAS VERBOT DER REGELMÄSSIGEN WÖCHENTLICHEN RUHEZEIT IM LKW STEHT AN. VERWUNDERT IST JAN ÜBER DIE ANGEBLICH AN LOGISTIK-KNOTENPUNKTEN GERADE ENTSTEHENDEN CONTAINERDÖRFER.

Aktuelle Zahlen zeigen, wie vor allem das mittelständische deutsche Gewerbe vom Wettbewerb aus den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOE) nach und nach von der Autobahn verdrängt wird. Umso verwunderlicher ist es daher, dass sich Prof. Karlheinz Schmidt, geschäftsführendes Präsidialmitglied des Bundesverbands Güterverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) sowie die Vertreter der anderen deutschen Spitzenverbände so vehement dagegen wehren, dass Deutschland



nun als viertes Land der Europäischen Union plant, auf nationaler Ebene ein Verbot zur Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Lkw einzuführen. Schmidt hat das

Bild von den „Containerdörfern für osteuropäische Fahrer an Knotenpunkten der Logistik“ erfunden. Die hier bewusst geschürte Angst vor Massenunterkünften in weißem Blech dient nur dazu, von den eigenen Problemen abzulenken. Rotterdam, Antwerpen, Padborg, Paris, selbst das Kamener Kreuz: Das alles sind Knotenpunkte der Logistik. Doch nirgends ist der Bau von Containerdörfern zu beobachten. Und das hat einen simplen, wenn auch traurigen Grund: Die Lkw aus den MOE-Ländern stehen dort, wo es eigentlich verboten ist, auch am Wochenende immer noch weitgehend unbehelligt auf den Parkplätzen oder verstecken sich zunehmend nahe der Autobahn in Industriegebieten.



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



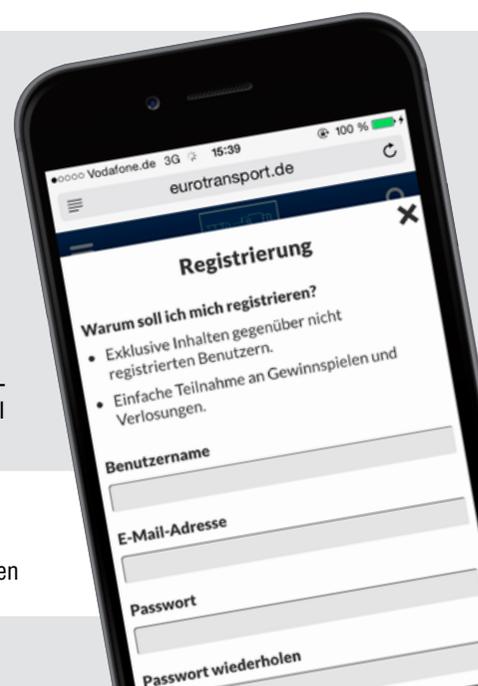
TIPP: Für den Dialog mit den Experten ist es sinnvoll, Kontaktdaten einzugeben, die auch nur für diesen Zweck genutzt werden



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-verlag.de schreiben



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



machen : klopfen
[Impres/sum] f
chiges G

VORSCHAU

03
16



PROFI IM PROFIL

Leuchtendes Vorbild für alle Fahrerinnen: Daniela Urban aus Oschatz ist im schicken DAF XF unterwegs.

AUSSERDEM:

Neue Serie: Traumrouten heute und gestern » MNTS aus Harislee fährt im Dänemark-Verkehr » Calais: Eine neue App weist auf blinde Passagiere hin » Lkw-Modelle » Berufskraftfahrer versorgen die Nation » neue Fälle aus der Autobahnkanzlei » und vieles mehr

FAHRBERICHTE

Die neuen leichten Sattelzugmaschinen von DAF und Volvo – etwa für Tank-Silo-Transporte – müssen sich beweisen.



Aus aktuellen Gründen kann sich das Themenangebot ändern.

ANZEIGE

FERNFAHRER Jetzt kostenlos testen!



JA, ich möchte FERNFAHRER testen

und erhalte die nächsten zwei Ausgaben GRATIS. Nur wenn ich überzeugt bin und zwei Wochen nach Erhalt des zweiten Heftes nicht absage, erhalte ich FERNFAHRER weiterhin frei Haus, mit einem Preisvorteil von über 10 Prozent und dem Recht zum jederzeitigen Rücktritt vom Bezug. Jahrespreis für 12 Ausgaben + 1 Sonderheft nur € 45,30 im Inland (A: € 51,80, CH: sfr 78,50). Verlagsgarantie: Meine Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: FERNFAHRER, AboService, 70138 Stuttgart, oder fernfahrer@dpv.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 VeranstaltungsgmbH, Stuttgart mit seinen Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über interessante Medienangebote informiert. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

1268625

EuroTransportMedia Verlags- und VeranstaltungsgmbH, Handwerkerstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

33. 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

CHEFREDAKTEUR:

Thomas Rosenberger

RESSORTLEITER TEST & TECHNIK:

Markus Braun

REDAKTION:

Alev Atas (Assistenz), Markus Bauer, Nicole Holzer, Ilona Jüngst, Carsten Nallinger, Franziska Nieß (Volontärin), Johannes Roller, Martin Schou, Claudia Wild, Andreas Wolf, Knut Zimmer

ONLINE-PRODUKTMANAGEMENT:

Thorsten Gutmann (Ltg.)

ONLINE-REDAKTION:

Markus Bauer, Jan Grobosch (Grafik/Produktion), Susanne Spitz

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Ralf Becker, Jan Bergrath, Felix Jacoby, Michael Kern, Otto Miedl, Peter Möller, Achim Purwin

GRAFIK/PRODUKTION:

Katja Reibold (Ltg.), Hilde Bender, Florence Frieser, Frank Haug, Monika Haug, Götz Mannchen, Oswin Zebrowski

TEXT: Birte Labs, Isabel Link, Monika Roller

FOTOGRAFIE:

Karl-Heinz Augustin, Thomas Küppers, Jacek Bilski

VERLAG:

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

GESCHÄFTSFÜHRER: Oliver Trost

HERAUSGEBER/REDAKTIONELLER GESAMTLEITER:

Werner Bicker

ANZEIGENLEITUNG:

Werner Faas, Telefon 07 11/7 84 98-96
werner.faas@etm-verlag.de

ANZEIGENVERWALTUNG: Iris Eifrig

ANZEIGEN:

Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 16 vom 1.1.2015

VERTRIEB:

Bernd Steinfeldt (Ltg.), Tel.: 07 11/7 84 98-17
Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18
Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-14
E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de

HERSTELLUNG: Thomas Eisele

DRUCK: Vogel Druck und Medienservice GmbH

VERTRIEB EINZELVERKAUF:

DPV – Deutscher Pressevertrieb GmbH, 20355 Hamburg

VERTRIEB ABONNEMENT:

FERNFAHRER, AboService, 70138 Stuttgart

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 einer 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



**ABONNENTEN-SERVICE/
EINZELHEFT-BESTELLUNG**

FERNFAHRER Service

70138 Stuttgart

Telefon: +49(0) 711/32 06 99 44

Fax: +49(0) 711/182-25 50

E-Mail: fernfahrer@dpv.de

www.fernfahrer.de/shop

www.eurotransport.de

Bestellen Sie jetzt Ihren Kalender 2016

im Format DIN A2



Truck Race Kalender 2016

Bestellnummer: #1319665

American Trucks Kalender 2016

Bestellnummer: #1321325



Supertrucks Kalender 2016

Bestellnummer: #1321305

Schwertransport Kalender 2016

Bestellnummer: #1319785



Oldtimer Kalender 2016

Bestellnummer: #1321347

Truck Trial Kalender 2016

Bestellnummer: #1373265



**JE NUR
17,90 €**

inkl. MwSt, zzgl.
Verpackung und Versand

Bestellen Sie noch heute Ihren Kalender 2016!

Telefon: 0711 / 320 699 44 oder E-Mail an: bestellservice@dpv.de.

Alle Bilder und Bestellung unter www.eurotransport.de/kalender

31. Internationaler ADAC TRUCK-GRAND-PRIX NÜRBURGRING 01. - 03. Juli 2016



FiA Truck Racing Championship

BLANCPAIN Sprint Series

ADAC Mittelrhein Cup



Großes
Open-Air-Festival



WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE