



Den „Safety Truck“ durften die Teilnehmer selbst fahren, bis das ESP und die Stützräder griffen und das Wasser aus dem Tank ohne Schwallwände spritzte



Eine Gefahrbremung auf nasser Gleitfläche mit 30, 40 und 50 km/h zählt zu den Standards



Bremsen auf schmaletem Grat

Bei einem Pilottraining nahe Ulm erfuhren Fahrlehrer, welche Bausteine ihnen Volvo Trucks als Partner für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern anbieten möchte.

TEXT UND FOTOS: DIETMAR FUND

Wie kann man erfahrene Lkw-Fahrer bei der kommenden „Pflicht-Fortbildung“ aus der Reserve locken, damit sie aufhören und noch etwas dazulernen? Auf diese Frage bekamen 14 süddeutsche Fahrlehrer viele Antworten, die Michael Neugebauer am 29. Juni 2009 zum Pilottraining ins Verkehrssicherheitszentrum Bayer in Langenau bei Ulm eingeladen hatte. Der Fahrlehrer und Fahrschul-Ansprechpartner bei Volvo Trucks in Ismaning spendierte seinen Berufskollegen ein eintägiges Lkw-Sicherheitstraining, mit denen Volvo Trucks

künftig als Partner für Fahrschulen und Unternehmen auftreten möchte.

FAHRLEHRER DURFTEN BRETTERN, BIS DIE STÜTZRÄDER IN AKTION TRATEN

Das optisch Spektakulärste hoben sich die Moderatoren Steffen Oppel, Dirk Fischer und Mike Herberger für den Nachmittag auf: Eine Fahrt hinter dem Lenkrad des „Volvo Safety Truck“, eines Sattelzuges, der einen teilbeladenen Tankcontainer ohne Schwallwände geschultert hatte und mit seitlichen Stützrädern sowie einem Knickschutz versehen war. Mit bis zu 70 km/h lenkten die Fahrlehrer das Geschoss auf trockener Fahrbahn in eine Rechtskurve, um dann zu merken, dass sie es überhaupt nicht spüren, wenn der Auflieger zu

Moderator Steffen Oppel zeigte den Fahrlehrern, wie man mit Lkw-Fahrern, die oft falsch sitzen, die richtige Einstellung des Sitzes und die optimale Lenkradhaltung erarbeiten kann





Verkehrsfachschule Bayer als Gastgeber

Das Pilottraining von Volvo fand auf dem Verkehrssicherheitszentrum Bayer in Langenau statt. Es besteht seit sieben Jahren. Das 27.000 Quadratmeter große Übungsgelände verfügt über eine feste Gleitfläche und eine Beregnungsanlage, die von einer Regenwasser-Zisterne gespeist wird.

„Wir nutzen das Gelände selbst für FSF-Kurse sowie für Sicherheitstrainings vom Motorrad bis zum Bus. Außerdem ist das Verkehrssicherheitszentrum auch Standort für alle Berufskraftfahrer-Module“, berichtete „Organisationschef“ Roland Haller. „Noch dazu führen beispielsweise der Anhänger-

hersteller Kögel und der Dekra bei uns Fahrversuche durch“. Das Team besteht aus sieben zertifizierten DVR-Moderatoren. Über eine mobile Einheit für Sicherheitstrainings verfügt das Unternehmen ebenfalls.



Roland Haller ist der „Organisationschef“ des Verkehrssicherheitszentrums

und daraufhin Wasser aus dem Tank spritzte, weil die Schwallwirkung sich gerade bei flüssiger Ladung leicht verzögert einstellt. Der Devise, die Teilnehmer viel selbst erfahren zu lassen, war das Trainerteam von Anfang an gefolgt. So bat Steffen Oppel einen Fahrlehrer, es sich hinter dem Lenkrad einer

Sattelzugmaschine bequem einzurichten. Dann animierte er die zuschauenden Teilnehmer dazu, dem Fahrer Fragen zu stellen, mit denen sich die Korrektheit seiner Sitz- und Lenkradeinstellung überprüfen lässt.

DER MODERATOR ZEIGTE AUCH, WIE MAN TEILNEHMER ZUM MITMACHEN ANREGT

Nachdem der Kollege einmal die Kupplung treten, seine Hände auf den Lenkradkranz legen und voll auf die Bremse treten musste, flocht der Moderator geschickt seine Hinweise ein. „Das Lenkrad sollte man in der Stellung viertel vor drei halten, weil man es dann schön breit fasst und es nicht so leicht verreißen kann“, riet Oppel. „Wenn man zu weit oben fasst, sind beim Lenken schnell beide Hände auf derselben Seite des Lenkrads, wodurch man leicht überlenkt, weil man sich dann am Lenkrad festhält.“ Innerorts solle man die Daumen wegen der Gefahr eines Bordsteinkontaktes nicht durch den Lenkradkranz stecken, was auf der Autobahn nicht so kritisch sei. Solche Dinge waren den

kippen beginnt. „Mit dieser Übung wollten wir darstellen, was das ESP und der Kipp-Verhinderer Roll Stability Support können und wo deren Grenzen liegen“, erklärte Steffen Oppel. „Die beiden Systeme helfen nur, solange die Fahrbahn genügend Grip bietet und der Platz zum Ausweichen reicht. Sobald die Geschwindigkeit zu hoch ist, kann das ESP nicht mehr genügend Kraft aufbringen, und der Zug knickt ein, während das RSS das Kippen nicht mehr verhindern kann.“ Das verhinderten in diesem Fall der Knickschutz und die Stützräder. Von außen konnten die zuschauenden Kollegen bei beherzten Fahrern schön erkennen, wie die Sattelzugmaschine nach der Vollbremsung mit der Vorderachse tief eintauchte



Bei der Gefahrbremung auf einseitig glatter Fahrbahn kam es auf gefühlvolles Gegenlenken an, weil die entlastete Hinterachse sonst leicht ausbricht

Schechinger



Ohne ESP war das Ausweichen auf nasser Fahrbahn schwerer als mit dem gelben FH 660, der ESP hatte



Wie sich eine Sattelzugmaschine in die Kurve dreht, wenn man nicht beherzt genug bremst, erlebten die Fahrerlehrer auf der trockenen Kreisbahn

Rückmeldungen zum Fahrschul-Truck

Beim Sicherheitstraining in Ulm wurde auch der dreiachsige Fahrschul-Lkw von Volvo Trucks eingesetzt, den „Fahrschule“ bereits vorgestellt hat. Drei Fahrerlehrer mit langen Beinen merkten an, dass sie die Vordersitze nicht weit genug nach hinten schieben könnten, weil sie sonst an die beiden dahinter angeordneten Mittelsitze stießen. Michael Neugebauer von Volvo Trucks entgegnete dazu, die Anordnung der Vordersitze entspreche der Serie, lasse sich aber umbauen. Auf wenig Gegenliebe stieß die Anbindung der Seilzug-Doppelbedienung von Revex-Flex auf dem rechten der nach hinten versetzten Mittelsitze, weil der Fahrerlehrer dann ebenso wenig ins Lenkrad greifen könne wie auf seinem



Fahrerlehrer mit langen Beinen konnten ihren Sitz im Fahrschul-Lkw nicht weit genug nach hinten schieben und rutschten bei der Gefahrenbremsung die Lehne entlang nach oben

„Stammplatz“ vorne rechts. Der Offenbacher Fahrerlehrer Wolfgang Trenkler, der schon einen Volvo FH einsetzt, berichtete seinen Kollegen,



Auch bei der Trockenbremsung im Fahrschul-Lkw spürten die Fahrerlehrer, wie wichtig die richtige Sitzeinstellung ist

Fahrerlehrern bekannt, ebenso wie der Rat, die Lehne nur zwischen 90 und 100 Grad zur Sitzfläche zu stellen, weil man sonst dauernd Schläge auf die Wirbelsäule bekommt. Zur korrekten Höheneinstellung bekamen die Teilnehmer den Tipp, den luftgefederten Fahrersitz voll anzuheben, dann voll auf die Bremse zu steigen und ihn so weit genug abzusenken.

Wie man eine Gruppe mobil halten kann, zeigte der Moderator auch bei der Spiegeleinstellung. Er kommandierte einfach drei Fahrerlehrer dazu ab, sich so um die Sattelzugma-

schine herum zu postieren, dass der Fahrer seine Spiegel korrekt einstellen kann. Wenn man die Teilnehmer einsetzt, braucht man keine auf den Boden aufgemalten Hilfslinien.

HARMLOSE GEFAHREMBREMSUNG WURDE ZUR LEHRREICHEN ÜBUNG

Zunächst harmlos ließ sich die Gefahrenbremsung einer Sattelzugmaschine auf der bewässerten Gleitfläche an, die zunächst mit 30, dann mit 40 und 50 km/h durchzuführen war. Einige Fahrerlehrer merkten aber rasch, dass es ganz schön lange dauern kann, bis man selbst

aus niedrigen Geschwindigkeiten zum Stehen kommt, wenn man nicht gleich den vollen Bremsdruck einsteuert. Schon bei dieser Übung wies Moderator Ooppel auf die richtige Blickführung und auf sanfte Lenkeingriffe hin. Deren Bedeutung erkannten die Teilnehmer dann erst recht bei der Vollbremsung auf einseitig glatter Fahrbahn. „Dabei muss der Fahrer gleichzeitig knallhart bremsen, weich lenken und sein Ziel im Auge behalten“, erklärte der Trainer. „Wenn man zu schwach bremst und zu langsam gegenlenkt, kann sich die Sattelzugmaschine zu drehen beginnen

Fahrschulverwaltung leicht gemacht

- Schülerverwaltung
- Rechnungs-/Mahnwesen
- Buchhaltung
- Aufbaueminare
- Terminplaner
- mobile Datenerfassung
- Filialversion
- DATEV-Schnittstelle
- einfach in der Bedienung
- innovativ und zukunftssicher
- stets aktuell
- freundlicher Service
- Wartungsvertrag optional
- u.v.m

InTec Fahrschulsystem



INTEC

Bestellen Sie sich jetzt Ihre kostenlose Demoversion!
Tel.: 02381/481768
Wir beraten Sie gern!

dass er seine Doppelbedienung an den linken hinteren Sitz habe anbinden lassen. Außerdem habe er die Mittelkonsole abändern und die Doppelbedienung weiter vorn anbringen lassen, wodurch er bequemer auf die Pedale treten könne. Der Fahrlehrer Armin Goldbach aus Budenheim fand den Motor, das Schaltgetriebe und das Fahrwerk des Fahrschul-Trucks „erste Sahne“, während Volvo bei der Verarbeitung noch etwas tun müsse. Goldbach bevorzugt die Arbeit auf dem Mittelplatz, um ins Lenkrad und über die Pedalerie eingreifen zu können. Für solche Vorlieben verweist Michael Neugebauer auf einen externen Umrüster, der vorne drei Sitze und hinten zwei Begleitersitze einbaut. Der Fahrschul-Truck dagegen ist eine Werkslösung.



Im richtigen Leben wäre dieser Tankauflieger in der zu schnell angegangenen Kurve umgekippt und der Zug wäre eingeknickt. Hier verhinderten Stützräder und ein Knickschutz Schlimmeres

Zum Pilotkurs waren 14 Fahrlehrer aus Süddeutschland eingeladen, die von drei Moderatoren und zwei Helfern betreut wurden. Volvo Trucks hält bei regulären Kursen 15 Teilnehmer und ein Fünfer-Team für die wirtschaftliche Mindestgröße



und instabil werden. In einer solchen Situation darf man keinesfalls von der Bremse gehen, sonst könnte der Zug sich auf die Seite legen beziehungsweise einknicken.“

Nachdem Gefahrbremungen auf trockener Fahrbahn einmal mehr die Bedeutung einer korrekten Sitzeinstellung fühlbar gemacht hatten und das Bremsen mit Ausweichen auf nasser Fahrbahn geübt worden war, simulierten die Moderatoren auf einer Kreisbahn eine weitere Gefahrensituation: das Reagieren auf eine zu schnell angegangene Kurve. Als sie ihre Sattelzugmaschine abbremsten, merkten manche Fahrlehrer, dass die Hinterräder überbremsten und sich das Fahrzeug in die Kurve drehte. „Wenn es etwa in einer Autobahnausfahrt brenzlich wird, hilft nur, voll die Bremsen zu treten. Wenn man dabei nachlässt, wird die Hinterachse entlastet und die Sattelzugmaschine rutscht hinten weg“, erklärte Moderator Mike Herberger. „Dann bekommt man den Zug nur durch Bremsen wieder in den Griff. Ein vergrößerter Lenkeinschlag bringt

keine Verringerung der Geschwindigkeit, die für die Unfallfolgen entscheidend ist.“ Solche Bezüge zur Praxis zogen sich durch das ganze Sicherheitstraining bis hin zum eingangs beschriebenen Ritt auf dem Safety Truck.

DER SAFETY-TRUCK SOLL FESTER BESTANDTEIL DER TRAININGS WERDEN

Michael Neugebauer von Volvo Trucks wertet mit den Moderatoren jetzt die Erfahrungen aus dem Pilotkurs aus. Dann möchte er festlegen, zu welchen Konditionen Fahrlehrer für eine Gruppe von Fahrschülern oder „EU-Berufskraftfahrern“ im Rahmen der Weiterbildung einen solchen Kurs buchen können. Ein fester Angebotsbestandteil wird der Einsatz des Safety-Trucks sein, den die Moderatoren-Gruppe mitbringt, während sie sonst auch Fahrzeuge örtlicher Volvo-Händler und auf Wunsch die Fahrzeuge der Fahrlehrer mit einbindet. Volvo setzt bei diesem Modul, das man auch theoretisch vermitteln dürfte, der Nachhaltigkeit wegen auf viel Praxis. 