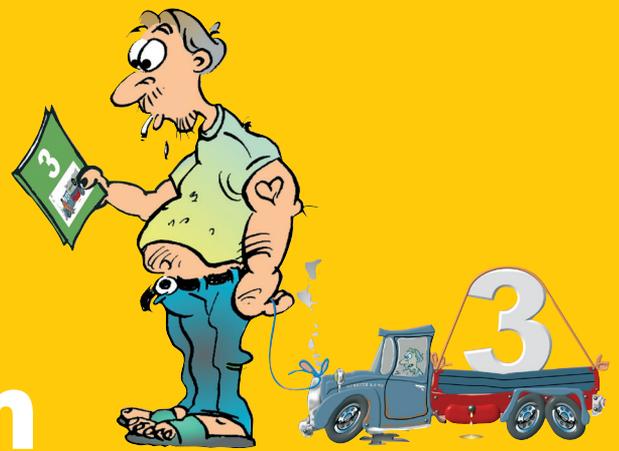
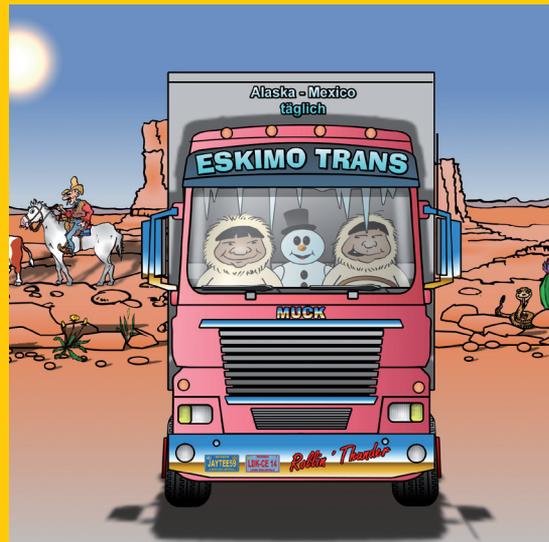


Reiner Rosenfeld
Illustrationen: Jörg Thamer



Leben zwischen Lenkrad und Ladefläche

379 brandneue Tipps für den Trucker



BAND 3

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

Bildnachweis:

Mario S. Boy: S. 45 Abb. 1

Reinhard Buchsdrücker (DEKRA): S. 58 Abb. 1

Milan Fuchs: S. 21 Abb. 4, S. 81 Abb. 8, S. 82 Abb. 9, S. 111 Abb. 6

Toni Maurer: S. 23 Abb. 6; S. 33 Abb. 12, S. 100 Abb. 1

Wolfgang Meier: S. 47 Abb. 4

Stuart Munro: S. 49 Abb. 8

Polizei BL, Schweiz: S. 79 Abb. 6

Reiner Rosenfeld: der ganze Rest

© Verlag Heinrich Vogel, in der Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München

1. Auflage

Stand: 08/2010

Umschlaggestaltung: Bernd Walser

Lektorat: Beate Kamleiter

Illustrationen: Jörg Thamer

Herstellung: Silvia Sperling

Layout & Satz: Uhl + Massopust, Aalen

Druck: Kessler Druck + Medien, Michael-Schäffer-Str. 1, 86399 Bobingen

Springer Fachmedien ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science + Business Media

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Werk ist mit größter Sorgfalt erarbeitet worden. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit der einzelnen Angaben kann jedoch nicht übernommen werden.

Aus Grund der Lesbarkeit wurde im Folgenden die männliche Form (z. B. Fahrer) verwendet. Alle personenbezogenen Aussagen gelten jedoch stets für Männer und Frauen gleichermaßen.

ISBN: 978-3-574-26363-7

Wegweiser

Vorwort

7

1 Fahren

8

1.1 Lenk- und Ruhezeiten

10

1.2 Pfadfinder

20

1.3 Durchfahrtshöhe

25

1.4 On the road again

30

1.5 Leise rieselt der Schnee

36

1.6 AdBlue

40

1.7 Fährverkehr

44

2 Arbeit

50

2.1 Ordnungshilfe

52

2.2 Hubwagen Einmaleins

58

2.3 Arbeiterwohlfahrt

62

2.4 Wechselbrückenprofi

68

2.5 Keep Cool

74

2.6 Kies-Kutscher

84

3 Leben

92

3.1 Prima Klima

94

3.2 Lack und Leder

99

3.3 Wach und Schließ

104

3.4 Kultobjekte

108

Anhang

116

Vielen Dank

116

Stichwortverzeichnis

117



Liebe Kollegen, das Vorwort zu diesem Buch zu schreiben, bereitet mir gerade unbändige Freude. Denn eigentlich hätte ich nach Band II meinen Hintern darauf verwettet, dass alles gesagt ist zum Thema Tipps und Tricks rund um den Fahrerberuf. Und trotzdem sitze ich nun am Schreibtisch und stelle staunend fest, dass schon wieder ein neues Buch fertig ist.

Da fragt man sich ganz spontan „Wie ist das möglich?“.

Ganz einfach - die Zeit hat für mich gearbeitet: Auf der einen Seite haben sich im Lauf von vier Jahren immer neue Ideen in mein Hirn geschlichen über Bereiche, die noch nicht behandelt wurden. So sind Kapitel wie das „Hubwagen 1 x 1“, „Durchfahrthöhe“ oder „Fährverkehr“ entstanden. Andererseits haben neue Gesetze und neue Technologien rund ums Lenkrad wichtige Bereiche des Fahrens massiv verändert. Weil Fahrer darauf sehr individuell reagieren, ist in den letzten Jahren viel neues Wissen entstanden, das auf diesem Wege weitergegeben werden soll. Diesem Themenkomplex sind Kapitel wie „AdBlue“, „Lenk- und Ruhezeiten“ und „Prima Klima“ gewidmet. Und dann gab es noch Inhalte, über die ich schon immer schreiben wollte, die ich aber zurückgestellt hatte, weil sie nur Randbereiche des Fahrens abdecken. Mit Hilfe von Kollegen konnte ich diese Exoten unter Kapitelüberschriften wie „Kieskutscher“, „Wechselbrückenprofi“ oder „keep cool“ nun endlich ausführlich behandeln. Hier ist es mir nun aber auch besonders wichtig, mich bei all den Kollegen zu bedanken, die sich mit ihrem Wissen und viel Einsatz an der Entstehung dieses Buches beteiligt haben. Hervorzuheben sind Mörtel, alias Toni Maurer, Jörg Pauly und ganz besonders Milan Fuchs, Umzugsspediteur und begeisterter Frigokutscher. Der Erste hat jede Menge Tipps zu Standklimaanlagen und zur Fahrzeugpflege beigeleitet und der Zweite hat dieses Buch mit seinem Wissen über den professionellen Umgang mit Wechselbrücken bereichert. Und Milan Fuchs ist seit Jahren mit offenen Augen und

schussbereitem Fotoapparat im Kühltruck unterwegs und konnte so unzählige (!) Tipps rund um unseren wunderschönen Beruf sammeln. Vielen Dank Milan, vielen Dank Toni und Jörg!! Weitere Danksagung an Kollegen, die mit Tipps an der Entstehung dieses Buches beteiligt sind, findet ihr am Ende dieses Werkes!!

Milan Fuchs, Jörg Pauly und ich haben uns übrigens über die Emailadresse reiro59@web.de kennengelernt. Die hatte ich als Kontaktadresse in Band II genannt. Eine gute Möglichkeit auch für euch, Kontakt mit mir aufzunehmen – wenn ihr es denn wollt! Über konstruktive Verbesserungsvorschläge freue ich mich immer. Viel mehr aber natürlich über neue Tipps und Tricks von eurer Seite. Vielleicht schaffen wir es ja in naher Zukunft, gemeinsam Band IV mit jeder Menge neuen Tipps und Tricks rund um den Fahrerberuf zu veröffentlichen. Habt Mut und meldet euch! Ich freu mich darauf!

Euer Reiner Rosenfeld

Was noch zu sagen wäre:

Liebe Kollegen, leider kann ich keine Garantie übernehmen, dass die Tipps in diesem Buch in allen Ländern, die ihr befahrt gesetzeskonform, mit der Betriebsanleitung eures Trucks vereinbar oder mit allen Fahrzeugtypen, -materialien, -bauteilen, Zubehör oder ähnlichem kompatibel sind. Das abzuklären würde den Rahmen dieses Buches sprengen.

Also bitte: „Vor dem Ausprobieren von Tipps das Hirn einschalten!“

Ich schreibe das hier so deutlich, weil in Amerika schon Hersteller von Elektroartikeln Millionenklagen am Hals hatten, weil sie Kunden nicht ausdrücklich davor gewarnt hatten, Katzen nicht in der Waschmaschine zu waschen oder in der Mikrowelle zu trocknen. Irgendwie gibt einem so was zu denken!



Bist du auch schon mit dem DigiKon, also dem digitalen Kontrollgerät unterwegs? Und, fährt sich doch gar nicht so schlecht damit, oder? Wenn man sich mal an die Eigenheiten gewöhnt hat, meine ich! Das größte Problem bereitet uns alten Fahrern ja wohl, dass das Gerät beim Ausschalten der Zündung auf „Arbeitszeit“ stellt, statt auf „Pause“. Zumindest erledigen so DigiKons der ersten Generation ihren Job. Erst seit kurzem gibt's neue Geräte, die automatisch auf „Pause“ stellen. **Tip:** Das kannst du übrigens inzwischen auch an vielen älteren Geräten in Fachwerkstätten so programmieren lassen. Für die meisten von uns sicherlich die beste Lösung, weil dann fast wieder alles so ist, wie beim guten alten analogen Kontrollgerät.

Einziges Problem der Einstellungsvielfalt: Jetzt müssen wir bei jedem Truck, der nicht unser eigener ist, vor Fahrtbeginn überprüfen, wie das Gerät programmiert ist. Stellt es auf Pause oder stellt es auf Arbeitszeit? **Tip:** Bleib also mit einer neuen Mähre nach ein paar Metern stehen, schalt den Karren aus und überprüf am Display, welche Zeitgruppe angezeigt wird!

Wie teilst du dir eigentlich deine Lenk- und Ruhezeiten während der Woche ein? **Tip:** Wenn du da Einfluss drauf hast, dann versuch am Wochenanfang zuerst die neun Stunden Schichten zu verbraten. Die beiden Zehner hebst du dir für die Donnerstags-, Freitags- oder Samstagsschichten auf. So regeln das zumindest Fahrer, die ohne einen übermotivierten Jungdisponenten im Rücken durch die Woche gleiten dürfen. Das

erhöht die Chance, den heimischen Hof am Wochenende mit offizieller Lenkzeit zu erreichen. Die Alternative, eine Stunde vor zu Hause die Wochenruhezeit antreten zu müssen, ist ja nicht wirklich attraktiv. Wer da niemanden hat, der ihn mit dem Auto nach Hause bringt oder abholt, hat wirklich die Ar...karte gezogen.

Tip: Die zehnte Stunde als Lenkzeitreserve zurückzuhalten, gibt dir zudem die Möglichkeit, auf den internationalen Parkplatznotstand zu reagieren. Sind wiederum alle Übernachtungsplätze besetzt, dann steht eine zusätzliche Stunde Lenkzeit zur Verfügung, um einen zu suchen. Klemmst du bei deiner Parkplatzsuche trotzdem unerlaubt lange hinterm Lenkrad, dann setz unbedingt Zeichen auf deiner Fahrerkarte, dass du nicht freiwillig überziehst: **Tip:** Bleib auf jedem Parkplatz, den du durchfährst, kurz stehen. Nur wenn das DigiKon eine Fahrtunterbrechung auf dem Speicherchip deiner Fahrerkarte notiert, hast du eine Chance zu beweisen, dass du auf der Suche nach einem Ruheplatz gewesen bist. Denk mal nach...! Die Cops können beim Auslesen deiner Fahrerkarte ja gar nicht anders erkennen, dass du bereits eine Stunde vor Lenkzeitende angefangen hast, Dutzende Parkplätze im Kriechgang nach einer Stellmöglichkeit zu durchforsten. Anders als auf der Tachoscheibe, wird auf einer Fahrerkarte schließlich keine Geschwindigkeit gespeichert. **Tip:** Hast du dann endlich einen Parkplatz für die Nacht gefunden, dann mach am Gerät einen Tagesausdruck und schreib auf die Rückseite folgenden Text:

dem du gerade dein müdes Haupt zur Tagesruhe bettest. Und vergiss auch nicht im Morgenran, dein DigiKon mit der Angabe zu verwöhnen, in welchem Land du dich wieder tatendurstig hinters Lenkrad schwingst.

Tip: Die Spanier kochen da übrigens ein ganz eigenes Süppchen, zumindest wird das in Fahrerkreisen berichtet. Die scheinen „Ende Land“ oder „Beginn Land“ anders zu verstehen, als der Rest der Welt. Bei den Toreros sollen Fahrer am besten direkt unterm Schlagbaum haltmachen und im DigiKon-Menü über „Ende Land“ und „Beginn Land“ eingeben, dass sie gerade Frankreich verlassen und Spanien betreten.

Wie kommst du eigentlich mit dem Nachtrag am DigiKon klar? Hast du auch gelegentlich Probleme, weil nachgetragene Ruhezeit nicht richtig abgespeichert wurde? Stattdessen erscheinen „Fragezeichen“ oder „Arbeitszeit“ auf Tagesausdrucken oder Polizeibildschirmen. **Tip:** Stell vor dem Betätigen der Auswurf Taste für deine Fahrerkarte den Zeitgruppenschalter auf „Pause“. Jetzt weiß das DigiKon was du vor hast und trägt das beim Wiedereinlegen der Karte auch entsprechend nach.

„Kontrollgeräte Know How“

Und weil das digitale Kontrollgerät noch jede Menge anderer Probleme bereithält, die deinen Geldbeutel belasten können, gibt's jetzt ein paar Seiten Kollegentipps zum richtigen Umgang mit dem Kontrollcomputer. In diesem Fall am Beispiel des Siemens VDO DTDO 1381. Das ist das Gerät, das meines Erachtens am häufigsten in mitteleuropäischen Lastwägen anzutreffen und ein wirklicher Blender ist: denn die zentrale Taste mit nur vier Einstellungsmöglichkeiten gaukelt einfache Bedienbarkeit vor, während das Hintergrundmenü

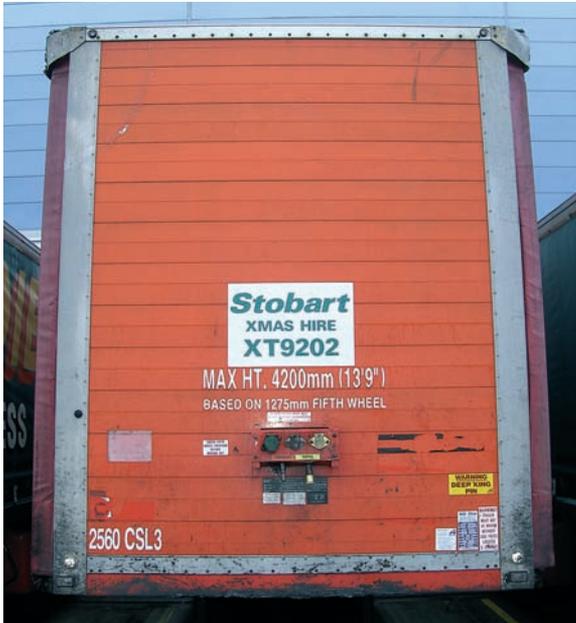
derart verschachtelt ist, dass selbst PC-erfahrene Kollegen den Überblick verlieren.

Besonders häufig werden Fehler beim manuellen Nachtragen von Arbeits-, Bereitschafts- oder Ruhezeiten gemacht. Zumindest ergeben das Gespräche mit Polizisten und EU-BKF Trainern. Und viele Fahrer berichten, dass sie selbst nach einigen Jahren Umgang mit dem DigiKon nicht genau wissen, wie sie „Out of Scope“ einstellen oder die Ortszeit verändern können.

Einstellen „Ortszeit“ oder „Wechsel zwischen Sommer- und Winterzeit“

Erst einmal ist es wichtig, dass du weißt, dass das Kontrollgerät zwischen einer „UTC-Zeit“ und einer „Ortszeit“ unterscheidet. Die UTC-Zeit entspricht der Zeit, die im englischen Greenwich am Nullmeridian herrscht und wird als Zeitzone 0 bezeichnet. Nach ihr richten sich alle anderen Zeitzonen der Welt und sämtliche digitalen Kontrollgeräte speichern Lenk- und Ruhezeiten ausschließlich (!) in der UTC-Zeit. So gibt es kein Kuddelmuddel mehr bei Fahrten, die durch mehrere Zeitzonen führen. Und damit niemand mehr durch Verstellen der Uhr bei den Lenk- und Ruhezeiten betrügen kann, wie anno dazumal bei der guten alten Tachoscheibe, kannst du die UTC-Zeit im Kontrollgerät auch nicht verstellen. Oder besser gesagt, nur maximal eine Minute pro Woche korrigieren.

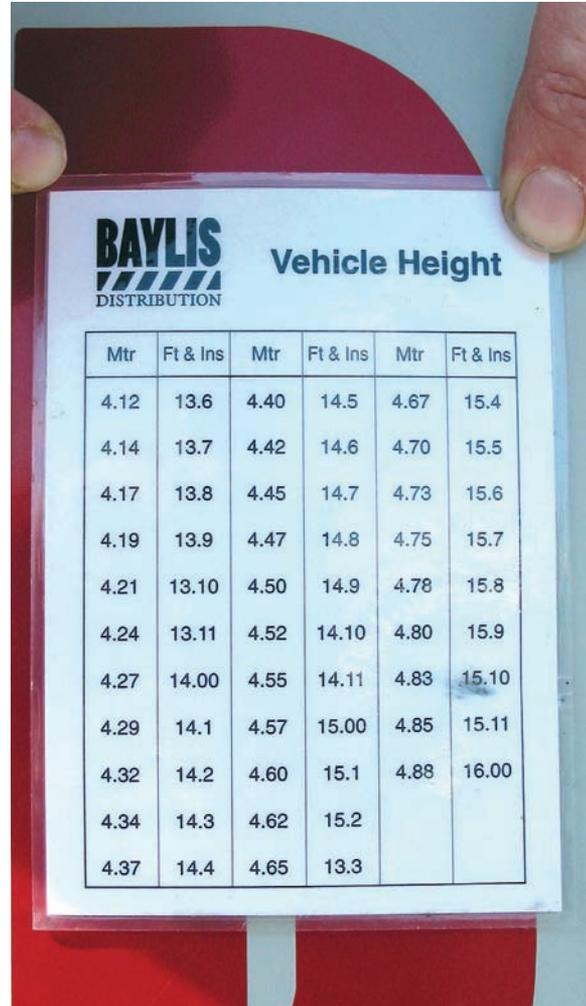
Anders sieht das aus bei der sogenannten Ortszeit. Die kannst du einstellen! Auch sie richtet sich nach einer Zeitzone. Allerdings nach der Tageszeit, die in der Ecke der Welt herrscht, in der dein Lastwagen zugelassen ist. Vermutlich wird das bei dir Deutschland, Österreich oder die Schweiz sein. Weil diese Länder ein paar Hundert Kilometer östlich von



4 Trailerfront mit Höhenangabe



5 Höhenangabe in englischer Fahrerkabine



6 Höhentabelle fürs Portemonnaie

(Abbildung 5). Eine geniale Idee! Stell dir vor, du übernimmst ein fremdes Fahrzeug und kennst binnen Sekunden das wichtigste Detail deines Trucks – die Gesamthöhe mit aktuellem Anhänger, Wechselcontainer oder sonstiger Ladung.

Tip: Mal ganz ehrlich, so ein Kästchen wäre doch auch für deutsche Truckkabinen eine echte Bereicherung. Endlich kein Grund mehr, panisch das Genick einzuziehen, weil dir kurz vor einer Unterführung nicht mehr einfällt, wie hoch du mit deinem High Cube Container mit Überhöhe bist. Und endlich keine blöde Rumsucherei mehr in dieser verdammten neuen Zulassungsbescheinigung Teil I, auf der du die Fahrzeughöhe nur mit

Hilfe einer Lupe unter irgendeiner ominösen Nummer ausfindig machen kannst. **Tip:** Apropos Fahrzeughöhe in der Zulassungsbescheinigung Teil 1: Die wird dort unter der Kennziffer 20 versteckt und zwar im rechten Drittel ziemlich weit oben. Da lob ich mir den guten alten Fahrzeugschein, da stand das noch deutlich lesbar unter „H“, wie Höhe!

Aber die englischen Kollegen haben noch mehr drauf beim Thema Durchfahrtshöhe. Viele, die auf dem europäischen Festland unterwegs sind, haben ein kleines Kärtchen im Portemonnaie mit Höhenangaben in der englischen Maßeinheit Feet und Inch und ihre Entsprechung in Metern (Abbildung 6). Damit müssen die Insulaner nicht mehr befürch-

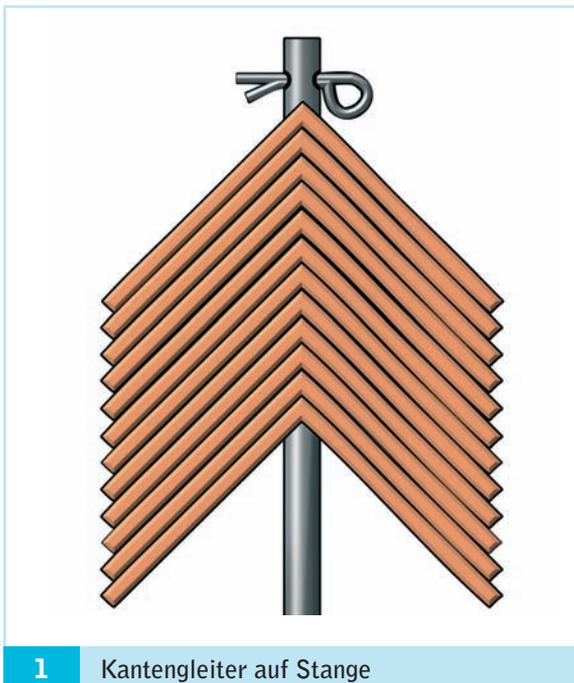
ORDNUNGSHILFE



Hast du auch Probleme, deine Ausrüstung für die Ladungssicherung auf dem Lastwagen unterzubringen? Böse Zungen behaupten, ohne eigenen LaSi-Anhänger lassen sich Gesetze gar nicht mehr befolgen. Ist vielleicht ein bisschen krass ausgedrückt, aber tatsäch-

lich geht's wohl nicht mehr, ohne sich Gedanken über die Unterbringung zu machen.

Die meisten Probleme gibt's mit den Kantengleitern. Die rechtwinkligen Dinger passen irgendwie nirgendwo richtig rein. **Tip:** Das Problem lösen einige Kollegen mit einer Metallstange, die am Fahrzeug befestigt wird; also am Rahmen angeschweißt oder hinter der Kabine aufs Riffelbelch geschraubt. Dann greifen die Kollegen zur Bohrmaschine und verpassen ihren Kantengleitern genau im Knick ein Loch mit dem Durchmesser der Stange. Jetzt können die Kantengleiter auf der Stange gestapelt werden. Nach oben wird mit einem Splint gesichert (Abbildung 1).



1 Kantengleiter auf Stange

Schwieriger wird's mit den extralangen Kantenschonern, die den Druck der Gurte auf besonders empfindliche Ware verteilen sollen. Wohin mit dem sperrigen Zeug? **Tip:** In einen quadratischen Metallcontainer unter die Ladefläche (Abbildung 2).

Stichwortverzeichnis

A

Abkippen 84 ff., 90 f.
Abladen von schweren Ladungsteilen 62
AdBlue 40 ff.
AdBlue Reservekanister 42
Allrad 87 f.
Ampel 34
Aufnehmen von Trailern 31

B

Befestigen eines Wasserkonisters
111
Besenhalter 54
Betrüger 104
Bettvorhang 110
Bremsanlagen, einfrierende 38
Bremsventil, eingefrorenes 39

D

Diebstahlschutz 75, 106
Dieseldiebe 91, 104
Dokumentenboxen 63
Durchfahrtshöhe 25 ff.

E

eFuel 105
England 20, 27, 29 f., 44, 46 ff.

F

Fähre 45, 48 f., 116
Fahren im Winter 36 f.
Fahrerkarte 10, 12 ff., 19
Fahrten auf dem Betriebsgelände 15
Fahrzeughöhe 27 f.
Fassdusche 110
Feet und Inch 28
Festkleben oder Festfrieren
von Ladegut 85

Frankreich 11, 13, 19, 21, 47
Fußabstreifer aus Grasmatte 90

G

Google Maps 18 f.

H

Hitze 94 ff.
Hofdienst 12, 15
Höhenmessung 26
Holzbett 109
Holzkästchen 109
Hubwagen 6 f., 58 ff., 63

I

illegale Einwanderer 47
in case of emergency 35

K

Kabine, aufgeheizte 94
Kippgefahren 85
Klimaanlage 36, 94, 102
Kochkiste 109
Kollegendiebstahl 106
Kompressoranlage 97
Kontrollgerät, digitales 10, 14, 15 ff.
Kontrollgeräte 13
Kühlprobleme 77
Kultobjekte 108 ff.

L

Lackpflegemittel 99
Lackstift 100
Laden von der Seite 64
Ladungssicherung 52, 63 f., 66 f., 70, 79
Ladungssicherungszertifikat 63
Laminatfußboden 108
Lastverteilung 81

Leiterhalterung 55
Lenk- und Ruhezeiten 10 ff., 49, 116
Lkw-Navigationssystem 23
Luftentfeuchter 36
Luftfederung 26, 34, 37, 45, 47, 67, 85
Luftfüllschlauch 33

M

manuelles Nachtragen beim
digitalen Kontrollgerät 13

N

Nachtruhe 74 ff.
Navigationssysteme 20, 23

O

Öffnen der Seitenplane 64
Ordnungshilfe 6, 52 ff.
Ortszeit im dig. Kontrollgerät 13 f., 16
Out of Scope 12 f., 15

P

Palettentisch 111
Parkplatzsuche 10 f., 18 f.

R

Rangieren mit Wechselbrücken 68
Reinigen 101 ff.
Roaminggebühren 112
Rollwagen 79 f.

S

Satellitenschüsseln 113
Schäden an Kotflügeln 31
Scheiben, beschlagene 36

Scheibenreiniger 42, 99
Schlafen 77, 94
Schnee- und Eismassen
auf dem Dach 39
Seekrankheit 44
Seitenspiegel 29 f., 84
Sommer- und Winterzeit 13
Sonnenreflektor 98
Spanien 13, 98
Sperrnummer, bundeseinheitliche 104
Spiralkabel 32 f.
Spritzlappen 31
Steigungen, verschneite 37
Steinschläge 89, 100

T

Tanken 82 f., 105 f.
Tire Deflator 106
TMC-Service 22
Trailerwechsel 27, 81
Trucker-Atlanten 20
Truckeratlas mit Durchfahrtshöhen 27

U

Umbrücken 68 f.
UTC-Zeit 13 f., 16

V

Ventilwächter 105 f.
Vorhanggleiter, gebrochene 110

W

Wasservorräte 97
Wechselbrücken 68 ff.
Winter 36 ff.