

tet sich immer wieder schwierig. Daher legt man seitens der Schulungsstätte ebenso Wert darauf, ausführlich auf menschliche Verhaltensweisen – psychische Prozesse und Persönlichkeit, die Ursachen des Sekundenschlafes usw. – sowie auf die Inhalte des defensiven Fahrens einzugehen.

Darüber hinaus erfolgt die praktische Demonstration dieser Fahrweise im realen Straßenverkehr – Landstraße, Kleinstadt, Autobahn und Berlin. Ein ganzer Tag ist für Fahrübungen auf einem Übungsplatz vorgesehen.

Trainiert werden vor allem

- Slalomfahrten
- Schlagbremsungen
- Kreisbahn
- Bremsen auf unterschiedlichen Belägen.

Behandelt werden dabei auch **Themen** wie

- theoretische- und praktische Inhalte zur Ladungssicherung und Fahrphysik
- Selbststrettung und Verhalten nach einer Rettung
- Rettung anderer Personen.

Geschwindigkeit als entscheidendes Kriterium

Bei den Fahrübungen geht es vor allem darum zu verdeutlichen, dass die Geschwindigkeit das alles entscheidende Element ist, was den Ausgang einer gefährlichen Situation bestimmt. Zur Unterstützung gibt es eine kursbegleitende DVD.

Einfluss von Alkohol. Seit 2010 steht den Teilnehmern für die sinnvolle Abendgestaltung ein „Wiener Testsystem“ zur Verfügung. Bei den Übungen können die Teilnehmer zweifelsfrei erkennen, welche negativen Auswirkungen der Alkohol – selbst nur ein Glas Bier – auf das Reaktionsvermögen hat.

Erfolgreiches Praxis-Beispiel. Positiv sind ebenfalls die Erfahrungen auf der A 24 (Berlin-Hamburg). Hier wurde im Jahr 2003 die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h begrenzt – im Bereich Kreuz Havelland bis Kreuz Wittstock – und gleichzeitig ein Überholverbot für Lkw festgelegt. Die Unfälle gingen bereits 2003 um etwa 46 % zurück und es gab 91 Verletzte weniger.

B. Enzenroß

Für den ep von Schüler getestet

Fahrzeugausrüstung



Schon dafür routiniert testete Elektromeister Lars Schüler nun zum 3. Mal einen Transporter für den ep (Bild 1) auf den Straßen Berlins und im Umland. Doch nicht nur der Peugeot Partner, sondern vor allem auch die Simpleco-Ausrüstung von Sortimo stand im Fokus seiner kritischen Begutachtung.

ep: Herr Schüler, Sie bemängelten bisher oft, dass durch beidseitige Regalsysteme im Fahrzeugraum zu wenig Bodenfreiheit vorhanden ist. Was halten Sie von dem Simpleco-System?

L. Schüler: Es ist richtig, ich lege großen Wert auf genügend Platz am Fahrzeugboden. Insofern bin ich von dem Regalsystem (Bild 2) recht positiv überrascht. Da die Regale im oberen Bereich angebracht werden, hatte ich diesmal unten mehr Platz zum Transport größerer Teile.

ep: Mehr Platz am Fahrzeugboden – das bedeutet aber auch weniger Regalfäche. Konnten Sie dennoch alles gut und vor allem übersichtlich verstauen?

L. Schüler: Diese Ausstattung mit den vorhandenen Ablageflächen erwies sich für unsere tägliche Arbeit während der einmonatigen Testzeit als völlig ausreichend. Wir konnten unsere Arbeitsmittel und -geräte übersichtlich unterbringen und zudem komfortabel darauf zugreifen. Darüber hinaus waren ebenfalls genügend Möglichkeiten zur Ladungssicherung am Fahrzeugboden vorhanden. Leider hatte man irrtümlicherweise für den Test die falschen Spanngurte mitgeliefert. Interessant wäre es für mich auch gewesen, einmal den neuen Sicherheitsmontageboden Sobogrip auszuprobieren.

ep: Haben Sie weitere Hinweise oder Wünsche in Hinblick auf einen längerfristigen Einsatz?

L. Schüler: Ja, in der Tat vermischen wir nach wie vor geeignete Lagermöglichkeiten für Kabel und angefangene Kabelrollen. Dafür wäre aus meiner Sicht eine abgetrennte Gitterbox ideal – befestigt in einer Ecke des Fahrzeugs. Darüber hinaus ist es auf größeren Baustellen von Vorteil, wenn wir für unsere Messgeräte verschließbare Boxen verfügbar hätten.

Daten des Testfahrzeugs

Fahrzeugtyp: Peugeot Partner – 1,6 l HDI Kastenwagen L1H1
Motor: Diesel-Motor, 90 PS/66kW
Listenpreis: etwa 15300 Euro zzgl. MwSt., Angaben Sortimo: 14350 Euro zzgl. MwSt., zusätzliche Ausstattung: 214 Euro für Trennwand und 476 Euro für Radio



1 Gesamtnote „Gut“ vergab Elektromeister Schüler am Ende des Tests für Fahrzeug und Ausrüstung

Fotos: ep



2 Regalsystem mit Boxen – platzsparend und gut zugänglich



3 Praktisch – die herausnehmbare L-Box



4 Durch die seitliche Schiebetür passen auch größere Teile

und der Ausrüstung

Simpleco-Ausstattung

links – Gewicht 17 kg: 1 Fachboden mit Rand, 1 Fachbodenwanne, Boxenboden mit einer L-Box und drei S-Boxen in orange

rechts – Gewicht 10 kg: 2 Fachböden mit Rand, 1 Fachbodenwanne

Preis: etwa 599 Euro ohne Sobogrip-Montageboden

ep: Wie haben Sie denn die vorhandenen Boxen genutzt?

L. Schüler: Prinzipiell halte ich derartige Box-Systeme für sehr sinnvoll. Sie sind auch hier recht stabil und praktisch (Bild ③). Die für den Test zur Verfügung gestellte L-Box erwies sich aber für uns leider als etwas zu klein, um z. B. Werkzeuge, wie z. B. einen Bohrerhammer, dort unterzubringen. Hier wäre eine größere Box günstiger gewesen. Und für unsere Kleinteile hätten wir anstelle der S-Box eher die T-Box bevorzugt, um alles übersichtlich unterzubringen, ohne dass die Teile durcheinandergewirbelt werden. Aber das kann man ja sonst rechtzeitig im Vorfeld abklären.

ep: Hatten Sie einen ausreichend großen Zugang zum Fahrzeuginnenraum?

L. Schüler: Insbesondere durch die seitliche Schiebetür (Bild ④) hatten wir nicht nur komfortablen Zugriff auf unsere Werkzeuge. Die Öffnung ermöglichte es uns ebenfalls, problemlos mal größere Teile zu transportieren.

ep: Haben Sie auch die vorhandene Dachausrüstung genutzt?

L. Schüler: Eher weniger. Wie bereits bei vorangegangenen Tests bemerkt, würden wir eine Leiterklappe anstelle des Dachaufbaus bevorzugen. Ein Grund ist auch, dass wir mit den Transportern inklusive der Dachaufbauten nicht in die Berliner Tiefgaragen fahren können.

ep: Wie waren Sie generell mit dem Fahrzeug, seinem Fahrverhalten und der Ausstattung zufrieden?

L. Schüler: In dem Testzeitraum von etwa einem Monat haben wir mit dem Transporter allein 793 km im Stadtverkehr und etwa 1300 km auf der Land-



⑤ Bequeme Sitze – gut für lange Fahrten



⑥ Übersichtliches Cockpit wie im Pkw

straße im Berliner Umland zurückgelegt – bei einem Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,8 l/100 km. Da bekommt man schon einen ersten Eindruck.

Für unsere Zwecke ist der Peugeot Partner gerade richtig dimensioniert. Er lässt sich zudem gut rangieren, die Sitze sind sehr bequem (Bild ⑤), das Cockpit (Bild ⑥) übersichtlich – ähnlich wie im Pkw. Das Simpleco-System erwies sich als äußerst stabil und sicher durch die vorhandenen Halterungen. Auch konnten wir keine unangenehmen Fahrgeräusche durch die Einrichtung inklusive Beladung feststellen. Ich überlege

daher sogar, mir diese Regale zuzulegen. Insgesamt halte ich das Preis-Leistungs-Verhältnis für durchaus angemessen.

ep: Gibt es auch hier Wünsche für Extras?

L. Schüler: Da wir eben viel in der Berliner City zu tun haben, würde ich z. B. das Fahrzeug mit einer Glasscheibe in der Hecktür bevorzugen. Das verbessert die Sicht beim Rückwärtsrangieren um einiges. Darüber hinaus käme für uns auf jeden Fall auch eine Klimaanlage infrage.

ep: Herr Schüler, wir bedanken uns für Ihre Mühe. ■

MANKIEWICZ
RESINS
ELEKTROPRODUKTE

»RELICON –
worauf Sie sich verlassen können.«

Verbindungsgarnituren müssen nicht nur einfach und sicher in der Handhabung sein, sie müssen vor allem härtesten Bedingungen standhalten: Nässe, Druck, Alterungsprozessen. Die Qualität des Gießharzes ist hier von entscheidender Bedeutung. Darum stehen RELICON Gießharz-Verbindungsgarnituren für höchste Zuverlässigkeit. Heute und in Zukunft.

RELICON®
Eine verlässliche Verbindung.

www.relicon-elektro.de