

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR FERNFAHRER



www.fernfahrer.de
€ 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 63,-

EDEL-V8 SCANIA R580 VON KONZACK

KW-FAHRER AUS
LEIDENSCHAFT
Seite 70



ROSSE
WEIHNACHTS-
ERLOSUNG
MEHR ALS
100 PREISE!



IM WERT VON
4,20 €
MIT AUTOHOF-
GUTSCHEIN



TEST
FH 460 - neuer Motor
Top-Komfort Seite 28



FINALE IM PRAXISTEST
Nach 320.000 Kilometern
steht der Sieger fest Seite 20



SILO MIT TRAUMHAUS
Leicht, komfortabel und
sparsam unterwegs Seite 54

EINE ZIEMLICH GUTE STUBE

Mehr Lebensqualität und Komfort an Bord, aber gleichzeitig weniger Leergewicht und geringerer Kraftstoffverbrauch – geht das? FERNFAHRER war neugierig und hat einen Hausbesuch gemacht.

TEXT | Sandra Moser FOTOS | Karl-Heinz Augustin



ROLF SCHMAUDER ist seit Mai dieses Jahres mit seinem fertigen Wohnmodul unterwegs und möchte es nicht mehr missen (o.).

AUF KNAPP VIEREINHALB Quadratmeter Grundfläche finden sich praktische Lösungen für alles, was Rolf unterwegs braucht (u.).





DER ANTOS ist nicht für den Fernverkehr gedacht, bietet für das „M-Loft“ aber die perfekte Basis. Schmal, niedrig und leicht drückt er Gewicht, Verbrauch und Anschaffungspreis.

Wenn beste Freunde zusammen ein Fuhrunternehmen gründen, ist das eigentlich noch nichts Besonderes. Im Fall von Rolf Schmauder, Berufskraftfahrer mit fast 30 Jahren Berufserfahrung, und Ulrich Füllemann, Ingenieur und bis vor Kurzem beim Thema Lkw noch völlig unbeleckt, aber schon. Denn ihre Silotransporte wickeln sie mit einem Lkw ab, der es in sich hat – besser gesagt: auf sich.

„Die Geschichte begann damit, als ich Ulrich nebenbei mal erzählte, dass ich nicht mehr zufrieden bin an meinem damaligen Arbeitsplatz“, beschreibt Rolf Schmauder. Ulrich Füllemann dachte ein Weilchen darüber nach und schlug vor, es doch gemeinsam zu versuchen. „Wir recherchierten, erstellten einen Businessplan, rechneten alles haarklein durch, wir sind ja schließlich ordentliche Schwaben“, lacht der Ingenieur. Los ging es im Sommer 2015 mit einem Mercedes Actros samt Silotrailer auf Leasingbasis.

Doch Ulrich Füllemann zweifelte schnell: „Je länger ich mir das anschaute, desto weniger war ich zufrieden damit.“ Er störte sich sehr an den Bedingungen, unter denen Freund Rolf von Montag bis Freitag in ganz Deutschland unterwegs war. Sanitäre Anlagen nur auf Rastplätzen und Autohöfen, Sozialvorschriften, die wegen der Parkplatznot kaum einzuhalten sind... und, und, und. Hinzu kommen die daraus resultierenden gesundheitlichen Folgen und die nicht zu unterschätzende Gefahr für den Straßenverkehr – durch Fahrer, die unausgeruht, gehetzt und unzufrieden am Lenkrad sitzen müssen. Eben die allgegenwärtigen Probleme der Transportbranche. Für den Ingenieur waren sie jedoch erst jetzt wirklich greifbar. „Ich sagte zu Rolf, dass ich ihn so nicht mehr auf die Straße lasse und eine bessere Lösung her muss.“ Rolf Schmauder war zuerst sehr skeptisch, schließlich „lebte“ er den Job schon fast

30 Jahre: „Ich fragte Ulrich, ob er das Rad neu erfinden wolle.“ Das Rad nicht, aber das Konzept von Arbeitsplatz und Wohnraum im Lkw.

Einige Wochen voller Brainstorming später und nach einem inspirierenden Besuch auf der Wohnmobil-Messe CMT war die Idee geboren. „Wir hatten eine große Zugmaschine mit langem Radstand. Zwar geräumig im herkömmlichen Sinn, dennoch nicht der Komfort, den ich mir für Rolf wünschte. Dann kam ein ‚Loch‘ und dann das Silo“, erklärt Ulrich Füllemann, „eine gängige Gespann-Kombi und gleichzeitig eine totale Platzvergeudung.“ Hier kam das „M-Loft“ ins Spiel.

ROLF SCHMAUDER (L.), LUCA UND ULRICH FÜLLEMANN



WARUM NICHT MAL ETWAS NEUES WAGEN? WIR ZEIGEN, DASS UNSERE IDEE FUNKTIONIERT.

Die beiden Unternehmer orderten eine Zugmaschine mit gleicher Leistung, aber einem schmalen, niedrigen und kurzen Fahrerhaus. Außerdem ließen sie die Sattelplatte um zehn Zentimeter zurückversetzen, was es, wie sich in der Praxis zeigte, eigentlich gar nicht braucht. „Ansonsten ist der Antos komplett von der Stange“, versichert Rolf Schmauder. Den so gewonnenen Platz füllten sie mit einem 1,85 Meter langen und 2,30 Meter breiten Kofferaufbau. Die Pläne für das Wohnmodul tüftelten Ulrich, dessen Sohn Luca und Rolf in Zeichnungen, am Computer und mit viel Ausprobieren gemeinsam aus. Den voll isolierten Aufbau aus GFK fertigte ein Spezialist für Kühlkoffer nach den Plänen der drei. Der Koffer ist nur mit vier Schrauben auf dem Fahrgestell fixiert und jederzeit abnehmbar. Im Innern bietet er eine geräumige Nasszelle mit Toilette und Dusche, ein Bett mit hochwertiger Matratze und Federlattenrost, eine Küchenecke mit Gaskocher und Waschbecken, Sitzplatz, verschiebbares Tischchen, Stauraum, Fernseher und Internet. Den Innenausbau aus Zirbenholz fertigten die zwei Freunde und der Junior in Eigenregie. Das Holz ist atmungsaktiv und schafft zusammen mit einer aktiven Lüftungsanlage ein angenehmes Raumklima. „Da gingen einige Samstage und Sonntage in der Werkstatt drauf“, grinst Ulrich Füllemann, „aber das Ergebnis kann sich sehen lassen, oder?“

Das „M-Loft“ – M für mobil, Loft für in Lebensraum umgewandelten Industrieraum – ist vom TÜV geprüft, abgenommen und eingetragen und erfüllt sämtliche Sicherheitsvorgaben aus dem Wohnmobilmobilbereich und der Straßenverkehrsordnung. Die Reaktionen, die Rolf Schmauder mit seinem außergewöhnlichen Gefährt unterwegs bekommt,



IM OBERSCHRANK sind die Kochutensilien während der Fahrt sicher verstaut (l.).

DAS ZWEIFLAMMIGE GASKOCHFELD mit Spüle entspricht den gängigen Sicherheitsnormen aus dem Wohnmobilsbereich. Darunter gibt es Platz für Lebensmittel und Getränke (r.).



sind sehr positiv: „Jeden Tag sprechen mich andere Fahrer an und wollen wissen, was es mit dem ‚M-Loft‘ auf sich hat. Ich bitte sie rein in die Stube und erkläre die Details.“ Zwei ganz wesentliche Details sind, neben dem offensichtlichen Komfort-Plus, dass der Sattelzug trotz seines Aufbaus zwei Tonnen weniger Leergewicht auf die Waage bringt, als die Kombination, mit der die Unternehmer zu Beginn fuhren. Auf den ersten Blick kaum zu glauben, doch die Wahl der abgespeckten Zugmaschine macht's möglich. Es gibt keinen Verlust in Sachen Ladekapazität. Außerdem spart der Lkw Kraftstoff, da er niedriger ist und von vornherein weniger Luftwiderstand erzeugt. Zudem schließt der Aufbau jetzt die Silhouette des Gespanns. Hinter dem Fahrerhaus entstehen weniger Verwirbelungen. Die Vergleichswerte zum Vorgängergespann haben die beiden Schwaben dokumentiert: minus zwei Tonnen Gewicht, minus rund 15 Prozent Verbrauch.

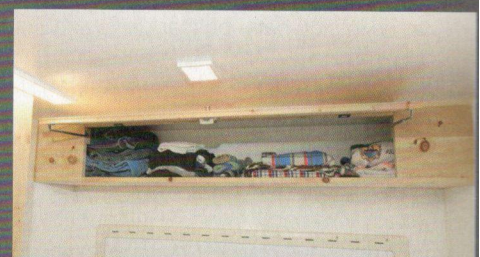
„Uns ist bewusst, dass die Lösung in der Größe nicht für alle Sattelzüge funktioniert,

aber im Silobereich tut sie es“, beschreibt Ulrich Fülleman, „und ich bin mir sicher, ein passendes Modul ist machbar für jeden, der jetzt schon etwas Platz zwischen Zugmaschine und Auflieger hat.“ Denn, wer dann plane, eine neue Zugmaschine anzuschaffen, könne Geld und Gewicht bei der Wahl der Kabine einsparen und nachhaltig in ein Wohnmodul investieren. Das „M-Loft“ ist schließlich wiederverwendbar. Diese Idee scheint gut anzukommen, denn erste Anfragen von Einzelfuhrunternehmen, aber auch von großen Expeditionen liegen schon vor. Deshalb arbeiten die schwäbischen Tüftler bereits fleißig daran, eine Serienproduktion auf die Beine zu stellen. Unter www.m-loft.de gibt es dazu weitere Infos.

Schlafen tun die beiden jetzt jedenfalls ganz entspannt: Der eine muss sich keine Sorgen mehr um seinen besten Freund und Geschäftspartner machen, der andere kann unterwegs Lebensqualität und Komfort genießen und ausgeruht und zufrieden seinen Job erledigen.

AUF VOLLER BREITE erstreckt sich unterm Dach ein geräumiger Kleiderschrank (o.).

DIE TRITTSTUFE SCHAFFT HÖHE für Installationen und trennt auch gleich den Schmutzbereich im Eingang von der Wohnfläche (u.).



GEMÜTLICH FERNSEHEN und angenehm schlafen kann Rolf in einem vollwertigen Bett (l.).

DANK DER NASSZELLE mit Toilette und Duschfunktion ist Rolf nicht auf einen Parkplatz am Rasthof angewiesen (r.).

