

Hotline 112

Branchenspecial – Feuerwehr

Juni 2015



Der Atego: Partner in Extremsituationen

Die nächste Generation Feuerwehrfahrzeuge – auch für den Katastrophenschutz bestens gerüstet.



Vielseitig: der Vito

Mit zahlreichen Varianten und Assistenten überzeugt der Transporter durch ein Mehr an Möglichkeiten.



Nachwuchs

DFV-Präsident Hans-Peter Kröger spricht im Interview über die Zukunft der Feuerwehr in Deutschland.



Michael Dusny

Leitung Verkauf Sonderfahrzeuge
Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland

Liebe Leserin, lieber Leser,

alle fünf Jahre findet die Interschutz, die internationale Leitmesse für Brand- und Katastrophenschutz, Rettung und Sicherheit, statt. Seit der letzten Interschutz hat sich einiges in der Feuerwehr- und Rettungsbranche und natürlich auch bei Mercedes-Benz getan. Sämtliche Baureihen haben einen Modellwechsel oder zumindest eine umfangreiche Modellpflege erhalten. Die Fahrzeuge der neuen Generation – egal ob Pkw, Transporter oder die schwere Klasse – stehen nun allesamt mit Motoren zur Verfügung, die die Abgasnorm Euro 6, beziehungsweise Euro VI erfüllen. Selbstverständlich ist auch diese Motorengeneration ohne Einschränkung für den Feuerwehreinsatz nutzbar.

Damit Sie in Ihrem Arbeitsalltag noch besser geschützt sind, haben wir unser Produktportfolio auch in puncto Sicherheit deutlich weiterentwickelt: Sicherheitsrelevante Fahrassistenzsysteme sind inzwischen in vielen unserer Fahrzeuge bereits serienmäßig verbaut und die Liste der zusätzlich auf Wunsch erhältlichen Systeme lässt kaum Wünsche offen. Auch in Zukunft arbeiten wir gemeinsam mit unseren Aufbaupartnern daran, Ihnen Einsatzfahrzeuge zu bieten, die auf Ihre Bedürfnisse abgestimmt sind: sicher, zuverlässig und dabei wirtschaftlich.

Es grüßt Sie herzlich



14

03 Gefahrlose Regeneration

Euro-VI-Motoren im Feuerwehreinsatz

04 Interschutz 2015

Branchentreff in Hannover

06 Atego TLF

Benchmark bei Qualität und Zuverlässigkeit

09 Atego LF und HLF

Mehr Platz dank Doppelkabine

10 Porträt: der Atego im Einsatz

Erfahrungen der FFW Schenefeld

12 Katastrophenschutz

Der Atego unter härtesten Bedingungen

14 Antos und Arocs

Kraftpakete für die Feuerwehr

15 Econic

Maßstäbe in Ergonomie und Sicherheit

16 Unimog

Für den Einsatz abseits asphaltierter Wege

18 Sprinter

Der neue ELW 1 der FFW Unterschleißheim

20 Aufbauhersteller-News

Interessante und aktuelle Praxislösungen

22 Interview

Die Zukunft der Feuerwehr



24

24 Vito

Vielseitigkeit im Feuerwehreinsatz

25 Rettungskarte

Ein QR-Code rettet Leben

26 C-Klasse T-Modell

Mehr Raum, mehr Sicherheit, Mehrwert

27 GLE-Klasse

Komfortabel durchs Gelände

28 GLA-Klasse

Der vielseitige Kompakt-SUV

29 smart

Außergewöhnliche Ergänzung im Fuhrpark

30 Branchen-Informations-Center

Mit dem BIC zum optimalen Einsatzfahrzeug



09

Impressum Hotline 112 | 2015

<p>Herausgeber Daimler AG, Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland D-10243 Berlin</p> <p>V. i. S. d. P. Verlag Julia Martin, Peer Christian Näher Verlag Heinrich Vogel Springer Fachmedien München GmbH Aschauer Straße 30 D-81549 München</p> <p>Redaktionsbeirat Michael Dusny, Martin Gabriel, Christoph Spandau</p> <p>Redaktion Annika Beyer, Simone Eschenbach, Sylke Bub (red. Lt.)</p>	<p>Projektkoord. Autoren Annika Beyer, Simone Eschenbach Holger Bahlmann (S. 15, 16-17), Annika Beyer (S. 3, 6-7, 25), Leo Graf (S. 20-21, 24), Thomas Cyganek (S. 4-5, 18-19, 22-23), Simone Eschenbach (S. 12-13, 30-31), Constanze Meindl (S. 29), Peter Poguntke (S. 8-11, 14), Ralf Schütze (S. 26-28)</p> <p>Bilder Daimler AG (falls nicht anders angegeben), Aufbauhersteller (S. 4-5), Daniel Peter (Fahrzeug) und zhudifeng/Thinkstock (Hintergrund) (Titel und S. 30), FFW Schenefeld (S. 12-13),</p>	<p>FFW Unterschleißheim (S. 20-21), DFV (S. 22-23), kunertus/Thinkstock (S. 31)</p> <p>Layout Dierk Naumann</p> <p>Druck PHOENIX PRINT GmbH Alfred-Nobel-Straße 33 D-97080 Würzburg</p> <p>Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und elektronische Verarbeitung nur mit schriftlicher Zustimmung des Herausgebers.</p>
--	--	---

Gefahrlose Regeneration

Der Dieselpartikelfilter ist in Nutzfahrzeugen nach Euro-VI-Norm ein wichtiger Bestandteil der Abgasnachbehandlung. Er muss bei Erreichen seiner Rußbelastungsgrenze in bestimmten Intervallen regeneriert werden. Dieser Vorgang erfolgt im Regelfall automatisch, kann bei Bedarf aber auch gesperrt und manuell gestartet werden.

Um die strenge Abgasnorm Euro VI zu erfüllen, die seit dem 1. Januar 2014 für alle neu zugelassenen Nutzfahrzeuge bindend ist, setzt Mercedes-Benz auf eine Abgasnachbehandlung mit Dieselpartikelfilter. Er dient zur Abscheidung der im Abgas enthaltenen Rußpartikel, die während des Verbrennungsvorgangs im Motor entstehen. Der im Filter abgeschiedene Ruß wird unter normalen Betriebsbedingungen des Fahrzeugs kontinuierlich – ohne Zutun des Fahrers – oxidiert. Unter extremen Betriebsbedingungen kann der Ruß nicht mehr kontinuierlich oxidiert werden. In Folge nimmt die Beladung des Filters zu. Bei Erreichen einer maximalen Rußbelastung muss der Vorgang der Rußentfernung aktiv eingeleitet werden.

Dieser Vorgang – Regeneration genannt – läuft im Regelfall automatisch und wird durch eine grüne Kontrollleuchte im Kombiinstrument angezeigt. „Sind die erforderlichen Betriebsbedingungen nicht erfüllt, wird die Regeneration so lange unterbrochen, bis diese wieder gegeben sind“, erklärt Frank Müller von der Mercedes-Benz Trucks Produktentwicklung.

Regeneration kann automatisch starten

Ist das Fahrzeug überwiegend im Kurzstrecken- oder lang anhaltenden Niedriglasteinsatz – wie er beispielsweise auch bei Feuerwehren auftreten kann – erfolgt die automatisch ablaufende, aktive Regeneration unter Umständen zu selten oder gar nicht, da die zur Rußentfernung erforderlichen Temperaturen im Abgastrakt nicht erreicht werden.

Nach Überschreiten der Rußbelastungsgrenze des Filters wird dem Fahrer über eine mehrstufige Warnkaskade im Kombiinstrument die Erfordernis zur manuellen Einleitung der Filterregeneration im Display signalisiert. Mittels Knopfdruck wird dann eine Prozedur ausgelöst, bei welcher



Der Anwender kann per Tastendruck selbst bestimmen, wann der Zeitpunkt für die Regeneration passt.

der Partikelfilter im Fahrzeugstillstand regeneriert wird. Sie dauert in der Regel 30 bis 60 Minuten.

„Feuerwehren müssen sich grundsätzlich keine Sorgen darum machen, dass ein Einsatz durch die Regeneration eingeschränkt wird“, betont Müller. Feuerwehrbaumuster verfügen im Rahmen einer entsprechenden Parametrierung über die Möglichkeit, jederzeit eine manuelle Regeneration durchzuführen, auch bereits bevor die erste Warnstufe im Kombiinstrument angezeigt wird. Eine regelmäßige, beispielsweise wöchentliche, vorbeugende Durchführung der manuellen Regeneration verhindert, dass diese auch bei mehrstündigem Fahrzeugeinsatz mit Niedriglastbetrieb erforderlich werden könnte.

Sperre in Gefahrensituation

Um bei der Einfahrt in einen Gefahrenbereich wie in Raffinerien auch eine automatisch ablaufende aktive Regeneration effektiv zu verhindern, kann diese mittels

einer Taste in der Instrumententafel gesperrt werden. In dieser Zeit kann das Fahrzeug weder eine automatische noch eine manuelle Regeneration starten, ein bereits laufender Vorgang wird abgebrochen.

Darüber hinaus werden sämtliche Regenerationsvorgänge im Nebenabtriebsbetrieb bei aktivierter Drehzahl-Konstanthaltung (ADR) unterbunden. Ein laufender Regenerationsvorgang wird bei ADR-Anforderung angehalten. Wichtig: Eine derartige Unterdrückung der Regeneration darf nicht permanent erfolgen, da sonst unter Umständen eine unzulässig hohe Rußbelastung entstehen kann, welche wie beschrieben über eine mehrstufige Warnkaskade angezeigt wird.

Übrigens: Der Dieselpartikelfilter unterliegt je nach Häufigkeit und Einsatz des Fahrzeugs einem regelmäßigen Wartungsintervall. Bei der Wartung werden die bei der Rußverbrennung trotz Regeneration im Filter zurückgebliebenen Ascheablagerungen aus dem Filter entfernt. ■



Hotspot einer Branche

Fünf Jahre liegt die letzte Ausgabe der internationalen Messe Interschutz zurück. In dieser Zeit hat sich viel für den Brand- und Katastrophenschutz und damit für mehr Sicherheit getan – auch bei Mercedes-Benz.

Keine reine Feuerwehrmesse, sondern ein globales Ereignis für alle sicherheitsrelevanten Bereiche soll die Interschutz laut Veranstalter werden. Dieses Ziel bestätigen die Zahlen: Rund 1.300 Aussteller aus über 40 Nationen haben sich für die Leitmesse angemeldet. Auf 90.000 Quadratmetern Hallenfläche und Freigelände der Messe Hannover präsentieren sie sechs Tage lang ihre Produkte und Dienstleistungen rund um Brand- und Katastrophenschutz, Rettung und Sicherheit. Zusätzlich zu der Fachausstellung bieten Foren und Konferenzen eine Plattform für Information und Diskussion über aktuelle Branchenthemen.

Sowohl im Freigelände als auch in Halle 27 präsentiert Mercedes-Benz gemeinsam mit renommierten Aufbaupartnern zahlreiche Fahrzeuge vom Pkw über Transporter bis zum Lkw unter dem Motto „Next Generation“. Ein klares Statement des

Stuttgarter Unternehmens, der Feuerwehrbranche auch für die nächsten Fahrzeuggenerationen zukunftsweisende Lösungen zur Verfügung stellen zu wollen.

Breites Portfolio – vom Pkw zum Lkw

Ausgestattet für den Notarzteinsetz zeigt die Marke mit Stern beispielsweise die neue C-Klasse als T-Modell und den AMG GT. Im Bereich Transporter können sich die Besucher auf drei Sprinter freuen: einen Rettungswagen mit Kofferaufbau, einen Krankentransportwagen mit Kasten- aufbau und einen Sprinter 6x6. Darüber hinaus gibt es den Citan und den neuen Vito als Notarzteinsetzfahrzeug zu sehen. Weitere Exponate sind ein Econic als Leiterfahrzeug und ein hochgeländegängiger Unimog U 5000, die beide in Euro-VI-Ausführung gezeigt werden. Auf dem Freigelände steht zusätzlich der Zetros als

Interschutz 2015

8. bis 13. Juni 2015
Messe Hannover
Öffnungszeiten: 9.00 bis 18.00 Uhr
www.interschutz.de

Tanklöschfahrzeug für eine Besichtigung bereit.

Das breite Einsatzspektrum des Atego zeigt Mercedes-Benz mit drei Varianten: Zu sehen ist der Allrounder von Mercedes-Benz als HLF 10, als HLF 20 und als Fahrgestell mit Doppelkabine. Wie der Econic ist darüber hinaus der Antos als Leiterfahrzeug, beziehungsweise Hubrettungsbühne ausgestellt.

Die Marke Fuso ist auf der Messe mit einem Canter 4x4 als Gerätewagen Logistik zu sehen. smart präsentiert mit dem smart fortwo und dem smart forfour zwei Modelle, die mit ihren kompakten Außenmaßen und ihrer Wendigkeit ganz eigene Vorteile im Feuerwehreinsatz ausspielen.

Branchentreff zum Thema Brandschutz

Neben den Fahrzeugen und Fahrzeugausstattungen dreht sich in Halle 27 und 13 alles um das Thema Brandschutz – von

es-Benz



Wie schon bei der Interschutz 2010 präsentiert Mercedes-Benz in Halle 27 ein breites Produktportfolio vom Pkw bis hin zum Schwer-Lkw.

Löschtechnik und -mitteln über die Ausstattung von Feuerwachen und Werkstätten bis hin zum technischen Brand- und Gebäudeschutz. Zudem findet erstmalig im Rahmen der Interschutz ein Branchentreff mit Sachverständigen und Brandschutzbeauftragten, Architekten, Brandschutzfachplanern sowie Schadenverhütungsexperten von Versicherungen statt, der den baulichen, anlagentechnischen und organisatorischen Brandschutz in den Mittelpunkt stellt.

Halle 25 und 26 stehen unter dem Motto Rettung und Katastrophenschutz. Hier informieren die Aussteller über den neuesten Stand von Sanitätsausrüstung, Medizinerngeräten sowie Ausrüstung für technische Hilfeleistung und Katastrophenschutz. Darüber hinaus können Interessierte am 17. Hannoverschen Notfallsymposium teilnehmen, das von der Johanniter-Unfallhilfe, der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes, dem Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport, der Feuerwehr Hannover und der Medizinischen Hochschule Hannover organisiert wird. Der internationale Rettungskongress ermöglicht einen Expertenaustausch zu den Themen Notfallsanitätärgesetz, Rettungsdienstsysteme im europäischen Vergleich und Zusammenwirken der

Rettungsdienste mit anderen Organen wie der Polizei. Unter dem Stichwort Sicherheit, dem vierten großen Thema der internationalen Leitmesse, lassen sich die Aussteller in Halle 12 zusammenfassen, die Produkte wie Sicherheitstechnik, Leitstellen- und Meldetechnik oder Kontroll- und Überwachungseinrichtungen im Portfolio haben. Zusätzlich rückt die Kommunikationsplattform „CRI:SE – Critical Infrastructure Event“ die zwei zentralen Themen für den Schutz kritischer Infrastrukturen in den Mittelpunkt: die Handlungsmöglichkeiten im Katastrophenfall und die Chance zur Prävention.

Den Nachwuchs im Blick

Im Rahmen der Interschutz können sich die Messebesucher beim Projekt „job and career“ über Jobangebote informieren oder als Unternehmer gezielt qualifizierte Mitarbeiter finden. Das Programm umfasst neben den eigentlichen Stellenangeboten und Arbeitgeberpräsentationen auch Angebote zur beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung. An Gemeinschaftsständen wie „Innovation made in Germany“ zeigen junge deutsche Unternehmen neue Entwicklungen aus dem Brand- und Katastrophenschutz, aus Rettung und Sicherheit.

Ein weiteres Highlight: Beim „härtesten Feuerwehrwettkampf der Welt“ beweisen Feuerwehrleute Kraft, Koordinationsvermögen und Kondition. Neben dieser Weltmeisterschaft mit dem Namen „TFA – Toughest Firefighter Alive“ planen mehr als 100 Höhenretter aus allen Bundesländern vor der Interschutz-Kulisse eine Deutsche Meisterschaft. ■

Christoph Spandau



Christoph Spandau ist seit Januar verantwortlich für das Branchenmanagement Feuerwehr und Rettung.

Im Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland ist er bereits seit 2009 tätig. Im neuen Aufgabenbereich will er die Kunden gemeinsam mit der Mercedes-Benz Vertriebsmannschaft insbesondere von den Stärken der neuen Fahrzeuggeneration überzeugen.

Atego als Tanklöschfahrzeug – zuverlässig, wirtschaftlich und wendig



Dass der Mercedes-Benz Atego europäischer Marktführer im Segment der Verteiler-Lkw von 6,5 bis 16 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist, kommt nicht von ungefähr. Das neue Modell bildet die Benchmark bei Qualität, Zuverlässigkeit, Reparatur- und Wartungskosten sowie Langlebigkeit.



Keiner in dieser Fahrzeugklasse trägt mehr Nutzlast als der Atego. Das macht ihn zum idealen Tanklöschfahrzeug.

Als Tanklöschfahrzeug (TLF) stellt der Atego mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 16,8 Tonnen geradezu die Ideallösung dar. „Hier sind wir gewichtstechnisch weitaus besser aufgestellt als der Wettbewerb“, erklärt Christoph Spandau, Branchenmanager Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge beim Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland (MBVD). Diese Konfiguration erlaubt dem Atego das Mitführen einer größeren Nutzlast – vor allem in seiner Aufgabe als TLF, also de facto als schneller Transporter für Wasser und Ausrüstung, ein immenser Vorteil.

Einen gewichtigen Grund für Feuerwehren, sich für den Atego zu entscheiden, stellt seine verfügbare Motorenpalette dar, die sich gleichermaßen durch hohe Leistung und hohe Wirtschaftlichkeit auszeichnen. So deckt der Vierzylinder OM 934 mit vier Leistungsvarianten von 115 kW (156 PS) über 130 kW (177 PS) und 155 kW (211 PS) bis 170 kW (231 PS) alle Anforderungen im Solo- oder Zugbetrieb in feiner Abstufung ab. Konstante Drehmomentwerte von 650 bis 900 Newtonmeter ab 1.200/min machen ihn zum durchzugsfreudigsten Lkw seiner Klasse. Als Alternative dient der Sechszylinder-Common-Rail-Motor OM 936 mit 7,7 Litern Hubraum in drei Leistungsklassen von 175 kW (238 PS), 200 kW (272 PS) und 220 kW (299 PS) und mit Drehmomentbestwerten von 1.000 bis 1.200 Newtonmetern.

Sparsame Motoren, lange Serviceintervalle

Alle Motortypen haben eines gemeinsam: Im Vergleich zu ihren Vorgängermodellen verbrauchen sie weniger Kraftstoff und weniger AdBlue. Ferner wurden die Serviceintervalle verlängert – Aspekte, die für die kommunalen Haushalte, aus denen die Feuerwehren finanziert werden, heutzutage durchaus interessant sein können. Die Abgasreinigung der Vier- und Sechszylinder erfolgt jeweils durch SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung, Oxidationskatalysator und den geschlossenen Partikelfilter, kombiniert mit der motorinternen gekühlten Abgasrückführung. Die Abgasbox wurde in allen Feuerwehr-Ategos im unteren Bereich des Fahrzeugs verbaut, sodass im oberen mehr Platz für Ausrüstung bleibt.



Ein zulässiges Gesamtgewicht von stolzen 16,8 Tonnen und moderne BlueTec 6-Motoren machen den Atego als Tanklöschfahrzeug leistungsfähig und wirtschaftlich.

Auf die Straße gebracht wird die Kraft der Motoren mittels vollautomatisiertem Mercedes PowerShift 3-Getriebe mit sechs, acht oder neun Gängen. In Deutschland gehören diese Hightech-Getriebe zur Serienausstattung. Die Bedienung erfolgt bequem über einen Lenkstockhebel.

Die neuen automatisierten Mercedes PowerShift 3-Getriebe verfügen bis zur Leistungsklasse von 175 kW (238 PS) über sechs Fahrstufen. Im Segment darüber kommt ein achtstufiges PowerShift 3-Getriebe zum Einsatz. Das neue Achtganggetriebe wartet ebenso wie die sechsstufigen Getriebe mit vier Fahrprogrammen auf.

Für den Allradeinsatz steht ein neues Verteilergetriebe mit permanentem oder zuschaltbarem Allradantrieb zur Verfügung. Für die Brandschützer, bei denen es oft genug auf Minuten und Sekunden ankommt, bietet Mercedes-Benz zudem das G 140-8-Getriebe an, welches sich durch das spezielle „Fire Service“-Fahrprogramm auszeichnet, das besonders schnell schaltet. Wahlweise ist darüber hinaus das Allison-Wandlergetriebe verfügbar, das eine besonders hohe Beschleunigung garantiert und dem Fahrer viel Arbeit am Schalthebel abnimmt. „Umso mehr kann er sich auf seine Hauptaufgabe, das sichere Steuern des Einsatzfahrzeugs, konzentrieren“,

betont Christoph Spandau. Dieses Getriebe erweist sich vor allem als geeignet beim Einsatz an Single-bereiften Atego-Fahrzeugen im Gewichtsbereich von 15,5 Tonnen.

Stahlfedern für mehr Stabilität

Stichwort Allrad: Hier hat Mercedes-Benz eine praxismgerechte Lösung für die Feuerwehren entwickelt, die oft genug harte Anforderungen an ihre Fahrzeuge stellen müssen. Kein Fahrzeug ist luftgefedert, stattdessen laufen die Ategos auf Stahlfedern. Der Vorteil: Stahlfedern sind weitaus stabiler. Bei der empfindlicheren Luftfederung kann hingegen im strapaziösen Geländeeinsatz auf Dauer auch mal ein Schaden am Luftfederbalg entstehen. Fatal für eine Feuerwehr, denn ein solcher Schaden zieht unweigerlich den Totalausfall des betroffenen Fahrzeugs nach sich.

Wertvolle Sicherheitssysteme

An Sicherheitssystemen verfügt der Atego serienmäßig über Stabilitätsregelung – beim Mercedes-Benz Pkw als ESP bekannt – sowie eine zweistufige Hochleistungs-Dekompressions-Motorbremse. Für den Mercedes-Benz Atego als Tanklöschfahrzeug sind diese Features wertvoll, denn ein voller Wassertank kann – etwa bei schnellen Kurvenfahrten – auch einen Lkw

dann und wann ins Wanken bringen. Exklusiv bietet Mercedes-Benz dazu ab Werk für den Atego einen verschleißfreien Permanent-Magnet-Retarder mit 650 Newtonmetern Bremsmoment als Unterstützung des Gesamtbremssystems an. Die Motorbremse leistet in den Vierzylindern bereits 145 kW oder 170 kW. Die Sechszylinder erreichen 235 kW Bremsleistung in Serie, in der Premiumvariante sogar 300 kW. Damit dringen sie in Bereiche vor, die bislang von großvolumigen Heavy-Duty-Motoren bekannt waren und einzigartig in der Klasse des Atego sind.

Und auch zwei weitere Eigenschaften des neuen Atego, die ursprünglich aus dem Verteilerverkehr stammen, kommen den Erfordernissen der Brandschützer entgegen: An der Fahrzeugfront gewährleistet ein besonders breiter Aufstiegsrahmen sicheren Stand beim Scheibenreinigen und die breiten Trittstufen an der Seite ermöglichen den Feuerwehrleuten in ihren schweren Einsatzanzügen und mit ihrer Ausrüstung einen bequemen Einstieg ins niedrig aufgesetzte Fahrerhaus. Zudem sorgt die neue Lenkung des Atego mit ihrem kleinen Wendekreis beim Rangieren für einfaches, exaktes Handling und bei hohen Geschwindigkeiten für sicheren Geradeauslauf und hohe Spurtreue. ■



Immer im Einsatz: Der Atego ist der ideale Partner für die Feuerwehr.

Das Schweizer Taschenmesser

Der neue Atego erfüllt die Euro-VI-Abgasnorm und überzeugt als Löschgruppen- beziehungsweise Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug vor allem durch intelligente technische Lösungen.

Gerade Freiwillige Feuerwehren, die häufig nur ein Fahrzeug haben und nicht auf die Ressourcen einer Berufsfeuerwehr zurückgreifen können, müssen flexibel, vielfältig einsetzbar und schlagkräftig auch in einer kleinen Einheit sein. Zentrale Bedeutung kommt dabei dem Fahrzeugkonzept zu.

Als Ideallösung präsentiert sich hier der Mercedes-Benz Atego als Löschgruppen- beziehungsweise Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug. Das Trägerfahrzeug bietet in seiner Euro-VI-Ausführung alle Vorteile eines modernen Mercedes-Benz Lkw: individuelle Serviceintervalle und effiziente Motoren mit weniger Kraftstoff- und AdBlue-Verbrauch. Die verfügbaren Assistenzsysteme erhöhen zudem die Sicherheit. „Die serienmäßige Übernahme der Stabilitätsregelung bedeutet dabei einen der größten Vorteile“, ist Max Schlichter vom Vertrieb Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks (CTT) überzeugt.

Darüber hinaus erfolgte eine bauliche Veränderung speziell für die Bedürfnisse der Brandschützer: Die Abgasnachbehand-

lungsbox befindet sich komplett unter der Kabine, wodurch zusätzlicher Platz für den Aufbau gewonnen wurde. Das ist vor allem für kleinere Feuerwehren ein Vorteil, die auf ihren Fahrzeugen möglichst viel Ausrüstung mit sich führen müssen.

Mehr Platz dank Doppelkabine

Für den sicheren Transport der Mannschaft hat sich die Doppelkabine bewährt, die für den Atego als Aufbauherstellerlösung sowie als Werkslösung direkt von Mercedes-Benz erhältlich ist. Die Werkslösung wurde im Vergleich zum Vorgängermodell grundlegend neu konzipiert und bietet Platz für sechs Einsatzkräfte mit Gerätschaften und Wassertank. Die auffälligste Neuheit stellt dabei die hintere Sitzeinheit dar. Die frühere Rückbank ist verschwunden und wurde durch Sitze mit variabel verstellbaren Rückenlehnen ersetzt. „Die Feuerwehrleute sitzen dadurch nicht nur komfortabler, sondern auch ergonomischer“, erklärt Schlichter. Neu ist auch der Bodenbelag in der Doppel-

kabine von Mercedes-Benz, der nicht mehr aus geriffelten Alublechen besteht, sondern nun dieselbe Machart aufweist wie der Boden im vorderen Teil der Kabine. Automatische Einstiegsstufen mit pneumatischer Steuerung erleichtern der Besatzung schließlich das Auf- und Absitzen.

Lösung mit großer Wirkung

Und noch eine Neuerung gibt es, die zwar kaum ins Auge fällt, aber große Wirkung zeigt: Die Sicherheitsgurte im hinteren Teil der Doppelkabine können ohne Sitze ab Werk bestellt werden. Feuerwehren, die andere Sitze einbauen wollen, müssen die Gurte somit keiner erneuten technischen Überprüfung unterziehen lassen, denn sie behalten die Gurte, die direkt vom Hersteller stammen. In der Ausführung mit Doppelkabine „bildet der Atego sozusagen das Schweizer Taschenmesser unter den Feuerwehrfahrzeugen“, bringt Schlichter dieses Fahrzeugkonzept anschaulich auf den Punkt. ■

In Dienst gestellt, gefahren und für gut befunden



Die Freiwillige Feuerwehr Schenefeld hatte als einer der ersten Kunden einen neuen Mercedes-Benz Atego mit Euro-VI-Motor auf dem Hof stehen. Inzwischen ist ein Jahr vergangen – Zeit, Bilanz zu ziehen.

Notfalltüröffnung, Brandmelderalarme, Zimmerbrände – das sind die häufigsten Notlagen, zu denen die Feuerwehr der Stadt Schenefeld ausrückt. Rund 170 Einsätze fahren die Frauen und Männer im Jahr; meistens dabei: der Atego mit Drehleiter. Im Juni 2014 wurde das Fahrzeug in Dienst genommen. Mit einer Nennrettungshöhe von 23 Metern bei einer Ausladung von zwölf Metern lassen sich im Einsatz die meisten Hürden überwinden.

Auf dem Weg dorthin kommt es indes auf andere Bauteile an, allen voran der Motor. 243 kW (330 PS) treiben den Atego der Feuerwehr Schenefeld an – unter Einhaltung der Euro-VI-Abgasnorm. Gerade im Nutzfahrzeugbereich gab es mit Blick auf die technischen Konsequenzen dieser Vorgabe auch skeptische Stimmen. Helge Kudenholdt, stellvertretender Gruppenführer in Schenefeld, beschwichtigt: „Trotz der für Euro VI nötigen Bauteile ist die

Platzfrage unkritisch – auf unserem Fahrzeug mit Drehleiter haben wir schon mehr geladen, als die Norm verlangt und wir haben sogar noch Reserven.“

Der hauptberufliche Bankkaufmann ist bereits 1991 in die Jugendfeuerwehr eingetreten und hatte seither schon einige Lenkräder in den Händen. „Das mit der Regeneration des Dieselpartikelfilters war für mich aber neu“, erzählt er. „Inzwischen haben wir gute Erfahrungen damit gemacht, den



Der neue Atego der Freiwilligen Feuerwehr Schenefeld mit Drehleiter-Aufbau.

Filter während der Fahrt frei zu brennen. Das funktioniert schneller als im Stand. Allerdings bringen wir bei den Feuerwehrfahrzeugen im normalen Betrieb kaum Kilometer auf den Zähler. Deshalb ist es gut, dass wir mit der Taste auf der Instrumententafel den Zeitpunkt für das Freibrennen selbst bestimmen können – zum Beispiel, wenn wir ohnehin eine längere Strecke vor uns haben oder ganz bewusst auf einer Bewegungsfahrt unterwegs sind.“

Wurde die Regeneration nicht per Tastendruck gesperrt und schaltet sich der Brennvorgang dann doch einmal zu einem ungünstigen Zeitpunkt automatisch ein, lässt er sich problemlos wieder abbrechen. „Außerdem stehen beim Freibrennen ja trotzdem alle Fahrzeugfunktionen und die Motorleistung zur Verfügung, sodass der Einsatz ganz ungestört weiterlaufen kann“, erklärt Kudenholdt.

Das Fahrzeug im Griff

Für den Verlauf eines Feuerwehreinsatzes spielt der Dieselpartikelfilter also schlicht keine Rolle. Viel wichtiger sind in diesen Momenten ganz andere Eigenschaften eines Fahrzeugs. Schließlich sind die Einsatzkräfte der Feuerwehren häufig auf Sonderrechtsfahrten unterwegs. „Das Fahren vorbei an anderen Verkehrsteilnehmern oder gegen den Verkehr erfordert höchste Konzentration. Der Fahrer sollte beide Hände am Lenkrad haben. Uns war es deshalb wichtig, dass das Fahrzeug ein Automatikgetriebe besitzt. Der Fahrer muss nicht schalten und kann auch das Horn mit seinen Füßen betätigen. Dafür haben wir eigens eine Taste dort platziert, wo sonst die Kupplung verbaut ist.“ Neben der technischen Ausstattung spielt beim Thema Fahrsicherheit aber auch das Handling des Fahrzeugs eine wichtige Rolle. „Dabei geht es unter anderem darum, dass man ein

gutes Gefühl im Fahrzeug hat“, sagt Kudenholdt. „Im letzten Jahr konnte ich den Atego bei einem Fahrsicherheitstraining sogar noch etwas intensiver testen, durch einen Parcours mit Slalom und anderen Hindernissen. Dabei hatte ich einen sehr positiven Eindruck vom Fahrverhalten. Der Atego reagiert exakt und bleibt sicher in der Spur.“ Das soll natürlich auch für lange Zeit so bleiben, schließlich ist ein Feuerwehrfahrzeug gut 20 Jahre im Dienst. „Das ist auch einer der Gründe, warum wir froh sind, dass es mit dem Atego wieder ein Mercedes-Benz für unseren Fuhrpark geworden ist. Denn für uns ist es wichtig, dass die Qualität stimmt und eine langfristige Ersatzteilversorgung gewährleistet ist.“ ■

Die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Schenefeld

Einsatzdienst: 83 ehrenamtliche
Feuerwehreinsetzkkräfte und ein
hauptamtlicher Geräewart
Jugendfeuerwehr: 30 Mitglieder
Einsatzgebiet: städtisch, an Hamburg
angrenzend
Fuhrpark: acht Einsatzfahrzeuge,
davon sieben von Mercedes-Benz
Einsätze im Jahr: rund 170

Kraftakt für Mensch und Technik

Wenn aus böigem Wind ein Orkan und aus Regenwetter eine Sintflut wird, wenn Flüsse über die Ufer treten und sich ein normaler Einsatz zum Großereignis entwickelt, dann rücken die Katastrophenschutzteams aus: Mensch und Ausrüstung in Extremsituation.

Eine abgerissene Kirchturmspitze, zahllose abgedeckte Dächer, umgestürzte Bäume, vernichtete Grünanlagen – und das sind nur die Sachschäden, die ein Tornado 2010 in und um den Landkreis Meißen anrichtete. Ein Bild der Verwüstung, das sich so oder ähnlich erst vor wenigen Wochen auch den Einwohnern von Bützow bot, nachdem ebenfalls ein Tornado über ihren Dächern getobt hatte. Es sind diese Ereignisse, die selbst aus dem Alltag der Feuerwehren herausstechen, in denen das Know-how der Spezialisten vom Katastrophenschutz gefragt ist. „Zwei Wochen

waren die Einsatzkräfte 2010 im Einsatz – zur akuten Gefahrenabwehr und um die Schäden des Tornados zu beseitigen“, erzählt Richard Weiß. Der stellvertretende Leiter der Freiwilligen Feuerwehr Ebersbach und Leiter des dortigen Katastrophenschutzteams erinnert sich noch gut an den Sturm, der einen so katastrophalen Verlauf nahm. Überschreitet die Stärke eines Unwetters wie im Fall des Tornados eine gewisse Grenze, löst der Landkreis Katastrophenalarm aus. Für die technische Einsatzleitung wird vor Ort in einem festen Gebäude, wie etwa einer Schule,

eine Führungsstelle eingerichtet – mit den nötigen Mitteln, um zu entscheiden, wer wo für welche Aufgaben eingesetzt wird. Das aus zwölf Mitgliedern bestehende Katastrophenschutzteam aus Ebersbach stellt dabei die Kommunikation zwischen der technischen Einsatzleitung und dem Landkreis sicher.

Damit im Ernstfall jeder weiß, was zu tun ist, trainiert die Mannschaft einmal im Monat den Umgang mit der Technik und die speziellen Abläufe im Katastrophenschutz. Etwa einmal im Jahr kommen darüber hinaus alle Einheiten im Landkreis für

Beim Atego LF 20 KatS ist beispielsweise die Tragkraftspritze im Tiefbau verlastet – eine häufige Anforderung bei Katastrophenschutzfahrzeugen.





Hochwasser ist meist ein Thema für den Katastrophenschutz – im Bild: der Hamburger Fischmarkt.

eine große Übung zusammen. Dabei werden unter möglichst realistischen Bedingungen – und dazu gehört Pyrotechnik gleichermaßen wie Statisten, die Verletzte mimen – verschiedene Katastrophenfälle geprobt: vom Flugzeugabsturz, über die ABC-Gefahrenabwehr bis hin zu Einsätzen in Risikounternehmen wie der chemischen oder Holzverarbeitenden Industrie. „Besonders häufig haben wir in der Region aber mit Unwettern und Hochwasser zu kämpfen“, sagt Weiß. „Unsere Fahrzeuge sind deshalb mit speziellen Hochleistungspumpen ausgerüstet. Auf unserem Atego LF 10 haben wir außerdem eine Wärmebildkamera, ein Gasmessgerät, großes hydraulisches Rettungsgerät, ein Stromaggregat, zusätzliche Beleuchtungstechnik und Single-Bereifung, damit wir auf schwierigem Untergrund gut vorankommen.“

Abseits fester Wege

„Geländegängigkeit und Wasserdurchfahrtsfähigkeit eines Fahrzeugs sind im Katastrophenschutz generell wichtige Kriterien“, bestätigt auch Tobias Quintenz vom Aufbauhersteller Ziegler. Anforderungen, die laut dem Produktmanager für den Atego sprechen: „Der Atego zeichnet sich zum Beispiel durch eine große Bodenfreiheit aus – ein wichtiger Aspekt in Sachen Offroad-Tauglichkeit. Unser Aufbau lässt außerdem eine maximale Verwindung des Fahrgestells zu, sodass wir bei Fahrten im Gelände gute Ergebnisse erzielen.“

Gleiches gilt auch für nasse Gefilde: Die Wasserdurchfahrtsfähigkeit des Atego liegt

bei 600 Millimeter. Hinzu kommen ein permanenter Allradantrieb mit Geländeunterstützung sowie Differenzial und Differenzialsperre an Vorder- und Hinterachse. Beim für den Katastrophenschutz ausgelegten Atego 1323 LF KatS haben die Ingenieure von Mercedes-Benz außerdem dafür gesorgt, dass sich das ABS abschalten lässt. Bei Bergabfahrten auf losem Grund, etwa nach starken Regenfällen, kann so die Bremswirkung des Keils genutzt werden, der sich beim Bremsen vor dem Rad bildet.

Auf die besonderen Anforderungen der Feuerwehren wurde darüber hinaus auch die Abgasnachbehandlung abgestimmt: Geht beim Atego LF 20 KatS das für die Neutralisierung der Stickoxide notwendige AdBlue aus, kann er ohne Einschränkungen weiterfahren.

Gute Basis – gutes Ergebnis

Als Basisfahrzeug für Feuerwehr-Aufbauten allgemein und den Katastrophenschutz im Speziellen eignet sich der Atego also bestens. „Viele Ausstattungen sind direkt ab Werk erhältlich. Dadurch entfallen teure und aufwendige Umbauarbeiten“, erklärt Ziegler-Produktmanager Quintenz und fügt hinzu: „Zusätzlich wirkt sich das niedrige Grundgewicht des Atego bei den in der Feuerwehrbranche stark beschränkten Gesamtgewichten sehr positiv aus.“ Um die gute Ausgangslage auf der Waage für den Atego 1323 LF KatS möglichst effektiv zu nutzen, fertigt Ziegler den Kofferaufbau Alpas-2 komplett aus Aluminium. Auch bei der Z-Cab Modulkabine kommt ein Mix aus

Aluminium und GFK-Sandwichplatten zum Einsatz, der Stabilität und Insassenschutz gleichermaßen gewährleistet.

Keinen Einfluss auf die Nutzlast haben die Fahrzeugumfänge, die zur Einhaltung der Euro-VI-Norm erforderlich sind. „Die Erhöhung des in DIN-Normen festgelegten, zulässigen Gesamtgewichts gleicht das Mehrgewicht aus“, erklärt Quintenz. Zusätzliche Gerätschaften für Hochwasser und andere Großereignisse können also problemlos mitgeführt werden – schließlich haben Richard Weiß sowie seine Katastrophenschutz-Kollegen in Ebersbach und deutschlandweit keine Zeit, im Krisenfall auch noch das Fahrzeug umzuladen. ■

Basisfahrzeug von Mercedes-Benz

- Atego 1323 Euro VI
- 170 kW (231 PS) Leistung
- 900 Newtonmeter Nenndrehmoment
- Automatisiertes Mercedes PowerShift 3-Getriebe mit Fire-Service-Fahrprogramm für schnelle Schaltvorgänge und optimale Beschleunigung
- Einzelbereifung 365/85 R 20

Aufbauten der Firma Ziegler

- Alpas-2-Kofferaufbau
- Z-Cab Modulkabine

Aufbaufreundlich, langlebig und sicher



Dynamischer Antrieb und besonders sicheres, solides Fahrverhalten – das zeichnet den Antos aus.

Mercedes-Benz hat mit der Baureihe Antos ein Fahrzeug konstruiert, das konsequent auf eine hohe Lebensdauer aller Bauteile, lange Wartungsintervalle,

Aufbaufreundlichkeit und perfekt aufeinander abgestimmte Fahrwerkskomponenten ausgelegt wurde. Diese Eigenschaften haben ihn in seinem angestammten Gebiet,

dem schweren Verteilerverkehr, bereits zur beliebten und hochgeschätzten Modellreihe gemacht – und prädestinieren ihn für den Einsatz bei der Feuerwehr.

Seine Konstruktion und ein breites Angebot an Nebenantrieben und Nachlaufachsen bereits ab Werk erlauben die Realisierung zahlreicher Spezialaufbauten.

Zudem ermöglichen die zur Auswahl stehenden Triebwerke mit vier Reihensechszylindern von 7,7 bis 15,6 Litern Hubraum sowie einem Leistungsspektrum von 175 kW (238 PS) bis 460 kW (625 PS) eine exakt auf den Einsatzzweck abgestimmte Motorisierung. Serienmäßig sorgt darüber hinaus das vollautomatisierte und schnell schaltende Mercedes PowerShift 3-Getriebe mit wahlweise acht, zwölf oder 16 Gängen für die richtige Übersetzung.

Zur Sicherheit der Mannschaft sind bereits ab Werk zahlreiche Assistenz- und Sicherheitssysteme wie das elektronisch geregelte Bremssystem EBS mit ABS und ASR verbaut. ■

Robustes Kraftpaket

Eigentlich ist der Mercedes-Benz Arocs der Spezialist auf der Baustelle oder im Steinbruch, aber seine charakteristischen Eigenschaften sind auch bei der Feuerwehr gefragt. Denn der Arocs wurde für Einsätze unter extremen Bedingungen entwickelt. Belastbarkeit und Robustheit gehören beim Arocs zur Grundausstattung – bei der Konstruktion, beim Material, beim Rahmen, dem Fahrwerk und der Federung.

Die Tatsache, dass das Kraftpaket unter den Mercedes-Benz Trucks mit zwei, drei oder vier Achsen sowie 16 verschiedenen Motoren verfügbar ist, macht den Arocs vor allem für Berufsfeuerwehren interessant, die in großen Städten mit breitem Einsatzspektrum tätig sind. Dort kann der Arocs als Transportfahrzeug für Container dienen, wie sie bei der Trümmer- oder Sondermüllbeseitigung gebraucht werden. Aber auch als Basisfahrzeug für einen Abrollcontainer, der auf einen Schlag tonnenschwere Spezialausrüstung für eine Feuerwehre-

inheit befördert, ist er geeignet – nicht zu vergessen als Träger für etliche Sonderaufbauten. Das Spektrum der Arocs Gewichtsklassen ist breit und reicht vom 18-Tonner beim Zweiachser bis zum 41-Tonner bei

den Offroad-Vierachsern. Ähnlich groß ist die Auswahl bei den zur Verfügung stehenden Antriebskonfigurationen, die vom 4x2 bis hin zum allradgetriebenen 8x8 keine Wünsche offen lassen. ■



Der neue Arocs meistert jede Fahrsituation kraftvoll.

Einsteigerfahrzeug

In Sachen Sicherheit und Ergonomie tut sich im Nutzfahrzeugbereich und damit auch bei den Feuerwehrfahrzeugen viel. Während der Econic von Mercedes-Benz mit Blick auf die Ergonomie schon immer Benchmark war, legt er jetzt auch bei der Sicherheitsausstattung ordentlich nach.

Neuer Kühlergrill, robustere Stoßfänger und serienmäßige LED-Tagfahrlichter – das sind auf den ersten Blick die prägenden Elemente der Econic Kabine. Spätestens beim Weg Richtung Lenkrad liegt der Fokus jedoch auf dem Low-Entry-Fahrerhaus, welches auch mit Einführung der Abgasnorm Euro VI und den damit notwendigen, zusätzlichen Fahrzeugkomponenten beibehalten werden konnte. Ein- und Ausstieg erfolgen mit nur zwei Schritten, auf der Beifahrerseite ist auf Wunsch die bekannte vollverglaste Faltdür erhältlich. Im komplett überarbeiteten Cockpit fallen das großzügige Raumangebot und die neue Anordnung des Interieurs auf. Mit neuem Multifunktionslenkrad bietet es dem Fahrer beste Arbeitsbedingungen. Die Versetzung der Feststellbremse und die Bedienung des serienmäßigen Sechsgang-Automatikgetriebes von Allison auf Höhe des Lenkrades machen die Nutzung komfortabler, sicherer und ergonomischer. Für mehr Ablagefläche sorgen die abschließbaren Staufächer oberhalb der Beifahrersitze.

Wertarbeit

Der Antrieb erfolgt durch zwei Sechszylinder aus der Baureihe OM 936 LA. Diese erfüllen die Abgasnorm Euro VI bei einer Leistung von 220 kW (299 PS) und 260 kW (354 PS). Mit Drehmomentbestwerten von 1.200 Newtonmetern beziehungsweise 1.400 Newtonmetern ist der Motor exakt abgestimmt auf die anspruchsvollen Einsätze des Econic. Heißt: Die Motoren liefern mehr Leistung bei niedriger Drehzahl.

Den Econic gibt es als Zwei- und Dreiachsler in unterschiedlichen Radständen – von kompakt und wendig mit 3.450 Millimetern bis hin zur laufruhigeren Version mit 5.700 Millimetern. Das Fahrerhaus steht in einer hohen (1.745 Millimeter Innenhöhe) und niedrigen (1.295 Millimeter) Variante zur Verfügung. Letztere eignet sich besonders für den Econic als Hubrettungsfahrzeug.

Sicher ist sicher

Bewährte und zentrale Bestandteile des Econic Sicherheitskonzepts sind der nied-

rige und komfortable Ein- und Ausstieg, die serienmäßige Luftfederung und die große Panorama-Frontscheibe. Seit März 2015 wird der Econic serienmäßig neben dem bereits seit einiger Zeit verbauten elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) auch mit den Assistenzsystemen Active Brake Assist und Spurhalte-Assistent ausgestattet, optional ist der Abstandsregeltempomat erhältlich.

Unsichtbare Helfer

Der Active Brake Assist leitet bei Bedarf eine Bremsung ein und kann somit Auffahrunfälle verhindern. Der Spurhalteassistent warnt den Fahrer, wenn das Fahrzeug von der Spur abzukommen droht, während der auch aus dem Pkw bekannte Abstandsregeltempomat – beispielsweise bei Kollonnenfahrten – den Abstand zu vorausfahrenden Einsatzfahrzeugen regelt. Mercedes-Benz entwickelt derzeit bereits weitere Sicherheitsassistenzsysteme, die sukzessive im Zeitraum von 2015 bis 2017 in Serie gehen sollen. ■

Der Wegbereiter

Wenn Feuerwehren ins Gelände müssen, vertrauen sie seit Jahrzehnten auf den Mercedes-Benz Unimog. Mit den neuen Typen U 4023 und U 5023 stehen komplett erneuerte, hochgeländegängige Euro-VI-Modelle zur Verfügung.



Ob tief durchs Unterholz oder mitten in die Fluten eines Hochwassergebietes – der hochgeländegängige Unimog bahnt sich seinen Weg. Jetzt gibt es das unverwüsthliche Fahrzeug auch mit effizientem Euro-VI-Motor.

Ob als Waldbrand-Tanklöschfahrzeug oder als Logistikfahrzeug im Hochwassereinsatz – der Mercedes-Benz Unimog erfüllt seine Aufgaben zuverlässig unter widrigsten Bedingungen. Genau das fordern Feuerwehren und Hilfsorganisationen welt-

weit. Jetzt erfährt die Erfolgsgeschichte ihre Fortsetzung.

Die Einführung der Dieselmotoren nach der europäischen Abgasnorm Euro VI ging beim großen Unimog einher mit der Entwicklung des neuen Mittelmotorkonzepts.

Der Motor wurde um einen Meter nach hinten verlegt, was nicht nur bei der Unterbringung der durch Euro VI erforderlichen Zusatzaggregate half, sondern auch einen direkten Zugang auf den Motor-Nebenantrieb ermöglicht. Die Geräte können auf

diese Weise unabhängig von der Fahrt arbeiten, zum Beispiel für Pump & Roll bei Tanklöschfahrzeugen. Der Geräteantrieb vom Getriebe ist weiterhin möglich. Herzstück des neuen Mittelmotor-Konzepts ist das Euro-VI-Dieselmotoraggregat: Zum Einsatz kommt der drehmomentstarke BlueTec 6-Motor mit 170 kW (231 PS) Leistung. Sein hoher Wirkungsgrad zeigt sich in einem gesteigerten Drehmoment von 900 Newtonmetern, das über den gesamten Hauptfahrbereich von 1.200/min bis 1.600/min konstant zur Verfügung steht. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 90 km/h und ist damit auch für längere Transportwege und den Autobahnverkehr geeignet.

Darüber hinaus wurde das Unimog-Getriebe optimiert und leistungsgesteigert. Das Ergebnis: kürzere Schaltzeiten bei höherer Lebensdauer. Die Getriebebedienung erfolgt über den Lenkstockhebel an der Lenksäule, welcher auch die Schnellreversierfunktion EQR (electronic quick reverse) beinhaltet. Wie bisher stehen acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgänge zur Verfügung, optional auch eine Geländegruppe für Offroadeinsätze im Geschwindigkeitsbereich zwischen 2,5-35 km/h. Während der Motor bei U 4023 und bei U 5023 der gleiche ist, liegen wesentliche Unterschiede in den Achsen sowie im Rahmen und damit in den Achslasten, außerdem im zulässigen Gesamtgewicht: Beim U 4023 beträgt es maximal 10,3 Tonnen, beim U 5023 sind es bis zu 14,5 Tonnen.

Neuaufgabe nach Maß

Im Vergleich zum Vorgänger haben die Ingenieure von Mercedes-Benz Special Trucks das neue Fahrerhaus nun auch in der Serie um 120 Millimeter verlängert und erhöht. Zusammen mit der Verlagerung der Getriebebedienung von der Mittelkonsole zum Lenkstockhebel sind die Platzverhältnisse im Fahrerhaus-Innenraum wesentlich großzügiger geworden. Im Interieur profitiert der Unimog von der neuen Ausstattung: Multifunktionslenkrad, verstellbare Lenksäule, Lenkstockhebel, Multifunktions-tasten, Kombiinstrument mit großem Display sowie neue verstärkte Heizungs- und Klimaanlage. Auch in der neuen Baureihe ist der große Unimog ab Werk mit der charakteristischen Doppelkabine mit Platz für bis zu sieben Einsatzkräfte lieferbar.

Völlig neu konzipiert wurde die Reifen-druckregelanlage Tirecontrol plus. Nun

kann der für den jeweiligen Einsatz passende vorkonfigurierte Reifendruck einfach und komfortabel im Display über die Auswahl der Programme eingestellt werden. Vorgegeben sind die Modi „Straße“, „Sand“ und „Schlechtweg“.

Außen zeigen der dynamisch gestaltete Kühlergrill und die neuen Stoßfänger mit modernen Leuchten auf den ersten Blick, dass hier eine neue Unimog Generation im Einsatz ist. Die Leuchten spenden eine bessere Sicht dank breiterem Lichtkegel, vergrößerter Reichweite und Tagfahrlicht. Auf Wunsch optimiert ein neues Kamera-Monitorsystem zusätzlich die Sichtverhältnisse rundum, vor allem im Nahbereich unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug – ein klares Plus etwa beim Betrieb einer Seilwinde oder für den Blick auf den Pumpenbedienstand.

Perfektion im Gelände

Über Stock und Stein, abseits von Asphalt und geteerten Wegen – die große Stärke des hochgeländegängigen Unimog sind seine optimalen Fahreigenschaften in schwerem Gelände. Diese wurden nun weiter ausgebaut: Die Achsverschränkung von bis zu 30 Grad, Portalachsen, der niedrige Fahr-

zeugschwerpunkt und extrem günstige Werte bei Böschungswinkel (vorn 44 Grad, hinten 51 Grad), Rampenwinkel (34 Grad) und der Steigfähigkeit (45 Grad) machen den Truck zum trittsicheren Wegbereiter.

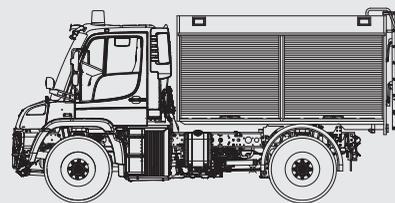
Die Fahrt in Extremsituationen mit zugeschaltetem Allradantrieb wird unterstützt von den zuschaltbaren Differenzialsperren und der Reifendruckregelanlage. Seit jeher gehört die Single-Bereifung zum Unimog-Konzept, die Hinterräder folgen dem Vorderrad exakt in einer Spur.

Unimog haben ein langes Leben, sie sind robust und zuverlässig. Der komplett geschweißte Rahmen oder die gekapselten Fahrwerksteile stehen für den Anspruch, höchsten Belastungen standzuhalten. Die Achsen sind verstärkt, alle wichtigen Aggregate sind geschützt oder liegen im geschützten Bereich – das gilt selbstverständlich auch für Wasserdurchfahrten innerhalb der garantierten Wadfähigkeit von 1,20 Metern. Und wenn es beim Waldbrandeinsatz ganz heiß hergeht, greift der optional lieferbare Hitzeschutz. Er schirmt alle funktionswichtigen Leitungen, AdBlue-Tank und Katalysator sowie Batterie und Bremsaggregate wirkungsvoll gegen hohe Temperaturen ab. ■

Der Unimog Geräteträger

Auch der „kleine“ Unimog Geräteträger (U 216 bis U 530) bietet vielseitigste Möglichkeiten für spezielle Einsatzzwecke im Brandschutz. Charakteristisch für ihn sind sein permanenter Allradantrieb, die große Bodenfreiheit durch Portalachsen sowie die Differenzialsperren in beiden Achsen. Seine kompakten Abmessungen, kurze Radstände von 2.800 bis 3.900 Millimeter, sein ohnehin kleiner Wendekreis und die für U 423 bis U 530 auf Wunsch erhältliche Hinterachs-zusatzlenkung sorgen für optimale Rangierfähigkeit und Wendigkeit. Damit eignet er sich optimal für Manöver auch auf engstem Raum. Selbst für Einsätze auf Bahnstrecken mit schmalen Lichtraumprofil und sogar für Tunnelbereiche von Metros ist der Unimog Geräteträger beispielsweise als 2-Wege-TLF bestens geeignet.

Seine Vorteile kommen ebenso als Einsatzfahrzeug bei der Waldbrandbekämpfung oder in städtischen Bereichen mit engen Durchfahrten voll zum Tragen. Mit vielen technischen Lösungen lässt sich das Fahrzeug optimal auf die individuellen Gegebenheiten während des Einsatzes abstimmen. Beispielsweise können Frontanbaugeräte, die große Leistung erfordern, wie Pumpen oder Generatoren, mit voller Motorleistung über die als Sonderausstattung erhältliche Frontzapfwelle angetrieben werden. Sie sorgt für einen hohen Wirkungsgrad – gerade im Dauerbetrieb.



Ein Koffer voller Möglichkeiten

Bestens gerüstet für anspruchsvolle Einsätze: Der neue ELW 1 der Freiwilligen Feuerwehr Unterschleißheim steckt voll modernster Technik – und meistert problemlos die strenge Euro-VI-Abgasnorm. Verantwortlich für den vielseitigen Kofferaufbau auf Basis eines Mercedes-Benz Sprinter Fahrgestells sind die Spezialisten der Firma WAS GmbH.

Kommunizieren, planen, führen – viele Einsatzszenarien erfordern eine kompetente Koordination. Hier kommen die Einsatzleitwagen ins Spiel. Sie werden beispielsweise bei größeren Wohnhausbränden genutzt, um zwischen den Einsatzkräften vor Ort und der Leitstelle zu vermitteln. Der neue ELW 1 der 123 aktiven Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr Unterschleißheim bietet dafür die optimalen Voraussetzungen: Er verfügt unter anderem über einen Besprechungs- sowie über einen separaten Funkraum, in dem sich zwei vollwertige, gleichberechtigte Funkarbeitsplätze vom Typ „CULT“ mit computergestützter Einsatzleittechnik

befinden. Darüber hinaus sind eine automatische Satellitenempfangsanlage für Internet- und Fernsehempfang und vier verschiedene Rechnersysteme für Informations- und Kommunikationstechnik an Bord. Stolz berichtet Matthias Quickert von der Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeug GmbH (WAS), die den aufwendigen Kofferaufbau des Mercedes-Benz Sprinter 519 BlueTEC Fahrgestells in acht Wochen realisierte: „Bei diesem Fahrzeug konnten wir einen Innenausbau umsetzen, der

eigentlich den Kriterien eines ELW 2 entspricht.“ Die WAS-Ingenieure verbauten also komplexe und anspruchsvolle Technik auf der vergleichsweise kompakten Basis eines Sprinter; und das, obwohl die Erfüllung der Euro-VI-Abgasnorm verschiedene Zusatzeinbauten notwendig macht.

Fest auf dem Boden der Tatsachen

Doch der ELW 1 mit der Kennung Florian Unterschleißheim 12/1 glänzt nicht nur



mit inneren Werten – ebenso überzeugt das Spezialfahrzeug in Sachen Außenausstattung auf ganzer Linie: So verfügt das Fahrzeug über einen vollautomatischen Stützmechanismus, der Wankbewegungen im Standbetrieb verhindert und bei Ausrichtung des Mastsystems Bodenungleichmäßigkeiten nivelliert. Eine Heckklappe schützt die Einsatzkräfte zusätzlich bei Arbeiten im Heckbereich. Matthias Quickert erklärt: „Dank dem Kofferaufbau konnten Türen, Fenster, Verstärkungen und spezielle Sonderkonstruktionen in enger Absprache mit der Feuerwehr Unterschleißheim verbaut werden. Bei einem Kastenwagen wären diese Umbauten zum größten Teil nicht möglich gewesen oder hätten den Kostenrahmen gesprengt.“

Sprinter macht Sinn

Bei der Wahl des Fahrgestells erwies sich der Mercedes-Benz Sprinter 519 BlueTEC sowohl kostenseitig wie auch in technischer Hinsicht als Ideallösung. Sein 140 kW (190 PS) starker Dieselmotor sorgt mit seinem hohen Drehmoment für Durchzugskraft und schnelle Beschleunigung, wenn es darauf ankommt. Ein weiterer Pluspunkt ist das Sieben-gang-Wandler-Auto-



Der Funkraum des Sprinter ELW 1 verfügt über zwei vollwertige, gleichberechtigte Funkarbeitsplätze.

matikgetriebe 7G-Tronic: So kann sich der Fahrer in Grenzsituationen jederzeit voll und ganz auf den Verkehr konzentrieren. Auch in puncto Sicherheitssysteme ist der ELW 1 der FFW Unterschleißheim State of the Art: Neben der ohnehin serienmäßigen Fahrdynamikregelung Adaptive ESP wurde er unter anderem mit Fernlichtassistent, Spurhalteassistent sowie dem Collision Prevention Assist ausgestattet. Eine Investition, die Sinn macht – schließlich sehen Fahrzeuge dieser Größenordnung Einsatzzeiten von bis zu 20 Jahren entgegen. ■



Im Auftrag der Mitglieder-gewinnung



Hans-Joachim Bayer, Direktor Behörden- und Sonderfahrzeuge im Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland (I.), mit DFV-Präsident Hans-Peter Kröger bei der Übergabe des Mercedes-Benz Sprinter auf der Messe Rettmobil 2014.

Sicher und dynamisch unterwegs – das ist besonders bei der Feuerwehr wichtig. Aus diesem Grund hat Mercedes-Benz dem Deutschen Feuerwehrverband (DFV) einen Sprinter 313 CDI für die Kampagne „112 Feuerwehr – Willkommen bei uns“ zur Verfügung gestellt. Der feuerrot lackierte Sprinter ist mit den Kampagnen-Motiven beklebt und damit ein echter Hingucker. „Wir freuen uns über die Unterstützung von Mercedes-Benz, mit der wir noch stärker auf die Arbeit der Feuerwehr aufmerksam machen und gezielt Interessenten ansprechen können“, sagte Hans-Peter Kröger, Präsident des DFV, bei der Übergabe. Der Sprinter erfüllt die schadstoffärmere Abgasnorm Euro 5b+ und hat eine Motorleistung von 95 kW (129 PS) sowie einen Radstand von 3.665 Millimetern. Für einen besonders hohen Fahrkomfort sorgt die Wandler-Automatik 7G-Tronic Plus. Zu den zahlreichen Sicherheitsausstattungen im Fahrzeug gehört unter anderem der neue Seitenwind-Assistent. Das Fahrzeug mit Vis-à-vis-Bestuhlung und Tisch bietet bequem Platz für sechs Personen.

Der Sprinter ist in den Landesfeuerwehrverbänden sowie den Bundesgruppen Berufsfeuerwehr und Werkfeuerwehr bei Veranstaltungen wie bei Jugendfeuerwehr-Events, Aktionstagen, Großveranstaltungen und Fachmessen vom DFV im Einsatz.

Allradgetrieben zum Einsatz



Zwei Einsatzleitwagen ELW 1, gebaut von **Binz Ambulance- und Umwelttechnik** nach DIN 14507-2, verstärken das Team der Berufsfeuerwehr Dresden - und erleichtern das Führen taktischer Einheiten vor Ort.

Auf Basis eines Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI 4x4 ist jeder ELW 1 ausgestattet mit Allradantrieb, Hochdach und einer

zweiten Schiebetür auf der Fahrerseite, hinter der sich der Raum zur Installation der Funktechnik befindet. Das Fahrzeug verfügt über einen wannenförmigen Spritzfußboden, eine seitliche Trittstufe mit elektrischer Betätigung sowie über Seitenverkleidungen aus weißem ABS-Kunststoffmaterial. Anschlüsse für gängige Kommuni-

kationsmittel wie Internet, Faxgerät und Telefon sind vorhanden. Ein Besprechungstisch für Laptops und Multifunktionsgeräte gehört zum Ausstattungsstandard.

Der ELW 1 ist unter anderem beladen mit ELSPRO LED Einsatzstellenbeleuchtung, die auch unter schwierigen Bedingungen ausreichend Sicht gewährt. Hinzu kommen 230-Volt-Kabeltrommeln und eine zusätzliche Außensteckdose am Fahrzeug. Eine Erweiterung des ELW 1 ist problemlos möglich, jede zusätzliche Ausstattung kann auf Wunsch integriert werden. ■



Mobiles Kommunikationstalent



Derzeit noch im Aufbau befindet sich der Einsatzleitwagen ELW 2 vom Aufbauhersteller **Binz Ambulance- und Umwelttechnik**, gebaut auf einem Mercedes-Benz Atego 1530 Fahrgestell nach DIN 14507-3. Ebenso wie der ELW 1 ist der ELW 2 ein

Führungsfahrzeug der Einsatzleitung, das vor allem zur Stabführung bei Großschadenslagen eingesetzt werden kann – und das über einen längeren Zeitraum. Beide Modelle unterscheiden sich unter anderem in den Fahrzeugdimensionen: Der ELW 2

verfügt über mehr Platz als ein ELW 1 und hat aus diesem Grund mehr Raum für Equipment.

Insbesondere die Informations- und Kommunikationstechnik des ELW 2 profitiert davon: Der ELW 2 verfügt in der Regel über drei Funkarbeitsplätze mit bis zu acht Funkkanälen, zwei Mobilfunknetzen, einer selbstausrichtenden Satelliten-Anlage für Internet, IP-Telefonie und TV, neuesten PCs und Führungssoftware. Das Kommunikations- und Einsatzmanagement-System „Operator 2“ kann an den drei Kommunikations-Arbeitsplätzen und einem mobilen, absetzbaren Arbeitsplatz genutzt werden. Der Internet-Zugang erfolgt blitzschnell über LTE, eine alternative DSL-Anbindung oder Satellit. Der Zugang wird automatisiert gewählt und je nach Geschwindigkeit priorisiert.

Alle Informationen können mit Hilfe der neuesten Präsentationstechnik wie interaktiver Wand, Beamer, TV oder Mithöranlage an dem großzügig dimensionierten Konferenztisch dargestellt und besprochen werden. ■

Geballte Löschkraft

Bei der SK Innovation Ulsan Complex im südkoreanischen Ulsan ist man auf der Suche nach einem multifunktionalen, kompakten Löschfahrzeug, das den Ansprüchen eines Chemiebetriebes gerecht wird, bei **Rosenbauer** fündig geworden. Das Universallöschfahrzeug ULF 7.600/250 ist für den Einsatz prädestiniert. Beeindruckend sind vor allem die Leistungskennzahlen der Schaumlöschsysteme. Sowohl ein extrem leistungsstarkes Hydromatic- als auch ein Digimatic-Schaummittelzumischsystem sind verbaut worden. Dazu kommt mit der N100 (Leistung: 10.000 Liter pro Minute) auch die stärkste Löschanlage von Rosenbauer zum Einsatz.

Die beiden 7.000 Liter und 600 Liter großen Schaummittel tanks sorgen dafür, dass auch bei länger andauernden Einsätzen genügend Löschschaum produziert wird. Mit dem Hydromatic-Zumischsystem können bis zu 700 Liter Schaum pro Minute ausgebracht werden. Die Zumischrate ist dabei von null bis sieben Prozent an jedem einzelnen Abgang sowie am Dachwerfer stufenlos regelbar. Neben dem Hydromatic-System kommt auch eine Digimatic-Anlage zur Ver-

wendung, die eine stufenlose Zumischratenverstellung von 0,1 bis 6 Prozent bietet. In Verbindung mit der CONTI CAFS WR 60 können bis zu 7.000 Liter CAFS-Schaum pro Minute erzeugt werden.

Das ULF 7.600/250 ist auch mit einem RM60-Dachwerfer ausgerüstet, der mit einer maximalen Leistung von 7.000 Litern pro Minute glänzt. Dieser kann auch CAFS-

Schaum ausbringen. Für die perfekte Ausleuchtung bei Einsätzen in der Dunkelheit sorgt der Flexilight-LED-Lichtmast und die LED-Beleuchtung des Fahrzeugumfelds und der Geräteräume. Aufgebaut ist dieses einzigartige Industrielöschfahrzeug auf einem Mercedes-Benz Actros Chassis. Der V6-Dieselmotor bringt eine Leistung von 476 PS - und damit die notwendige Power. ■



Schnell und schlagkräftig



Die Berufsfeuerwehr Hannover setzt auf neuartige Löschfahrzeuge mit **Magirus** Aufbau und Fahrgestellen des Mercedes-Benz Eonic. Magirus präsentiert diese auch auf der Interschutz 2015.

Dabei handelt es sich um die neueste Eonic Baureihe Typ 1830 L. Deren Euro-VI-Motorisierung hat eine Leistung von 220 KW (299 PS) - der Einsatzort ist damit schnell

erreicht. Als Entlastung für die Fahrer ist ein Allison-Vollautomatikgetriebe Typ 3000 PR mit Retarder-Bremse eingebaut. Dank einer Hinterachs-Zusatzlenkung HZL ist das Fahrzeug äußerst wendig, was nicht nur zu einem extrem kleinen Wendekreis führt, sondern auch Beweglichkeit in engen Zufahrten und Kurvenradien bietet.

Der Aufbau wurde nach den Vorgaben der

Feuerwehr Hannover maßgeschneidert. Basis war das innovative und modulare Aufbaukonzept Magirus AluFire3. Darin ist auch der Mannschaftsraum integriert, in dem eine taktische Fahrzeugbesatzung von 1 + 4 Einsatzkräften Platz hat. Im serienmäßigen Fahrerhaus befinden sich zwei Sitzplätze, drei weitere in der Mannschaftskabine. Die Löschmittel tanks sind für 2.000 Liter Wasser und 200 Liter Schaummittel vorgesehen. Die Feuerlöschkreiselpumpe ist eine zweistufige Magirus FPN 10-3000 und sorgt für den notwendigen Wasserdruck. Zur Herstellung unterschiedlicher Löschschäume ist eine Schaumzumischanlage vom Typ Magirus Caddisys eingebaut.

Die Ausrüstung ist angelehnt an die Norm eines HLF 20 und ergänzt nach den Notwendigkeiten der Feuerwehr Hannover. Mit dieser neuen Generation von Löschfahrzeugen stehen noch schlagkräftigere Einheiten zur Verfügung. ■

Im demografischen Wandel

Wie steht es um den Feuerwehrynachwuchs in Deutschland? Hans-Peter Kröger, Präsident des Deutschen Feuerwehrynverbandes, steht „Hotline 112“ Rede und Antwort.

Hotline 112: Herr Kröger, die Deutsche Jugendfeuerwehr wurde 2014 50 Jahre alt. Wie haben Sie das Jubiläum gefeiert?

Hans-Peter Kröger: Wir hatten das gesamte Jahr 2014 Veranstaltungen in ganz Deutschland. Da war zum Beispiel die Auftaktveranstaltung im März, bei der im Deutschen Feuerwehryn-Museum die Geschichte der Feuerwehren im ehema-

ligen Westdeutschland und der früheren DDR verglichen wurden. Wir hatten schöne Tage bei einem Zeltlager mit 4.000 Kindern und Jugendlichen in Bayern und haben uns zur Delegiertenversammlung in Bad Homburg getroffen. Stolz sind wir schließlich auch auf die Sonderbriefmarke „50 Jahre Deutsche Jugendfeuerwehr“, mit der uns das Bundesfinanzministerium würdigte.

Hotline 112: Es gibt also viele Gründe zu feiern. Haben Sie mit Blick auf den Feuerwehrynachwuchs auch Grund zur Sorge?

Kröger: Dazu habe ich keinen Anlass. Zwar sind die Zahlen in Deutschland leicht rückläufig, aber sie sehen nach wie vor gut aus. Wir haben derzeit immer noch 245.000 Kinder und Jugendliche im Feuerwehrynachwuchs, zu Spitzenzeiten waren es



einmal 260.000. Wir stehen dennoch vor der Herausforderung, in Zukunft leistungsfähig zu bleiben, denn die Jugendfeuerwehr ist der wichtigste Nachwuchslieferant für die Freiwillige Feuerwehr und die Berufsfeuerwehr. Wir erkennen natürlich einen negativen Trend, aber der kommt für uns beileibe nicht überraschend. Denn auch die Schülerzahlen und die Mitgliederzahlen von Sportvereinen sind zum Beispiel seit längerem rückläufig. Der Kampf um den Nachwuchs ist also überall gleich.

Hotline 112: Was sind die Gründe für die rückläufigen Mitgliederzahlen?

Kröger: Wir befinden uns mitten im demografischen Wandel. Das System der Feuerwehr wird maßgeblich durch Mitglieder in

der Altersspanne zwischen 20 und 50 gestützt. Die 1964 Geborenen – der geburtenstärkste Jahrgang überhaupt – haben im letzten Jahr das 50. Lebensjahr vollendet und sind aus dem Feuerwehrdienst ausgeschieden. Ein weiterer wichtiger Grund ist zum Beispiel der anhaltende Zuzug in die Städte und Ballungsräume, etwa fürs Studium oder den Job. Feuerwehrarbeit findet nun einmal zum großen Teil auf dem platten Land statt, und da fehlen dann eben die Leute. Besondere Probleme bereitet uns das in einigen Teilen Ostdeutschlands. In strukturstarken Gegenden dagegen ist das völlig anders. Dort gibt es viel mehr Personal. Man kann deshalb durchaus von einem Süd-Nord-Gefälle innerhalb Deutschlands sprechen. Dennoch sehe ich nicht allzu schwarz. Auch bei weiteren Verlusten in den kommenden Jahren bleibt die Feuerwehr funktionstüchtig.

Hotline 112: Wie wollen Sie in Zukunft mehr Nachwuchs für die Feuerwehr gewinnen?

Kröger: Wir haben dazu in etlichen Bundesländern bereits für Kinder ab sechs Jahren einen Zugang zur Feuerwehr geschaffen – etwa durch Senkung des Eintrittsalters zur Jugendfeuerwehr. Dies ermöglicht eine frühzeitige Bindung. In der Regel konnte man früher erst mit zehn Jahren mitmachen. In Zusammenarbeit mit den Spitzenverbänden der Wirtschaft organisieren wir außerdem Schnuppertage in Betrieben, um das Interesse ortsansässiger junger Leute zu erregen. Wir wollen den Feuerwehren vor Ort ein Umfeld bereiten, in dem sie junge Menschen ansprechen können. Vor Ort, an der Haustür. Das ist die Basis, die Hauptarbeit und der besondere Verdienst der örtlichen Feuerwehren. Wir als Dachverband können das nicht regeln. Darüber hinaus kümmern wir uns um alle anderen Lebensbereiche: Wir konnten den Anteil an Frauen bei der Feuerwehr steigern und wollen dies auch bei Kollegen mit Migrationshintergrund erreichen – wir können uns nicht erlauben, dass ein Großteil des Teams auf die Ersatzbank verbannt wird! Auch ältere Menschen oder jene mit Handicap – Stichwort Inklusion – sollen bei uns eine Heimat haben. Ich denke, wir sind auf einem guten Weg.

Hotline 112: Wie kann man die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr weiter steigern?

Kröger: Dazu ist natürlich eine gute und



DFV-Präsident Hans-Peter Kröger setzt auf eine gute Nachwuchsarbeit.

moderne Ausrüstung nötig. Hier klemmt es manchmal ein bisschen. Es besteht ein Investitionsbedarf in Millionenhöhe, aber den Gemeinden fehlen oft die finanziellen Mittel für neue Ausrüstung. Klar ist: Wenn das Auto ein höheres Alter hat als der Fahrer, ist es schwierig, technikaffine Jugendliche zu begeistern.

Hotline 112: Was erwarten Sie deshalb von der Politik?

Kröger: Die Bundes- und Landespolitik hat erkannt, dass die Feuerwehrarbeit gefördert werden muss, und sie tut das mit verschiedenen Ansätzen. Dazu gehören Demokratiprojekte genauso wie etwa die Ansprache von Migrantinnen. Unsere Aufgabe als Dachverband ist es, diese Projekte so zu vermitteln, dass sie der Feuerwehr dienen. Wir sind mit der Unterstützung durch den Staat zufrieden, werden aber immer wachsam sein und wenn nötig auf Missstände hinweisen.

Hotline 112: Wie werden die nächsten 50 Jahre Feuerwehr aussehen?

Kröger: Die Jugendfeuerwehr wird in ihrer Bedeutung wichtiger werden, da sie als Nachwuchslieferant und Demokratieschule dient. Wir brauchen Kreativität und immer wieder neue Ideen, um in Zukunft attraktiv für Kinder und Jugendliche zu bleiben. Auch in Zukunft sind wir dankbar für jeden Jugendlichen, der sich entschließt, zu uns zu kommen. ■

Derzeit sind 245.000 Kinder und Jugendliche beim Feuerwehrynachwuchs aktiv.



So geht Vielseitigkeit

Modernste Sicherheitsfeatures, vielfältige Antriebsoptionen und bedarfsgerechte Karosserievarianten: Der Mercedes-Benz Vito überzeugt auf ganzer Spur.

Ebenso unterschiedlich wie die Einsatzszenarien sind auch die jeweiligen Einsatzbedingungen, mit denen Feuerwehren tagtäglich konfrontiert sind: vom Wohnhausbrand in der Großstadt bis hin zum Notfall im unwegsamen Gelände. Dieses breite Anforderungsspektrum spiegeln die Ausstattungsmöglichkeiten des neuen Mercedes-Benz Vito bestens wider – und machen ihn damit zum idealen Kandidaten für viele Einsatzzwecke: für den Notarzteinsatz genauso wie als Kommandowagen, Mannschaftstransportfahrzeug oder als Einsatzleitwagen. So ist der Vito – ob in der Kompakt-, Lang- oder in der Extralang-Variante – als erster Transporter seiner Klasse wahlweise mit Vorderrad-, Hinterrad- oder Allradantrieb erhältlich; je nachdem, ob der Fokus auf Nutzlast, Fahrkomfort oder Traktion liegt.

Stichwort Nutzlast: Mit bis zu 1.369 Kilogramm Zuladung offenbart sich der Vito zudem als echter Ladekünstler. Darüber hinaus ist das Raumkonzept so angelegt,

dass die Aufbauhersteller ihre Spezialausstattungen wie etwa Kommunikationsarbeitsplätze oder Bedienelemente für die Sondersignalanlage bestmöglich integrieren können.

Motorseitig stehen fünf effiziente wie drehmomentstarke Aggregate von 65 kW (88 PS) bis 140 kW (190 PS) zur Verfügung. Neben der Sechsgang-Handschaltung können Feuerwehren optional das komfortable Siebengang-Automatikgetriebe 7G-Tronic Plus wählen (Serie beim Vito 119 BlueTEC).

Sicher an der Spitze

Nicht nur in puncto Antrieb ist der neue Vito State of the Art. Die Ingenieure von Mercedes-Benz überlassen auch beim Thema Sicherheit nichts dem Zufall: Serienmäßig rollt der Vito beispielsweise mit dem hilfreichen Seitenwind-Assistenten vom Band. Das System unterstützt den Fahrer bei unerwarteten, starken Seitenwindböen, indem es die dem Wind zugewandten

Räder im Bedarfsfall automatisch abbremst. Dadurch wird der Spurversatz deutlich verringert.

Ebenfalls ab Werk mit an Bord ist das Adaptive ESP: Es berücksichtigt automatisch den jeweiligen Beladungszustand des Fahrzeugs. Droht beispielsweise Schleudergefahr, greift das elektronische Stabilitätsprogramm durch gezielte Bremswirkung sowie eine bedarfsgerechte Anpassung der Motorleistung ein.

Für ein weiteres Plus an Sicherheit in kritischen Situationen sorgen optional der Totwinkel-Assistent sowie der einmalig in dieser Klasse erhältliche Collision Prevention Assist. Letzterer überwacht den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und warnt akustisch wie auch visuell vor drohenden Kollisionen.

In Summe lassen sich also maßgeschneiderte Sicherheitspakete für die diversen Anforderungen der jeweiligen Einsatzzwecke konfigurieren – so geht eben Vielseitigkeit. ■



Der Vito im Einsatz: Zahlreiche Assistenzsysteme sorgen für größtmögliche Sicherheit.



Der Rettungs-Sticker mit QR-Code

Feuerwehrkräfte haben dank Rettungs-Sticker mit QR-Code unkompliziert Zugriff auf alle wichtigen Informationen zum Fahrzeug. So können sie Unfallopfer noch schneller und sicherer bergen.

Nach einem Unfall zählt jede Sekunde. Ein falscher Schnitt mit der Rettungsschere, weil der Helfer die Lage von Airbags, Batterie und Tanks nicht kennt, und die Befreiung des eingeklemmten Unfallopfers kann schiefgehen. Eine Rettungskarte mit allen relevanten Fahrzeuginformationen hilft, die Situation richtig einzuschätzen und das Risiko für Insassen und Einsatzkräfte zu minimieren.

Schnellere Rettung dank QR-Code

Inzwischen gibt es die lebensrettenden Fahrzeuginformationen nicht nur als Karte aus Papier, die in die Sonnenblende geklemmt wird, sondern auch als Sticker mit QR-Code. Der Aufkleber ist in der Regel bei Pkw und Citan am Tankdeckel und der gegenüberliegenden B-Säule angebracht, bei Transportern an den B-Säulen auf der Fahrer- sowie der Beifahrerseite. Diese Bereiche sind gemäß Unfallforschung von außen leicht

erreichbar und nur in seltenen Fällen gleichzeitig schwer beschädigt. Scannt die Einsatzkraft den QR-Code mit einem dafür geeigneten Reader auf einem kameragestützten Smartphone oder Tablet, öffnet sich bei bestehender Internetverbindung eine digitale Rettungskarte mit allen für die Rettung relevanten Fahrzeuginformationen.

Steht keine mobile Internetverbindung zur Verfügung, können Rettungskräfte eine speziell für sie entwickelte App nutzen. Diese ermöglicht es, Rettungskarten aus dem

Gerätespeicher offline abzurufen. Der Gerätespeicher kann auf Knopfdruck mit neuen und geänderten Rettungskarten bestückt werden.

Daimler ist der weltweit erste Hersteller, der für seine Pkw und Transporter serienmäßig einen Direktzugriff auf die fahrzeugspezifische Rettungskarte mittels QR-Code anbietet. Dieser ist in jedem neuen Mercedes-Benz Pkw und Transporter sowie in Fahrzeugen der Marke smart integriert. Bei allen Mercedes-Benz und smart Pkw-Gebrauchtwagen ab dem Baujahr 1990 kann er nachträglich angebracht werden. Bei Transportern gibt es den Sticker als Nachrüstlösung ab Baujahr 1996. Die Rettungskarte ist in 23 Sprachversionen verfügbar und wird gemäß der Spracheinstellung des mobilen Endgerätes angezeigt. ■



Der QR-Code wird an gut zugängliche Stellen wie die B-Säule geklebt.

Raum, Effizienz und Sicherheit

Die neue Generation des C-Klasse T-Modells von Mercedes-Benz setzt Standards unter den Mittelklassekombis – auch im Feuerwehreinsatz



Noch nie war das T-Modell der C-Klasse so geräumig, variabel und effizient wie heute. Der niedrige Verbrauch resultiert aus konsequentem Leichtbau, gepaart mit innovativen Antriebsvarianten, die alle bereits die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Darüber hinaus machen sicherheitsrelevante und praktische Assistenzsysteme den Mittelklassekombi als Kommandowagen zum idealen Begleiter für den Feuerwehreinsatz.

Dass sich das neue T-Modell als Feuerwehrfahrzeug eignet, erkennt man bereits anhand der im Vergleich zum Vorgänger gewachsenen Maße schnell: Mit 4,70 Metern ist das Fahrzeug um 96 Millimeter länger, mit 1,81 Metern um 40 Millimeter breiter als bisher. Durch den verlängerten Radstand (um 80 Millimeter auf 2,84 Meter) erhalten die Passagiere mehr Platz. Der Fond bietet über 45 Millimeter mehr Beinfreiheit. Auf allen fünf Plätzen genießen die Insassen darüber hinaus mehr Schulter-, Ellbogen- und Kopffreiheit.

Modell mit Mehrwert

Auch die Ladekapazität hat sich auf maximal 1.510 Liter (nach ISO 3832) vergrößert, das Volumen hinter den Rücksitzen auf 490 Liter. Gleichzeitig herrscht mehr Variabilität: Die Rücksitzbank lässt sich im Verhältnis 40:20:40 teilen, so ist je nach Einsatzzweck die Nutzung als Fünf-, Vier-, Drei- oder Zweisitzer möglich.

Besonders praktisch: Connect me. Bei Bedarf wird am Einsatzort eine dauerhafte Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug hergestellt. Über eine Smartphone-App lassen sich die Türen ferngesteuert verschließen oder bestimmte Funktionen in Gang setzen.

Für die Sicherheit im Einsatzalltag sorgen im T-Modell diverse Features. Dabei ist bereits die Serienausstattung sehr umfangreich: Ab Werk ist beispielsweise der Collision Prevention Assist Plus samt adaptivem Brems-Assistenten an Bord, der ab sieben Stundenkilometern vor Kollisionen schützen kann. Außerdem bremst das Fahrzeug bis zu einer Geschwindigkeit von 105 km/h

autonom bei Kollisionsgefahr, wenn der Fahrer nicht reagiert. Zahlreiche weitere Sicherheitssysteme sind darüber hinaus Sonderausstattung erhältlich, wie der besonders im Stadtverkehr äußerst hilfreiche Totwinkel-Assistent.

Sämtliche Motorvarianten erfüllen die Euro-6-Norm und sind bis zu 20 Prozent verbrauchsgünstiger. Für Feuerwehren besonders interessant sind die Dieselmotoren. Bereits das Basistriebwerk im 180 BlueTec entwickelt 85 kW (116 PS) und 280 Newtonmeter Schubkraft bei nur 4,3 l/100 km Normverbrauch.

Die Fahrzeuge können optional mit elektronischer Motorweiterlaufschaltung ausgeliefert werden, die den problemlosen Standbetrieb von Zusatzverbrauchern wie Blaulicht und Funk ermöglicht. Außerdem werden Einsatzfahrzeuge der neuen C-Klasse mit dem Sonderfahrzeugbus nach CANopen Standard CiA 447 ausgestattet. Damit lassen sich die Fahrzeuge bestens an die individuellen Anforderungen des Feuerwehralltags anpassen. ■



C-Klasse 180 BlueTec

Sechsgang-Schaltgetriebe (7G-Tronic Plus Automatikgetriebe, optional); Kraftstoffverbrauch innerorts: 6,9–6,7 (5,7–5,2) l Diesel/100 km, Kraftstoffverbrauch außerorts: 4,9–4,6 (4,3–3,8) l Diesel/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,7–5,4 (4,8–4,3) l Diesel/100 km; CO₂-Emission kombiniert: 132–125 (124–114) g/km

Neuer Name, mehr Ausstattung

GLE heißt ab sofort die bisherige M-Klasse von Mercedes-Benz. Das SUV ist noch sicherer geworden und bietet neue Lösungen für den Einsatz auch in anspruchsvollem Gelände.

Unter dem neuen Namen GLE geht der Bestseller im SUV-Segment gründlich überarbeitet in die zweite Hälfte seines aktuellen Modellzyklus. Neue sicherheitsrelevante Assistenzsysteme, insgesamt mehr Serien- und Sonderausstattung und ein im Vergleich zur Vorgängerbaureihe um durchschnittlich 17 Prozent reduzierter Kraftstoffverbrauch gehören zu seinen Highlights.

Nach wie vor ist der GLE in seiner Klasse ein sehr geräumiger Allrounder, der reichlich Platz auf allen Sitzen sowie für Gepäck und Ausrüstung bietet. Besonderes Augenmerk gilt allerdings den zahlreichen Systemen zur Unterstützung der Fahreigen-

schaften – und zwar ganz individuell je nach Bodenbeschaffenheit.

Bei den Dieselmotoren etwa kommt serienmäßig das neunstufige Automatikgetriebe 9G-Tronic zum Einsatz, das sich optional mit Geländeuntersetzung und Zentralsperre kombinieren lässt. Je nach Einstellung der bis zu sechsstufigen Fahrdynamikregelung Dynamic Select gibt sich die Motor-Getriebe-Kombination im GLE besonders komfortbetont oder bietet etwa im Gelände traktionsfördernde Schaltstrategien.

Pfadfinder auf Tour

Neben den etablierten Einstellungen Individual, Comfort, Glätte und Sport kann der Fahrer bei den 4Matic-Modellen mit dem Dynamic Select-Controller in der Mittelkonsole zusätzlich Offroad für leichtes Gelände anwählen. Ist das GLE-Modell mit dem optionalen Offroad-Technik-Paket ausgestattet, steht Offroad+ bereit. Hier greifen dann bei Bedarf die Geländeuntersetzung und eine hundertprozentige Mittendifferentialsperre ein, um auch bei Einsätzen in anspruchsvollem Gelände ein hohes Durch-

setzungsvermögen zu generieren. Unterstützend wirken hier auch die erweiterten Funktionsumfänge der Luftfederung Airmatic mit erhöhten Fahrniveaus bis zu einer Bodenfreiheit von 285 Millimetern und einer Wattiefe von 600 Millimetern. Verstärkte Unterbodenverkleidungen schützen in dieser Ausstattungsvariante wichtige Aggregate bei unsanften Grundberührungen.

Erstmals gibt es für die neue GLE Baureihe eine vollelektrisch ein- und ausfahrbare Anhängervorrichtung, ESP-Anhängerstabilisierung ist dabei inklusive. Die Anhängelast beträgt gebremst bis zu 3,5 Tonnen.

Weitere Features bringen noch mehr Sicherheit im Einsatzalltag. Dabei ist bereits die Serienausstattung des Mercedes GLE sehr umfangreich: Ab Werk ist etwa ein Seitenwindassistent an Bord, der durch gezielte Bremsingriffe das Fahrzeug auch bei widrigen Bedingungen spurstabil hält. Ebenfalls zum Serienumfang gehört Collision Prevention Assist Plus. Das System kombiniert eine radargestützte Abstandswarnung bei Bedarf mit Bremsunterstützung oder autonomer Teilbremsung. ■

Die neue SUV-Nomenklatur

Mercedes-Benz hat seine SUV-Palette neu geordnet. Die multifunktionalen Alleskönner tragen nun in Reminiszenz an die legendäre G-Klasse immer ein G im Namen. Dem G folgt ein L, der dritte Buchstabe erleichtert in Anbindung an das Pkw-Portfolio die Orientierung im SUV-Angebot.

GLA: SUV des A-Klasse-Segments

GLC: SUV des C-Klasse-Segments, vormals GLK

GLE: SUV des E-Klasse-Segments, vormals M-Klasse

GLE Coupé: SUV des E-Klasse Coupé-Segments

GLS: SUV des S-Klasse-Segments, vormals GL

G: unverändert



Multitalent mit alten Tugenden

Mit dem vielseitigen Kompakt-SUV hat Mercedes-Benz ein heißes Eisen im Feuer, wenn es um ideale Feuerwehrfahrzeuge für spezielle Anforderungen geht.

Kompakt, übersichtlich, variabel – dank dieser Eigenschaften boomt das derzeit am stärksten wachsende Pkw-Segment der sogenannten Kompakt-SUV. Mercedes-Benz ist hier seit März 2014 mit dem neuen GLA vertreten.

Auch im Feuerwehreinsatz kommen die Vorteile dieser immer beliebter werdenden Fahrzeugkategorie zum Tragen. Dazu gehört unter anderem das leichte Ein- und Aussteigen sowie die gute Übersicht dank erhöhter Sitzposition. Außerdem bietet der kompakte Allrounder trotz der großstadtfreundlichen Außenlänge von 4,42 Metern SUV-typisch einen großzügigen, variablen Innenraum – beispielsweise mit ab Werk geteilt umlegbaren Rücksitzlehnen.

Optional lässt sich der GLA mit einem Offroad-Komfortfahrwerk ausstatten, bei dem die Karosserie um 30 Millimeter angehoben wird. Dies führt zu verbesserter Geländegängigkeit durch größere Bodenfreiheit, einer noch höheren Sitzposition und zu einer insgesamt markanteren Offroad-Optik. Bei Bedarf sorgt das optional erhältliche Allradantriebssystem 4Matic für zusätzliche Geländetauglichkeit. Die Antriebsmomente werden dabei vollvariabel zwischen Vorder-

und Hinterachse verteilt und ermöglichen so eine blitzschnelle Anpassung auf unterschiedlichste Fahrzustände und Fahrbahnverhältnisse.

Zur Motorenpalette gehören drei Diesel- und drei Benzinmotoren. Alle erfüllen bereits die Euro-6-Norm. Mit Ausnahme des Basis-Benziners sind sie außerdem mit Allrad kombinierbar, so auch der effiziente und besonders beliebte 2.143-ccm-Motor. Im frontgetriebenen GLA 220 CDI BlueTec begnügt sich der Vierzylinder mit einem Verbrauch von 4,4 l/100 km (115 g/km CO₂). 125 kW (170 PS) Leistung und ein Drehmoment von 350 Newtonmetern machen ihn ausgesprochen antrittsstark und zugkräftig für Anhängelasten.

Sicher unterwegs in jeder Situation

Zu den auch im Feuerwehreinsatz hilfreichen Assistenzsystemen, die das Multitalent GLA serienmäßig an Bord hat, gehört der Collision Prevention Assist plus. Er kombiniert die radargestützte Abstandswarnung sowie die Bremsunterstützung durch den Adaptiven Bremsassistenten und leitet im Bedarfsfall eine autonome Teilbremsung ein. Ebenfalls ab Werk bietet das

Bremssystem Adaptive Brake viele Zusatzfunktionen, darunter die praktische Berganfahrhilfe. Darüber hinaus sind zahlreiche Sicherheitssysteme wie der Spurhalte- oder der Totwinkel-Assistent als Sonderausstattung erhältlich. Derartige Assistenzsysteme waren bis vor Kurzem noch höheren Segmenten wie S- und E-Klasse vorbehalten.

Für den Feuerwehreinsatz lässt sich der GLA ganz nach den speziellen Anforderungen des einzelnen Kunden aufbereiten. Individuelle Wünsche werden bei Kooperationspartnern von Mercedes-Benz umgesetzt. Das abgebildete Fahrzeug wurde von der Firma Mosolf ausgestattet und verfügt über das Dachbalkensystem DBS 4000 von Hänisch, LED-Frontblitzern, Bedienteil, Funkanlage und einer Kombiflex-Antenne. ■

GLA 220 CDI BlueTec

Automatikgetriebe 7G-DCT; Kraftstoffverbrauch innerorts: 5,4–5,3 l Diesel/100 km, Kraftstoffverbrauch außerorts: 4,0–3,9 l Diesel/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 4,6–4,4 l Diesel/100 km; CO₂-Emission kombiniert: 119–115 g/km





Echte Hingucker mit unschlagbarem Wendekreis: smart fortwo und smart forfour im Feuerwehr-Outfit.

smart im Einsatz

Die neuen smart fortwo und smart forfour sind eine außergewöhnliche Ergänzung für den Feuerwehrfuhrpark.

Wenn die Abteilung „Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz“ der Feuerwehr Düsseldorf ausrückt, dann können sich die Feuerwehrmänner und -frauen der Blicke der Passanten sicher sein. Und das nicht, weil sie mit Blaulicht und Sirene zum nächsten Einsatz eilen. Grund hierfür sind vielmehr die feuerroten smart, in denen die Feuerwehrmitarbeiter zu Schulen, Kranken- und Kaufhäusern fahren, um beispielsweise Brandschauen durchzuführen.

Fahrzeuge der Marke smart sind bei Feuerwehren schon seit Jahren ein gern genommener Begleiter bei Terminen aller Art: sie sind agil, wendig und spätestens wenn es um die Parkplatzsuche geht, können sie ordentlich punkten. Die Vorzüge der bewährten Stadtflietzer können die neue Generation smart fortwo und smart forfour noch einmal toppen: Der smart fortwo ist in jeder Hinsicht gewachsen, bleibt aber genauso kompakt wie das beliebte Vorgängermodell. Nach wie vor überzeugt er durch eine ideale Stadtlänge von 2,69 Metern – hat aber in der Breite zehn Zentimeter zugelegt. Das sorgt für ein großzügi-

ges Raumgefühl und mehr Platz für die Einsatzkräfte. Was ihn in den engen Gassen der Innenstädte und Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen jedoch unschlagbar macht, ist sein rekordverdächtiger Wendekreis von nur 6,95 Metern.

Wie der fortwo ist auch der neue smart forfour in puncto Wendigkeit kaum zu schlagen. Mit gerade einmal 3,49 Metern Länge ist auch der Fünftürer ein Meister in Sachen Wendemanöver. Die Fondtüren lassen sich um 85 Grad öffnen und erleichtern somit das Ein- und Aussteigen. Und wenn mal etwas größeres Equipment mitgenommen werden muss, sorgen die readyspace Sitze, die optional anstelle der Fondssitzbank erhältlich sind, für eine schnelle und einfache Lösung: Die Sitzkissen lassen sich mit einem Handgriff einzeln in den Fußraum schwenken. Dies schafft zügig mehr Höhe für größere Gegenstände.

Safety first

Menschen, welche die Sicherheit anderer zu ihrem Beruf gemacht haben, sollten auch in einem nach höchsten Sicherheitsstandards gebauten Auto fahren. In die-

sem Punkt können der neue smart fortwo und smart forfour ebenfalls ordentlich punkten: Das Herzstück des Sicherheitskonzepts ist die tridion Sicherheitszelle, die nochmals weiterentwickelt wurde. So kann die hochstabile Fahrgastzelle auch bei schwerem Aufprall große Deformationen verhindern und bietet damit maximalen Insassenschutz.

So wie die Zusammenarbeit in einer Staffel Hand in Hand ablaufen muss, ist für den wirksamen Schutz der Insassen ein reibungsloses Zusammenwirken aller Komponenten des Fahrzeugs – Karosserie, Sicherheitsgurte, Airbags und Sensorik – erforderlich. Die Modelle gibt es serienmäßig mit Fahrerairbag, Fahrer-Kneebag, Beifahrer-Airbag und Sidebags. Assistenzsysteme wie der serienmäßige Seitenwind-Assistent oder der auf Wunsch erhältliche Spurhalteassistent unterstützen optimal in kritischen Situationen. Besonders geeignet für den Stadtverkehr ist das optional erhältliche Sechsgang-Doppelkupplungstriebe twinamic. Es schaltet so fließend und effizient, dass der Schaltvorgang vom Fahrer kaum wahrgenommen wird. ■



Anschauen, anfassen, ausprobieren

Das Branchen-Informations-Center (BIC) im Mercedes-Benz Werk Wörth steht mit Rat und vor allem Tat zur Seite, wenn Feuerwehren herausfinden wollen, welches Fahrzeug mit welcher Ausrüstung am besten zu ihren Anforderungen passt.

Wenn Feuerwehren ein neues Fahrzeug anschaffen wollen, gibt es viele Fragen. Nicht immer hilft dann ein Blick ins Internet. Wenn handfeste Eindrücke gefragt sind, ist das BIC der Daimler AG in Wörth am Rhein die richtige Adresse.



Hier ist alles echt und live: der Vergleich von Feuerwehrfahrzeugen mit komplettem Aufbau, die Probefahrten sowie der Austausch mit persönlichen Beratern und Kollegen. Die Ziele sind eine ausführliche Beratung und ein lückenloses Bild in der Praxis – für die optimale Kundenlösung.

„Es gibt aufgrund der Marktvielfalt einen enormen Informationsbedarf bei den Kunden“, sagt Horst Schaub, Gründer und

seit 15 Jahren Leiter des BIC. „Das hängt auch damit zusammen, dass wir bei Mercedes-Benz in den vergangenen drei bis vier Jahren alle Baureihen neu auf den Markt gebracht haben – mit Euro-VI-Motorisierung und einer großen Zahl an Fahrerhaus-Varianten.“ Im Fokus stehe auch die Wirtschaftlichkeit, zum Beispiel die Langzeitkosten. „Wir wollen darstellen, wo die Vorteile der einzelnen Fahrzeuge liegen – in Theorie und Praxis“, erklärt Schaub.

Zum Anschauen und Ausprobieren ist im BIC und rundherum viel Platz: „In unserer Halle mit 2.500 Quadratmetern, in der jährlich bis zu 50 Kundenevents stattfinden, können wir den Kunden beraten, Fahrzeuge platzieren und in Ruhe ansehen lassen“, sagt Schaub. Fahrzeugvorführungen, wie das Hochfahren von Drehleitern, finden vor der Halle statt, auf einem Platz mit 2.000 Quadratmetern Fläche. Dann gibt es noch das 13.000 Quadratmeter große Freigelande, auf dem sich das ganze Jahr über 180 bis 200 Fahrzeuge befinden.

Im BIC sind alle Nutzfahrzeugbranchen vertreten, vom Baustellenfahrzeug bis hin zu speziellen Tankfahrzeugen – und natürlich auch Feuerwehrfahrzeuge: „Wir haben in der Regel vier Feuerwehrfahrzeuge da“, sagt Schaub, „hauptsächlich Atego, Antos und für Spezialaufbauten, etwa für Wechselsysteme bei den Berufsfeuerwehren, auch Arocs.“ Ein bis zweimal pro Jahr wechselt das BIC die Fahrzeugpalette.

Es geht zur Sache

Ist ein Kunde im Haus, hat dieser die Wahl zwischen sechs Beratungspaketen. Es gibt ein Kompakt-Paket mit zweistündiger Beratung, etwa zum Thema Euro-VI-Motoren, während das Klassik-Paket zusätzlich zur Beratung auch Probefahrten bietet. Das Exklusiv-Paket umfasst mehrere Vergleichsfahrten und zusätzlich eine Werksbesichtigung. Für die Schwerlastbranche gibt es ein Schwerlastpaket, bei dem mit Last Probe gefahren werden kann. Das Paket Hydraulische Antriebsvorderachse demonstriert den Grip über den hydraulischen Zusatz-Antrieb. Für schwere Einsätze stellen BIC-Mitarbeiter die verschleißfreie Kupplung im Paket vor.

Beratungen beim Kunden vor Ort sind laut Schaub ein ebenso wichtiger Bestandteil des Programms: „Wir führen wöchentlich Fahrzeuge bei Feuerwehren vor“, sagt der BIC-Leiter. Das heißt: Nach Informa-

tionen zu Fahrgestell und Aufbau geht es los mit den Probefahrten. Diese finden grundsätzlich im öffentlichen Verkehrsraum statt, „auf normalen Straßen, durch Ortschaften, um die Wendigkeit zu zeigen“, wie Schaub sagt. „Wir demonstrieren dann zum Beispiel, wie sich ein Löschfahrzeug mit 4.000 Litern Ladung fährt“, sagt Schaub.

Im Anschluss stehen die BIC-Mitarbeiter noch einmal Rede und Antwort im Spritzenhaus. Eine Beratung beim Kunden dauert inklusive Testfahrt im Schnitt etwa vier Stunden: Das ist genug Zeit, um sich einen ausführlichen Eindruck über die Fahrzeuge zu verschaffen.

Viele Fragen zu Euro VI

Egal, ob interne oder externe Beratung – die BIC-Mitarbeiter führen prinzipiell alles vor: Sie fahren Drehleitern hoch, schalten Pumpen ein, zeigen, wo die Geräte untergebracht sind. „Die Leute wollen wissen und sehen, wie das funktioniert“, sagt Schaub. „Wie öffnet sich das, wie ist das angeordnet, wie ist die Ladung gesichert? Da geht es richtig zur Sache.“

Besonders Euro VI ist derzeit ein heißes Thema. „Euro VI war für uns Anlass, unsere Produktpalette komplett zu überarbeiten. Es sind neue Baureihen entstanden – und Wissensdurst bei den Kunden“, stellt Schaub fest. „Wie steht es um Platzverhältnisse, Gewicht und Wartung? Welche gesetzlichen Bestimmungen greifen?“ Besonders die Regeneration des Dieselpartikelfilters steht im Zentrum der Euro-VI-Fragen. „Die Durchführung ist viel einfacher als die meisten glauben. Wird das Abbrennen aber auf die lange Bank geschoben und zu oft übersehen oder weggedrückt, können Motor und Pumpen an Leistung verlieren“, erklärt Schaub. Das Freibrennen sei deshalb ein Thema, „das bei uns immer vorgeführt wird“.

Kontakt zum BIC

Im BIC bleiben keine Fragen unbeantwortet. Dazu arbeiten sechs Kundenberater und insgesamt 19 Mitarbeiter im Haus – unter ihnen auch Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr, die sich hervorragend mit den Fahrzeugen auskennen.

Kunden und Besucher, die sich im BIC beraten lassen möchten, sollten sich vorher anmelden. Möglich ist das per E-Mail (bicsupport@daimler.com) oder telefonisch (Hotline-Nummer 072 71 / 71 24 26). ■

Unser Beitrag zu einem rauchfreien Deutschland.

Die nächste Generation des Feuerwehrfahrzeugs: der neue Atego.

Der neue Atego mit EURO-VI-Motor ist auf alles vorbereitet. Das serienmäßige PowerShift 3-Getriebe mit Fire-Programm verkürzt die Schaltzeiten und macht ihn bei Einsatzfahrten noch agiler. Und dank seiner Aufbaufreundlichkeit sind selbst Leiteraufbauten ohne Dachabsenkung möglich. Mehr Informationen unter www.mercedes-benz.de/feuerwehr



Eine Marke der Daimler AG



Mercedes-Benz