



FAHRSCHUL-PREMIERE FÜR DIE **PROCABIN**

Verkehr & Ausbildung Hartmann aus Plochingen besitzt den wohl weltweit ersten neuen Actros L in Fahrschul-Ausführung. Die ProCabin wurde eigens zum Sechssitzer mit Dreifachpedalerie umgebaut.

TEXT & FOTOS | Johannes Roller

Der erste Lkw – im Normalfall der Fahrschul-Lkw, in dem man hochkonzentriert die ersten Kilometer in Städten, auf Landstraßen und auf Autobahnen abspult – bleibt einem immer in Erinnerung. Ganz gleich, ob es sich um ein schon etwas älteres Exemplar handelt oder um das Neueste vom Neuen. Wobei letzteres den Vorteil bietet, technologisch auf der Höhe der Zeit zu sein – auch wenn man längst nicht alle Funktionen für die fahrerische Grundausbildung benötigt.

„Unsere Philosophie lautet, dass ich die Fahrer von morgen nicht mit der Technik von gestern ausbilden kann. Daher kaufe ich seit 2006 meine Lkw immer mit Vollausrüstung, mit allen verfügbaren Assistenzsystemen“, erklärt Jörg Hartmann von Verkehr & Ausbildung Hartmann in Plochingen. Zwar sei es für einen Fahranfänger anfangs sehr viel und es dauere seine Zeit, mit den elektronischen Helfern vertraut zu werden. „Danach beherrschen sie die Technik aber und sind auch

entsprechend wirtschaftlich unterwegs“, unterstreicht Hartmann.

Das war der Grund, warum er sich im vergangenen Jahr dazu entschloss, einmal mehr einen neuen Fahrschul-Lkw zu beschaffen. Zur Ergänzung seiner beachtlichen Flotte, bestehend aus einem Volvo FH, einem MAN TGX 26.400, einem Iveco Daily Abrollkipper samt Ladekran, einem Mercedes-Benz Zetros der ersten Generation (auch



1

sehr selten in Deutschland), einem Actros 4 und einem Actros 5 sowie einem Neoplan Cityliner.

MAN, Scania und Mercedes-Benz kamen für die Neubeschaffung in Frage. Am Ende machte Mercedes-Benz mit dem Actros L, angetrieben vom 400 PS starken OM 470 (Euro VIe), das beste Angebot – inklusive der meisten Assistenzsysteme. „Es ist gut, dass Daimler die Fahrschulausführung als Sonderausstattung ab Werk anbietet, so bekommt man alles aus einer Hand“, berichtet Hartmann über die Entscheidung für den dritten Actros 2540 in seinem Fuhrpark.

Fast hätte der Neue auch noch die bewährte Kabine getragen – hätte sich nicht die Auslieferung verzögert und Daimler Truck zwischenzeitlich umgestellt auf die ProCabin nicht nur für den eActros 600, sondern auch für den konventionell angetriebenen Actros L (den Actros F gibt es weiterhin mit dem ‚alten‘ Fahrerhaus). Also ging Hartmann mit der Zeit und wählte nachträglich noch die ProCabin für seinen 2540er aus. „Nicht, dass mir die ProCabin besonders gefallen hätte – aber manche Kunden wollen eben nur neue Autos fahren“, gibt er unumwunden zu.

So ist sein Actros L nun wahrscheinlich der erste Fahrschul-Actros mit ProCabin weltweit. Gebaut wurde er laut seiner Unterlagen direkt Anfang November 2024, als die Serienproduktion der jüngsten Actros-Baureihe in Wörth anliefe. Und am 11. November ging der Dreiachser ohne vollständigen Innenausbau nach Kandel zum Daimler-

1 WERBETRÄGER UND HINGUCKER: die raffiniert folierte Wechselbrücke des Actros L 2540.

2 FUTURISTISCHE KABINE, schnittige Folierung: Der neue Fahrschul-Lkw fällt definitiv auf.

3 AUS DEM RADKASTEN ragt beidseitig der Sensor des Abbiegeassistenten. Dahinter ist der 60-Liter-Adblue-Tank zu sehen.

4 FAHRSCHULEXTRA: EIN RAMPENSPIEGEL auch für die Fahrerseite – damit der Fahrlehrer vom Mittel- oder Beifahrersitz alles im Blick hat.

5 DIE PROCABIN-TYPISCHE STOLPERFALLE zwischen zweiter und dritter Stufe hat Hartmann zum Schutz des Lacks mit einer Folie beklebt.



2



3



4



5





JÖRG HARTMANN
VERKEHR & AUSBILDUNG
HARTMANN



„Unsere Philosophie lautet, dass ich die Fahrer von morgen nicht mit der Technik von gestern ausbilden kann. Daher kaufe ich seit 2006 meine Lkw immer mit Vollausrüstung, mit allen verfügbaren Assistenzsystemen.“

1 EIN MODERNER ARBEITSPLATZ für die künftigen Berufskraftfahrer.

2 DIE MIRRORCAM-BILDSCHIRME hat Hartmann per Etikettendrucker ergänzt, damit man immer gleich weiß, wo die Hilfslinie anzulegen ist für die Hinterachse bzw. für Solo- oder Zugbetrieb.

3 ANSTELLE EINES BETTS bietet die „Fondsitzanlage“ Platz für bis zu drei Kursteilnehmer.

4 FAHRSCHULEXTRA: Pedalerie auch für Mittel- und Beifahrersitz. Das dritte Pedal dient dazu, dem Fahrschüler notfalls Gas wegzunehmen.

5 BIS ZU SECHS LEUTE passen in die von S&G Truck Technik umgebaute ProCabin. Drei davon sitzen luftgefedert auf Grammer-Sitzen.

Aufbaupartner S&G Truck Technik. Dort galt es, den Zweisitzer in einen Sechssitzer zu verwandeln, um Platz für Fahrschüler, Schulungsteilnehmer und Prüfer zu schaffen.

Auch die Pedalerie für den Mittel- und den Beifahrersitz musste nachgerüstet werden. Rätselfrage hierzu: Warum befinden sich im Fußraum vor dem Mittel- und Beifahrersitz jeweils drei Pedale, wo doch der Fahrer wegen des automatisierten Schaltgetriebes (PowerShift Advanced mit 12 Gängen) nur ein Gas- und ein Bremspedal hat?

Die Lösung lautet: Das dritte Pedal ist kein Kupplungspedal, sondern dient dem Fahrlehrer dazu, notfalls aktiv Schub wegzunehmen – sollte der Fahrschüler einmal zu falsch auf dem Gaspedal stehen.

Um die Anforderungen an die passive Sicherheit zu erfüllen, integrierte S&G zunächst einen Käfig in die ProCabin, an dem die drei Dreipunktgurte für die Rückbank, offiziell: „Fondsitzanlage“, befestigt werden konnten. Das zusätzliche Gewicht machte wiederum die Luftfederung der Kabine notwendig. Nach Einbau der Rückbank, des Mittelsitzes und der Doppelpedalanlage wurde das Interieur akkurat im Mercedes-Stil verkleidet – eine zeitintensive Manufakturarbeit, die 22 Arbeitstage und ca. 15.000 Euro Aufpreis mit sich brachte.

Für Hartmann gut investiertes Geld: „Wir brauchen das, weil wir in der Weiterbildung sehr viel Praxisanteil haben und so größeren Gruppen die Funktion der Assistenzsysteme demonstrieren können.“ Ein weiterer Vorteil:



„Auch der Fahrprüfer findet's toll, wenn er gelegentlich einen Nachwuchsprüfer mitnehmen kann.“

Apropos TÜV: Bevor der Actros L in den Fahrschuleinsatz starten konnte, verlangte Toll Collect zwecks Mautbefreiung ein eigenes Gutachten, dass es sich wirklich um ein Fahrschulauto handelte. Obwohl selbiges und der Kabinenumbau bereits eingetragen waren. Also stand der Neuling auch nach seiner Zulassung am 12. Februar 2025 noch für eine Weile untätig auf dem Hof, bis Toll Collect dann überzeugt war. Hartmann: „Der Amtsschimmel lässt grüßen.“

Ein weiterer wichtiger Punkt für einen Fahrschul-Lkw ist der äußere Wiedererkennungswert. Schließlich bietet er eine große Werbefläche in eigener Sache und ist ständig im Straßenverkehr anzutreffen. Im Falle des neuen Hartmann-Actros kam noch ein Argument hinzu: „Ich habe die Farbfolierung durchgesetzt“, erzählt Jörgs Ehefrau Anja. „Damit der Lkw nicht schwarzgrau bleibt – wenn die ProCabin schon für viele Betrachter gewöhnungsbedürftig ist.“

Denn bei diesem Fahrerhaus gehen die Geschmäcker wahrlich auseinander. Aber: „Viele sagen mir, je öfter sie ihn sehen, desto besser sieht der neue Actros aus – vor allem mit der Folie“, merkt Jörg an. Zumal die Lackierung, laut Liste „Cerussitgrau magno metallic matt“, durchaus edel wirkt.

Das rot-weiße Foliendesign erstreckt sich von der Kabine über die Wechselbrücke des Dreiachsers bis zu deren Heckportalen. Besonders raffiniert ist dabei die dreidimensionale Gestaltung, die, heckseitig betrachtet, offene Türen und einen verzurrten IBC-Behälter zeigt, und seitlich eine geöffnete Gardinenplane, hinter der ein gelber Gabelstapler zum Vorschein kommt. So einen Lkw muss man einfach mehr als einmal anschauen.

Der IBC-Container ist übrigens nicht nur Fassade. „Wir fahren immer mit vier bis acht Tonnen Ballast in Form von wassergefüllten IBC-Behältern, damit die Fahrschüler ein Gefühl für die Masse bekommen“, betont Hartmann. Auch wenn das im Wettbewerb mit anderen Fahrschulen, die „leer“ unterwegs seien, einen Kostennachteil bedeute. Davon abgesehen sei aber auch eine gewisse Masse notwendig, um das „Segeln“ mit dem Lkw praktizieren zu können.

Seit Mitte März ist der Actros L nun endlich im Einsatz. Für ein Fahrschüler-Feedback war es beim FERNFAHRER-Besuch noch zu früh. Aber durch die Folierung und das futuristische Äußere der ProCabin fällt er auf, das hat sich schon gezeigt. „Die Leute bleiben stehen, andere Lkw-Fahrer drehen sich nach ihm um und manche Fahrschüler denken sogar, ich hätte einen E-Lkw gekauft“, schmunzelt Hartmann. „Bis ich ihnen den Dieseltank zeige.“ 

Verkehr & Ausbildung Hartmann



Seit der Gründung im Dezember 1995 als Ein-Mann-Fahrschule für Pkw und Lkw, hat sich Verkehr & Ausbildung Hartmann aus Plochingen zu einem der größten Ausbildungsdienstleister rund ums Nutzfahrzeug in der Region entwickelt.

Zum Portfolio gehören Lkw- und Busführerscheine von C1 bis CE und D1 bis DE, aber auch Stapler- und Kranscheine, die Berufskraftfahrerqualifikation (beschleunigte Grundqualifikation und Modulschulungen) sowie die Prüfungsvorbereitung von BKF-Azubis in Kooperation mit ihren Ausbildungsbetrieben.

Sogar einen mobilen Lkw-Simulator namens EMIL besitzt Jörg Hartmann, mit echter MAN-Kabine, untergebracht in einem 14 Meter langen Sattelaufleger. Damit bietet der passionierte Feuerwehrmann unter anderem auch Sondersignal-Fahrtrainings für die Kraftfahrer der Blaulichtorganisationen an.

Mehr unter: va-hartmann.de

