

FERNFAHRER

Deutschland € 4,90
Schweiz SFR 8,90 / Österreich € 5,60
BeNeLux 5,80 € / Italien € 6,50
Dänemark DKR 53,00 / Norwegen NKR 65,00
Schweden SKR 75,00

2013



FERNFAHRER
SONDERAUSGABE

EXTRATOUR

DIE SCHÖNSTEN SEITEN IM STRASSENTRANSPORT

Trucks
MEGASTARK

Jobs
ECHT COOL

Transporte
EXTREM



ACTION
DESTINATION KABUL



POWER
FRAU AM BAU



ENERGY
KRAFT DER 24 ZYLINDER



Souverän in allen Kurven. Dank maximaler Präzision.

Der neue Actros. Die neue Dimension der Fahrdynamik.

Noch sicherer, noch souveräner, noch dynamischer. Der neue Actros bietet puren Fahrspaß. Durch neue Motoren, die sich durch Durchzugsstärke und enorme Laufruhe auszeichnen. Durch die präzise Lenkung, mit der man auch schwierigste Situationen sicher meistert. Durch das neue Fahrwerk, das jede Bodenunebenheit souverän ausgleicht. Lernen Sie die neue Dimension im Fernverkehr kennen. Jetzt bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder im Internet unter www.mercedes-benz.de/der-neue-actros und mit dem QR-Code auf Ihrem Smartphone.



Eine Marke der Daimler AG



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

GUTER JOB

Liebe Leserinnen und Leser,

hier liegt nun unsere zweite EXTRATOUR vor euch und es fällt einmal mehr auf, dass trotz aller Unkenrufe in der geprügelten Transportbranche eine Menge Gutes ist am Fahrerjob und auch drum herum. Man muss es vielleicht nur ermöglichen, herauslassen oder auch aktiv befördern. Statt Ignoranz mal selbst Kollegialität beweisen, wenn ein Kollege sichtbar einen kleinen Tipp oder einen Handgriff benötigt, ist es nur eine Kleinigkeit zu helfen, aber es ist genau das, was viele als Teil des verloren gegangenen Berufsethos verstehen. Wir jedenfalls konnten beim Bearbeiten der Geschichten erkennen, dass früher manches schon so war wie heute und dass auch die viel beschworene Kameradschaft von früher im Teamplayer-Gedanken von heute eine Konstante findet. Ich gebe es zu, das war keine Absicht, aber es gefällt uns, solche Dinge zu erkennen. Denn der Reiz dieses Berufs ist einfach immer noch da und mit etwas Glück und Hirnschmalz findet sich auch die richtige Gelegenheit, ihn so auszuüben, dass er Spaß macht.

Welcher andere Job ermöglicht es einem, in so viele andere Fachgebiete hineinzuschnuppern? Ein guter Fahrer weiß oft eine Menge über seine Ladung und deren Herstellung, er ist umgeben von interessanter Technik, trifft viele unterschiedliche Leute und bekommt mit, was sich in den unterschiedlichen Ecken der Welt so tut. Das erinnert mich jetzt fast ein wenig an meinen eigenen Job und das ist auch gut so, denn ich hoffe doch, dass wir unseren so gut wie ihr euren gemacht haben. Bewerten könnt ihr dies übrigens ganz hinten im Heft. Noch dazu mit der Chance auf ein 275-Euro-Modell. Dazu schon einmal viel Glück und ein herzliches Dankeschön an alle Protagonisten dieser Ausgabe, die uns teilhaben lassen an ihren spannenden und schönen Erlebnissen on the road.

Viel Spaß beim Schmökern wünscht

Andreas Techel

Andreas Techel,
Chefredakteur



FERNFAHRER
EXTRATOUR
SONDERAUSGABE

Kontakt zur Redaktion:
ETM Verlag, Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07, D-70519 Stuttgart
Telefon 07 11/7 84 98-67,
Fax 07 11/7 84 98-26
www.eurotransport.de,
fernfahrer@etm-verlag.de

Abonnenten-Service:
70138 Stuttgart
Telefon 01 80/5 35 40 50-25 99*
Fax 01 80/5 35 40 50-25 50*
E-Mail: aboservice@scw-media.de
Einzelheftbestellungen:
Telefon 01 80/5 35 40 50-23 34*
*14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz

03 Editorial
Gute Jobs

06 Leute
Daniela Rathgeb – Bau-Amazone mit kurzem Bremsweg

12 Trucks
Freightliner Argosy – mit 24 Zylindern allen davon

18 Trucks
Scania P 280 – Schweizer Taschenmesser auf Rädern

22 Tour
Afghanistan – Interkontinentalverkehr mit Hindernissen

28 Trucks
Titanen unter sich – Scania R 730 und Caterpillar 777B

34 Festival
Assen – das muss man gesehen haben

38 Tour
Spezialtransport – Untiertransport mit Feuergefahr

44 Leute
Joachim Seidler – ein Fahrer blickt zurück in die 60er

50 Jobs
Grüne Logistik – lebende Teppiche auf dem Lkw

56 Leute
Dieter Hohendorf – ein Leben für den Edelstahl

62 Tour
Segeltörn – ein Katamaran auf Landgang

68 Modellbau
Details – große und kleine Trucks in Perfektion

74 Destination
Venedig – Leben ohne Lkw

78 Jobs
Fußballfreunde – Freifahrtschein zur Europameisterschaft

82 Gewinnspiel/Impressum
Umfrage – Meinung sagen und Topmodell gewinnen





BREMST AUCH FÜR

Vielleicht lag's an den Betonfrisuren: Daniela Rathgeb wechselte vom Friseursalon ans Steuer eines Fahrmischers. Seit 2003 versorgt sie die Baustellen rund um Linz.

Text | Otto Miedl

Zu wissen, was man will, ist im Leben die halbe Miete. So war es auch bei Daniela Rathgeb. Einst wurde sie zur Friseurin und Perückenmacherin ausgebildet. Nach der Lehre mochte sie sich aber nicht mehr mit Lockenschere und Haarspray befassen: Ihr Geld verdiente sie als Konzertbühnenbauerin und schnupperte dabei erstmals Dieseldunst. Schnell kam der Wunsch auf, die Trucks auch selbst zu fahren. Gesagt, getan: Sie machte den Lkw-Führerschein und heuerte 2003 als Betonmischerfahrerin an. Zunächst bei einem anderen Unternehmen und seit 2005 bei Asamer in der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz. Die Vorzüge ihres eher atypischen Frauenarbeitsplatzes fasst sie so zusammen: „Ich bin ständig an der frischen Luft und habe ausreichend körperliche Betätigung. Ich kann mir das Solarium sparen, da ich stets auch so genügend Sonne abbekomme. Ich erhalte jede Menge erfrischende Wasserduschen und auf den Gang zur Kosmetikerin kann ich getrost verzichten. Stattdessen gibt es kostenlose Staubpeelings und aus Betonspritzern bestehende Gesichtsmasken. Das Beste allerdings ist, dass ich an meinem Arbeitsplatz immer ausreichend große Schminkspiegel zur Verfügung habe.“ Was will Frau mehr?

Fotos | Otto Miedl

MAN TGA 35.430:

Erstzulassung: April 2006,
Laufleistung: 170.000 km,
Motor: MAN D2066, 10,5 l Hubraum,
 Reihensechszylinder mit 430 PS, 2.100 Nm
 Drehmoment bei 1.900 U/min,
Mischeraufbau: Liebherr HTM 904,
Nennfüllung in Festbeton: 9 Kubikmeter,
Geometrischer Trommelinhalt: 16 Kubikmeter



MÄNNER





Spaß beiseite – die 33-jährige Lkw-Fahrerin aus Linz ist weder naiv noch zart besaitet – aber in ihrem Job eben durchaus exotisch. Rund 130 Fahrer sind bei der Asamer Kies- und Betonwerke GmbH Oberösterreich angestellt – aber gerade einmal zwei Frauen sitzen hinter dem Lenkrad eines Lasters. Daniela Rathgeb ist die einzige Betonmischerfahrerin des Betriebs.

Immer wieder wird Daniela gefragt, warum sie denn gerade diesen Beruf ausübe. Ihre Antwort darauf lautet stets: „Weil ich’s eben kann!“ Und spätestens nach dem Einparken auf der Baustelle, dem Herumschwenken der Rutsche am Heck und dem Befüllen des ersten Betonkübels ist klar,

dass sie die Wahrheit sagt. Mit ihrem vierachsigen MAN, den sie „Knutschkugel“ getauft hat, ist ihr keine Baustelle zu matschig, kein Auftrag zu heikel und schon gar keine Einfahrt zu eng. Dennoch ist es nicht „jederfrau“ Sache, tagtäglich von oben bis unten mit Betonstaub überzogen zu sein, mit den Sicherheitsschuhen im Matsch zu versinken oder unzählige Male die Leiter zum Einfülltrichter hoch- und runterzukraxeln. Auch das ständige Reinigen des MAN-Fahrgestells und der Mischtrommel mit dem Wasserschlauch, um die Betonspritzer wieder zu entfernen, ist eigentlich nur angenehm, solange sich auch die Außentemperaturen schön sommerlich gestalten.

Service: Daniela füllt die benötigte Portion genau ab. **Wohlfühlen:** Der MAN TGA ist ein angenehmer Arbeitsplatz. **Rohrputz:** Der Frischbeton darf sich nicht in der Rutsche festsetzen. **Knutschkugel:** Dieser Fahrmischer hat einen Namen.







Wasser marsch: Nach dem Be- und Entladen ist das zügige Entfernen der Betonspritzer sehr ratsam. Auch die Mischtrommeln werden nach getaner Arbeit noch gesäubert. **Warnung vor dem Hunde:** Das kleine Chihuahua-Mädchen Cookie geht meistens mit auf Tour.

Die Konsequenz: Während andere junge Frauen zum Feierabend gemütlich ihr Handtäschchen nach Hause schwingen, ist für Daniela nach dem Truck erst mal sie selbst mit der Grundreinigung dran, um die Andenken ihres Arbeitstages loszuwerden.

Der Dreck schreckt sie aber nicht ab: Tag für Tag liefert sie Beton in einem Radius von knapp 100 Kilometern um Linz. Je nachdem, wie weit die zu versorgende Baustellen von der Firmenmischanlage entfernt sind, stehen zwischen fünf und zehn Touren pro Tag an. Wann Feierabend sein wird, weiß man in diesem Metier selten. Schluss ist, wenn an den Baustellen kein Beton mehr benötigt wird – mittendrin aufhören geht nicht.

Und das ist nicht das einzige Handicap ihrer Fracht. Während andere meist befestigte Straßen unter den Pneos haben, muss Daniela schwierige Baustellenzufahrten, den hohen Schwerpunkt des Lastwagens und noch dazu die schwappende Ladung meistern. Vor allem aber: Wer Fahrmischer bewegt, ist nicht bloß Transporteur der Fracht, der Fahrer oder eben die Fahrerin ist auch für die Konsistenz und Aufbereitung des Betons zuständig. Hier gilt es, Wasser oder Fließmittel wohldosiert hinzuzugeben – selten wird der Beton so ausgeladen, wie er zuvor von der Anlage in die Mischtrommel gefallen ist. Müßig zu erwähnen, dass auf der Baustelle eine falsche Betonsorte, ob nun bereits verarbeitet oder nicht, schlimmen Schaden anrichten kann.

Aber Daniela lernte schon zu ihren Anfangszeiten von erfahrenen Kollegen, wie man bereits anhand der Geräusche in der sich drehenden Mischtrommel den Zustand des Betons erkennen kann. Längst hört sie diese feinen Unterschiede natürlich selbst.

Auf fast jeder Baustelle im Umkreis weiß man, wer hinter dem Lenkrad des 430 PS starken MAN mit der internen Asamer-Nummer 422 sitzt. Auf bevorzugte Behandlung oder einen Frauenbonus kann sie getrost verzichten. Die Leistung stimmt und laut Aufkleber in der Windschutzscheibe bremsst sie auch für Männer. «

HEAVY METAL

Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, außer durch Hubraum. So denkt Mario Racicot, als er seinem Freightliner einen 24-Zylinder-Motor implantiert.

Text | Axel Albrecht und Andreas Techel



Fotos | Axel Albrecht, Mario Racicot (2)

Super-Mario: Der Kanadier Mario Racicot ist ein Lkw-Enthusiast mit extremem Leistungshunger.

Power-Truck: Der rote Freightliner Argosy-Dreiaxler wirkt fast harmlos mit seiner mittelhohen 2,79 m langen Kabine, aber unter dem roten Blech lauert eine wahre Monstermaschine.







Vulkanausbruch? Fütterungszeit in einem Käfig mit 100 mutierten Riesenlöwen? Es ist kaum zu beschreiben, wie sich der 24-zylindrige Zweitaktdiesel anhört. Das dumpfe Grollen der knapp 28 Liter großen Maschine scheint direkt aus dem Erdinneren zu kommen. Dabei vielstimmiger, voluminöser und viel höher drehend als jeder normale Lkw-Motor. Einzelne Gasstöße sind selbst in 20 Meter Entfernung in der Magengrube spürbar. Wenn der knallrote Freightliner Argosy mit voller Beschleunigung an den Zuschau-



Truck: Freightliner Argosy, 110" mid roof cab, 6x2, Radstand 5.842 mm, Baujahr 2009, Detroit Diesel 24V71 Zweitaktdiesel, 27,9 l Hubraum, 24 Zylinder, 120 l Motoröl, 1.800 PS bei 2.400 U/min mit Serienelektronik. Im Renntrimm etwa 2.200 PS bei 3.100 U/min, Allison-6-Gang-Automatik, Gewicht 13.700 kg. **Massivbau:** Die enorme Kraft erfordert vielfach verstärkte Bauteile. **Kabelsalat:** Die Steuerelektronik und die Getriebekühler liegen hinter der rückwärtigen Serviceklappe. **Wirbelwind:** Vier Turbos und vier Kompressoren blasen an.

ern vorbeidonnert, dann sorgt der Sound für jede Menge Gänsehaut auf den Rängen. Aber Vorsicht, das Spektakel einer kanadischen Truck Challenge lässt sich nur mit vollständig abgeschaltetem Umweltgewissen genießen. Zu schwarz sind die gewaltigen Qualmwolken, zu groß ist das Fragezeichen hinter dem Warum.

Doch selbst ökologisch dressierte Europäer können sich der Faszination kaum entziehen. Die Nordamerikaner fahren ihre Rennen mal mit komplett ausgeladenen Sattelzügen, mal nur mit Zugmaschinen oder im Stil der auch hier bekannten Traktor-Pullings. Ähnlich wie bei Dragstern geht es oft nur um die schnellste Beschleunigung. Die enorme Kraft verwindet den Trucks beim Losfahren sogar die Rahmen, sodass oft ein Vorderrad abhebt. Eine Unart, die Mario Racicots Frontlenker nie zeigt. Der verstärkte Rahmen und der schwere V24 auf der Vorderachse bringen eine Stabilität, wie sie die durchweg mit Haubern anretende Konkurrenz nicht hat. Das Ergebnis: Mit angehängter Ladung bügelt er so ziemlich alles glatt, was gegen ihn antritt. Meist ist er schon beim Wechsel in den dritten Gang eine komplette Fahrzeuglänge voraus. Oft geht es dann noch steile Berge hoch und der Konkur-







rent, gewiss ebenfalls nicht untermotorisiert, kommt meist mehrere Sekunden später oben an. Mario ist mit diesem Fahrzeug schlicht am Ziel seiner Träume.

Von Kindesbeinen an ist der Mann aus Montreal dem Diesel verfallen. Kein Wunder, seine Familie betreibt eine Transportfirma für Schüttgüter. Irgendwann in den 80er-Jahren wurde er dann zu einem Rennen eingeladen und da war es um ihn geschehen. Er stieg mit einem International Paystar ein, es folgten ein Mack und ein Peterbilt 379, allesamt mit Cummins-Motoren, die er auf etwa 1.000 PS hochdrehte. Doch die Konkurrenz mit Caterpillar unter der Haube hatte meist noch mehr Dampf drin. Irgendwann reichte es ihm und er beschloss, nach einem Motor mit mehr Potenzial zu suchen.

Im Internet stieß er auf die Zweitakter von Detroit Diesel. Berüchtigt für schlappes Drehmoment, hohen Verbrauch und Ölundichtigkeiten wurden sie in den 70er-Jahren auch in Trucks verbaut. Doch Mario war fasziniert von ihrer Eignung für hohe Drehzahlen und bis zu 16 Zylindern. Also suchte er nach einem Detroit Diesel Typ 16V92 – ein doppelter V8 mit 92 Kubikzoll Hubraum pro Zylinder, eine 24-Liter-Maschine. Dabei stieß er jedoch auf etwas noch Gewaltigeres. Er erfuhr von zwei Maschinen des Typs 24V71 die aus einer 41-Meter-Jacht ausgebaut wurden. Sie waren nur 1.500 Stunden gelaufen, hatten dem Eigner aber zu viel verbraucht. Der Ausbau dauerte einen Monat und der Jachtbesitzer schenkte sie dem Monteur als Arbeitslohn. 3.600 Kilogramm wiegt so eine

Kommandostand: Der Schiffsdiesel und seine Peripherie sowie das Dumper-Getriebe erforderten einige Anpassungen im Cockpit.

Knopfleiste: Eine Zusatzleiste mit Schaltern ermöglicht die Kontrolle über die verschiedenen Kühlsysteme, die Federung sowie Wasser und Spriteinspritzung.

Zugtier: Das Monster kann auch ganz zivil einen Auflieger ziehen.

Leitwolf: Auf dem Hof vom MR Transport in Boucherville bei Montreal ist der Frontlenker der Star unter lauter Haubern.



Maschine. Für 35.000 US-Dollar wechselten sie abermals den Besitzer. Als Mario sie in seiner Werkstatt auspackte, waren sie schneeweiß lackiert und trugen verchromte Ventildeckel. Mit den vier Turboladern und vier Kompressoren nebst den zugehörigen Rohren ist von dem Prachtstück inzwischen nicht mehr viel zu sehen, dafür umso mehr zu hören, aber das hatten wir ja schon.

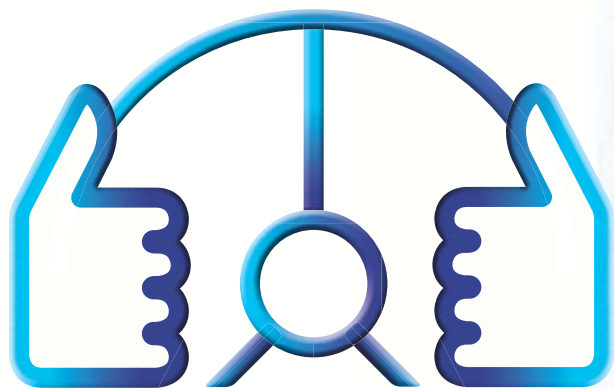
Das nächste Problem war die Kraftübertragung. Schon die serienmäßigen 1.800 PS bei 2.400 U/min und das maximale Drehmoment von 5.700 Nm würden normale Getriebe und Kupplungen in Stücke reißen. Aber warum auch normal? Eine 6-Gang-Al-

lison-Automatik aus dem Bergbaubereich muss es nun aushalten. Sie passt gerade so zwischen die Längsträger des Rahmens. Für den neuen Antriebsstrang mussten die Mechaniker bei MR Transport einen komplett neuen Motortunnel unter die Kabine konstruieren und einen Anbau an die Kabinenrückwand setzen. Hier fanden die vier Ansaug-

schächte Platz und ein Teil der Kühler. Allein der Motor verfügt über 205 Liter Kühlmittel.

Wenn Mario die Steuerelektronik auf Angriff schaltet, dreht der Diesel bis 3.150 U/min und gibt etwa 2.200 PS ab. „Mein GPS hat mir einmal 177 km/h angezeigt, aber 200 Sachen sind sicher auch noch drin“, grinst er bei einem weiteren Gasstoß. «

ANZEIGE



TOP DRIVER



Das Weiterbildungsprogramm für Berufskraftfahrer

- Innovative Trainings (gemäß EU-Richtlinie) europaweit
- Alle Seminare aus einer Hand
- Neue Inhalte (z. B. „Technik für Fahrer/-innen“)
- Erstklassige Organisation und kompetente Trainer

Interessiert? Rufen Sie uns an! Telefon +49 (0) 180 5 922 261*

* 0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.

www.wabco-university.com

WABCO

University



PORTTI
SULJETAAN
klo 19.30



WAHRE GRÖSSE

Nicht nur spoilerbewehrte Kleinwagen lassen sich tieferlegen, Petri Nupponen tourt mit seinem Kompakt-Scania durch Helsinkis Tiefgaragen.

Text | Otto Miedl

Die nackten Wände der finnischen Kellergarage werfen den Scania-Sound hallend zurück. Hier tief unter der Erde ist der zierliche P 280 von Bau- und Kranunternehmer Petri Nupponen ein ganz Großer – und so hört sich der Fünfzylinder auch an. Sein Arbeitsrevier sind die Plätze und Örtlichkeiten, an die sich sonst nur noch Pkw und Transporter verirren. Manchmal wirkt Nupponen als Herr der grünen Kombination von Kran und Abrollkipper wie ein Seelenverwandter des „Star Trek“-Kapitäns Picard: Er dringt mutig in Gebiete, die vor ihm noch kein Lkw-Fahrer erreicht hat. Schaut man ihm und seinem Scania bei der Arbeit zu, überkommt den Betrachter fast unweigerlich das Bedürfnis, sich zu strecken und zu dehnen. Nie hat der kleine Lkw so richtig Platz, nie kann er sich angemessen entfalten. Mal stören die Spiegel und er muss die Ohren anlegen, ein anderes Mal lassen

sich die Bordwände nicht richtig aufklappen. Besonders problematisch wird es, wenn der Kran in Aktion tritt. Zuerst machen die Stützen Anstalten, ein Loch in die Wand zu meißeln, später huscht der Ausleger immer nur ein paar Zentimeter unterhalb der Tiefgaragendecke entlang.

Petri Nupponen hat in der Rolle des Kranführers alle Hände voll zu tun. Wer ihn mit der umgeschalteten Fernbedienung sieht, würde ihm ein zweites Augenpaar gönnen, um in der Enge den Überblick zu bewahren. Aber sein Scania wurde ja genau für diese schwer zugänglichen Stellen entworfen und Petri Nupponen hat sich längst an derartige Arbeiten gewöhnt, ja sich sogar darauf spezialisiert – wenn der Platz für andere Lkw nicht reicht, schlägt die große Stunde seiner Einzelanfertigung. Im Großraum um die finnische Hauptstadt Helsinki erledigt der 41-jährige Unternehmer damit eine Menge

Bau- und Kranarbeiten. Hauptsächlich transportiert Petri verschiedene Arten von Schuttcontainern oder unterstützt Bauarbeiten mit der Anlieferung von Material.

Bis zu diesem Jahr war Petri mit einem Iveco Eurocargo 120 EL 21 unterwegs. Als dessen Achillesferse entpuppte sich immer wieder sein zulässiges Gesamtgewicht von zwölf Tonnen – Kran und Abrollsystem inklusive. Bei schweren Ladungen stieß der Iveco immer wieder bei der Nutzlast an seine Grenzen. Ein Ausweichen auf die nächsthöhere Baureihe hätte wiederum Nachteile bei der Wendigkeit ergeben.

Petri suchte die Quadratur des Kreises: Der neue Truck sollte an Nutzlast sowie Motor- und Kranleistung zulegen, aber nicht größer werden als der Eurocargo. Vor allem aber sollte sein fahrendes Schweizer Offiziersmesser eine Gesamthöhe von 2,6 Metern möglichst nicht überschreiten.

Maßarbeit: Mit seiner Scania-Einzelanfertigung gelangt Petri Nupponen an Orte, welche größere Trucks nie erreichen könnten.





Scania P 280 LA 4x2 MEB:
Erstzulassung: 25.05.2012
Leistung: 280 PS/206 kW
Lauffleistung: 25.000 km
Kran: Palfinger PK 9001-EH
 mit 5 hydraulischen Ausschüben
Maße (L x B x H): 6.410 x 2.550 x 2.610 mm
Leergewicht: 9.950 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 18.000 kg

Genau das verspricht Scania-Verkäufer Daniel Ljungqvist aus Helsinki. Auf Basis eines P-280-Fahrgestells soll das Technikwunder entstehen. Petri ist skeptisch, aber den Worten folgen Taten: Daniel Ljungqvist zieht alles aus den Regalen, was irgendwie mit den Begriffen „klein“ oder „kompakt“ behaftet ist: Die Wahl fällt auf ein Mini-Sattelzugmaschinen-Fahrgestell und ein kurzes P-Fahrerhaus von Scania sowie Reifen der Größe 315/60 R 22.5. Eine Luftfederung vorne und hinten soll zudem dafür sorgen, dass der geplante Zwerg innerhalb von Petris Höhenvorgabe bleibt. Auf orangefarbene Rundumleuchten auf dem Dach des Scania verzichtet Ljungqvist – obwohl die Firma

Nupponen viele kommunale Tätigkeiten und Kranarbeiten ausführt und dies bisweilen an den verkehrstechnisch ungünstigsten Orten. Gerade diese Lämpchen hätten alle Anstrengungen, den Truck so niedrig wie möglich zu halten, aber wieder zunichtegemacht. Kleine Warnblitzer am Frontgrill übernehmen nun diese Aufgabe. Das Einzige, was noch über das Fahrerhausdach hinausragt, ist eine kleine Antenne. Aber die biegt sich natürlich in alle Richtungen, wenn es wieder einmal ordentlich eng wird.

Den Palfinger-Kran mit der Typenbezeichnung PK 9001-EH und das Abrollsystem bekommt der Scania bei VAK montiert, dem finnischen Trailer- und Aufbauspezialisten. Wie weit der Hubarm des Krans, der über ein maximales Hubmoment von 8,7 Metertonnen und eine maximale hydraulische Reichweite von 14 Metern verfügt, in die Höhe ragt, ist das nächste Problem. Die Mechaniker von VAK lösen es mit einem speziellen Hilfsrahmen, der größtenteils neben dem Hauptträger verläuft und dadurch kaum aufträgt. In seiner Ruheposition überragt der PK 9001-EH nun nicht einmal das Fahrerhausdach.

Nupponens Pflichtenheft hat der Scania-Händler damit schon erfüllt. Ljungqvist spendiert dem tiefergelegten Truck noch ein paar Extras: Zwischen Kran und Fahrerhaus wartet noch ein zweiter Haken für höhere Mulden auf seinen Einsatz. In einer Aussparung vor dem linken Hinterrad kann der hydraulische Greifer des Kraftzwerges komplett versenkt und verstaut werden. Außerdem ver-



König der Konfiguration: Verkäufer Daniel Ljungqvist (links) gab ziemlich vollmundige Versprechen und hielt sie mit dem außergewöhnlichen Scania. **Held der Unterwelt:** Petri Nupponen (rechts) ist stolz auf seinen Truck, der so viele Einsatzmöglichkeiten bietet wie ein Schweizer Taschenmesser auf Rädern. **Heiliger der Säulengänge:** Unter Tage stehen dem Scania zum Rangieren oftmals nur ein paar Zentimeter zur Verfügung und auch beim Abrollen von Containern ist Platz Mangelware. **Kleinster der Greife:** Statt lackiertem Markensymbol führt dieser Scania einen hydraulischen Greif allzeit einsatzbereit mit sich.



fügt der Scania über ein Kupplungsmaul für den dazugehörigen Anhänger, der ebenfalls aus dem Hause VAK kommt und zwei Wechselcontainer befördern kann.

Am Ende hält Scania-Verkäufer Daniel Ljungqvist all seine Versprechen. Petri Nupponen bekommt einen Truck mit mehr Leistung, einem größeren Kran und das zulässige Gesamtgewicht beläuft sich jetzt auf immerhin 18 Tonnen. Beschwören kann es Ljungqvist selbstverständlich nicht – aber seines Wissens dürfte es in ganz Europa kein zweites Fahrzeug geben, welches bei vergleichbarer Ausstattung mit Kran und Abrollsystem derartig kompakt daherkommt.

Große Probleme traten während Konstruktion und Aufbau nicht auf. „Für Profis gibt es keine Probleme – höchstens kleine Schwierigkeiten, die haben wir aber gelöst“, bringt es Daniel Ljungqvist schmunzelnd auf den Punkt. Seither flutscht der kleine grüne Schwede durch die Engstellen und Tiefgaragen der finnischen Hauptstadt und sein Besitzer ist ziemlich stolz auf den Kleinen. «



ANZEIGE

Big Move
separates the Men
from the Boys.

www.BigMove.net

BLOEDORN	GESER	GIEBEL	GUTMANN	hämmerle	Hegmann Transit
PALLMANN	enbach Schmaenbach	SEELAND	WAGNER	Wallek	Big Move SCHWERTRANSPORT®

DESTINATI

Rob Rynart fährt mit seinem Volvo FH von Rotterdam nach Kabul. Hin und zurück heißt das: 15.000 Kilometer voller Gefahren.

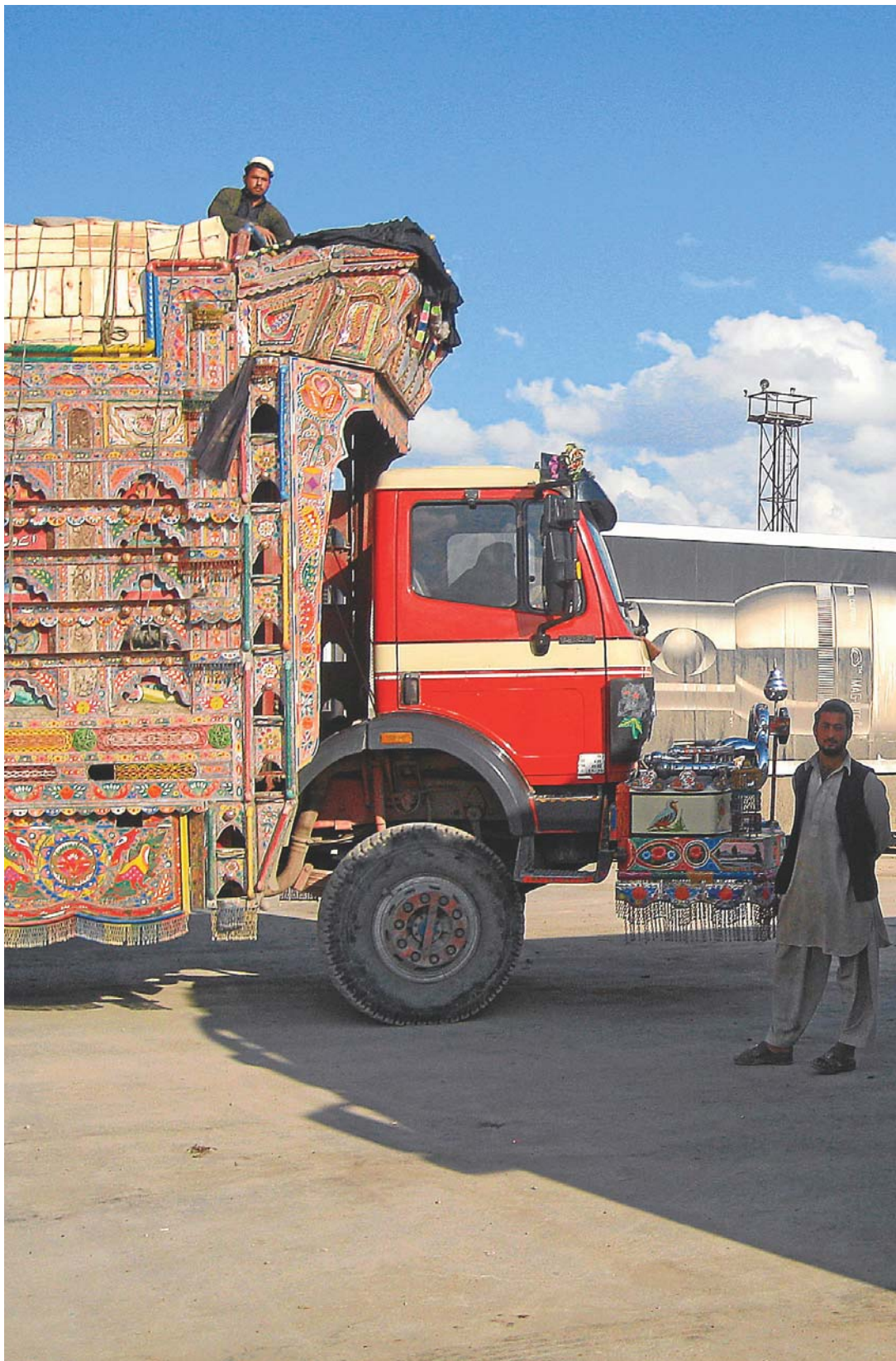
Text: Karl-Gerhard Haas, Ferdy de Martin

Wie bringt man Güter in ein Land, das keinen Zugang zum Meer hat? Mit Flugzeug, Bahn oder per Lkw. Was, wenn für Transportmaschinen taugliche Flugplätze kaum vorhanden sind und das Schienennetz des Landes ganze 87 Kilometer lang ist? Dann bleibt nur der Truck. Und was, wenn die Fracht aus Versorgungsgütern für westliche Truppen besteht? Dann geht die Fuhre auf reichlich verschlungenen Pfaden von Europa nach Afghanistan. Für die Fahrer bedeutet das: Auf Teilen des 15.000 Kilometer langen Umlaufs fürchten sie zu Recht um Leib und Leben.

Was die Logistik angeht, ist Fracht an den Hindukusch ein Albtraum. Denn die geografische Lage und die bescheidene Infrastruktur machen jede Warenbewegung zum Schwer-Transport. Afghanistan ist zudem von Staaten umgeben, die Europa und/oder den USA eher feindlich gesonnen sind – allen voran der Iran.

Dumm nur, dass die kürzeste Strecke vom Ausgangspunkt Rotterdam durchs ehemalige Jugoslawien, die Türkei und eben den Iran führt – auf gut ausgebauten Straßen. Rob Rynart, Chef der niederländischen Spedition gleichen Namens, fährt seit 2010 Waren für die US-Truppen nach Afghanistan – ein bis zwei Mal pro Jahr höchstpersönlich. Für diese Fuhren ist der Iran tabu – stattdessen machen er und seine Fahrer einen Umweg von rund 1.000 Kilometern.

58 Trucks – seit Jahrzehnten heißt die Hausmarke Volvo – setzt Rynart ein. Durch



Fotos | Ferdy de Martin

ON KABUL



Kontraste: Der Volvo FH von Rynart ist im Vergleich zu dem orientalischen Mercedes SK ein reines Arbeitstier. Der herausgeputzte Oldie dokumentiert in seinem dritten oder vielleicht auch vierten Leben hingegen den ganzen Stolz der Besitzer; **Oberstübchen:** Der handgeschnitzte Alkoven über der Fahrerkabine dient auf den mehrtägigen Touren als bescheidenes Hotel.



Polen, Weißrussland, Russland, Kasachstan und Usbekistan schlagen sie sich nach Afghanistan durch – auf Pisten, aus deren Schlaglöchern selbst Lkw ohne Hilfe nicht mehr herauskommen. Auf denen es im Sommer 45 Grad heiß und im Winter 45 Grad kalt werden kann. Buchstäblicher Höhepunkt dieser Route ist die Salang-Passstraße auf afghanischem Gebiet mit ihrem 2,7 Kilometer langen Tunnel in einer Höhe von 3.360 Metern. 1964 wurde der Tunnel von den Russen gebaut – auf Luxus wie Licht oder Lüftung verzichtete man. Sinnfälliger Spitzname des Tunnels: „Tor zur Hölle“.

Aber nicht nur der Tunnel, auch der Salang-Pass ist zu jeder Jahreszeit gefährlich: Im Sommer drohen Felsstürze, im Winter Lawinen. Erst am 8. Februar 2010 starben 166 Menschen in den Schneemassen.



Unter solchen Voraussetzungen Waren zu transportieren, scheint wenig verlockend – zumal auch die US-Armee aufs Geld schaut. Die Spedition Willy Betz hat sich den Widrigkeiten angepasst: Sie fährt nur bis zu ihrem Depot an der usbekisch-afghanischen Gren-

ze. Die gefährliche Tour nach Kabul übernehmen lokale Fuhrunternehmer auf ihren „Jingle Trucks“ – mit Glöckchen und Bling-Bling überreich verzierte Lkw meist älterer Bauart. Für Rob ist die Methode Betz keine Option: „Wir liefern bis zur Haustür.“



Auch ohne GPS zu erkennen: Die Fahrt geht durch Afghanistan. **Essen auf Rädern:** Rob Rynart haut sich was in die Pfanne. **Rasthof light:** Am Rande der Salang-Passstraße parken Fernfahrer über Nacht. **Durchschlagender Erfolg:** Einer der Rynart-Auflieger wurde am Salang-Pass von einer Rakete erwischt. Sie schoss durch den Aufbau, verletzte aber glücklicherweise niemand.





Keine Fahrt am Schnürchen: Die Seidenstraße trägt den Namen nicht wegen des Zustands ihres Belags. **Sesam, öffne dich:** freie Einfahrt nach Afghanistan für Rynart. **Donnerbalken:** ein sehr rustikales WC entlang der Route. **Vom Winde verweht:** Die vereiste Piste und Seitenwind wurden diesem Truck zum Verhängnis. **Das Ziel vor Augen:** Rob Rynart nähert sich Kabul. **Kamel-Parcours:** Entlang der Seidenstraße sind die Tiere keine Exoten.



Immerhin: In Afghanistan sind die Truppenversorger nicht auf sich gestellt – schwer bewaffnete Soldaten eskortieren Fahrer und Trucks. Auf dem größten Teil der Strecke hingegen müssen die Kollegen sehen, wie sie klarkommen. Denn während die Straßen bis Russland in etwa westlichen Vorstellungen entsprechen, wird es ab Kasachstan ungewöhnlich: Auf der Piste kann es im Sommer extrem heiß werden, im Winter superkalt. Wenn es regnet oder taut, verwandelt sich die Straße in einen einzigen Morast, in dem sich Lkw bis zu den Achsen festfahren. Findige Kasachen machen daraus ein Geschäft: Mit ihren Raupen aus Sowjetarmeebeständen schleppen sie liegen gebliebene Trucks frei. Und wenn das Geschäft nicht so läuft, helfen sie mit denselben Raupen auch schon mal bei den Schlaglöchern nach.

In Usbekistan, dem letzten Land vor der afghanische Grenze, nutzen nicht nur die Rynart-Fahrer zwischen Taschkent und Samarkand die Route der Seidenstraße. Rund



„Tor zur Hölle“: Der Salang-Pass hat weder Licht noch Lüftung. **Nadelöhr:** Bleibt ein Fahrzeug im Tunnel liegen, geht stundenlang gar nichts mehr – der Verkehr stockt auf der Passstraße. **Ein Truck sieht rot:** Der kürzeste und beste Weg nach Afghanistan verbietet sich den Truppenversorgern – er führte durch den Iran. Stattdessen fahren sie die grün eingezeichnete Tour.



120 Jahre Innovation

um die großen Städte wird die Piste in Schuss gehalten, abseits davon zeigt sie sich aber im Zustand wie zu Zeiten Marco Polos. Gleich, ob es nur darum geht, sich weitab vom nächsten Rasthof eine warme Mahlzeit zuzubereiten, einen Reifen zu wechseln oder kleinere Reparaturen zu erledigen – wer diese Strecke fährt, muss sich zu helfen wissen.

Einer, der das kann, ist Ercan Gurses. Alle vier bis fünf Wochen macht er sich auf den Weg. Er sagt ganz klar: „Abenteuer – schön und gut. Aber ich mache den Job, um Geld zu verdienen. Das ist angesichts der zähen Grenzkontrollen, Polizeischikanen und nicht zuletzt des Kriegs wegen hart erarbeitet.“ Wohl wahr – durch den Aufleger eines Kollegen schlug 2011 am Salang-Pass eine Rakete. Sie explodierte nicht, riss aber metergroße Löcher in die Seitenwände. Dem Fahrer passierte nichts – er lieferte seine Ladung in Kabul ab und durfte auf der Rückfahrt diversen Zöllnern erklären, woher die Durchschüsse stammen. Zufrieden ist Gurses dennoch mit seinem Job – sein einziger Wunsch: eine größere Fahrerkabine, „vielleicht wie beim Volvo VN 770 für den US-Markt. Das wäre schon angemessen bei dieser harten Interkontinental-Tour“.

Geschmackssache: Ein gängiger Anblick auf Afghanistans Straßen sind die „Jingle Trucks“. Mit Glöckchen und Glitzerzeug behangen, bilden sie einen farbigen Kontrast zur Einöde der Landschaft. Zum Glück für die Fahrer gibt es keine Hauptuntersuchungen am Hindukusch.

**SPEED CURTAIN –
der innovative
Micro-Rungen-Vorhang**



Sekunden.Takt.



ANZEIGE

Mit dem SPEED CURTAIN gewinnen Sie wertvolle Minuten bei jedem Laden.



Der einzigartige SPEED CURTAIN gewährt Ihnen in nur 35 Sekunden freien Zugang auf die Ladefläche. So laden Sie bereits, wenn andere noch öffnen – **just more.**

www.cargobull.com

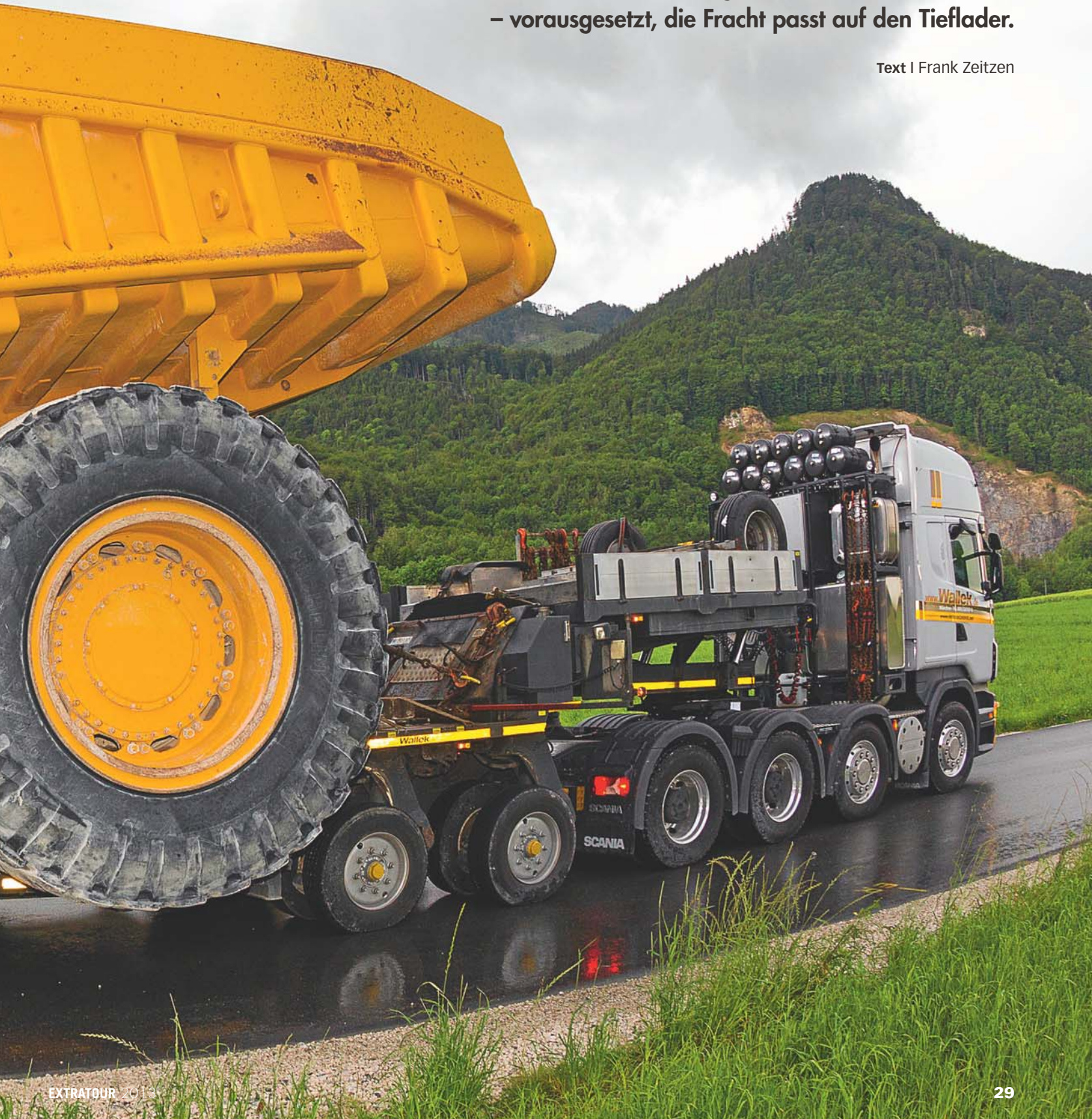
Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001



HUCKEPACK

**Gut 100 Tonnen bewegt ein Scania R 730 mühelos
– vorausgesetzt, die Fracht passt auf den Tieflader.**

Text | Frank Zeitzen



Caterpillar 777 B: Mit 60 Tonnen Leergewicht und knapp 100 Tonnen Nutzlast zählt der Caterpillar 777 B längst nicht mehr zu den Leichten seiner Gattung. Vielmehr repräsentiert er in der von knapp 70 bis fast 380 Tonnen Gesamtgewicht reichenden Produktpalette die Mittelklasse. Für den Antrieb dieser Off-Highway-Kipper setzt Caterpillar durchweg eigene Motoren ein – im Fall des 777 B einen 34,5 Liter großen V8-Turbo mit rund 900 PS, der seine Kraft über ein Siebengang-Lastschaltgetriebe an die Hinterachse weitergibt. Mit der Bereifung 24 R 49 erreicht er eine Spitzengeschwindigkeit von knapp 60 Stundenkilometern.





Kurz vor dem Ziel ist erst mal Schluss. Nichts geht mehr – der Scania R 730 bockt. Eine enge, kurvige, zudem steile Ortsdurchfahrt zwingt zu so schleichendem Tempo, dass der Achtzylinder schließlich streikt. Also Neustart auf feuchter Straße bei zehn Prozent Steigung. Mit gesperrten Antriebsachsen, reichlich Gas, acht durchdrehenden Reifen und großem Getöse kommen die gut 100 Tonnen in Bewegung. Doch kaum, dass Mischki den Gasfuß ein wenig lupft, um das Tempo für die nötige Schleichfahrt zu reduzieren, rumst es und der Motor steht wieder

still. Jetzt ist erst mal eine kurze Pause nötig, um die strapazierte Kupplung abzukühlen. Im dritten Anlauf endlich gelingt die Weiterfahrt zum nahen Ziel, einem Zementwerk. Problemloser wäre die Passage mit hydrodynamischer Kraftübertragung oder Wandler-schaltkupplung (WSK) zu meistern gewesen. Doch weder das eine noch das andere ist im Scania. Das hat seine Gründe.

Mischki heißt korrekt Milan Mitrovic, ist 56 Jahre alt, fährt seit 1980 Schwertransporte und arbeitet seit 23 Jahren bei der Spedition Wallek in Garching nahe München. Sein R 730 hat das übliche Scania-Over-



Arbeit: Gut zwei Stunden dauert es, den Caterpillar aufzufahren und aufzubocken.
Helfer: Maurice Bardick ist mit vollem Einsatz dabei. **Reifen:** Nach längerer Standzeit fehlen den riesigen Pneu's drei der nötigen 7,5 bar, was den Werkstattkompressor stundenlang beschäftigt. **Zurkketten:** Vier Stück sichern den Caterpillar in alle Richtungen. **Parkposition:** Schließlich ruht der Muldenkipper 40 Zentimeter über Grund auf dem Tieflader.

drive-Getriebe GRSO 925 R mit der ursprünglichen Opticruise-Schaltung – also mit Kupplungspedal zum Anfahren und Anhalten. So will es Mischl haben, weil sein linker Fuß doch mehr Erfahrung als jede Automatik besitzt. Sein Arbeitgeber Wallek wiederum mag keine Wandlergetriebe oder Ähnliches: Die Zugmaschinen sollen möglichst leicht sein, damit das Zuggewicht bei Leerfahrt unter 41,8 Tonnen bleibt. Nur dann geht es ohne Begleitfahrzeug (BF3).

Die heutige Aufgabe von Mischl: Transport eines Muldenkippers vom Kaliber Caterpillar 777 B aus einem Steinbruch nahe der österreichischen Grenze zu einem Zementwerk bei Rosenheim – eine Tour von rund 25 Kilometern. Gut 60 Tonnen wiegt das Trumm und hat das quadratische Format von 5,3 mal 5,3 Metern in Höhe und Breite. Es ist weniger das Gewicht, das beim Transport Probleme bereiten soll, es ist die unpraktische Form, die Ortsdurchfahrten zur Milli-

Scania R730 LA 8x4/HNB: 6x4-Fernverkehrszugmaschine mit zusätzlicher Vorlaufachse. Das H steht für Heavy, also schwere Einsätze, das N für normale Rahmenhöhe, das B für Vollluftfederung. **Motor:** 16,4-Liter-V8, 730 PS bei 1.900 U/min, 3.500 Nm zwischen 1.000 und 1.350 U/min; **Getriebe:** 12-Gang-Opticruise, GRSO 925 R, automatisiert mit Kupplungspedal; **Leergewicht:** 11,9 Tonnen; **technisches Gesamtgewicht:** 41 Tonnen; **zulässiges Zuggesamtgewicht:** 160 Tonnen.





Fahrer: Mischi alias Milan Mitrovic. **Laden:** Der Schwanenhals wird „abgefahren“. Übrig bleiben die vier Achsen des Scania und die zwei vorderen des Aufliegers. **Räderwerk:** Auf elf Achsen geht es dann auf Tour. Die vorderen zwei Achsen des Aufliegers lenken mit der Zugmaschine, die hinteren fünf gegenläufig.

meterarbeit macht und unter keine Brücke passen will. Der Weg führt über kleine, meist enge Landstraßen und viele Dörfer. Vor dem Scania rollt ein Streifenwagen, nach hinten sichert der BF3 den Transport.

Jetzt aber ist erst mal harte Arbeit angesagt: Der Scania muss den Riesen schultern. Für Mischi ist die Sache klar: Das stabile Heck der Kippmulde muss nach vorne. Er fährt den Schwanenhals ab, legt Keile vor den Tieflader und weist den 900 PS starken Kipper zentimetergenau ein. Nachdem das Gewicht des Caterpillar ideal über die Ladefläche verteilt ist, sichert Mischi den Boliden und unterbaut ihn mit schweren Kanthölzern. Rund zwei Stunden dauert die Plackerei mit dicken Antirutschmatten und sperrigen Zurrketten. Als versierter Helfer dabei: Maurice, der 16-jährige Sohn des Wallek-Disponenten Steffen Bardick, geht heute – wie so oft – zur Hand, kennt alle Griffe und weiß mit der Technik von Auflieger und Zugmaschine bestens umzugehen.

Nach getaner Arbeit ruht die Vorderachse des Cat auf den Kanthölzern – die inneren Zwillingsreifen der Hinterachse passen genau auf die Tiefbettverbreiterung, die äußeren schweben über der Fahrbahn. Allerdings hat der Kipper Schiefelage – den Reifen fehlt Luft, die ein Werkstattkompressor quälend langsam auffüllt. Schließlich stellt Mischi noch die Vorspannung des Aufliegers ein und justiert die Bodenfreiheit. Am späten Nachmit-

tag schwebt die Ladung vorne wie hinten jene 40 Zentimeter über Grund, die es braucht, um die Verkehrsinseln zu überrollen.

Erst um 22 Uhr setzt sich der Zug in Bewegung – so will es der Gesetzgeber. Erstaunlich locker zieht der Scania mit den gut 100 Tonnen los – Opticruise hat schon nach ein paar hundert Metern kapiert, dass jetzt eine andere Schaltstrategie als bei der Leerfahrt mit 41 Tonnen gefragt ist. Trotzdem: Wann immer möglich lässt die Getriebesteuerung den großen V8 mit niedrigen Drehzahlen ziehen, erkennt aber sehr schnell, wenn volle Leistung nötig ist. Dann geht es fix ein, zwei Gänge runter und die 730 PS lassen die Reifen kurz schmatzen. Der Triebstrang quitiert es mit leichten Vibrationen.

Da, wo reichlich Platz ist, lässt Mischi die Fuhre zügig rollen. Der R 730 meistert das hohe Gewicht ohne Probleme und könnte durchaus im normalen Lkw-Verkehr mitschwimmen. Zumeist jedoch geht es der Enge wegen mit reduziertem Tempo vorwärts. Mal mit knapp über null, mal mit 20 Stundenkilometern. Als Engstellen entpuppen sich nicht nur Ortsdurchfahrten, sondern auch in die Straße ragende Ampeln und natürlich die vielen Bäume, deren Wuchs sich exakt an den Maßen des Standard-Lkw orientiert. Vier Meter Höhe passen durch, fast sechs Meter misst Mischis Gespann. Hinzu addieren sich 25 Meter Länge, verteilt auf elf Achsen, und die 5,3 Meter Breite. Unter dem wuchtigen Kipper wirkt der stärkste Scania fast wie ein Zwerg.

Mischi lässt sich von all den Hindernissen überhaupt nicht aus der Ruhe bringen, guckt mehr in die Rückspiegel als nach vorne und spult Kilometer um Kilometer mit jener Gelassenheit ab, die nur Profis eigen ist. Und auch an jener engen Ortsdurchfahrt, die den Scania bocken lässt, gerät er kein bisschen aus der Ruhe. Nach dreieinhalb Stunden hat er alle Herausforderungen gemeistert und der Cat ist am Ziel. <<



PFLICHT-TERMIN

Laster gern gesehen – wenn das irgendwo gilt, dann im niederländischen Assen. Beim größten Truckfestival Europas treffen sich Zehntausende Lkw-Enthusiasten.

Text | Otto Miedl



Abschiedsgruß: Die Besucher des Festivals danken den Fahrern und ihren Trucks.
Gleitzeit: Mobile Rutschbahn selbst gebaut.
Feingefühl: Auch mit Bierdosen kann man interessante Sachen machen.
Strandbad: Der Streusand schützt die Rennstrecke und verbreitet Urlaubsflair.



Fotos | Otto Miedl

Das letzte Wochenende im Juli ist im Kalender holländischer Fernfahrer und Truckfans aus ganz Europa mit Sicherheit jedes Jahr fett und in Rot angestrichen. Dann hat die ganze Szene nämlich Assen im Visier und gut und gerne 30.000 Lkw-Reifen setzen sich dorthin in Bewegung. Bereits zum 32. Mal findet das vom niederländischen Nutzfahrzeugmagazin Truckstar ausgerichtete Festival im vergangenen Sommer statt und lockt über 60.000 Zuschauer und Teilnehmer auf die bekannte Motorradrennstrecke in den Norden Hollands.

Das Festival ist das mit Abstand größte Truckertreffen, welches Europa zu bieten hat. Zudem reist hier fast niemand nur mit dem Lkw oder der Sattelzugmaschine alleine an. Meistens sind es komplette Gespanne, die sich den Weg auf der von Zuschauern dicht gesäumten Zufahrtsstraße bahnen.

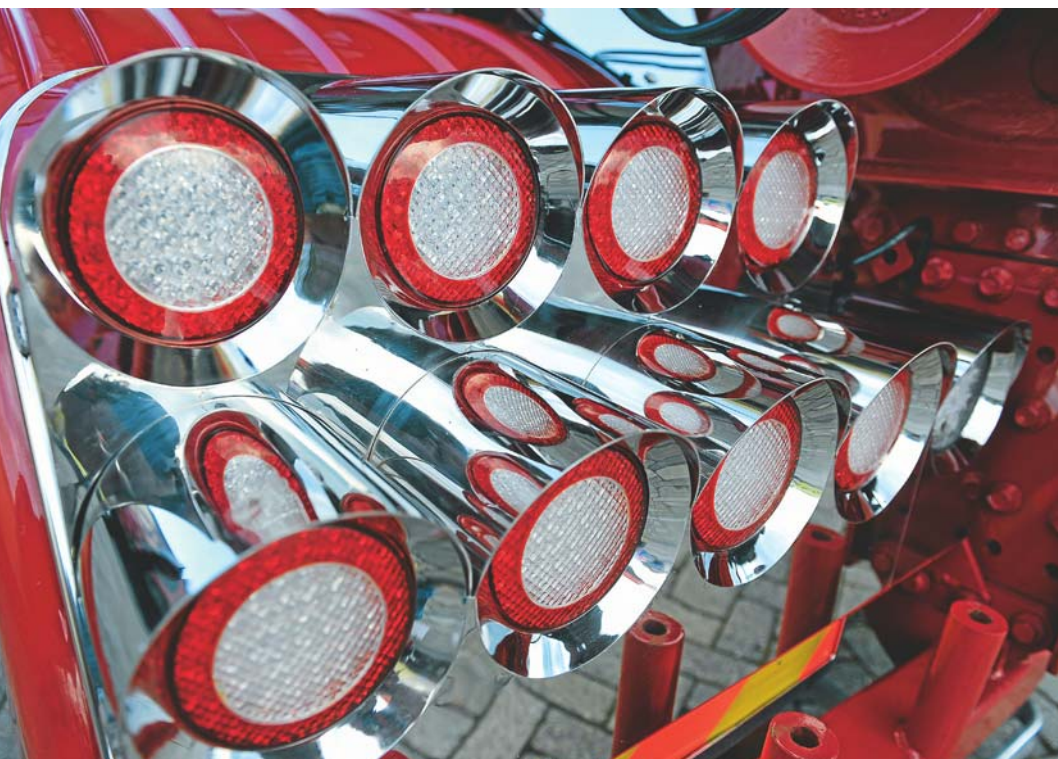
Auch zahlreiche rollende Botschafter aus den verschiedensten europäischen Ländern sind auf dem Fest zu finden: Italien, Frankreich, Deutschland, Polen, Dänemark, Bel-

gien, England, Schottland, Irland und selbst Schweden und Finnland sind vertreten.

Der Gang durch die endlosen Reihen der spalierartig geparkten Trucks ist für Lasterfreunde mehr als eine Freude – nein, es ist die wohl lustigste und ungezwungenste Art, andere Kollegen kennenzulernen.

In Holland sitzen die Fahrer mit ihren Familien und Freunden meistens auf Sesseln und eigens mitgebrachten Couchgarnituren vor den Lastwagen. Andere haben richtige Bars errichtet und von allen Seiten werden einem Getränke gereicht. Einige ausgelassene Horden warten zeitgleich mit riesigen Wasserpistolen bewaffnet auf ahnungslose Besucher. Besonders die holde Damenwelt rückt hier ins Fadenkreuz der überwiegend männlichen Jägerschar. Wer nicht aufpasst, kommt also entweder tropfnass oder total betrunken zurück – wobei auch beides zusammen durchaus möglich ist.

Dem in Assen zur Schau gestellten Ideenreichtum sind scheinbar kaum Grenzen gesetzt. Kippsattelaufleger sind zu Wasserrutschen umfunktioniert, in gefüllten Mulden



Big Chief: Der liebevoll gestaltete Scania R 480 Highline von Schwede Thord „Tudde“ Gahne aus Visby ist für Asphalt-Transporte zuständig. **Siegertyp:** In der Kategorie „Bester Showtruck“ wurde der fliederfarbene Custom-Scania von Domenico Nicolo aus Norditalien auf Platz eins gewählt.



oder sogar in Fischcontainern planschen die Leute. Eine Truppe hat sogar extra für dieses Festival mal eben eine Scania-Hütte komplett „ausgeräumt“ und zur Bar umgebaut. Inklusive Zapfhahn, Kühlschrank, Waschbecken, harten Getränken und allem, was zu einer richtigen Kneipe dazugehört. Die Niederländer verstehen es offensichtlich, ausgelassen zu feiern. Einen großen Anteil an dieser stets lockeren Urlaubs- und Strandatmosphäre hat aber auch der eigens großflächig und dick ausgestreute Dünsand. Der dient zum Schutz der Asphaltdecke, fühlt sich aber auch zwischen den Zehen sehr angenehm an.

Einziges Manko in Assen: Selbst wer das ganze Wochenende unaufhörlich herumwandert, wird am Ende immer noch das Gefühl haben, den einen oder anderen Truck und manche Attraktion verpasst zu haben. Zu viele tolle Dinge sind zu sehen.

Die Zuschauer selbst werden großartig unterhalten. Auf der Zielgeraden der Rennstrecke ist das ganze Wochenende Action und die Tribünen sind bis fast auf den letzten Platz gefüllt. Sei es nun der Korso diverser Showtrucks, qualmende Race Trucks oder das beliebte Wohnwagen-Zerdeppern – schließlich ist man ja in Holland. Langweilig wird es hier nie. Wer Ruhe und Erholung sucht, der sollte

an diesem Wochenende also lieber einen großen Bogen um das Festival machen.

Sonntagnachmittag schaufeln Polizei und Ordnungskräfte schließlich die Zu- und Abfahrtswege zur Rennstrecke für die Abreise der 40-Tonner frei. Über mehrere Stunden hinweg rollen dann 2.000 Lastzüge Richtung Autobahn. Auf dem Snelweg behaupten die Fahrer dann zum Abschied konsequent jede Brücke. Die vielen Schaulustigen, die schon auf diesen einzigartigen Konvoi warten, jubeln ausdauernd von oben zurück. Selbst noch viele Kilometer südlich von Assen zeigen winkende Fans, dass Trucks hier echte Stars sind. «



Farbe: Der Scania von Matthew James gewinnt die Kategorie „Special Paint“. **Schönster:** Der 730 PS starke Scania von Michel Kramer wird Truck 2012. **Lichtmeer:** Die Nacht wird zum Tag. **Parade:** Über 2.000 Lastzüge kommen jedes Jahr. **Avatar:** Der Scania von Andrew Templeton huldigt dem Kinohit. **Schwede:** Hakenabroller von Per Broddes Åkeri. **Bar:** Scania-Kabine mal anders. **Schrott:** Alte Wohnwagen müssen dran glauben. **Detail:** Die schönen Felgen gehören zu Michel Kramers Scania (siehe oben).

DRACHENZÄHMEN

Im Gewand eines Drachens reist der größte Schreitroboter der Welt per Lastzug von der Oberpfalz nach Berlin – mancher Passant traut seinen Augen nicht.

Text | Otto Miedl



Fotos | Otto Miedl

LEICHT GEMACHT





Schreitroboter: Tradinno (aus TRADition und INNOvation); **Typisierung:** komplett funkfern-gesteuerter Schreit- bzw. Laufroboter; **Alter:** zwei Jahre (Fertigstellung Sommer 2010); **Planungs-, Konstruktions- und Bauzeit:** 9 Jahre; **Länge:** 15,50 m; **Breite:** 3,80 m; **Höhe:** 4,50 m; **Flügelspannweite:** 12,30 m; **Gewicht:** 11,0 t (eine Tonne beträgt alleine das Gewicht der Haut); **Antrieb:** VW-Industriemotor (leistungsgesteigerter Turbodiesel) mit 2,0 Liter Hubraum und 140 PS/103 kW; **Höchstgeschwindigkeit:** 1,8 km/h; **Bedienung:** durch vier Personen mit jeweils einer Funkfernsteuerung; **Konstruktion und Fertigung:** Zollner Elektronik AG, Zandt, Deutschland; **Kostenpunkt:** 2,3 Millionen Euro
Truck: MAN TGX 33.680, 6x4-Sattelzugmaschine, **Motor:** 16,2 Liter/V8 mit 680 PS bei 1.800 U/min und 3.000 Nm bei 1.100–1.500 U/min.



Argwöhnisch betrachtet das Drachenungetüm die neugierigen Passanten. Die Augen rollen von rechts nach links und wieder zurück. Immer wieder blinzelt das Fabelwesen. Vereinzelt stößt das Untier ein paar Rauchwölkchen aus Maul und Nüstern. Unüberhörbar grollt und rasselt tief in seinem Bauch die Atmung. Vorsicht – nur nicht ärgern! Denn so ganz geheuer scheint dem über 15 Meter langen Vierbeiner dieses Treiben nicht zu sein. Keine Panik: Das Biest ist nur ein riesiger Roboter, hört auf den Namen „Tradinno“ (ein Kunstwort aus Tradition und Innovation) und ist die Hauptattraktion des „Further Drachenstichs“.

Further Drachenstich? Seit über 500 Jahren organisiert die Stadt Furth im Wald, in der Oberpfalz unmittelbar an der Grenze zu Tschechien gelegen, das älteste Volksschauspiel Deutschlands. Für die Festspiele schlüpfen jedes Jahr tausende Besucher und Bürger in mittelalterliche Gewänder. Der Markt platzt zu dieser Zeit aus allen Nähten.

Aber was wäre ein Drachenstich ohne Drachen? 35 Jahre lang, bis 2009, spielt ein verkleideter Gabelstapler den Kinderschreck. Gedanken über seinen Nachfolger macht sich Schultes Sandro Bauer bereits 2001. 2,3 Millionen Euro und neun Jahre später gibt der von der Zollner Elektronik AG aus Zandt gelieferte Schreitroboter sein Debüt. Tradinno kann sich fast beliebig bewegen – sogar auf eine täuschend echte Mimik muss der Roboter nicht verzichten. Fliegen kann er – drachenuntypisch – aber nicht. Ein Tieflader hilft dem Hightech-Wunder im Sommer 2010, die 28 Kilometer von Zandt nach Furth zu überwinden. Seine Ankunft begeistert die Bevölkerung – gleich darauf besteht er im Wortsinn seine Feuerprobe während der Festspieleinsätze.

Zwei Jahre später heißt es für Tradinno: raus aus dem Drachenhort – zeitweise. Anlässlich einer Innovationsschau des Landkreises Cham im Rahmen des Berliner Oktoberfestes soll die einzigartige Konstruktion dem dortigen Publikum präsentiert werden und als größte Attraktion auf dem Alexanderplatz das Fest in der Hauptstadt einläuten.



Der Drache Tradinno muss also wieder rauf auf den Tieflader.

Keine leichte Aufgabe: Vier Mann braucht es allein für die Steuerung des gigantischen „Spielzeugs“. Die bugsieren am 25. September 2012 den Feuerspeier zunächst auf ein funkgesteuertes Rangiergestell, mit dem der Schreitroboter üblicherweise vor Ort bewegt wird – mit einer Höchstgeschwindigkeit von 1,8 Stundenkilometern ist er nämlich ein eher träger Geselle. Unter den Augen von Bürgermeister Sandro Bauer und dem Fuhrparkleiter der Zollner Elektronik AG, Max

Panzer, steuert ein fünfter Mann das Rangiergefährt an einen bereitstehenden Tieflader von Schwarzmüller. Panzer war schon für den Transport vom Hersteller nach Furth verantwortlich und organisiert auch den Abstecher ins 530 Kilometer entfernte Berlin. Für ihn und den Drachen steht viel auf dem Spiel: „Niemand vermochte vorauszusagen, wie sich ein Transport über mehrere hundert Kilometer auf die empfindliche Technik des Drachens auswirken würde“, so Panzer in der Nachschau der Aktion. „Es gab schlichtweg keine Erfahrungswerte.“

„Tradinno“ muss nicht laufen. Der zum Schreitroboter gehörige, ebenfalls ferngesteuerte Allrad-Transporter bugsiert den elf Tonnen schweren Drachen sanft und vorsichtig auf den Tieflader. **Extra-Verbreiterungen** auf der Ladefläche geben den vier mächtigen Füßen Halt. **Nach der korrekten Positionierung** wird der Schreitroboter sorgfältig verzurrt und in Ketten gelegt. **Die Verladung** des Drachens ist ein Spektakel, welches fast den ganzen Tag andauert und von vielen Bürgern mitverfolgt wird.

Für die aufsehenerregende Tour stellt MAN Truck & Bus wie schon bei der ersten Präsentation des Laufroboters zwei Fahrzeuge aus dem Vorfuhrwagenpool der „Trucknology RoadShow“ zur Verfügung – einen TGX 33.680 6x4 BLS und einen TGS 26.440 6x4 H-4 BL. Den Drachen auf dem von Schwarzmüller beigesteuerten Tieflade-Sattelanhänger zieht der TGX. Der TGS bringt das Rangierfahrzeug nach Berlin.

Verbindungsmannt bei MAN ist Jens Grünfelder vom Verkaufsbüro Regensburg. Anlässlich des Events lässt er beide Fahr-

ANZEIGE

www.Die-Pkw-Versicherung-für-Trucker.de

Unser Pkw-Komplett-Paket für Sie*:

*) Die ausführliche Beschreibung der Leistungsmerkmale und -grenzen finden Sie in den Versicherungsbedingungen.

Neupreis-Erschädigung

Kasko-Bonus von 50 € pro schadenfreiem Jahr

Vorteilhafte Partner-/ Zweitfahrzeugregelung

Rabattreiter im Schadenfall

Zusammenstoß mit allen Tieren ist versichert (nicht nur Wildschaden)

Versicherte Naturgewalten sind Sturm, Hagel, Blitzschlag,

Überschwemmung, Erdsenkung, Erdbeben, Lawinen

- Kurzschluss an der Verkabelung inkl. 1.000 € Überspannungsschaden an Aggregaten ist versichert
- Marderbiss inkl. 500 € Folgeschaden ist versichert
- Transport auf einer Fähre ist versichert
- Verzicht auf grobe Fahrlässigkeit
- Kostenlose Glasreparatur
- Kein Rabattverlust bei Schadenrückkauf

- Ergänzender Schutz durch "Mallorca-Police"
- Umfangreiche Mitversicherung von Fahrzeug-/Zubehörteilen
- Sondereinstufung für Fahranfänger und für junge Autofahrer
- Auf Wunsch: Gap-Deckung für Leasing-Pkw
- Auf Wunsch: Werkstattbindung
- Auf Wunsch: Schutzbrief

Top-Schutz
für
Berufs-
Kraftfahrer



“Top-Leistung zu einem günstigen Preis! Wer kann, sollte jetzt zur FV wechseln. Es lohnt sich.”

Jochen Hahn
Truck-Race-Europameister 2011

Mit unserem Online-Rechner können Sie selbst den Beitrag für Ihren Pkw berechnen - oder rufen Sie uns an.

Telefon 0711 - 98 889 711



Von links nach rechts und von oben nach unten: **Sandro Bauer** (Erster Bürgermeister der Stadt Furth im Wald) ist maßgeblich an der Entwicklung und am Bau dieses Technikwunders beteiligt. **Josef Hauser**, Lkw-Fahrer bei Zollner, bringt den Drachen sicher nach Berlin und auch wieder zurück in seine Höhle. **Max Panzer**, Fuhrparkleiter der Firma Zollner, ist für die gesamte Planung und Durchführung der Berlin-Reise verantwortlich. In Berlin bringt der Drache mit seinen Fähigkeiten die Besucher zum Staunen und stellt nebenbei noch einen Weltrekord auf.

zeuge mit einem Drachendekor versehen – übrigens keine Sonderanfertigung, sondern dem MAN-Service-Zubehörekatalog entsprungen. Genau dieses Dekor zierte seit der Indienststellung des Drachens auch alle Lastwagen von Zollner.

Das Gewicht des Drachens von etwa elf Tonnen stellt weder Zugmaschine noch Tieflader vor Probleme. Wesentlich kritischer: die Gesamthöhe der Fuhre. Es gilt, den Drachen ganz exakt und in der richtigen „Körper“-Haltung auf dem Tieflader zu positionieren, um die genehmigte Gesamthöhe von 4,20 Metern nicht zu überschreiten. Tradinno muss sich hierfür ganz schön ducken! Auch das macht der Schreitroboter wie gewünscht und so erreicht Tradinno oder Fanny, wie er von den Further Bürgern auch liebevoll genannt wird, nach genau zwölf Stunden am 26. September um vier Uhr morgens den Alexanderplatz. Eine gute Stunde später startet er ohne Probleme auf Knopfdruck und weckt erst mal mit markerschütterndem Gebüll die Bewohner der umliegenden Häuser.

Seit seiner Berlin-Reise darf sich Tradinno nun auch ganz offiziell als größter Schreitroboter der Welt bezeichnen. Für einen Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde muss das Hightech-Wunder eine Strecke von genau zehn Metern bewältigen. Das schafft er natürlich mühelos – mehr noch: Er läuft die Strecke anschließend sogar im Rückwärtsschritt wieder retour.

Der Drachenflug nach Berlin ist ein voller Erfolg – aber am 28. September schultert der Schwarzmüller-Tieflader Tradinno für die Heimreise. Derzeit steht der Schreitroboter in Furth im Museum – beim nächsten Drachenstich im August 2013 darf er wieder Besucher begeistern. <<





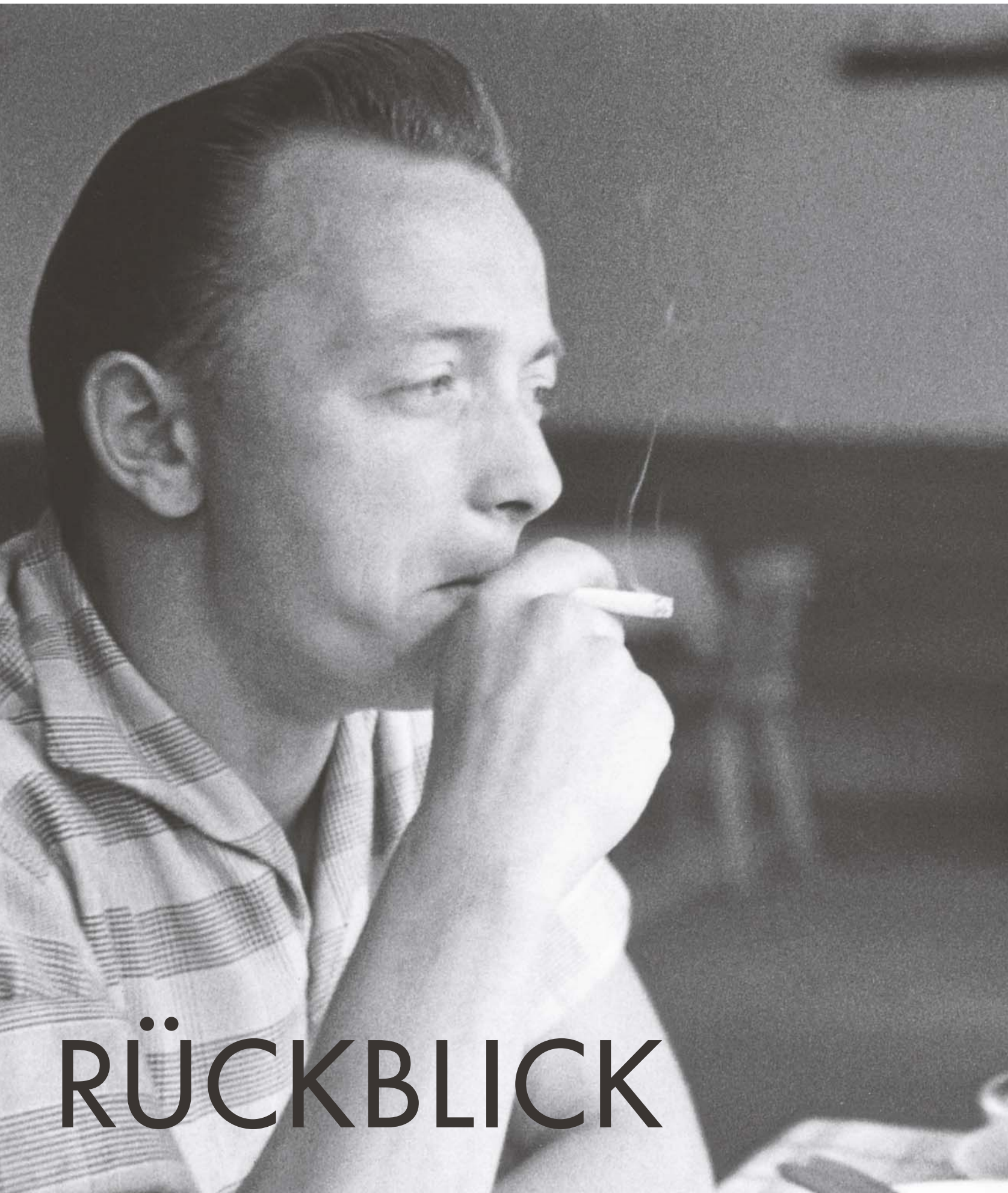
Linksweisend hinten

~ K 333

BICMA

Rechtsweisend vorne





RÜCKBLICK



Lkw-Fahrer als Traumberuf – Joachim Seidler erinnert sich daran, wie es damals in den 1960ern war.

Text | Sandra Moser

Ich lerne Autoschlosser. Da kann ich mir selber helfen, wenn ich dann unterwegs bin. Lkw-Fahren, das ist mein Traum.

Als kleiner Bub stehe ich bei uns in Gera an der Straße und schaue jedem Laster hinterher. Als ich 1957 meine Lehre beende, will ich Geld verdienen, für den Führerschein. Da kommt die Volksarmee und klopft bei mir. „Nee“, sag ich, „ich muss doch arbeiten.“ Ruckzuck lande ich in der Teilwäscherei und es ist Essig mit dem Geld. So ein Zufall. Also heure ich doch bei der NVA an. Unter der Bedingung, dass ich den Führerschein machen kann. Wenn schon, denn schon.

1959 lassen sie mich wieder laufen. Jetzt werde ich wohl endlich Lkw-Fahrer beim VEB-Kraftverkehr daheim in Gera. „Ja, das ist nicht so einfach“, drucksen die Verantwortlichen rum: „Du bisd ja nüscht in dr’ Pardei.“ Die fahren Interzonen-Verkehr und können nur „Hundertprozentige“ brauchen. Der Ent-



Fotos | Joachim Seidler

Sonntagsfahrverbot: „In Innsbruck hängen geblieben, machen mein Kollege und ich einen Ausflug mit der Seilbahn auf die Hungerburg. Oben tragen alle wattierte Jacken, nur wir zwei Kasper nicht. Hui, haben wir gefroren! Aber das Schnitzel war super, das weiß ich noch genau.“ **Dienstfahrzeug:** „Mit dem 334er Mercedes, hier vor dem Rhenus-Gebäude im Mannheimer Hafen, fahre ich meine ersten Touren.“



schluss reift: Im April 1960, noch vor dem Mauerbau, türmen wir. Mutter, Bruder, ich. Zu meiner Schwester in die Nähe von Pirmasens.

Inzwischen bin ich 22 Jahre alt und immer noch nicht auf dem Lkw unterwegs. Das muss sich ändern. In einer Zeitungsannonce sucht ein Gemüsehändler jemand für tägliche Fahrten zum Großmarkt nach Stuttgart. Die Probefahrt im Mercedes LP 323 bestehe ich anstandslos. Einige Tage später kommt eine Polizeistreife vorbei. Die fragen nach mir. Oha. Aber sie stellen mir nur meinen umgeschriebenen Führerschein zu. Sehr nett.

Die Amis in Grünstadt suchen „Trucker“ für die Versorgung der PX-Stores, ich melde mich und werde genommen. Die Touren gehen

von Antwerpen bis nach Paris, Nancy, Verdun. Überall dahin, wo Stützpunkte sind. In der Nähe von Metz treffen wir Fahrer uns immer an einer Tankstelle. Ein neuer Kollege, noch nicht so firm mit Frankreich, bestellt Schnitzel mit Pommes Frites – und noch ein paar Kartoffeln dazu. Der Wirt lacht: „Du Knallkopp, Pommes sind doch Kartoffeln!“

An dieser Tankstelle gibt es außer Kartoffeln noch andere krumme Dinger: Die Ami-Trucks sind Benziner, klar, was da läuft, oder? Die Chefs kommen dahinter und verplomben die Tanks. Ich hab da nie mitgemacht. Ich bringe sogar einen Karton mit 10.000 Zigaretten zurück, der eines Tages nach dem Abladen liegen bleibt. So ein ehrlicher Trottel bin ich.

Dafür ist es mir eine Gaudi, auf dem Runterweg von der Goldenen Bremm nach Saarbrücken die Zündung auszuschalten, Gas zu geben und unten bei den ersten Häusern den Schlüssel wieder umzudrehen. Ha, wie das Benzin-Luft-Gemisch knallt!

Im September 1961 fang ich dann bei der Rhenus im Mannheimer Hafen an. Die erste Tour geht mit einem 334er-Mercedes nach Wuppertal. Der schaltet sich wie Butter. „Wir sind gleich da und es ist erst vier. Die machen um sechs auf. Jetzt stehen wir zwei Stunden rum, die uns keiner bezahlt“, beschwert sich mein Kollege. Wir bekommen da noch Stundenlohn, aber daran denke ich vor lauter Verzückung über den Lkw gar



Abladen: „In Italien, wie hier in Bozen, dürfen wir grundsätzlich nicht selbst abladen. Die sorgen sich um ihre Arbeitsplätze.“

Lieblingsstück: „Der Büssing LU 11/16 hat 192 PS und sein Aufbau ist von Aurepa. Bis auf die Blechtüren ist die Kabine aus Polyester. Das rettet später einem Kollegen, der in der oberen Koje schläft, bei einem Unfall das Leben. Das Dach ist eingedrückt, aber er kann es selbst von innen wieder ausbeulen und rauskrabbeln.“



nicht. Fahren wir eben noch ein bisschen spazieren. Hauptsache, der Tacho läuft.

Später ist es dann an mir, neue Kollegen einzuarbeiten. Ich stelle mit Entsetzen fest, dass eine rot glühende Soffittenlampe und 0,5 Atü auf dem Bremsdruckmanometer nicht jeden alarmieren. Das Wiedbachtal runter wird's einfach nichts, wenn man nicht weiß, wie man zurückschaltet. Aber auch gestandene Kollegen taugen für einen Lacher: Im Winter 1962 ist es tierisch kalt. Mit einem 20-Tonner-MAN geht es nach Altena. 23 Tonnen Draht, Komplettladung. Es kommt, wie es kommen muss – bei Remagen steht einer mit Kelle, die Waage wartet. Unterm Fahrzeug hängt viel Eis. Zehn Prozent Überladung ge-

steht man uns zu. Ich hab schon die Türklinke in der Hand, da bedankt sich mein Kollege überschwänglich. Genug Zeit, dass der Waagemeister noch mal überschlägt: „Halt mal, das kann ja gar nicht sein!“ 320 Mark Strafe sind das Ende vom Lied.

Dann kauft die Rhenus einen Büssing LU 11/16. Der beste Lkw, den ich kenne. Italienverkehr, der Zollhof in Concorezzo ist meine zweite Heimat. Für BASF geht es zu Fiat nach Turin. Auf dem Rückweg nehmen wir in Parma Käse mit oder aus Udine Toilettenpapier. Ein paar unnötige und kalte Zwangspausen am Brenner später – die Österreicher pflegen seit jeher ihre eigene Art – bin ich etwas desillusioniert. Ich beschließe, mich auf den Nah-

Geduldsprobe: „Der Büssing hat einen Schrank, in den wir unten oft Trockeneis von BASF packen, um Bier zu kühlen für die Pausen. Hier in Mailand geben wird die Flaschen den Arbeitern, die die Nähmaschinen von Pfaff abladen. In der Hoffnung, es ginge dann etwas flotter. Was natürlich nicht der Fall war.“ **Eindrücke:** „Das ist der Hafen von Triest. Ich habe noch genau im Ohr, wie die Wellen schwappen.“



Morgentoilette: „Das Foto entstand am Gardasee, während eines Sonntagsfahrverbots. Das Wasser ist so unglaublich klar, da wasche ich mich ganz ohne Sorge mit. Der Kollege knipst mich beim Rasieren.“

Sommerpause: „Der Zollhof von Concorezzo und ich – ganz lässig. Alles, was da so rumsteht an Lkw, habe ich heute als Modelle in 1:87. Eine schöne Erinnerung.“



verkehr zu verlegen. Bis zum Sommer 1965. Mit einem Magirus Pluto mit V8 will Rhenus zurück ins Italiengeschäft und bittet mich: „Du kennst dich da aus, nun mach schon.“

Bei einem Kunden in der Nähe von Rom muss ich ans Telefon. 25 Tonnen Marmor warten in Pietro di Trani. Trani bei Bari? 800 Kilometer Leerfahrt, konnte das sein? Der Besitzer der lokalen Tankstelle war Gastarbeiter bei Henschel, spricht Deutsch, kennt aber auch kein anderes Trani. In der Ecke sitzt der Dorfpfarrer, der ruft kurzerhand seinen Glaubensbruder in Trani an. „Ja, alles

korrekt, den Marmorbruch gibt es hier.“ Runter bis Neapel und dann quer rüber, eine Tour, wie ich sie mir immer gewünscht habe. Richtig spaßig ist aber erst der Rückweg. Bei Bozen will ich noch tanken, aber es gibt nur Benzin. Der Tankwart ist rührig und organisiert 20 Liter Diesel. Müsste reichen bis Österreich. Tja, wenn der Magirus nicht aus dem vorderen seiner beiden Tanks saugen, aber bei der Steigung hoch zum Brenner alles in den hinteren laufen würde. Da hängen wir. Voll beladen. Aber es sind Kipper unterwegs vom Bau der Brennerautobahn. Zwei

davon ziehen uns auf die Ebene, ich entlüfte und schon läuft der Motor wieder. Zu Hause hab ich das aber ordentlich kritisch angemerkt mit der dusseligen Dieselzufuhr.

Im gleichen Jahr heiratete ich meine Frau Edith und steige auf nationale Touren um. Dann verwickelt es mich so richtig mit einem Magengeschwür, OP und allem. Ich muss das Fahren leider bald aufgeben und wechsle zu Mercedes in die Gießerei. Meine Liebe zum Lkw aber, die bleibt! Bis heute. Ich besitze über 5.000 Modelle. Natürlich auch „meinen“ Büssing, Mercedes und Magirus. «





Fotos | Jan Bergrath, Imago



ROLL, RASEN!

Das Grün für deutsche Fußballstadien wächst rund um Willich. Helmut Soltys und seine Kollegen von Meyer Logistics bringen die passgenaue Rollware ans Ziel.

Text | Jan Bergrath

Die kräftige Männerhand streicht prüfend über das saftige Grün. Es ist Ende April, die warme Sonne lacht über die weite Ebene des Niederrheins und Lkw-Fahrer Helmut Soltys kniet nahe der deutsch-niederländischen Grenze auf seiner Fracht. Um den 51-Jährigen herum Rasen, nichts als Rasen – so weit das Auge reicht. Das ist allerdings nur ein Bruchteil der Fläche, die dem Zuchtbetrieb Gebrüder Peiffer aus Willich zur Verfügung steht. Der edle Naturteppich unter Soltys Füßen ist für das Berliner Olympiastadion vorgesehen. Dort findet in zwei Wochen das DFB-Pokalfinale statt. Soltys ist einer der Fahrer, die binnen zwei Tagen mit ihren Sattelzügen im wahrsten Sinne des Wortes die Grundlage für das Endspiel in die Bundeshauptstadt rollen.

Soltys fährt seit 1982 Lkw. Er war unter anderem 20 Jahre bei der Kühlspeidition Sturm, jetzt ist er seit April 2011 bei Meyer Logistics beschäftigt. Das Traditionsunternehmen mit seinen 120 Lkw ist ebenfalls in Willich beheimatet. Schwerpunkt sind Getränke, Teilpartien und Komplettladungen. Dazu zählen in schöner Regelmäßigkeit die riesengroßen Spielflächen für deutsche Fußballstadien. „Meine Kollegen und ich schätzen diese Touren als eine sehr willkommene

Abwechslung von der täglichen Routine“, sagt der ehemalige Kreisligastürmer des SV Schwanenberg lachend. „Es ist grüne Logistik in Perfektion.“

Schon seit drei Generationen produziert Peiffer Rollrasen und gehört damit europaweit zu den führenden Herstellern. Heute sind es jährlich rund 2,5 Millionen Quadratmeter, sie gehen zu Gärten von Privatkunden oder Golfanlagen. Viele Vereine der 1. und 2. Fußballbundesliga sind ebenfalls Kunden bei Peiffer. Das ist natürlich ein feiner Auftrag. So ein Fußballfeld hat die genormten Ausmaße von 110 mal 72 Metern, die reine Spielfläche sind 105 mal 68 Meter. Das ist extrem viel Angriffsfläche, besonders in englischen Wochen – wenn mehrere Spiele hintereinander laufen. Finden dann noch zusätzlich Open-Air-Konzerte in den Stadien statt, gehen die feinen Halme schnell in die Knie. Neben den tiefen Stollen der Spieler setzen wie dieses Jahr bei der Meisterfeier von Borussia Dortmund immer öfter auch siegestrunkenen Fans der Spielfläche stark zu, „Grundraub“ sozusagen.

Für solche Fälle ist Peiffer bestens gewappnet. Das Unternehmen hat immer ausreichend Rasen herumliegen. Rund 16 Monate wächst die Spezialzüchtung auf dem Feld heran. Dreimal die Woche wird sie ge-





Abschneider: Spezialmaschinen schälen den Rasen direkt aus dem Boden. **Verlader:** Im Halbstundentakt treffen die Sattelzüge von Meyer Logistics am Feldrand ein. **Rasenroller:** Helmut Soltys arbeitet seit April 2011 für Meyer Logistics aus Willich und hat zusammen mit seinen Kollegen das Grün von Peiffer bereits in fast alle großen deutschen Fußballarenen gebracht.



schnitten, natürlich regelmäßig gewässert und auch gedüngt. Alles in allem kostet ein neuer Stadionrasen rund 100.000 Euro. „Wir sind theoretisch in der Lage, einen kompletten Rasen in nur einem Tag zu tauschen, falls die FIFA etwa vor einer wichtigen Begegnung einen Platz für unbespielbar erklärt“, erläutert Seniorchef Arnold Peiffer vor Ort nicht ganz ohne Stolz. „Zum Glück passiert das selten. In der Regel haben wir ausreichend Vorlauf, um die Logistik in Ruhe zu organisieren. Unser Rollrasen ist allerdings eine verderbliche Ware. Spätestens nach 24 Stunden muss er ausgelegt sein. Da darf unterwegs absolut nichts passieren. Wir arbeiten deshalb schon seit 20 Jahren mit Meyer Logistics zusammen.“

Einer genormten Spielfläche entsprechen mit Verschnitt und etwas Rasen zur Sicherheit umgerechnet 440 Rollen mit einer Länge von 16 Metern und einer Breite von 1,20 Metern. Eine spezielle Maschine schält den Rasen am frühen Morgen des Transporttages in einer Höhe von drei Zentimetern aus dem Boden und verpackt sie dabei gleich in eine Folie. Rund eine Tonne wiegt eine Europalette. „Das macht insgesamt 19 Sattelzüge für ein ganzes Stadion“, sagt Soltys. „Nach Berlin fahren wir in zwei Etappen. Auf langen Touren übernachten die meisten Kollegen dann direkt am Feld, um vor der Abfahrt wieder eine komplette Lenkzeit zu haben. Denn man mag es sich besser gar nicht vorstellen, was es heißt, wenn ein Lkw von der Polizei festgehalten würde und im Stadion am Ende des Tages ein Streifen Rasen fehlte.“

Soltys ist mit seinem DAF XF der erste Fahrer für den zweiten Tag. Ein Lademitarbeiter von Peiffer leitet ihn gegen zehn Uhr zur improvisierten Ladestelle – direkt an der Schnittkante. Es geht Schlag auf Schlag.

Etwa 45 Minuten dauert eine Beladung. Dann macht sich Soltys auf schnellstem Weg zur A2 und fährt entspannt Richtung Hauptstadt. Nach einer Stunde Pause in Lauenau parkt er seinen Zug am frühen Abend vor dem altherwürdigen Stadion. Dort muss er bis zum Morgen warten. „Im Frühjahr bleibt die Kühle der Nacht im verpackten Rasen eine Zeit lang erhalten“, erläutert Soltys. „Im Hochsommer wäre das nicht möglich. Dann würden wir noch am selben Tag entladen.“

Arndt Peiffer holt Soltys am nächsten Morgen ab und geleitet ihn durch einen langen Tunnel in die tiefen Katakomben des Olympiastadions. Schon am Sonntag ist der Juniorchef mit seiner elfköpfigen Mannschaft Richtung Berlin aufgebrochen. Auf drei Hängerzügen hat das eingespielte Team die nötige Gerätschaft mitgenommen: einen lasergesteuerten Planierer, drei Traktoren für den Transport der Rollen im Stadion, zwei Verlegemaschinen, dazu einen Kleintransporter. Peiffer lädt die Fracht selbst per Stapler ab. Das dauert ebenfalls rund 45 Minuten pro Zug. Anschließend fährt Soltys nach Magdeburg und lädt Ziegel zurück ins Ruhrgebiet. Seine Arbeitswoche endet in der Regel am Freitagnachmittag. „Natürlich freue ich mich auf das Spiel am Samstagabend. Denn schließlich haben wir Fahrer unseren Teil dazu beigetragen, dass es auf einem gepflegten Rasen stattfinden kann.“

Doch vor Ort im Stadion spielt diesmal der Wettergott nicht mit. Peiffer blickt immer wieder sorgenvoll zum Himmel. „Sportrasen braucht zwar ständig Wasser, um zu wachsen, aber bei Dauerregen wird eine saubere Verlegung praktisch unmöglich.“ An der Logistik im Stadion liegt die Verzögerung nicht, sie ist perfekt durchdacht: Eine Rasenbahn, längs verlegt, sind sieben Rollen. Die ankomm-



Rasenzüchter: Arndt Pfeiffer (r.) bespricht im Berliner Olympiastadion mit Greenkeeper Alan Caerncross (l.) die Verlegung des neuen Rasens für das Pokalfinale Borussia Dortmund gegen Bayern München am 12. Mai 2012. **Meterware:** 19 Züge von Meyer Logistics bringen 440 Rollen. **Schnittmuster:** Eine Bahn, längs verlegt, entspricht sieben Rollen. Mit jedem Lkw wächst das neue Spielfeld also um drei Bahnen.



menden Lkw werden kontinuierlich entladen. Die Traktoren stellen die Rollen in bestimmten Abständen auf, zwei Verleger rollen den Rasen ab, einer der beiden schneidet ihn auf Kante, ein Dritter schiebt den Rasen an die zuvor verlegte Bahn.

Mit jedem Lkw, der im Dreiviertelstundentakt ins Stadion kommt, wächst das neue Spielfeld um exakt drei Bahnen – und ein kleines Stück. Erst im Laufe des Nachmittags trocknet die Sonne den stark durchnässen Boden auf – und um 17 Uhr ist der neue Rasen schon komplett verlegt. „Im Prinzip ist er jetzt auch schon bespielbar“, sagt Arndt Pfeiffer. Doch bis zum Finale hat Greenkeeper Alan Caerncross, seit 30 Jahren im Dienste des Hausherrn Hertha BSC Berlin, noch einiges zu tun. Er muss sämtliche Linien neu ziehen und den Rasen in der Tat bürsten. So, dass die großen breiten Streifen zu erkennen sind, die auch den beiden Linienrichtern beim Abseits eine optische Hilfestellung geben.

Der letzte Lastzug nimmt alle leeren Europaletten, die drei Gitterboxen mit den Rohren für die Rollen und die Säcke mit dem Plastikabfall zurück nach Willich. „Von unserer aufwendigen Logistik ist dann nichts mehr zu sehen“, sagt Pfeiffer, „nur das grüne Ergebnis.“





Wühlmause: Am 5. Mai 2012 wird Borussia Dortmund nach einem klaren 4:0-Sieg gegen den SC Freiburg zum zweiten Mal in Folge Meister der Ersten Bundesliga. **Stürmer:** Unmittelbar nach dem Abpfiff gibt es für die schwarzgelben Anhänger kein Halten. **Siegeshunger:** Die Meute ist in ihrem kollektiven Jubelwahn nicht zu stoppen, die Qualität des grünen Gewächses zeigt sich im spontanen Bisstest. **Beute:** Während die Trophäen daheim verdorren, ist für Pfeiffer und Meyer Logistics der nächste Auftrag sicher.

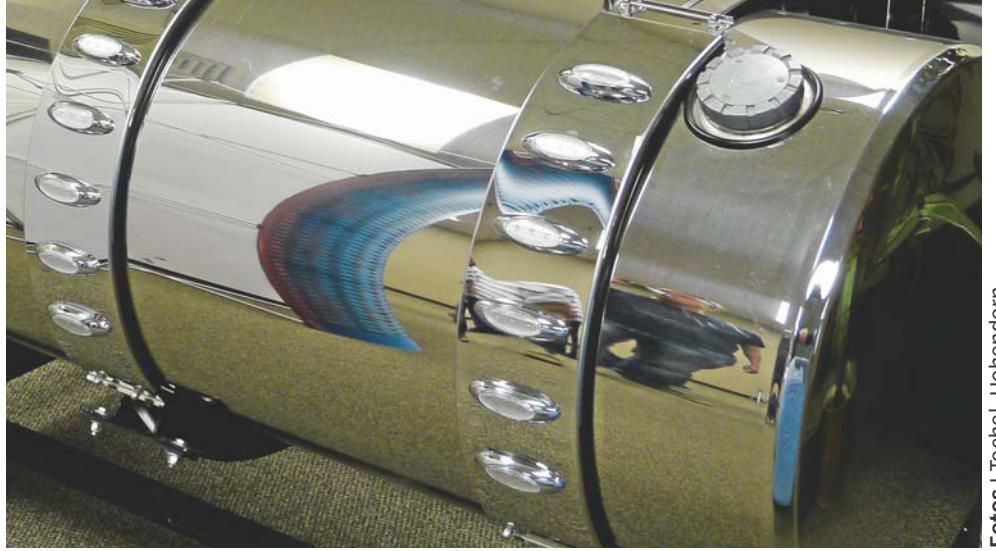


KING OF STEEL

Dieter Hohendorf aus Kitchener ist ein echter Selfmademan. In der amerikanischen Truck-Szene hat seine Firma „Dieter’s Metal“ fast schon Kultstatus.

Text | Andreas Techel





Fotos | Teichel, Hohendorf



Man at work: Dieter Hohendorf in seiner neuen Halle in Cambridge.

Hochglanz: Ein top polierter Tank mit LED-beleuchteten Edelstahlbändern. Das weckt Begehrlichkeiten bei US-Truckern.

Markenbewusstsein: Unter einer Schutzfolie warten die lasergeschnittenen Logos auf ihren Einsatz.

Der „Iwan“ kam dann zwar doch nicht, aber Anfang der 60er-Jahre war die Furcht vor einem Angriff des Warschauer Pakts in Westdeutschland durchaus vorhanden. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatten sich die Siegermächte USA und Sowjetunion ziemlich schnell auseinanderdividiert und es entstand mit dem Kalten Krieg eine höchst gefährliche Stimmung zwischen den beiden Supermächten. Die besonders in Deutschland spürbar wurde, wo sich die stationierten Truppen der Russen und Amerikaner räumlich so nahe kamen wie sonst nirgendwo anders auf dem Globus.

Auch in Hildesheim, nur 50 Kilometer Luftlinie von der Zonengrenze entfernt, war der unterschwellige Konflikt in vielen Köpfen präsent. Im Haus der Familie Hohendorf war das Thema immer wieder im Gespräch. Während Dieter als Jugendlicher eine Ausbildung zum Maschinenschlosser bei der örtlichen

Molkerei machte, schwärmte sein Vater immer wieder vom Land der unbegrenzten Möglichkeiten oder seinem nördlichen Nachbarn. Das sogenannte Wirtschaftswunder stand Ende der 50er-Jahre zwar noch im vollen Saft, aber Dieters Bruder entschied sich, 1957 als Kraftfahrer nach Kanada zu gehen. Er war nicht der Einzige in Dieters Umfeld und die Nachrichten, Briefe und Informationen, die zurückkamen, ließen auch bei Dieter das Interesse erwachen. Immer häufiger war zudem in deutschen Zeitungen zu lesen, dass Fachkräfte aller Art in Kanada hochwillkommen wären.

Als dann 1962 plötzlich auch noch die Bundeswehr anklopfte, beschleunigte das Dieters Überlegungen, dort sein Glück zu suchen. Er schrieb an die kanadische Botschaft nach Hamburg und wurde prompt zur medizinischen Untersuchung eingeladen. Das Okay der Einwanderungsbehörde kam schnell und Dieter buchte einen Fahrschein



Lightshow: Traditionelle Optik mit moderner LED-Technik ist schwer gefragt in der Customizing-Szene.

Alte Zeiten: Karosseriearbeiten mit den Söhnen; ein White setzt glänzende Akzente; eine Kabine im Rohbau; ein glücklicher Fahrer bezieht seinen neuen Sleeper; ein International V 220 vor Dieter's erster Halle; Ford CLT 9000 Frontlenker in vollem Ornat.

für die „Arkadia“, ein Auswandererschiff. An Bord beeindruckte ihn nicht nur die schiere Zahl an Leuten, sondern auch die höchst unterschiedlichen Menschen und ihre Beweggründe, warum sie Deutschland den Rücken kehren wollten.

Sein Plan für Kanada war ziemlich simpel: Abenteuer. In der Regierungsbroschüre, die allen Auswanderern mitgegeben wurde, las er von den gewaltigen unerforschten Naturgebieten, von großartigen Karrieren und Freizeitmöglichkeiten, von einer europäisch geprägten Nation mit Pioniercharakter. Das alles imponierte ihm und er hatte den großen Vorteil, dass sein Bruder bereits fünf Jahre

dort lebte. Er konnte ihm in vielen Dingen Tipps geben und so hatte Dieter einen guten Start. Schon bald nach der Ankunft fing er in einer Fabrik für Benzin- und Ölfilter als Schweißer an. Das hatte er ja in der Ausbildung gelernt. Er war in Stratford auf einem Landstrich mitten zwischen den Großen Seen gelandet, etwa auf halbem Weg zwischen Detroit und Toronto.

Nach einem halben Jahr waren die meisten Sprachbarrieren überwunden. Das Land begeisterte ihn und er wechselte einige Zeit später nach Kitchener, etwa 50 Meilen östlich. Der neue Arbeitgeber bezahlte viel besser und der neue Job mit Edelstahlverarbei-

tung machte ihm viel mehr Freude. 15 Jahre sollten es werden und bald hatte er einen guten Ruf wegen seiner sorgfältigen Arbeitsweise. „Das hatten sie uns ja damals in Deutschland eingehämmert“, erinnert Dieter sich noch heute.

Sein Bruder Achim war inzwischen längst Owner Operator, also Besitzer eines eigenen Trucks geworden. Eines Tages fragte er ihn, ob er ihm nicht aus Edelstahl eine Sonnenblende machen könnte. Das klappte vorzüglich und sah noch dazu ziemlich cool aus. Es dauerte nicht lange, als die Freunde aus Achims Trucker-Kreisen anklopfen. Bald schon hatte er so viele Anfragen, dass er für



seine Nebengeschäfte eine eigene kleine Werkstatt errichten musste. 1979 machte er sich dann damit selbstständig. Die Fahrer waren begeistert, wie gut er ihre oft nicht besonders exakt formulierten Wünsche umsetzte und in welcher Qualität er fertigte. Hinzu kamen neue Anfragen nach weiterem Zubehör.

Bei den riesigen Distanzen, die ein damaliger Fernverkehrsfahrer zurücklegte, hader-ten viele mit dem winzigen Sleeper, den die Truck-Hersteller als separates Mo-

dul hinter die Kabinen montierten. Kräftiger gebaute Figuren konnten sich darin kaum umdrehen. Der Zugang durch die weggelasene Heckscheibe war oft eine Zumutung. Nun bedrängten seine Kunden ihn, doch eine komplette Kabine nach ihren Wünschen zu bauen. „Wir waren dann wohl die Ersten, die damit angefangen haben, größere Kabinen nach Maßgabe der Fahrer anzufertigen“, erzählt Dieter. „Wir erweiterten die Durchgangsöffnung bis zum Boden und ersetzten die labberigen Gummidichtungen durch solide Konstruktionen.

Das löste einen richtigen Run aus. Die Kabinen wurden immer größer, die





Besuch aus der Heimat: Dieter führt eine Gruppe deutscher US-Truck-Fans durch die Halle.

Meilensteine: Ein Western Star als Wohnmobil mit Harley-Lift und ausziehbarer Sattelkupplung; dem schwarzen Ford LTL 9000 stehen die polierten Stahlteile ausgezeichnet; die Kommode mit Waschbecken wertet den Sleeper deutlich auf.



Leute wollten dann auch Möbel von uns eingebaut haben und natürlich mächtige Stereoanlagen. „Für mich war wichtig, dass die Fahrer zufrieden waren. Selbst wenn ich mich mal verkalkuliert habe und eine Konstruktion viel teurer wurde, als ich gedacht hatte, ließ ich mir nichts anmerken, und habe auch nicht den ausgemachten Preis neu verhandelt.“ So hat er vielleicht im Einzelfall Geld verloren, aber die Mundpropaganda der zufriedenen Kunden hat es um ein Vielfaches aufgewogen.

Die Sleeper wurden immer gewaltiger, sodass Dieter bisweilen sogar Chassis und Kardanwellen verlängern musste. Später erkannten auch die Truck-Hersteller, dass sie damit Geschäfte machen konnten und begannen, sie in Großserie zu fertigen. Da konnte Dieters handwerklich geprägte Firma nicht mehr mithalten, aber mitgeprägt hat er die Entwicklung und beim Geschäft mit den Zubehör- und Stylingteilen ist er einer der wichtigsten Anbieter des Kontinents, bei





dem sogar sämtliche Truck-Hersteller ihr Werkssortiment beziehen. Dennoch sind es natürlich gerade besonders ausgefallene Wünsche, die das Salz in der Suppe ausmachen. „Ich erinnere mich noch gut an einen verrückten Truck-Händler, der hatte sich seinen Western Star gleich zum Wohnmobil umbauen lassen. Es wurde ein fantastisches Fahrzeug mit hydraulischem Lift für seine 400 Kilogramm schwere Harley und einer versenkbaren Edelstahl-Sattelplatte. Später haben wir dann noch einen Auflieger als Garage für seinen Jaguar gemacht, natürlich mit hydraulischer Auffahrrampe.“ Über diesen phänomenalen Truck bekam Dieter dann Kontakt zu Western Star und danach auch

zu allen anderen, für die er jetzt mit hochmodernen Laserschneidmaschinen die Hochglanzteile fertigt. Der Qualitätsanspruch? „Na, wie made in Germany natürlich!“ Inzwischen ist Dieter's Metal so gewachsen, dass die Firma den größten Konkurrenten „Panelite“ übernehmen konnte.

Ein schöner Erfolg für den 69-Jährigen, der längst die Verantwortung auf seinen Sohn Peter übertragen hat. 50 Jahre lebt er nun in Kanada und fühlt sich dort gut aufgenommen. Nach Deutschland kommt er nur selten. „Aber ich mag das Lebensgefühl dort, und vor allem genieße ich dann das gute Essen, echte deutsche Küche gibt es hier in Kanada leider nicht.“

Aerodynamik: Netter Versuch – immerhin der Trailer kommt in den Genuss eines verbesserten Anströmverhaltens.

Glanzstück: Von der Heckstoßstange bis zum Bumper an der Front ist alles aus Edelstahl, was hier so verlockend glänzt.

ANZEIGE



AMERICAN TRUCK PROMOTION

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

Jetzt NEU!
Amerikanische Wohnmobile

Vermietung von Showtrucks für Messen & Events weltweit
Import & Verkauf von US-Trucks, Trailern und Zubehör
Ersatzteilservice (24h - Service möglich)
Spezialfahrzeug- und Trailerbau
Chrome-Shop & Truck-Tuning
Sonderlackierung & Airbrush
We speak english!

WWW.US-TRUCK.COM

Gewerbering 28 03099 Krieschow/Cottbus Tel.: +49 35604 649964 Fax.: +49 35604 649965



BOOT AHOI!

Ein Katamaran, ein glücklicher Bootsbauer, fünf gute Freunde – die Zutaten für einen ganz persönlichen Schwertransport.

Text | Sandra Moser

Am Grundstücksrand der Obstwiese fließt der Dorfbach von Talheim vorbei. Der ist aber auch schon das einzige Gewässer im Umkreis des Schwarzwalddörfchens. „Mit meinem Boot ist es wie mit der Arche Noah“, erklärt Otto Müller lächelnd. Mit dem Unterschied, dass nicht die Sintflut den Transport übernimmt, sondern eine Schwerlastkombi der Spedition Wacker aus Filderstadt. „Was für ein Schiff soll hier bitte sein, dachte ich mir, als ich die Fracht begutachten wollte“, erinnert sich Oliver Wacker, „Und dann komm ich ums Eck und sehe das Riesending hinter der Scheune. Echt der Hammer.“

Das „Ding“ heißt Karina, hat knapp zwölf Meter Länge, 5,80 Meter Breite, wiegt neun Tonnen und ist ein Katamaran. Doch viel



Maßarbeit: Fahrer Tobias Helbing hat Breite und Fahrhöhe seines Bootstransports im Blick.
Hebefigur: Die Nachbarschaft in der Gartenstraße hat Otto Müllers Bootsbau über sechs Jahre verfolgt und fiebert auch bei der außergewöhnlichen Abholung mit.

Fotos | Jacek Bilski





Truck: MAN TGX 41.540; **Erstzulassung:** Mai 2012; **Motor:** 540 PS/368 kW; **Leergewicht:** 12 t; **Auffieger:** Goldhofer STZ-L 4-42/80 A F 2; **Gewicht:** 16 t; **Ladefläche:** 8,90 m teleskopierbar, zweigeteilte Auffahrampen, Achslasten 4 x 12 t; **Ladehöhe:** 0,88 m; **Lenkung:** hydromechanisch zwangsgelenkt; **Zugkombination:** 42 t Nutzlast, 17,50–20,50 m Länge





wichtiger: Karina ist Otto Müllers Lebens-
traum – selbst gebaut, in sechseinhalb Jahren.
Schon im Alter von zehn begann der heute
69-jährige Ingenieur, Schiffsmodelle zu bau-
en. Jetzt, im Ruhestand, durfte es eine etwas
größere Ausgabe sein. Heute soll sein Traum-
schiff endlich ins Wasser kommen. In den
Neckar, um genau zu sein. „Von dort möchte
ich über Rhein und Donau ins Schwarze Meer
fahren. Dann ins Mittelmeer und von da in den
Atlantik“, führt Otto Müller aus. „Überwintern
auf den Kanaren, das ist der Plan.“

Dazu muss die „Lady“ aber erst mal an
den Haken eines Faun ATF 130 der Firma
Scherzinger. Der hievt das Boot aus seinem
„Trockendock“, eine Holzkonstruktion inmit-
ten von Obstbäumen. Ganz sachte geht es
an vier armdicken Gurten nach oben, über

ein Scheunendach hinweg. Karina knarzt,
ihrer Ruhe beraubt, verächtlich. Auf der an-
deren Seite des Jägerzauns ist die komplette
Nachbarschaft versammelt. Der Durchgangs-
verkehr an der Einfahrt zur schmalen Sack-
gasse kommt zum Erliegen. Kein Wunder –
schon von Weitem ist zu sehen, dass hier
etwas los ist. Der Kran sticht aus der Dorf-
mitte gen Himmel wie der Eiffelturm aus
dem Pariser Marsfeld.

Den Blick nach oben gerichtet haben
auch Markus Müller, der Sohn des Boots-
bauers, Lkw-Fahrer Tobias Helbing, sein Be-
gleitfahrzeugfahrer Kai Heine und Wolfgang
Preiß, ein guter Freund der Müllers, der den
Transport organisiert hat. „Ich bin früher
auch Schwertransporte gefahren, daher ken-
nen wir uns alle, die ganze Truppe“, erklärt



Bohrwerk: Otto passt die Warntafeln an. **Spannungsaufbau:**
Wolfgang sichert Karina ab. **Stapler:** Das Unterlegholz muss an der
richtigen Stelle sitzen, sonst biegt sich der Katamaran durch und bricht
womöglich. **Teamwork:** Wolfgang Preiß, Markus Müller, Oliver Wacker,
Tobias Helbing, Kai Heine und Otto Müller (v. l. n. r.).



Rückwärtsgang: Zuerst müssen Zug und Ladung ganz langsam wieder aus der engen Sackgasse. **Nachläufer:** Das BF3 bildet die Nachhut. **Ansage:** Radio und Navi melden, „ein Schiff wird kommen“. **Kontrollorgan:** Die Polizeibegleitung für die Autobahn A81 und A8 checkt noch mal die Maße, Ordnung muss sein. **Kraftakt:** Die Ruder wieder einzusetzen strengt noch mal an. **Flugboot:** In wenigen Augenblicken zeigt sich, ob Karina ganz dicht ist.



Markus. „Als ich den Jungs erzählte, dass mein Vater das Boot fertig hat, haben sie gleich zugesagt für diese Aktion. Das sind Freunde!“ Gesagt, getan.

Während Karina buchstäblich in der Luft hängt, wuchten die vier Männer Unterleghölzer auf dem Tieflader hin und her, stapeln sie auf, messen ab. Dreimal sortieren sie die Blöcke und Balken neu, dann passt's. Die Lagerung und Sicherung des Katamarans ist nicht zu unterschätzen: Karina muss links und rechts gleich weit überstehen, eine Fahrhöhe von einem Meter ist nötig, weil auf der Strecke eine Brückenbaustelle ist, und, oha, biegt sich die Fracht etwa durch? Die Stützen des Trockendocks waren optimal weit gestellt. Der Unterbau auf dem Tiefbettsattel ist aber nicht so breit und die beiden Rümpfe des Boots sind jetzt auch noch mit Gurten und Ketten nach unten vertäut. Toi, toi, toi, die Dame knarzt und ächzt erneut, scheint die gespannte Lage aber zu verkraften.

Nun fliegt der Kran auch noch den 18 Meter langen Mast ein. Die Männer spannen ihn der Länge nach auf das Boot. Danach



geht es an die Markierung der Zuges und siehe da: Die beiden seitlichen Warntafeln stehen nicht weit genug hinaus. Ein Holzbalken aus der „Werft“ quer am Ende des Aufliegers soll es richten. Otto Müller bohrt Löcher in die Halterungen der Tafeln und ruckzuck sind sie an ihrer Verlängerung angebracht. Das Stromkabel zur Beleuchtung ist lang genug. „Ein bisschen Improvisieren gehört immer dazu“, meint Fahrer Tobias, 21 Jahre jung, aber hoch professionell bei der Sache. „Für mich ist die Tour eine Ehre und etwas ganz Besonderes – es ist schließlich Ottos Traumschiff.“

Um 22 Uhr, nach einer zünftigen Stärkung im Müller'schen Esszimmer, geht es los in Richtung Stuttgart. Über die Bundesstraße auf die A 81. Das Fahrwasser ist ruhig, Karina gleitet geschmeidig durch die mit Gelb- und Blaulicht erhellte Nacht. Lediglich auf der Höhe von Gärtringen, wo in einer Baustelle zeitgleich noch eine Brücke saniert wird, ist es etwas eng mit dem Doppelrumpf. Gezielt fädelt Tobias in die Betonpoller ein, die die Fahrbahn teilen. Wolfgang läuft vorn-

weg, winkt und funkt ihm zu. Alles geht glatt – nur der restliche Verkehr muss etwas warten. Das Radio meldet den Schwertransport, der nicht überholt werden kann.

Drei kurze Stopps, bei denen jeweils die zuständige Polizeibegleitung wechselt, eine kurze Vollsperrung bei der Einfahrt auf die A 8 und ein paar Autofahrer, die meinen, man könnte vielleicht doch überholen. Mitten in der Nacht rollt der Transport auf das Gelände der Stuttgarter Kranfirma Scholpp. Im Gegensatz zur Obstwiese mit Dorfbach bildet hier praktischerweise der Neckar die Grundstücksgrenze.

Am nächsten Morgen, Otto hat sogar schon in der Kajüte an Bord seines Boots übernachtet, sind alle wieder im Einsatz. Gemeinsam setzen sie die Ruder wieder ein, sie waren für die Fahrt herausgenommen worden. Die zentnerschweren Bauteile sträuben sich zuerst beharrlich, aber mit massig Schmierfett ist es am Mittag endlich so weit: Karina wassert und Kapitän Otto betritt zu ersten Mal seinen schwimmenden Lebensraum. Er lächelt, Karina glückst. «



HEIMARBEIT

Mach mal Pause! Markus Dissertori kommt dieser Aufforderung nur zu gerne nach. Dann hat der Lkw-Fahrer aus Südtirol endlich mal wieder Zeit für sein Hobby.

Text | Volker Hammermeister

Heimarbeit hat kein gutes Image. Das riecht nach Prekariat, Niedriglohn und Ausbeutung – kann aber auch viel Freude machen. Zumindest würde Markus Dissertori Letzteres sofort unterschreiben. Der Südtiroler, 38, fährt für die Spedition EMT durch ganz Europa und kennt die langweiligen Wartezeiten, weil er Pause machen muss oder das Abladen erst am nächsten Tag funktioniert. Doch im Gegensatz zu den Kollegen, die dann

abends ein Bierchen trinken gehen oder die Sat-Schüssel für die TV-Berieselung installieren, greift Markus häufig zu einer großen Werkzeugkiste. Dann legt er in der Fahrerkabine ein Tuch auf das Armaturenbrett, um es zu schonen, und widmet sich die nächsten Stunden seinem „Patienten“, dem Scania 142 M aus den 70er-Jahren im Maßstab 1 : 24. „Da stimmen die Proportionen noch.“

Was dem leidenschaftlichen Modellbauer aber nicht gefiel, war die hintere Doppelach-

se, die der Bausatz vorgab. „Es zählen die Details. Ich möchte einen individuellen Lkw, den nicht jeder hat.“ Daher musste die Doppelachse dran glauben. Stattdessen montierte Markus die Einfachversion mit Blattfedern. Diese komplizierte Operation fand in der improvisierten Mini-Werkstatt auf dem Küchentisch der Eigentumswohnung in Tramin statt. Doch Tankbänder biegen, das funktioniert auch im Lkw, ebenso Motorleitungen verlegen oder die Dänenkisten mit Werkzeug



Truck: Scania R 500 V8; Baujahr: 2011;
Leistung: 500 PS/368 kW;
Fahrer: Markus Dissertori, Tramin, Südtirol/Italien;
Exterieur: Sjaak-Kentie, Niederlande;
Interieur: In-Truck, Padborg, Dänemark;
Aufgabengebiet: nationale und internationale Lebensmittel und sonstige Transporte.



ausstaffieren. Auch das Fahrerbett polstern oder eine winzige Sonnenbrille aus Draht formen. „Davon habe ich fünf oder sechs weggeworfen, bis eine schließlich anständig aussah.“

In Markus' Brust schlagen zwei Herzen, eins für Skandinavien, eins für Spanien. Sein Vater fuhr Lkw, einen Scania 141. „Ich durfte immer mit, wenn ich Zeit hatte, seit ich denken kann.“ Das hat ihn geprägt und die schnörkellosen Linien der Schweden haben es ihm angetan. Ihm gefallen die damals üblichen Zweifarbenlackierungen und die Zierstreifen. Markus war auch schon im Norden. „Die Menschen sind so geradlinig und alles ist sauber und aufgeräumt. Aber das Wetter

ist eine Katastrophe.“ Das ist in Spanien deutlich besser. Ein Glück, dass Markus regelmäßig in den Süden fährt. Seine Spedition liegt in Kaltern. 40 Lkw stehen auf dem Hof, Kühl- und Sattelzüge. Die rollen mit Lebensmitteln, aber auch mit allem, was unter die Plane passt, häufig nach Deutschland, Frankreich oder eben auf die Iberische Halbinsel. Markus beherrscht inzwischen die Sprache einwandfrei. „Nicht das Spanisch aus den Schulbüchern, sondern das von der Straße. Ich kann es fast besser als Italienisch.“ Markus grinst: Ein kleiner Seitenhieb auf die innenpolitischen Spannungen in Südtirol, wo sich Italiener in bestimmten Kneipen besser nicht sehen lassen – und umge-

kehrt. Markus hat dagegen in Spanien viele Freunde und auch die Chance, sie einigermaßen regelmäßig zu treffen. „Man begegnet sich auf der Strecke. Abends gehen wir dann in eine der typischen Tabernas, die nur die Einheimischen kennen.“ Das ist eine attraktive Alternative zu Nächten irgendwo im Industriegebiet, allein im Fahrerhaus. Am liebsten würde er immer unter spanischer Sonne leben.

Im übrigen Europa wärmt ihm die Modellbauerei das Herz. Seit über 26 Jahren pflegt er dieses Hobby. Als Bub bekam er einen Volvo T 1225 von Italeri in die Finger. Der Vater half bei der Montage. Markus liebte diese Stunden der Zweisamkeit. Er wartete



tagelang ungeduldig, bis sein Vater wieder von einer Tour nach Hause kam. Doch dann hatte er den Bogen selber raus und kaufte sich den ersten Bausatz vom eigenen Geld. Dafür radelte er damals von Tramin nach Bozen – 25 Kilometer wohlgemerkt.

Der Modellbau hat einiges verändert. Früher nervten ihn die Pausen beim Lkw-Fahren, wenn die Ware noch nicht fertig war oder erst gekühlt werden musste. „Inzwischen kann es überhaupt nicht mehr lange genug dauern.“ Dann kommt die Werkzeugkiste raus und es werden eben Teppichböden in miniature zugeschnitten oder maßstabgerechte Landkarten gefaltet. „Da werde ich oft in Zeitschriften bei den Anzeigen fündig. Die Abbildungen haben die richtige Größe.“

Überhaupt ist auch ein Besuch im Baumarkt für Markus eine Entdeckungsreise.

„Hier finde ich alles, was ich brauche. Ich besitze keine Fräse oder Drehbank.“ Er überlegt bei jedem Fundstück, wofür er es brauchen könnte. Eine Klarsichtfolie eignet sich beispielsweise als Kältebrücken-Vorhang. Seine Begeisterung für Details kennt keine Grenzen: „Einmal habe ich einen japanischen Bausatz für Getränkeautomaten gekauft, nur weil ich Etiketten für Mini-Dosen gebraucht habe.“ Die besten Ideen entstehen bei nächtlichen Fahrten, wenn der Lkw gemütlich vor sich hinbrummt und die Tageshektik vergessen wird.

Auch bei seinem aktuellen Projekt gibt Markus sich nicht mit dem zufrieden, was der Bausatz bietet. So wird der neue Kühlzug im Maßstab 1 : 24 ein echter Hingucker werden. Dafür hat er einen passenden Kompressor gebastelt. Ist er sich bei den Details nicht

sicher, muss er nur um seinen Zug laufen. „Als Lkw-Fahrer kennst du dich schließlich bestens aus.“ Dann stimmen auch solche Dinge wie etwa die realistische Anordnung der Druckluftschläuche.

Früher hat Markus kleinere Teile auch unterwegs mal im Auflieger mit der Sprühdose lackiert. Das Verfahren ist aber ziemlich kritisch, weil sich leicht Staub für alle Zeiten verewigt. Daher trifft er sich jetzt lieber mit einem Kumpel in seiner Freizeit in einer Werkstatt, welche die nötigen Vorrichtungen besitzt. Das schont die Nerven.

Elmar Morandell, Inhaber der EMT Transport GmbH, unterstützt Markus, der auch in seinem Job mehr als der Durchschnitt leistet. So bescheinigt ihm die Telematik einen ungewöhnlich ökonomischen Fahrstil, der sogar schon Scania Italien aufgefallen ist. Markus



Liebingsmodell: Scania 141 der Firma P. Bjarne Andersen aus Dänemark, 70er-Jahre; modifizierte Bausätze von Heller und Italeri; **Eigenfertigung:** Tank, Rahmenabdeckungen, Werkzeugkiste, Reserverad mit Halterung, Verkleidung zwischen den Achsen, liftbares Hinterachs-Aggregat, Stoßstange vorne und hinten, Antennen, Lederausstattung, Dieselleitungen, Sonnenblende, Schneeketten und noch viel mehr.

fährt einen neuen R 500 mit zahlreichen Bauteilen von Sjaak-Kentie aus den Niederlanden und hochglanzpolierten Tanks. Das Interieur polsterte In-Truck aus Padborg in Dänemark. Markus fuhr mit seinem Achtzylinder solo hoch, sein Auflieger parkte solange in Kassel bei einer Spedition. Der Umbau dauerte drei Tage. „Ich konnte die ganze Zeit zusehen. In Anbetracht der totalen Demontage der Kabine habe ich mich wirklich gefragt, ob alles wieder seinen rechten Platz findet.“ Eine unbegründete Sorge.

Den R 500 schmückt ein weißes Lenkrad, das ist ein Markenzeichen von Markus, das sich auch in den Modellen wiederfindet. Er hat das Original in Griechenland auf einem Schrottplatz entdeckt, kurz vor Patras. „Ich habe da nachts mit einer Taschenlampe reingeleuchtet.“ Am nächsten Tag zeigte der Schrotthändler nur wenig Interesse an dem 60-Euro-Deal. Schließlich half er aber doch. Mit einem Mitarbeiter würgten sie zu dritt ohne Abzieher an dem Lenkrad rum, bis es sich endlich rührte. Dadurch hätte Markus fast noch die Fähre verpasst. „Ich bin viel zu schnell den Berg runter und habe auch prompt ein Knöllchen kassiert. Aber es hat alles doch noch geklappt.“

Das weiße Lenkrad verleiht auch dem Modell des 142 M der Firma P. Bjarne Andersen aus Dänemark seine besondere Note. Als Basis dienten Modellkästen von Heller und Italeri. Doch Markus kürzte nicht nur den Rahmen und baute die Achsen um, sondern fertigte viele Teile selber an: Tank, Rahmenabdeckungen, Werkzeugkiste, Reserverad mit Halterung, Verkleidung zwischen den Achsen, liftbares Hinterachs-Aggregat, Stoßstange vorne und hinten sowie Lichterleisten. Markus verpasste den Spiegeln zwei Anten-





Markenzeichen: Das weiße Vabis-Lenkrad schmückt nicht nur den R 500 V8, sondern auch die Modelle. Die Funktionen des Serien-Volants verlegte Sjaak-Kentie ins Armaturenbrett. Die Alus kommen nur im Sommer drauf. Im Winter fährt Markus zweifarbig lackierte Stahlfelgen. Liebe zum Detail bewiesen die Holland-Clocks am großen Scania und Mini-Werkzeug in den Dänenkisten des Modells.

nen und krönte seinen Scania mit Leuchtkasten und zwei Michelin-Männchen. Am Motor sind alle Dieselleitungen selbst gemacht. Markus verschraubte die Batterie und vergaß auch nicht die Luftkessel – mit Original-Typenplakette, versteht sich. Es fehlt am Modell nur noch die Lupe. Das Interieur schwelgt in Leder und ganz besonderes Augenmerk galt der winzigen Sonnenblende.

Hinten schmücken den Scania Schneeketten, die wohl nie im Winter montiert waren, so wie die glänzen. Markus hat das Ausgangsmaterial mal wieder im Baumarkt als Meterware gefunden. Aber bis die Schneeketten so aussahen wie jetzt, vergingen schon viele Stunden mit der Spitzzange. „Ich musste unendliche viele Glieder aufbiegen.“ Kann er eine Komponente nicht herstellen, hilft im Notfall „Modelltruck.at“ weiter, ein Kleinserienhersteller und Importeur englischer Ware. Dort gibt es beispielsweise Europaletten im Maßstab 1 : 24.

Mit seiner Kunst bleibt Markus natürlich nicht im Verborgenen. Er fährt zu Ausstellungen und zeigt seine Schmuckstücke im Internet in Foren wie „Truck Italia“ oder „Wettringer Modellbau“. Würde er sich jemals von einem seiner Modelle trennen? Da blitzt es gefährlich in Markus' Augen. „Nie im Leben. Da stecken zu viele Ideen drin.“ Okay, war ja nur eine Frage. <<





Jetzt FERNFAHRER empfehlen und als Dankeschön GRATIS WSI Modell erhalten!

Jeder kann empfehlen:

Du musst kein FERNFAHRER-Abonnent sein, um einen neuen Abonnenten zu werben. Empfehle FERNFAHRER und Du bekommst als Dankeschön das WSI Modell GRATIS!



MAN Modell FERNFAHRER Edition

Das exklusive MAN-Sammler-Modell von WSI im Maßstab 1:87 besticht durch hohe Qualität und die einzigartige Detailtreue. Das begehrte Metall-Modell in limitierter Edition mit FERNFAHRER Motiv macht sich in jeder Sammlervitrine gut. Jetzt FERNFAHRER empfehlen und das authentische Modell sichern!

Nur Vorteile im Abo:

- ✓ 13 Ausgaben lesen, nur 11 bezahlen
- ✓ Über 10 % Preisvorteil im Jahresabo
- ✓ Top Gratis-Extra
- ✓ Bei Bankeinzug eine Ausgabe gratis
- ✓ Satte Rabatte im Shop: www.fernfahrer.de/shop

Coupon einfach einsenden oder faxen. Oder online bestellen: www.fernfahrer.de/abo

*14 ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, max. 42 ct/Min. aus dem deutschen Mobilfunknetz

FERNFAHRER-Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Fax +49 (0) 180/5 35 40 50-25 50* oder bestellen Sie per Telefon +49 (0) 180/5 35 40 50-25 77*, E-Mail fernfahrer@dpv.de

JA, ich abonniere **FERNFAHRER** für ein Jahr (12 Ausgaben + 1 Sonderheft) mit 10% Preisvorteil für nur € 39,90 im Inland (Österreich: € 45,90, Schweiz: sfr 78,50). Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Bonus: Bei Bezahlung durch Bankeinzug erhalte ich 1 Heft GRATIS.

Mein Zahlungswunsch: Bankeinzug gegen Rechnung

Ja, ich bin damit einverstanden, dass der Verlag mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informiert.

Ich habe den **FERNFAHRER** empfohlen und möchte als Dankeschön das MAN WSI Modell erhalten.

Der neue **FERNFAHRER**-Abonnent und der Empfänger der Prämie dürfen nicht identisch sein. Der neue Leser darf innerhalb der letzten sechs Monate nicht Abonnent von **FERNFAHRER** gewesen sein. Das Angebot gilt nur für Deutschland. Die Zusendung der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang des Heftempfängers.

9 09.146

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Telefon E-Mail

Bank

Kontonummer Bankleitzahl

Datum Unterschrift

Name

Vorname

E-Mail

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Werner Bicker; Abo-Vertrieb durch: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dr. Olaf Conrad, Heino Dührkop, Constanze Hufenbecher, Lars-Henning Patzke, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg.

Verlagsgarantie: Meine Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: **FERNFAHRER**-Aboservice, 70138 Stuttgart oder www.fernfahrer.de/shop. Kosten entstehen mir im Fall des Widerrufs nicht.



LEBEN OHNE LKW

Den Traum aller Ökos lebt Venedig seit Jahrhunderten – die Stadt an der Lagune ist auto- und lastwagenfrei. Trotzdem werden andere Metropolen ihre Straßen nicht freiwillig fluten.

Text | Dietrich Hub



Vorbild Venedig? Manch unbedarfter Zeitgenosse dürfte so denken. Den jährlich rund 20 Millionen Besuchern der Stadt könnte ihr einzigartiges Transportwesen wie eine Verheißung erscheinen: Weder Autos noch Lkw pressen sich durch die winzigen Gassen. Also paradiesische Zustände in „La Serenissima“ – der „durchlauchtigsten“ Stadt? Ist Venedig gar die Blaupause für die Logistik der Zukunft? Pustekuchen – das Gegenteil ist der Fall. Das Nutzfahrzeug-freie Leben rund um den Dogenpalast kommt die Bewohner der Stadt teuer zu stehen und bringt jede Menge Umstandskrämerei mit sich.

Denn in Venedig wird alles auf dem Wasserweg transportiert. Frische Brötchen kommen morgens mit Lastkähnen zu den Hotels, eine schwarze Gondel holt die Toten aus den Häusern – wobei keineswegs alle Gebäude direkt an einen der Kanäle grenzen. Die Häuser ohne Anschluss ans Wasserstraßennetz erreicht man nur zu Fuß – über enge, durch über 400 Brücken verbundene Gassen. Da unter ihnen noch Platz für ein Boot sein muss, führen oft Treppenstufen zur Brücke.

Man sieht: In Venedig verzichtet der Briefträger gern aufs Fahrrad – die einzigen erlaubten Fahrzeuge nach dem Ausladen an den Anlegestellen sind Handkarren. Sie dür-



Fotos | Dietrich Hub

Große Hafensrundfahrt: Nahe der Freiheitsbrücke liegt Venedigs Hafen – das Logistikzentrum der Stadt. **Überfahrt:** Viele Lkw-Fahrer kommen per Fähre nach Venedig. **Kleine Brotzeit:** Vor dem Einchecken auf der Fähre bleibt Zeit für ein frugales Mal mit den Kollegen, angesichts der Preise in Venedig allemal günstiger.



fen nicht breiter als 80 Zentimeter sein, um den Fußgängerverkehr nicht zu stören.

Bis die Dinge des täglichen Bedarfs in den Handkarren landen, haben sie eine langwierige Reise hinter sich. Mit den Autobahnen des Festlands verbindet Venedig seit 1933 die 3,85 Kilometer lange Ponte della Libertà. An einem unscheinbaren und keineswegs ideal gestalteten Platz nahe der Freiheitsbrücke, wie sie auf Deutsch heißt, wandern die Dinge des täglichen venezianischen Bedarfs von Lastwagen in kleine Kähne – verladen wird von Hand. Auch der Gemüsegroßmarkt ist hier angesiedelt, von Größe ist hier allerdings nicht viel zu sehen.

Nachts um zwei kommen an dieser Verladestation die ersten Kühltrucks an. In der Morgendämmerung geht es dann besonders hektisch zu – am Kai mit Lastwagen und auf dem Wasser mit Lastkähnen. Immerhin

70.000 Einwohner und die Touristen – in der Hochsaison bis zu 100.000 pro Tag – wollen versorgt werden. Während bei Letzteren die Popularität Venedigs ungebrochen ist, werden die regulären Bewohner immer weniger. Bis zu 130.000 Venezianer mehr als jetzt lebten einst in den Häusern und Palästen. Tendenz weiter sinkend. Genau lässt sich die Zahl der Bewohner nicht ermitteln: Viele Wohnungen und Häuser sind schon lange an reiche Italiener verkauft, die so zu einer standesgemäßen Adresse kommen, ohne sich die Strapaze anzutun, ständig hier zu wohnen.

Trotz sinkender Einwohnerzahl und häufig maroder Bausubstanz hat Venedig die höchsten Immobilienpreise Italiens. Unter 2.000 Euro Monatsmiete ist kaum eine Wohnung zu bekommen. Komfortabel waren die allerdings noch nie. Insbesondere für ältere Menschen ist es beschwerlich, hier zu leben, denn in

ein Boot einzusteigen ist immer schwieriger als in ein Auto.

Platz ist in der Inselstadt ein äußerst knappes Gut – in den Häusern wie auf dem Wasser. Schon die Suche nach einer Anlegestelle fürs eigene Boot gestaltet sich schwierig. Zusätzlich zum Boot sollte man ein Auto samt Stellplatz auf dem Festland haben. Hohe Mieten, Anlege- und Pkw-Stellplatz läppern sich – und erklären zusammen mit dem umständlichen Transportwesen die gegenüber dem Festland etwa doppelt so hohen Lebenshaltungskosten.

Aber nicht nur das Logistikkonzept Venedigs ist in seiner Beschwerlichkeit einzigartig: Seit Jahrhunderten hat die Stadt keine Kanalisation. Alle Abwässer und Fäkalien fließen ungeklärt in die Kanäle, Ebbe und Flut gehen durch die Lagune und nehmen den Unrat mit – so hofft man wenigstens.





Und wenn das Acqua alta, das Hochwasser, kommt, tritt die schmutzige Brühe über die Ufer. Damit ist auch der Weg durch die engen Gassen versperrt. Selbst der Handkarrentransport kommt dann zum Erliegen. Seit Jahrzehnten queren die Venezianer bei Acqua alta auf schnell aufgebauten Holzstegen die überschwemmten Plätze.

Abhilfe soll das Projekt „Mose“ – für „Modulo Sperimentale Elettromeccanico“ – schaffen. Mit einem viereinhalb Millionen Euro teuren Stauwehrsystem will man die Öffnungen der Lagune zum Mittelmeer hin verschließen, wenn wieder Hochwasser droht. Ob dieses Jahrhundertprojekt wie geplant im Jahr 2014 in Betrieb gehen wird, weiß derzeit noch niemand.

Flut hin, Fäkalien her: Venedig ist beliebt wie eh und je. Der Hafen – am Rande der Inselstadt nahe der Ponte della Libertà gelegen – ist bestens ausgebaut. 1,6 Millionen Passagiere besteigen jedes Jahr hier ein Kreuzfahrtschiff oder eine Fähre oder gehen wieder an Land – fünfmal so viele wie noch vor 15 Jahren. In der Hochsaison sind es täglich 33.000 Passagiere, die durch die Hafen-Terminals geschleust werden.

Für Fernfahrer indes scheint Venedig ein Hafen wie jeder andere zu sein. Mit dem „People Mover“ – einer fahrerlosen Standseilbahn zwischen Hafen und Piazzale Roma – könnten sie seit 2010 in drei Minuten ins Innere der Inselstadt gelangen. Doch nur wenige Lkw-Fahrer nutzen die Wartezeit vor der Abfahrt zum Stadtbummel. Immerhin: Ist der Truck auf der Fähre geparkt, verlassen bei der Abfahrt von Venedig auch seereisengeübte Fahrer oft die „Driver's Lounge“ und bewundern „La Serenissima“ von der Reling aus. Weiter unten fluchen die Hafendarbeiter über die schwierigen Bedingungen in der weltweit einzigartigen Stadt. <<



Wasserlaster: Auf dem breiten Giudecca-Kanal bringt ein Boot Waren. Gleich wird es in einen der Seitenkanäle abbiegen. **Eilpaket:** Wenn nötig, verwandeln die Kuriere ihre Ladung in Postwurfsendungen. Für die letzten Meter haben sie ihre Handkarren an Bord. **Schnittstelle:** Nahe der Freiheitsbrücke wird vom Lkw auf Kähne umgeladen.

KÖNIG FUSSBALL

Live und hautnah bei den wichtigsten Spielen der Fußball-Europameisterschaft und der Chef bezahlt alles? Für Rocco Schimmel ist das ganz normal. Es gehört zu seinem Job.

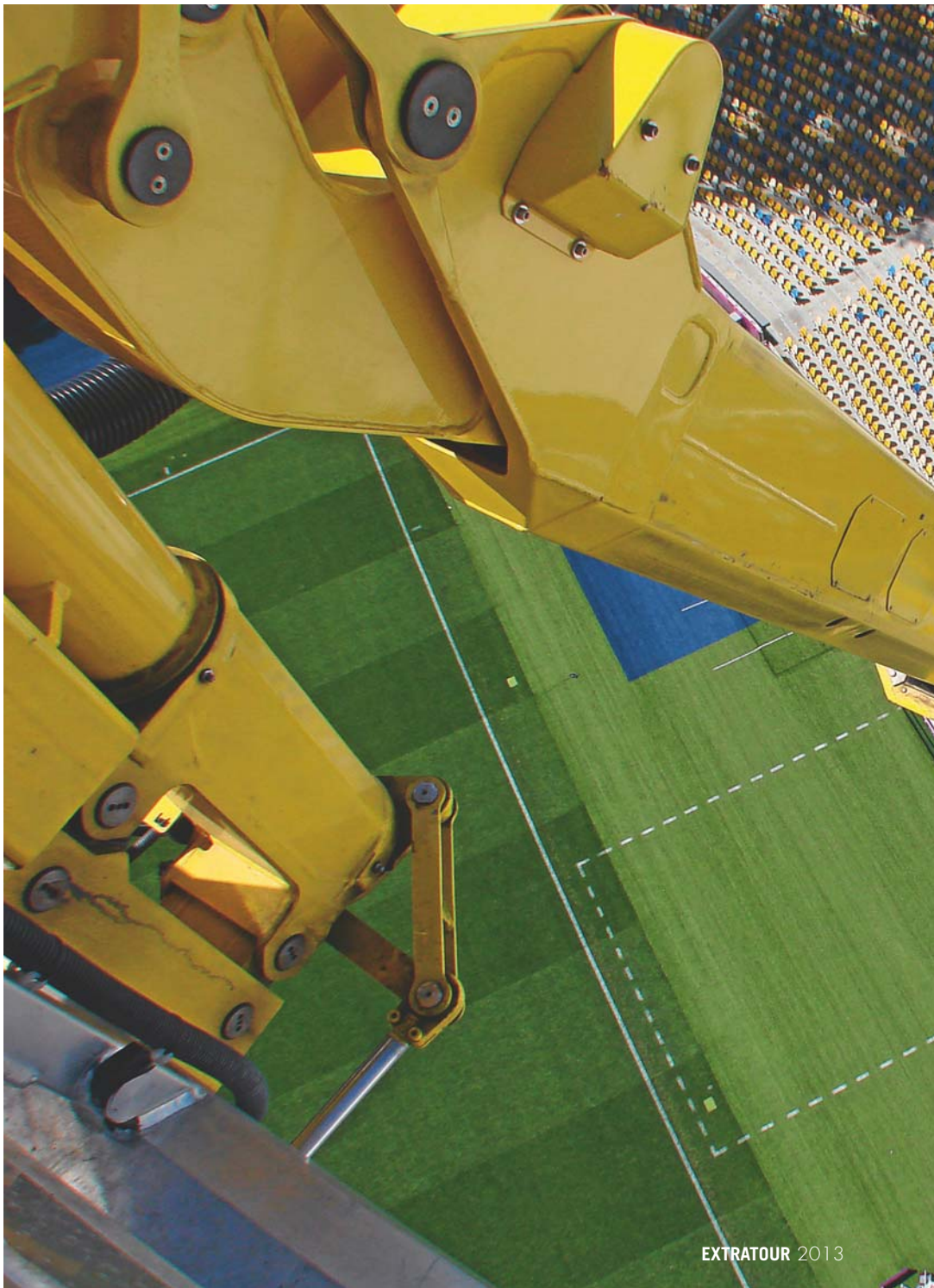
Text | Andreas Techel

Zweitausendfünfhundert Kilometer im kleinsten Scania-Gehäuse, ohne Hochdach, ohne Liege, mit minimalem Stauraum. Das klingt nach einem zweifelhaften Vergnügen, doch Rocco Schimmel, Fahrer der gelben Arbeitsbühne auf Schwedenchassis, ist stillvergnügt auf der A4 unterwegs. Er freut sich auf das bevorstehende Fußballfest, das er an allen wichtigen Spielorten mit Hebebühnen im Format von 53, 70 und 103 Metern unterstützen soll. Für das Maintaler Kranunternehmen Eisele ist er der Projektleiter EM.

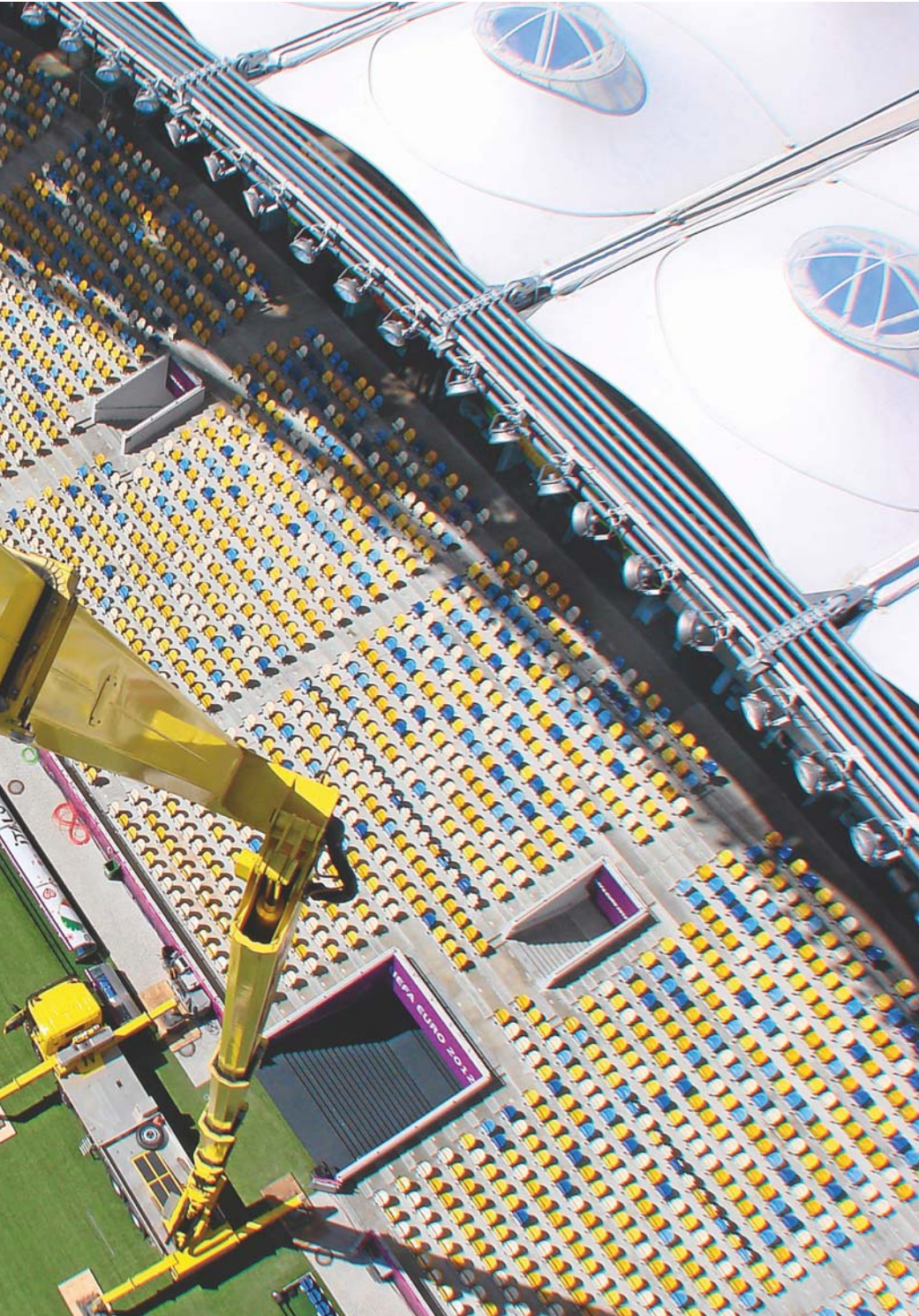
Koordinatorisch ist da eine Menge gefragt: An welchem Spieltag muss welche Bühne an welchem Stadion stehen? Wie sind die Fahr- und Aufbauzeiten zu kalkulieren? Was braucht die UEFA, was die Fernsehteams und wie wird es bei der Einreise in die Ukraine laufen? Eine Menge Dinge gehen Rocco durch den Kopf, während er auf der A4 Richtung Osten rollt. Bis in die Ukraine ist es noch weit, auch zeitlich: Bis zur EM vergehen noch etliche Monate, aber Rocco will ganz sichergehen und fährt dazu probeweise schon mal hin.

An diesem Sonntag ist die Piste kurz vor der polnischen Grenze ziemlich frei und Rocco macht ordentlich Strecke. Seltsam ist nur dieser Polizeihubschrauber, der ihn zu verfolgen scheint. Er geht neben ihm so tief herunter, dass er sogar schon den Piloten erkennen kann. Doch das Wundern endet abrupt mit einer Polizeikelle, die aus einem zivilen BMW geschwenkt wird. Auf dem nächsten Parkplatz geht die Diskussion dann los: „Nein, es handelt sich nicht um eine geklaute Baumaschine, die nach Osteuropa verschoben wird, und nein, dieses selbstfahrende Arbeitsgerät unterliegt nicht der Lenk- und Ruhezeitenverordnung, auch nicht dem Sonntagsfahrverbot. Habt ihr eigentlich noch nie ein grünes Kennzeichen gesehen?“ Den letzten Satz denkt Rocco sich nur, bleibt aber entspannt und freundlich. So nimmt auch diese Luftnummer bald ein Ende und Rocco fädelt wieder auf die Autobahn ein.

Fotos | Rocco Schimmel



Ausblick: Die 70-Meter-Bühne steht auf dem Rasen von Kiew. **Sendemast:** Schon der 53 Meter hohe Hubsteiger auf Mercedes-Fahrgestell ist ein beeindruckendes Gerät. **Steuermann:** Rocco Schimmel koordinierte in Polen und der Ukraine die Eisele-Bühnen, über deren Funkrelais sämtliche TV-Bilder der Europameisterschaft liefen. **Gruppenbild:** Abends vor dem Hotel flankieren zwei Arbeitsbühnen der Baureihe WT 700 auf Scania-Basis die 53er Hebebühne.





Gleich darauf verschwindet er im Tunnel Königshainer Berge und bei der Ausfahrt aus der Röhre sieht Rocco die nächste Kelle. Dasselbe Spiel, diesmal in Grün. Aber auch diese Beamten lassen sich überzeugen. Nur seltsam, dass die Polizeikommunikation auf dieser kurzen Strecke solche Lücken hat.

Bis zur ukrainischen Grenze läuft es dann ganz ruhig, mangels Bett übernachtet Rocco in Hotels, alles prima. Die Einreise in das Nicht-EU-Land hält jedoch sämtliche unliebsamen Klischees bereit, die wohl nicht ohne Grund existieren. Da werden Dokumente angefragt, von denen nie die Rede war, Kontrollen, die keiner braucht, und Warten ohne Ende. Erst als Rocco das Auftragschreiben der UEFA zückt, kommen die Schirmmützen-träger in Wallung. Mit ungutem Gefühl für die Rückreise – der Schutz des Fußballverban-

des dürfte dann deutlich abgeklungen sein – macht sich Rocco auf die Schlussetappe nach Donezk.

Und die fünftägige Fahrt wird belohnt. Etliche Monate vor Beginn der Euro 2012 kann Rocco sämtliche Einsatzbedingungen der Arbeitsbühen klären. Als es dann endlich so weit ist, läuft alles wie am Schnürchen. Schon die Fahrt in die Ukraine ist wesentlich stressärmer: Viele Straßen sind neu asphaltiert und als offizielle Euro-2012-Fahrzeuge werden die Eisele-Trucks an der Grenze bevorzugt abgefertigt. Statt 20 Stunden wie bei der Erkundungstour warten sie diesmal nur rund fünf Stunden.

Obwohl Rocco kein eingefleischter Fußballfan ist, steckt ihn die Stimmung schnell an, und er genießt es, hie und da den heiligen Rasen zu betreten, sich mal für ein Foto

Überkopparbeiten: Die WT 700 hilft bei letzten Vorbereitungen an der Decke des Olympiastadions in Kiew.

Schongang: Um den Boden nicht zu beschädigen, rollt der Scania über Platten, die ihm immer wieder vorgelegt werden.

Schwebebalken: Das Eisele-Team hilft beim Aufbau der Siegertribüne.

Trainerbank: Rocco Schimmel und Hendrik Hauptmann wissen, wie es geht.

Sendepause: ARD-Experte Mehmet Scholl checkt zwischendurch mal seine SMS.

Raketenwerfer: Nach dem Finale in Kiew gibt's Feuerwerk aus dem Stadion und weltweit feiernde Spanier.





auf die Trainerbank zu setzen, die Show hautnah zu erleben. Dazu kommt noch der Logenplatz während der Spiele. Der Arbeitskorb hoch über dem Stadion ermöglicht eine ganz besondere Perspektive auf das Spektakel. Das nutzen auch die TV-Teams der UEFA gerne, die das sogenannte internationale Bild an die Sender in aller Welt liefern. Es wird live aus Dutzenden Stadionkameras zusammengeschnitten, ergänzt durch spektakuläre Übersichten von der Hebebühne und dem darüber kreisenden Helikopter.

Die gewaltigen Hubsteiger dienen auch als Funkrelais für alle anderen Kameras. Wie gut das funktioniert, haben Millionen Fernsehzuschauer rund um den Globus auf ihren Schirmen verfolgen können. Auch der UEFA hat's getaugt. Am Schluss gibt es noch einen besonderen Auftrag: Rocco soll mit seiner Mannschaft die Bühne für die Siegerehrung aufbauen. Klar, auch das klappt, nur wer die zum Schluss betreten durfte, das haben wir uns doch anders vorgestellt, aber das lag an einem anderen Team. <<



Truck: Scania P400 8x8-Fahrgestell mit Wumag Elevant WT 700-Hubarbeitsbühne.
Fahrzustand: Länge, Breite, Höhe: 13,75 m, 2,50 m, 3,98 m, Gesamtgewicht 33 t.
 Arbeitsbühne mit fünffachem Ausschub für eine Arbeitshöhe von 70 m, Tragfähigkeit des Korbes bis zu 600 kg bei maximaler Auslenkung von 28 m.



NOCH WAS



Wir haben's wieder getan – uns zum Jahresende den Spaß gemacht, außergewöhnliche Geschichten zusammenzutragen und sie für euch in eine besondere Form zu fassen. Und natürlich möchten wir auch dieses Mal von euch, liebe Leserinnen und Leser, wissen, wie euch unsere EXTRATOUR gefallen hat.

Unter allen, die uns Feedback geben, verlosen wir dazu ein tolles Modell von Tekno im Wert von 275 Euro. So geht's: Das Mosaik rechts zeigt Motive aus allen Geschichten dieser Ausgabe. Jedes Bild trägt eine Nummer. Die unten stehenden Fragen zum Heft lassen sich schlicht mit diesen Nummern beantworten. So muss selbst eine E-Mail kaum mehr enthalten als den Text: „Frage 1: Nr. __, __, __ / Frage 2: Nr. __, __, __.“ Das Gleiche funktioniert natürlich auch mit einer Postkarte. Mehrfachnennungen sind erlaubt. Gerne hätten wir auch noch gewusst, ob ein Abonnent mitmacht oder ob wir einen Zufallstreffer gelandet haben. Einfluss auf den Gewinn hat dies aber nicht. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Frage 1: Welche Geschichten haben euch am besten gefallen?

Frage 2: Welche Story war nicht so toll?

E-Mail: fernfahrer@etm-verlag.de, Betreff „Extratour“

Bitte auch in der E-Mail die eigene Adresse nicht vergessen, damit wir den Gewinn verschicken können.

Postkarte:

Redaktion FERNFAHRER
Stichwort „Extratour“
Postfach 81 02 07
D-70519 Stuttgart

Einsendeschluss:
15. März 2013



Zu gewinnen: Scania R HL „Geister der Südsee“ von Tekno (Maßstab 1:50) im Wert von 275 Euro, powered by

FERNFAHRER

EXTRATOUR

SONDERAUSGABE

FERNFAHRER-Sonderheft

2. Jahrgang

Redaktionsanschrift:

Handwerkstraße 15,

70565 Stuttgart

Telefon 07 11/7 84 98-67

Fax 07 11/7 84 98-26

E-Mail: fernfahrer@etm-verlag.de

Chefredakteur:

Andreas Techel

Redaktion:

Sandra Moser (geschäftsf.),

Volker Hammermeister,

Alev Sahan (Assistentz)

Redaktionelle Mitarbeit:

Axel Albrecht, Jan Bergrath, Karl-Gerhard Haas,

Dietrich Hub, Ferdy de Martin, Otto Miedl, Frank

Zeitzen

Produktion:

Katja Reibold (Ltg.), Hilde Bender, Frank Haug,

Monika Haug, Götz Mannchen, Marcus Zimmer

Text: Birte Labs, Isabel Link, Monika Roller

Fotografie:

Jacek Bilski

Verlag:

EuroTransportMedia

Verlags- und Veranstaltungs-GmbH

Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

Geschäftsführer:

Werner Bicker

Anzeigenleitung:

Norbert Blucke

Telefon 07 11/7 84 98-94

norbert.blucke@etm-verlag.de

Anzeigenverwaltung:

Iris Eifrig

Anzeigen:

Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 10 vom 1.1.2012

Vertrieb:

Bernd Steinfeldt (Ltg.), Tel.: 07 11/7 84 98-17

Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-14

Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18

E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de

Herstellung: Thomas Eisele

Druck:

Vogel Druck und Medienservice GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

DPV, Deutscher Presse Vertrieb GmbH,

20355 Hamburg

Anzeigen:

Für Texte und Inhalte von Anzeigen und Beilagen übernehmen wir keine Verantwortung.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

Einzelheftbestellungen:

Telefon 01 80/5 35 40 50-23 34*

Fax 01 80/5 35 40 50-2 55 04*

E-Mail: fernfahrer@dpv.de

www.fernfahrer.de/shop

www.eurotransport.de

*14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz

Preise:

Inland € 4,90

Österreich € 5,60

Schweiz sfr. 8,90

Benelux € 5,80

Italien € 6,50

Dänemark dkr 53,00

Norwegen nkr 65,00

Schweden skr 75,00

Rabatte und Konditionen für Mengenbestellungen und übrige Auslandspreise nennt Ihnen Sylvia Fischer unter Telefon 07 11/7 84 98-18

E-Mail: sylvia.fischer@etm-verlag.de

Abo Einzel- und Sonderhefte

Fahrerwelt

Lkw-Modelle

Bücher, DVDs, Spiele

Schnäppchen

JETZT IM SHOP: über 300 ausgewählte Lkw-Modelle von Tekno, WSI, EMEK und Golden Oldies. REINSCHAUEN LOHNT SICH!
Für Abonnenten mit 15 % Ersparnis!

EMEK 1:25

Detaillierte Kunststoffmodelle im Großformat



Volvo FH 3 mit 2achs Rundmuldenkippaufleger
Preis: 31,60 Euro,
Für Abonnenten nur 26,86 Euro

MAN TGS LX Holzhängergesetz mit Kran
Preis: 57,50 Euro,
Für Abonnenten nur 48,88 Euro



Scania R Topline 3achs mit Tieflader und Kipper
Preis: 61,00 Euro,
Für Abonnenten nur 51,85 Euro

WSI 1:50

Hochwertige Sammlermodelle in Perfektion



WSI Scania R Topline mit Tankauflieger Fa. Theiler
Preis: 149,00 Euro,
Für Abonnenten nur 126,65 Euro



MAN TGX mit Kippsilo, Fa. Melmer Showtruck Alpenblumen
Preis: 159,00 Euro,
Für Abonnenten nur 135,15 Euro



DAF XF105 Super Space Cab Solozugmaschine
Preis: 49,00 Euro,
Für Abonnenten nur 41,69 Euro

Golden Oldies 1:50

Lkw-Klassiker im großen Maßstab

Krupp F 360 K, weinrot mit rotem Chassis
Preis: 95,00 Euro,
Für Abonnenten nur 80,75 Euro



Krupp AK 1060 Dreiseitenkipper, grün
Preis: 95,00 Euro,
Für Abonnenten nur 80,75 Euro



Mercedes-Benz LAK 2624 6x6
Preis: 95,00 Euro,
Für Abonnenten nur 80,75 Euro



Tekno 1:50

Bestechende Metallmodelle für Kenner

Volvo FH GL XL Schwedenkombination Supertruck Ristimaa Discovery
Preis: 320,00 Euro,
Für Abonnenten nur 272,00 Euro



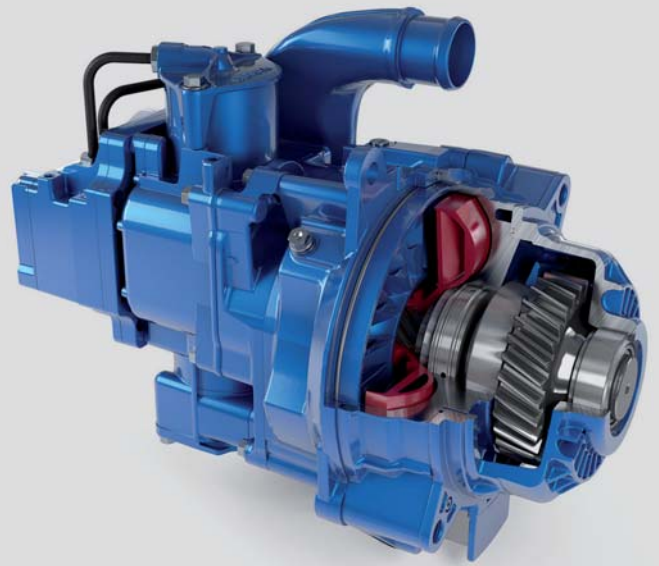
Mercedes-Benz Actros MP3 mit eckigem Schmitz-Kipper, Fa. Wolters, Saerbeck
Preis: 130,00 Euro,
Für Abonnenten nur 110,50 Euro

Scania P 5achs-Kipper
Preis: 110,00 Euro,
Für Abonnenten nur 93,50 Euro



Diese und weitere Modelle sowie vieles mehr unter:
www.fernfahrer.de/shop oder Telefon 0 180-5 35 40 50 22 34*

Abonnenten kaufen günstiger – mit 15% Preisvorteil!



Besser bremsen mit Wasser. In Actros und Antos

Wirtschaftlich und umweltbewusst fährt, wer Kraftstoff spart und Verschleißteile schont: Der Aquatarder SWR für Mercedes-Benz Actros und Antos ist der erste Sekundärretarder der Welt, der wartungsfrei mit Wasser bremsst. Mit dem Kühlmittel des Motors führt er bis zu 90 % aller Bremsungen nahezu verschleißfrei durch. Dadurch erhöht er nicht nur die Durchschnittsgeschwindigkeit, sondern auch Fahrkomfort und Transportleistung. Und Ihre Lkw kommen sicherer und mit weniger Kosten ans Ziel.

Rufen Sie uns an: +49 7951 32-291
voith.de