

GELEBTER TRAUM

Stephan Scholz liebt Autos und Lkw. Seit der dreijährigen Ausbildung zum Berufskraftfahrer arbeitet er für die Spedition Mosolf. Sein Lastzug von MAN und Lohr ist ein kleines Wunderwerk der Technik.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Der wohl schnellste Weg von Illingen in Württemberg zur A 5 bei Bruchsal führt über die B 10 und die B 35. „Wir von Mosolf dürfen offiziell diese für den Durchgangsverkehr eigentlich ganztagig gesperrte Strecke fahren“, erklärt Stephan und winkt zum dritten Mal einem Kollegen zu, der ihm entgegenkommt. Es ist ein ungeschriebenes Gesetz, dass sich die Fahrer von Autotransportern begrüßen, wenn sie sich begegnen, egal bei welcher Firma sie arbeiten. Ob die anderen rund 100 Lkw, die heute früh in entgegengesetzter Richtung unterwegs sind, auch irgendwo an der Strecke laden oder abladen, bezweifelt Stephan. Kontrolliert wird das Verbot offensichtlich nicht. „Es ist halt eine ziemliche Abkürzung zum Weg über die A 8 und das Dreieck Karlsruhe. Und dort ist um diese Zeit immer Stau.“

Dass Stephan um diese Zeit noch so nah beim Mosolf-Standort unterwegs ist, hängt schlicht mit dem Tageslicht zusammen, das der Reporter zum Fotografieren braucht. „Eigentlich bin ich sonst schon ab drei oder vier Uhr unterwegs“, sagt Stephan. Er fährt antizyklisch. „Ich bin auf der Autobahn, wenn dort nicht so viel Verkehr ist, und ich stelle mich bereits am frühen Nachmittag auf einen Parkplatz, wenn es noch welche gibt. Stephan sollte FERNFAHRER-Lesern aus Ausgabe 6 schon bekannt sein. Im Thema des Monats hatte er zusammen mit drei anderen Fahrern den Mangel an Parkplätzen beklagt.

Stephan ist es gelungen, seine Leidenschaft zum Beruf zu machen. „Ich bin in Beuren bei Nürtingen aufgewachsen“, erzählt er. Von Autos selbst war er als Junge schon immer begeistert. Dann fuhr er stets mal wieder zu McDonald's in Kirchheim/Teck – erst mit seinen Eltern, später mit seinen Freunden. „Dort habe ich immer wieder die Autotransporter von Mosolf gesehen. 2003, nach dem Abschluss der Realschule, habe ich mich für die dreijährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer beworben und bekam nach dem Vorstellungsgespräch einen Arbeitsvertrag.“

Seit 2006 ist Stephan nun bei der Mosolf Gruppe in der Zentrale in Kirchheim/Teck als Fahrer angestellt und damit beim größten europäischen Automobillogistik mit 980 eigenen Spezialfahrzeugen und 38 eigenen Technik- und Logistikzentren in Europa – so wie Illingen eben. „Ich bin in der Nacht mit Pkw von unserem Standort in Rackwitz gekommen, habe bei zwei Kunden in Sand am Main und Lohr am Main abgeladen und dann in Illingen übernachtet.“

Seit gut zwei Jahren fährt Stephan bei Mosolf einen der wenigen MAN in der Flotte. Davor waren es diverse Lkw von Mercedes, dem Marktführer in diesem speziellen Logistiksegment. Das Fahrerhaus der MAN-Zugmaschine basiert auf dem TGS. Es ist aber eine Maßanfertigung. Damit über die Kabine noch ein Pkw passt, wurde das Dach zunächst abgesägt und zum Kabinenheck hin



BEI MOSOLF IN ILLINGEN muss Stephan acht Pkw laden. Sie stehen auf dem großen Platz. Für weiter entfernte Pkw gibt es einen Bus.



DER LETZTE PKW schließt die Ladung ab. Er steht rückwärts. Weil ein Fahrzeug noch gestrichen wurde, nimmt Stephan nur acht Pkw mit nach Düsseldorf und Zülpich.

abgeschrägt. „Im MAN habe ich aber noch mehr Platz als im Mercedes. Das ist wichtig, denn ich bin die ganze Woche auf Tour.“

Jetzt geht es über die A 5 und die A 3 nach Düsseldorf und Zülpich, acht Pkw für zwei Kunden. Stephan liegt immer noch gut in der Zeit, sein Lkw ist zwar auf 84 km/h gedrosselt, aber hetzen muss er nicht. Er ist voll konzentriert, als es in einer lang gezogenen Rechtskurve auf das Kreuz Walldorf zugeht und sich plötzlich der Verkehr staut.



1 DIE LADUNGSSICHERUNG auf einem Autotransporter ist genau vorgeschrieben, hier sind es zwei Keile und ein Gurt um die Vorderachse.

2 SICHER GESTAPELT sind die acht Fahrzeuge nach etwa anderthalb Stunden Beladung. Am Schluss justiert Stephan den Lastzug auf die gesetzliche Höhe von 4 Metern. Die Gesamtlänge misst nun 20,25 Meter.

3 JEDER ZENTIMETER ZÄHLT, sonst gibt es in der ersten Kurve Kratzer.

4 AUTOTRANSPORTERFAHRER GRÜSSEN sich unterwegs, so will es ein ungeschriebenes Gesetz. Auf manchen Strecken alle zehn Minuten.



„Ich kenne die Stelle gut“, sagt Stephan und zeigt auf die deutlichen Lkw-Bremsspuren im Asphalt. Viele Fahrer kennen sie offensichtlich nicht oder sie sind im alles entscheidenden Moment unaufmerksam (siehe auch den Report „Staufalle“ auf S. 24). „Leider kracht es hier immer wieder. Ich konzentriere mich während der Fahrt eben voll auf die Straße und sonst auf nichts. Das ist meine Verantwortung. Und ich möchte noch bis zur Rente bei Mosolf bleiben.“

Allerdings hat sich der Job für ihn in den vergangenen Jahren verändert. „Früher bin ich auch mal lange Touren ins Ausland gefahren. Ich war regelmäßig in den Verladehäfen an der Nordsee. Aber diese Ladungen gehen nun fast alle über die Schiene. Heute trampe ich durch Deutschland, je nachdem wie mich die zentrale Disposition einteilt. Das allerdings macht sie immer im Einklang mit den Lenk- und Ruhezeiten. Unser Vorteil ist, dass wir fast rund um die Uhr laden können.“

So wie in Illingen: Dort bekommt er die Ladepapiere, heute sind es drei gebrauchte Porsche und fünf gebrauchte Peugeot. „Die Fahrzeuge stehen auf dem Platz verteilt. Ich suche sie mir, so wie ich sie auf den Lkw lade – also zuerst den Wagen, der als Letztes abgeladen wird. Er kommt oben als Erster auf den Autotransporter.“

Der Eurolohr 1.53 ist, auch wenn er schon einige Kilometer auf dem Buckel hat, ein



1 AUF DER A 5 vor dem Kreuz Walldorf staut sich wieder der Verkehr. Stephan kennt das Problem und stellt sich rechtzeitig darauf ein. Leider sind nicht alle Fahrer so aufmerksam, das Kreuz Walldorf ist derzeit eine extreme Gefahrenstelle.

2 DAS PORSCHE-ZENTRUM am Flughafen Düsseldorf bekommt drei Gebrauchtwagen. Entladen wird direkt auf der Straße.

3 DEN SCHLÜSSELKASTEN hält Stephan immer gut verschlossen. Für jeden Pkw gibt es nur einen Schlüssel und Neufahrzeuge lassen sich in der Regel nur auf der Fahrerseite öffnen. Noch dazu sind sie elektronisch für den Transport gedrosselt.

4 HINTEN RECHTS AM AUFLIEGER des Autotransporters steuert Stephan die einzelnen Bühnen, um die Pkw auf- oder abzuladen. Maximal neun Pkw kann er befördern.

5 JEDER HANDGRIFF SITZT. Nachdem die drei Porsche abgeladen sind, lässt Stephan die Bühne des hinteren Teils des Aufliegers ab. Mit den fünf restlichen Pkw geht es weiter nach Zülpich.

kleines Wunderwerk der Technik. Der vordere Teil liegt wie ein Auflieger auf dem Motorwagen auf und ist direkt vor dem Fahrerhaus fest arretiert. Der hintere, längere Teil ist ein zwillingsbereifter Zentralachsanhänger, der allerdings praktisch nicht zu entkoppeln ist, außer mit Spezialwerkzeug. „Wenn der MAN in die Werkstatt muss, was allerdings sehr selten vorkommt, kann ich den aufliegenden Anhänger einfach absatteln. Das hat der Hersteller gut gelöst.“

Der Anspruch an den Fahrer, vor allem beim Beladen, wertet den Beruf deutlich auf, was sich am Ende des Monats bei Stephan auch auszahlt. „Es ist eine andere Sache, als 33 Paletten abzuladen. Aber man sollte eine gewisse Begeisterung für Autos mitbringen. Wir hatten in der jüngsten Zeit immer wieder neue Fahrer, die schnell gemerkt haben, dass der Job nichts für sie ist. Auch wir suchen ständig gute Leute.“

Stephan bestätigt diese Regel. Sein Hobby ist das Autotuning. Mit seinem Mazda 3 MPS fährt er regelmäßig zu Szene-Treffen. So begeistert es ihn auch, nagelneue Mercedes oder Porsche zu fahren – und sei es nur für eine kurze Zeit. „Alle Neuwagen werden heutzutage allerdings im Transportmodus verladen. Mal eben so mit Vollgas über den Platz rasen, ist also gar nicht möglich. Was wohl auch besser ist, ehrlich gesagt“, sagt er mit einem Augenzwinkern.

Die Ladekapazität der Züge fällt je nach Transportgut unterschiedlich aus. Stephan kann beispielsweise acht VW Golf laden, neun Porsche oder zwölf Smart. Ganz wichtig ist die Ladungssicherung mit je zwei Keilen und einem Gurt an den von den Kunden vorgegebenen Achsen. „Das ist schon eine Kunst für sich. Ich sichere jedenfalls lieber zu viel als zu wenig.“

Genau 20,25 Meter ist sein Lastzug lang. „Wenn manche Kollegen ihre Lkw auf der Raststätte bis an die Markierung parken, wird es für mich schwierig, rauszukommen“, sagt er nach einer Pause bei McDonald's auf der A 3. Der Rest ist Routine. Drei Fahrzeuge bei Porsche in Düsseldorf abladen, die untere Ladung schnell neu sortieren und die obere Bühne hinten ablassen. Dann schafft er es noch bis zu einem freien Parkplatz an der A 1 nahe Zülpich. „Dort kann ich morgen früh gleich eine komplette Rückladung Richtung Süden mitnehmen. Wenn ich ehrlich bin, lebe ich bei Mosolf meinen Kindheitstraum.“



MAN TGS 18.400

Hersteller: MAN

Motorwagen: MAN TGS 18.400 (Euro 6) mit Automatikgetriebe, Retarder, EBA2 und Nebenantrieb. Radstand: 3.900 mm, Länge: 6.750 mm, abgeschrägtes Dach.

Anhänger: Eurolohr 1.53, ein zu einem Drittel auf dem Lkw aufliegender und dort fest arretierter zwillingsbereifter und nicht entkoppelbarer Zentralachsanhänger von 12 m Länge mit Bühnen und Mulden.

Leergewichte: Motorwagen: 10.955 kg, zul. GG 18.000 kg; Anhänger: 9.350 kg, zul. GG 19.000 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40.000 kg
Gesamtlänge Zug: 20,25 m