



Amet aut et vendissitiosa corem
vent volorpo restem aut

HER MIT DER KOHLE

In Indonesien gibt es Trucks, die schon nach einjährigem Einsatz reif für eine Generalüberholung sind. Vor allem die Kipper in den Minen müssen Schwerstarbeit leisten. Doch hinter dem Lenkrad sitzen durchweg Millionäre.

Amet aut et vendissitiosa corem
vent volorpo restem aut
faccatemque mit Blindtext

Die Antwort fiel denkbar knapp aus: „Die verwenden ja nicht gerade unser aktuelles Branding.“ war der kurzangebundene Kommentar eines MAN-Mitarbeiters aus der Zentrale in München, als er die Fotos von der Serviceniederlassung in Balikpapan sah. In der Tat – das Erscheinungsbild von Verwaltungsge-

**Eyecatcher_Callout 3spaltig Hent eliquas
excepro reic guten Callout mit Blindtext.**

bäude und Werkstatt der Dependance in der indonesischen Hafenstadt entspricht nicht dem schmucken Design, das die Marketingabteilung für die MAN-Standorte entwickelt hat. Aber, mit Verlaub, wen stört das bei einem Außenposten auf einer indonesischen Insel? Die Kunden am allerwenigsten. Die interessieren sich hier vor allem für die Funktionalität des Servicebetriebs und noch mehr für die finanziellen As-

pekte eines Besuches: Wie schnell und wie günstig können mir die Mitarbeiter Original-Ersatzteile besorgen? Wie schaffe ich es, den Preis für Reparatur- und Servicearbeiten, die von den eigenen Mitarbeitern nicht erledigt werden können, möglichst niedrig zu halten? Wie schlage ich möglichst viel für meinen gebrauchten Truck heraus? Von denen stehen einige auf dem Hof, der fast schon wie ein Biotop wirkt: Ein kleiner Waran verkriecht sich schnell unter die Trucks, wenn Menschen in seine Nähe kommen. Tropi-

sches Grün wuchert auf, neben oder in den Fahrzeugen, die zum Teil nur ein Jahr lang im Einsatz waren, aber aussehen wie Veteranen und in der kurzen Zeit so übel zugerichtet wurden, dass die Besitzer sie gegen Neufahrzeuge eintauschten. „Die werden nach und nach generalüberholt und dann weiterverkauft,“ erzählt Nyoman Minggu, der Niederlassungsleiter in Balikpapan. Das Ergebnis ist bei einigen Fahrzeugen zu besichtigen, die ganz ordentlich aussehen – solange man nur die Fahrerhäuser betrachtet. Aber eine zerkratzt-

te Kippmulde neu zu lackieren würde hier wohl als Vergeudung von Ressourcen betrachtet. Irgendwie ist das nachzuvollziehen, denn nach einer Woche im nächsten Mineneinsatz wäre die frische Fahrtschicht ohnehin wieder weggeschuert oder zumindest nicht mehr zu erkennen.

Lkw-Kauf ist Vertrauenssache? Nicht in Indonesien, wo auch die Kunden freimütig zugeben, dass sich bei ihnen alles ums Geld dreht. Seltsamerweise betrachten die meisten Flotten-

chefs die Sache trotzdem sehr kurzfristig – eine TCO-Rechnung über die gesamte Lebensdauer ist in etwa so exotisch wie ein ausgewachsener Waran in europäischen Wäldern. Dabei wären derartige Überlegungen nicht nur für fortgeschrittene Transportunternehmen in hoch entwickelten Ländern interessant, sondern auch für manchen Flottenchef auf Borneo. Unterschiedliche Nutzlasten, Ersatzteilpreise oder Nehmerqualitäten sind da nur ein Aspekt neben vielen anderen, die bei langfristiger Betrachtung ►



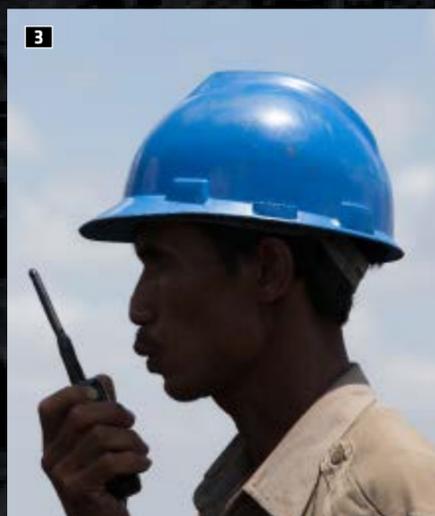
1



5



2



3



4

1 Solorro nolut essimi, ate eum et fugat | 2 Torior sundusam esse venimporeste nitiuri tectumquam | 3 Trot Torio dusam esse venimporeste nitiuri tectumquam iheit | 4 Aro est, simpor sitasi dem sundusam esse venimporeste nit.



6

den Einstandpreis stark relativieren können. Doch gerade bei der Nutzlast zeigt sich schnell, dass die Mentalität im tropischen Klima der indonesischen Insel anderen Gesetzmäßigkeiten folgt als auf europäischen Autobahnen. Was technisch möglich ist oder was einer langen Lebensdauer zuträglich sein könnte, interessiert hier niemanden. Ladungen bemessen sich nicht nach zulässigem Gewicht, sondern nach dem Platz, der dafür zur Verfügung steht.

In einer Kohlenmine ungefähr einer Stunde nördlich von Balikpapan ächzen dreiachsige

Kipper unter schwerer Last, die ihnen von Radladern überdimensionalen Schaufeln aufgebürdet wird. Zwei oder dreimal stechen die Laderfahrer in der offenen Grube in den Boden, dann sind die Kipper bis zum Bersten entweder mit Kohle oder mit Abraum voll. Die Ladungen werden je nachdem zu einem Bunker oder einer Abraumhalde befördert, alles im Nahverkehr auf dem Minengelände. 280 PS müssen für eine Zuladung von 20 bis 25 Tonnen und damit ein Gesamtgewicht von deutlich mehr als den 26 Tonnen, die auf dem Typenschild am Fahrer-

haus genannt werden, reichen. Die Flotte gehört Abdul Rasyid, einem der Besitzer von SBM Mining. Die private Gesellschaft hat vom Staat die Lizenz für die Ausbeutung der Kohleminen in einem mehrere tausend Hektar großen Areal zwischen Balikpapan und Samarinda erhalten. 22 Kipper setzt Rasyid auf dem Gelände ein, die Hälfte davon MAN aus indischer Produktion, der Rest sind Trucks made in Japan. Die ersten CLA beschaffte er vor zwei Jahren, demnächst sollen fünf weitere dazu kommen. Selbstverständlich nur wenn der Preis stimmt.

Die Trucks des asiatischen MAN-Ablegers haben nach Ansicht des Chefs und seiner Fahrer gegenüber den Hino- und Nissan-Diesel-Kippern, die außerdem in der Flotte laufen, einen großen Vorteil: Sie verfügen über AP-Achsen, die vor allem bei Regenwetter, wenn sich die Kohlemine in eine Schlammgrube verwandelt, deutliche Traktionsvorteile aufweist. Auch der After Sales Service gefalle ihm, sagt Rasyid. Was übersetzt wohl bedeutet, dass sich Nyoman Minggu gut um ihn und seine Flotte kümmert und bei der Preisgestaltung die orts-

üblichen Empfindlichkeiten und Prioritäten berücksichtigt.

ZWISCHENÜBERSCHRIFT MIT BLINDTEXT SOFORT

Wobei man beim Anblick der CLA kaum glauben mag, dass die Fahrzeuge erst seit zwei Jahren im Einsatz sind. Wenn bei manchen der MAN-Schriftzug auf dem Kühlergrill ganz oder teilweise fehlt, geht das noch als Schönheitsfehler durch. Bei anderen ist die Scheibe gesprungen, fingerdicke Stahlseile, die zu heftige Aus-

schläge der Hinterachsen verhindern sollen, sind gerissen. Begrenzungsluchten verbringen ihre letzten Tage an zähen Kabelresten baumelnd, Stoßstangen sind verbeult, Kunststoffteile zer- oder abgerissen. Dass sich irgendwer an dem Schlamm zu schaffen macht, mit dem die Trucks vor allem unter der Gürtellinie total verkrustet sind, kommt wohl nur dann vor, wenn etwas zu reparieren ist. Häufigste Schäden sind kaputte Reifen und Federn, die angesichts der Schinderei den Geist aufgeben.

Die Fahrer haben die Fenster ihrer schmalen ▶



1



2

1 Solorreroro molut essimi, ate eum et fugat | 2 Torior sundusam esse venimporeste nitiuri tectumquam | 3 Trot Torior sundusam esse venimporeste nitiuri tectumquam iheit | 4 Aro est, simporsitasi dem sundusam esse venimporeste nit.



3



4

Kabinen meist auf Durchzug gestellt, es bleibt ihnen ja nicht viel übrig angesichts der tropischen Klimabedingungen. Temperaturen um die 35 Grad und extrem hohe Luftfeuchtigkeit sind in dieser Region üblich. Weil der Staub beim Fahren durch die offenen Fenster zieht, schützen sich viele der Trucker während ihrer Schicht mit Staubmasken. Insgesamt hat SBM in der Mine 25 Fahrer im Einsatz, die alle zu einem Fahrertraining geschickt wurden, „ehe sie auf der Straße für einen Meter gefahren sind“ (Wayan ...). Bei einigen könnte man allerdings ver-

muten, das Fahrertraining habe unter der Leitung eines Dakar-Racers stattgefunden. Aber am Monatsende gehen die Trucker allesamt als Millionäre nach Hause: Weil die indonesische Rupiah über die Jahre viel an Wert eingebüßt hat, bemisst sich das monatliche Salär in Millionen. Rund vier Millionen Rupiahs sind das übliche Gehalt, umgerechnet rund 270 Euro. Ein Unternehmer wie Abdul Rasyid, der sein Geld mit einer Kohlemine (und einigen anderen geschäftlichen Aktivitäten) macht, gehört sicher nicht zu den Kunden von Jamari.

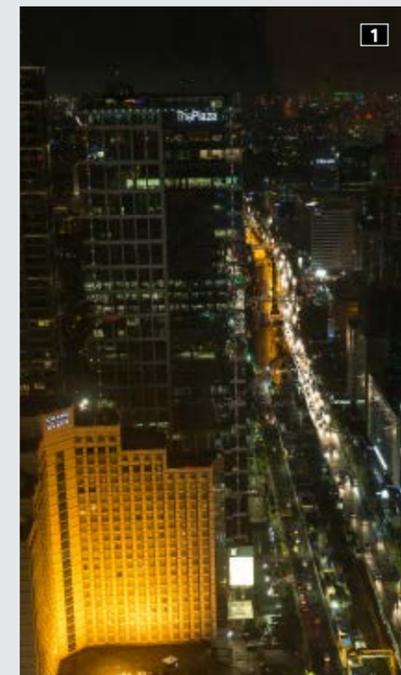
Der ist Airbrush-Künstler und besprüht häufig Lastwagen. Ausgerechnet an dem Samstag, an dem wir bei ihm vorbeikommen, hat Jamari keinen Truck-Kunden. Wobei sich die Arbeit des indonesischen Künstlers völlig anders vollzieht als bei seinen europäischen Kollegen: Das Atelier ist der Straßenrand und die Kunden haben es immer eilig. „Ich muss in einer oder maximal zwei Stunden fertig sein,“ erzählt Jamari, dessen Auftraggeber vorzugsweise Menschen, Tiere oder religiöse Motive wie den Spruch Tiptan Ilami (.....) auf ihre Trucks gesprüht

Weltgrößter Inselstaat

Die asiatische Republik Indonesien kann von sich behaupten, bei zwei bedeutsamen Kriterien eine weltweite Spitzenposition einzunehmen: Es ist der größte Inselstaat (mit einer Fläche von 1.919.000 km² knapp fünfeinhalb Mal so groß wie Deutschland) und mit 240 Millionen Einwohnern zugleich das bevölkerungsreichste muslimische Land. In Bezug auf die Einwohnerzahl steht Indonesien im globalen Vergleich an vierter Stelle (hinter China, Indien und den USA). Religion und Staat sind in der Republik allerdings strikt getrennt, was meistens leidlich funktioniert. So ist in den meisten Landesteilen Indonesiens ebenfalls am Sonntag frei und nicht am Freitag, wie in den Ländern, in denen der Islam offizielle Staatsreligion ist. Religiöse Minderheiten gibt es auf der Touristeninsel

Bali (hinduistisch) und in einigen anderen Regionen, in denen wiederum christliche Missionare nachhaltig gewirkt haben. Zum Christentum bekennen sich knapp zehn Prozent der Bevölkerung. Das rohstoffreiche Land wurde im letzten Jahr von der schwächelnden Konjunktur im asiatischen Umfeld in Mitleidenschaft gezogen, was einerseits dafür geführt hat, dass beispielsweise beim Marktführer Fuso (stark vor allem bei kleinen und mittelschweren Trucks) die Verkaufszahlen eingebrochen sind. Andererseits hat die Regierung vor einiger Zeit ein Gesetz erlassen, nach dem Bodenschätze und andere Güter nicht mehr unverarbeitet exportiert werden dürfen. Das Land verfügt über reichhaltige Öl- und Gasvorkommen ebenso wie über Gold-, Kohle-, Eisenerz-, Kupfer-, Nickel sowie Bauxitminen. Das hat beispielsweise dazu geführt, dass die Bauxitexporte fast vollständig zum Erliegen kamen. Das Mineral wird bei der Produk-

tion von Aluminium benötigt – aber nachdem es in Indonesien keine nennenswerte Alu-Erzeugung gibt, kann es im Land de facto nicht verarbeitet werden. Letztlich soll das Gesetz verhindern, dass Rohstoffe meist von ausländischen Bergbaukonzernen ausgebeutet und exportiert werden, ohne dass im Land eine produzierende Industrie mit einem höheren Wertschöpfungspotential entsteht. Indonesien steht weltweit vor allem wegen der Abholzung des tropischen Regenwalds in der Kritik, der in der Regel zugunsten von Palmölplantagen gerodet wird. Die Kahlschläge haben inzwischen sogar größere Ausmaße angenommen als in Brasilien, was sowohl zahlreiche Tier- und Pflanzenarten in ihrer Existenz bedroht beziehungsweise zerstört (prominentestes Beispiel sind vielleicht Orang-Utan und Malaiischer Bär) als auch den Lebensraum einiger indigener Völker stark einengt.



1



2



3



4

1 Solorreroro molut essimi, ate eum et fugat | 2 Torior sundusam esse venimporeste nitiuri tectumquam | 3 Trot Torior sundusam esse venimporeste nitiuri tectumquam iheit | 4 Aro est, simporsitasi dem sundusam esse venimporeste nit.



5

haben wollen. Und der viele Staub am Straßenrand? Der irritiert den Airbrusher nicht: „Die Trucks sind ohnehin immer staubig, da ist das egal,“ meint er lapidar zu einem Problem, das einen Berufskollegen in Europa vermutlich in den Wahnsinn treiben würde.

ZWISCHENÜBERSCHRIFT MIT BLINDTEXT SOFORT

Inzwischen hat der Meister der gesprühten Farbenpracht Konkurrenz bekommen, auch in Indonesien verbreitet sich die Variante Folienbe-

klebung immer weiter. „Einige wollen Folien, andere stehen auf Airbrush. Aber glücklicherweise habe ich viele loyale Kunden, die immer wieder kommen,“ sagt der Mann, der aus Zentral-Java stammt und seinen Beruf mit der Souveränität von 25 Jahren Erfahrung ausübt. Auf der Touristeninsel Bali arbeitet einer, der verrückt ist nach Motiven, wie sie im schnellendurchgang auf die Bordwände pinselt. Helfer schauen gerade Sand von der Ladefläche eines Isuzu, der angeblich mit knapp fünf Tonnen beladen werden darf – die nasse Ladung wiegt

mit Sicherheit mehr.(name)... hat offenbar Freude an kräftigen Farben: Auf einem seiner Isuzus jagt ein fröhlicher Tom dem ebenso fröhlichen Jerry hinterher. Auf dem zweiten Truck prangt ein Motiv, das eigentlich auch ganz gut zur allgemeinen Fahrweise in Indonesien passen würde, die man über weite Strecken durchaus als Straßenkampf bezeichnen könnte. Aber Rambo nahm damals ja die bösen Kommunisten aufs Korn, nicht den Nebenmann an der Verkehrsampel.

Richard Kienberger