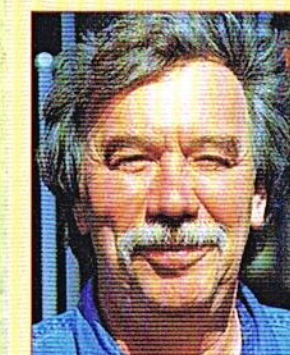




Als Zugmaschine schuftete der Kenworth in den USA. Dann kam der Sprung über den Großen Teich. Ein gewaltiger Umbau folgte und sein zweites Leben begann – als Helfer in der Not. FERNFAHRER hat ihn in seiner neuen Heimat besucht.

TEXT UND FOTOS: OTTO MIEDL



Stolzer Besitzer: Willi Klekamp hat sich seinen Kenny aus den USA geholt und aufgebaut.

# Mit Ecken und Kanten



## Kenworth als Abschlepper

Europa. Rund sechs- bis achtmal fliegt er dazu in die Vereinigten Staaten. „Am Jahresende sind es immer so zwischen 15 und 20 Fahrzeuge, die ich rübergeholt habe“, erzählt uns der 55-Jährige. Er fährt sie auch selber und „Tow-Trucks“ haben es ihm besonders angetan. War es vor Jahren ein wuchtiger Marmor, hat er nun einen gigantischen Kenworth-Abschlepper im Einsatz.

Im Jahre 1991 rollte der Kenny in den USA vom

Band. Hier schuftete er sechs Jahre lang, bis der gelernte Autoschlosser 1997 die damals noch dreiachsige Zugmaschine nach Deutschland holte. Zuerst musste dann der Radstand um 90 Zentimeter verlängert werden, um für eine dritte Hinterachse Platz zu schaffen. Liftbar, fand sie schließlich ihren Platz vor den beiden anderen. Die größte Herausforderung stellte aber der Aufbau dar, der in der eigenen Werkstatt entstand.

Ein Willhag-Kran mit 20 Tonnen Hubkraft sitzt

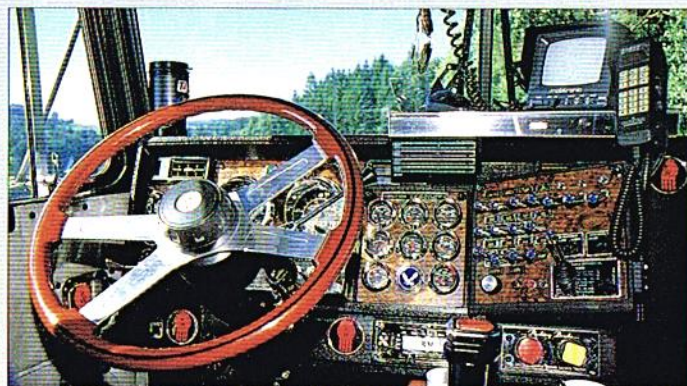
auf dem Chassis. Die Bergbrille ist schwedischer Bauart. Zwei 25-Tonnen-Seilwinden sorgen dafür, dass alles an den Haken kommt.

Der Kenworth besitzt eine zweite Lichtmaschine, um sowohl 12-Volt- als auch 24-Volt-Verbraucher speisen zu können. Ein Notstromaggregat ist ebenfalls an Bord. Speziell für den Abschlepp Einsatz waren eine Streckbremse und ein drei Tonnen schweres Kontergewicht an der Vorderachse notwendig. So ausgestattet, bringt es der Ken-

### Schiere Kraft muss gezügel werden



Breite Matratze: Großer Wohnraum hinter den Sitzen.



Schöner Anblick: Verchromte Instrumente bestimmen das Bild.

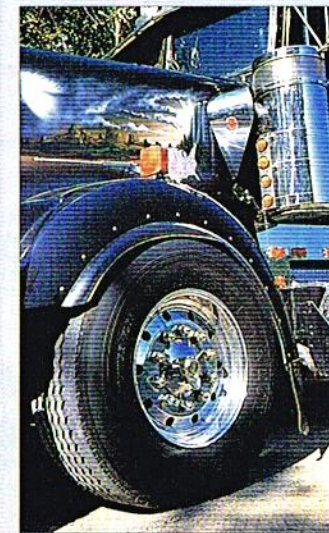
Amerikanische Lkw finden in Deutschland immer mehr Fans. Wer sich keinen neuen Ami anschaffen will, sondern einen guten Gebrauchten sucht, stößt hier zu Lande immer wieder auf Willi Klekamp aus Hasbergen/Gaste. Auch Motorräder und Schulbusse haben mit seiner Hilfe schon die Reise nach Europa angetreten. Und er sorgt auch für den Service seiner Importe. Für viele Fabrikate sind Ersatz- und Verschleißteile auf Lager oder er kann sie wenigstens in Windeseile besorgen.

Viele Lkw holt er persönlich aus den USA nach

Eckige Sache: Weder vorn noch hinten gibt es runde Konturen.



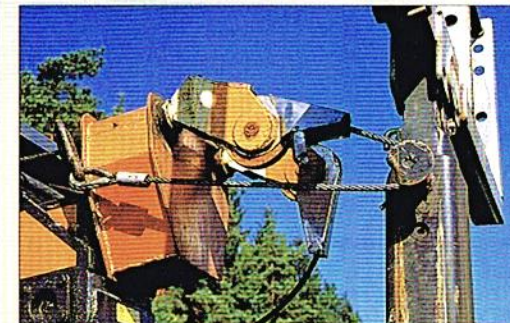
Zerklüftete Seite: Viele Anbauteile beanspruchen Platz.



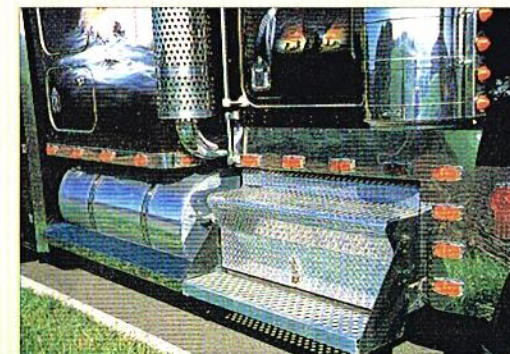
Breite Reifen: Kotflügel-Verbreiterungen erlauben es.

worth bei einer Länge von 11,60 Metern auf ein Kampfgewicht von über 22 Tonnen!

Der Kenworth ist ein rauer Geselle. Maßstäbe wie  $c_w$ -Wert, Dieserverbrauch und Euro-3-Standard interessieren ihn nicht. Auf amerikanische hausbackene Art wurde er ursprünglich zusam-



Kräftiger Zug: Die schwere Abschleppbrille wird mit einer Seilwinde in Position gebracht.



Strahlender Glanz: In den verchromten Anbauteilen spiegelt sich die Umgebung.

## SUPERTRUCK

mengeschraubt. Alle Ecken und Kanten scheinen mit dem Senklot eingemessen zu sein. Abgelutschte Fahrerhausercken aus schändlichen Plastikteilen sind ihm fremd. Rundungen gesteht er nur den Rädern und den Lampen zu.

Kraft herrscht bei ihm im Überfluss. Laut Willi Klekamp ist es bei weitem mehr, als

die gewohnte üppige Ausstattung, die vom Fernseher und Video über den Kühlschrank bis hin zur Mikrowelle und Kaffeemaschine reicht.

Schwere Brocken ist der Kenworth gewohnt. Hatte er bei seiner Überführung schon etwas mehr als 900 000 Kilometer auf dem Tacho, so sind es nun weit über



die „Normalen“ zu bieten haben. Der Caterpillar-Motor mit 15 Liter Hubraum musste zu seinem eigenen Schutz nach dem Einbau eines neuen Turboladers auf 1750 Umdrehungen pro Minute beschränkt werden.

Unzählige Positionslampen erhellen den Truck bei Nacht. Im Innenraum der Ami-Hütte findet sich

eine Million Kilometer, die der Truck mittlerweile zurückgelegt hat. Ungefähr einmal die Woche bedarf es seiner Dienste und die weiteste Reise führte ihn sogar bis ans Nordkap, um ein havariertes Versuchsfahrzeug eines namhaften US-Truckherstellers wieder in heimische Gefilde zu holen.

Das ansprechende Äußere des Riesen verleitet immer wieder zu der Vermutung, es handle sich bei dem Kenworth „nur“ um ein Showfahrzeug. An Haken, Kran und Brille erkennt man das wahre Arbeitstier. ■



Zusätzliche Stütze: Nur unter schwerer Last kommt die dritte Achse auf den Boden.