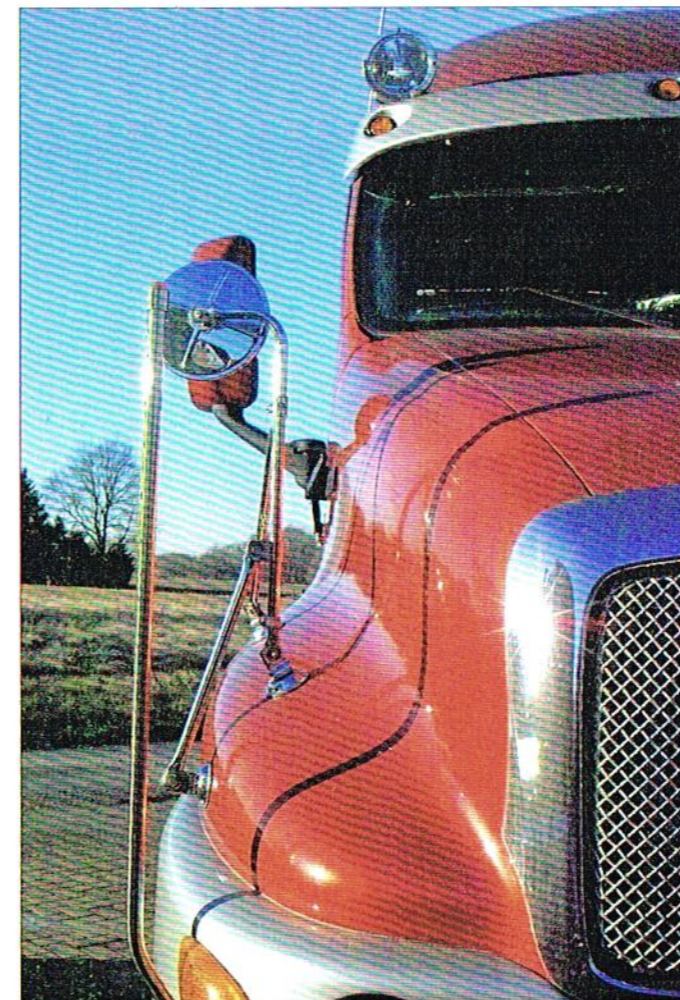


# Weiche Welle

Der starke Euro macht Lkw aus den USA finanziell durchaus interessant. Aber sind sie auch Europa-tauglich? FERNFAHRER fuhr einen amerikanischen „Softie“.

Von Klaus-Peter Keßler (Text und Fotos)



Weiche Formen: An der Silhouette scheiden sich die Geister.

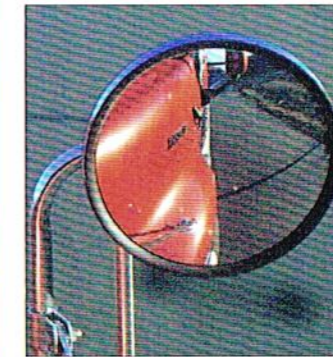
Der ist mir viel zu europäisch! Weichei – so oder so ähnlich reagieren die Fahrer zwischen New York und San Francisco auf den Kenworth T 2000. Die Highway-Cowboys lieben es hart, nur der Sitz darf ein Gefühl von Federung vermitteln.

Sie lieben die unendlichen Weiten in Gestalt megalanger und kantiger Motorhauben.

In dieser Macho-Gesellschaft hat es ein Lkw mit fast weiblichen Rundungen natürlich schwer. Die wohl geformte Haube mit überschaubarer Länge schwingt schon kurz



Ruhige Fahrt: Eine perfekte Luftfederung sorgt für Komfort.



Weiter Winkel: Zusatzspiegel sitzen auf dem Kotflügel.

hinter dem – ebenfalls Amerika-untypisch – von ungewohnter Sachlichkeit getragenen Armaturenbrett nach vorne ab. Die eher an sanfte Wogen erinnernden Radhäuser lassen ihre Wölbungen schwungvoll in weichgezeichnete Seitenkästen fließen. Dazu eine an allen Ecken federnd aufgehängte Hütte – das ist zu viel für die meisten US-amerikanischen Fahrer.

Revolutionär war das, was der Hersteller aus Kirkland im Bundesstaat Washington vor gut sieben Jahren auf der International Trucking Show in Las Vegas präsentierte. Von Grund auf neu konzipiert, zielte der Lkw gleichermaßen auf Fahrer, Eigner und Mechaniker, sollte Klassenbesten in allen Bereichen werden. Neben Fahrerkomfort und Wartungsfreundlichkeit hatten die Kon-

strukturen dabei besonders die Lebenszykluskosten im Visier. Laut Hersteller- und Importeurangaben ist das auch gelungen.

Das Herz unseres T 2000 stammt von Detroit Diesel. Der Reihensechszylinder der Baureihe S 60 leistet 500 PS und ist in der Euro-2-Norm eingestuft. Mit einer Laufleistung von rund 350 000 Meilen (etwa 567 000 Kilometer) gerade mal der Werkgarantiegrenze (350 000 Meilen oder drei Jahre) entschlüpft, braucht der Selbstzünder deutlich unter 40 Liter Diesel je 100 Kilometer, bei voller Ausladung versteht sich.

Die Kraft gelangt über ein Fuller-Zehnganggetriebe an die Räder, das sich Amerikatypisch ohne Tritt aufs Kupplungspedal schalten lässt. Das

**Ein Fuller ist auch für viele Fahrer in Europa bis heute das beste Getriebe**

gut ansprechende Kraftwerk brabbelt dabei hörbar kernig und der Sound vermischt sich mit dem sonoren Klang des hinter der Schlafkabine an der Außenwand verlegten Kaminrohres. Zügig erreicht die Ma-



Geschützte Flanke: Die Verkleidung reicht bis zur Hinterachse.



Mächtiger Vorsprung: Der Kenworth gewinnt den Längenvergleich mit Abstand.

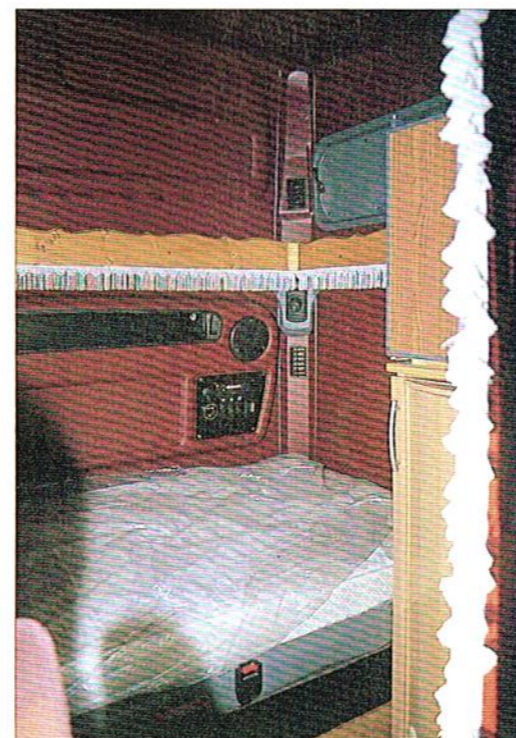
schine den für die Europa-Zulassung eingebauten Tempobegrenzer, der bei knapp 87 Kilometern pro Stunde endgültig dichtmacht.

Die Sitzposition hinter dem Steuer ist ergonomisch, luftgefederte Sitze für Fahrer und Sozius sind Standard. Der Armaturenräger entspricht in Form und Funktion europäischen Ansprüchen – bis zum Selbstchecksystem mit LCD-Anzeige. Auffällig der rote und gelbe Knopf rechts außen: Feststellbremse und Luft für den Auflieger werden hier US-typisch mit „Buttons“ geschaltet.

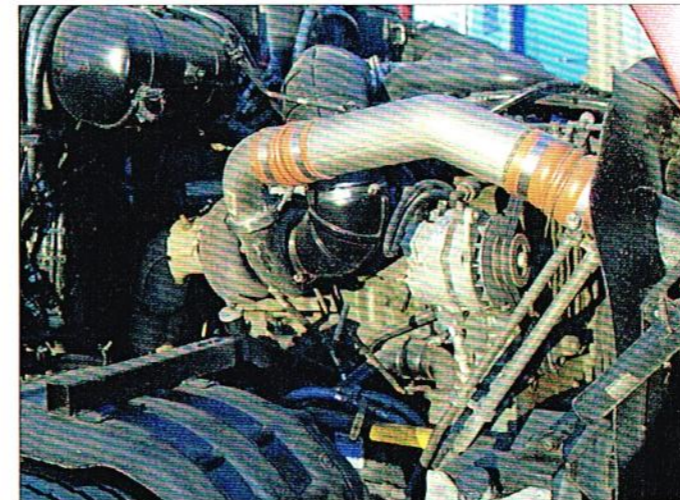
In der oberen Schalterreihe fallen zwei Kippschalter mit außergewöhnlicher Beschriftung auf. Die Wippen mit dem Motorsymbol kennzeichnen Funktion und Volumen der „Jake Brake“. Mit der auf gut Deutsch besser



Komplette Ausstattung: Mikrowelle und Fernseher gehören einfach dazu.



Kuschelige Koje: Mit 110 Zentimeter Breite hat das Bett wahrlich üppige Ausmaße.

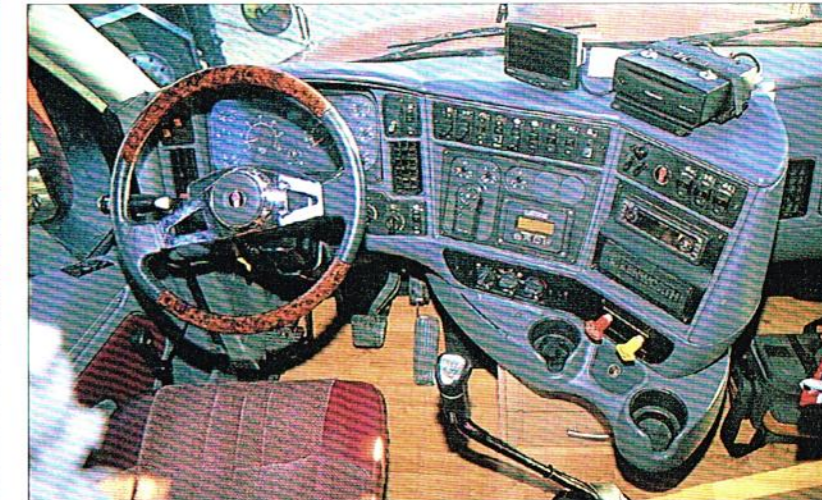


Kräftiges Herz: Detroit Diesel in Euro-2-Ausführung.

als Jakobsbremse bekannten Funktion können wahlweise zwei, vier oder sechs Ventile zugeschaltet werden, die dann ein gezieltes Abblasen ermöglichen.

In der unteren Schalterreihe fallen die Symbole eines liegenden Menschen auf: Von hier können Heizung und Klima für das „Appartement“ hinter den Sitzen gesteuert werden. Wahlweise, denn eine vergleichbare Schalterkonsole mit weiteren Funktionen findet sich in Griffhöhe über dem 110 Zentimeter breiten Bett. Der Kenworth kann ohnehin besonders im

Der Motor ist durchaus Europa-tauglich, das Zehngang-Schaltwerk von Fuller verlangt dagegen nach Könnern alter Schule. Besonders im kalten Zustand ist Übung gefragt. Das Fahrverhalten ist trotz des von Importeur Klemp um 80 Zentimeter verkürzten Fahrwerks gutmütig. Acht Bälge an den luftgefederten Hinterachsen sind einfach ein Wort. Der kürzere



Edler Belag: Der Kabinenboden mit warmer Holzauflage.

Radstand sorgt nebenbei für einen moderaten Wendekreis. So ist der T 2000 ebenfalls für Tank- und Siloauf-lieger tauglich.

Fazit: Der weich gespülte Hauber ist für europäische Verhältnisse immer noch ein echter Amerikaner, der sich irgendwo zwischen den hiesigen auf Funktionalität und Sachlichkeit ausgerichteten Nutzfahrzeugen und den ar-

chaischen, verspielten Vierkant-Trucks des Wilden Westens einordnet. Dabei strahlt der Kenny immer noch jede Menge Persönlichkeit aus und macht diesen Gebrauchtwagen der etwas anderen Art zu einem interessanten Objekt. Eine Alternative eben, die im eintönigen Alltag auf A 1, A 7 oder sonstwo auf den Straßen des alten Europa kaum schaden kann.

### Technische Daten



- **Fahrzeug**  
Kenworth T 2000  
Baujahr 9/99  
Laufleistung 350.000 Meilen/  
zirka 567.000 km
- **Maße und Gewichte**  
Radstand 4.600 mm  
Gewicht (vollgetankt) 8.300 kg
- **Tankvolumen**  
2 x 360 Liter
- **Motor**  
Detroit-Diesel-Sechszylinder-Reihenmotor der Serie 60 mit 12,7 Liter Hubraum und 500 PS (368 kW) Leistung, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader, Ladeluftkühlung, Pumpe-Düse-Direktspritzung (elektronisch geregelt), Euro-2-Einstufung

- **Getriebe/ Kraftübertragung**  
Fuller-Zehngang, unsynchronisiert; luftgefederte Hinterachsen, Vorderachse blattgefedert
- **Bremsen**  
Trommelbremsen rundum, ABS, ASR, Federspeicher an beiden Hinterachsen, Jake-Brake
- **Reifen**  
vorne 385/65 R 22,5, hinten 295/80 R 22,5
- **Aufbau**  
Mischbauweise der Kabine in Alu und Kunststoff, Rahmen als Leiterrahmen mit U-Profilen, Längs- und Quertraversen
- **Ausstattung**  
Klimaanlage, Standheizung, Navigation, Laminatboden, Kühlschrank, Mikrowelle, Kaffeemaschine, Kleiderschränke, Bett mit 110 cm breiter Liegefläche, Radio mit Mehrfach-CD-Wechsler, CB-Funk, TV, verstellbares Holzlenkrad, 3,5-kW-Stromgenerator, verstellbare Sattelplatte

Bei der Ausstattung bleiben wirklich keine Wünsche offen

Wohnabteil mit seinen amerikanischen Pfunden wuchern. Ein durchgehend flacher Boden und reichlich Bewegungsfreiheit vermitteln ein üppiges Wohngefühl. Zwei Kleiderabteile, Mikrowelle, Kaffeemaschine, Kühlschrank und TV lassen eher Gedanken an ein gut ausgestattetes Wohnmobil als an einen Lkw aufkommen – ein echtes „Highway-Hotel“ also!



Uriges Relikt: Steuerventile für Bremse und Anhänger.



Nüchterne Sache: Plastikschalter statt Chromdesign.