

# Große

# Schnauze



Alle Bemühungen, in Amerika die neuen Aero-Hauber salonfähig zu machen, sind bislang gescheitert. Die US-Truckies wollen ihre Conventionals. Der Peterbilt 379 ist einer der Klassiker und hat auch in Deutschland jede Menge Fans.

**M**ögen die Amis auf den Mond fliegen und führend in der Gen-Technologie sein – bei der Lkw-Technik hängen sie fast gnadenlos hinterher.

Als sich die amerikanischen Hersteller vor Jahren Gedanken über Aerodynamik machten und Kreationen wie den Kenworth T2000 auf den Markt kamen, haben sie die

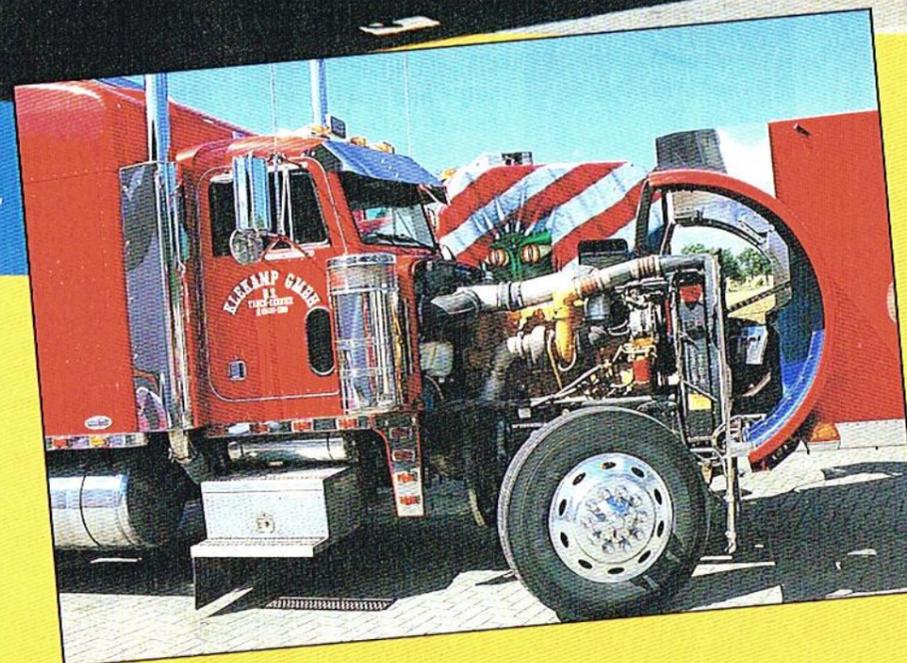
Rechnung ohne ihre Kunden gemacht. Deren Forderung: Wir wollen unsere Conventionals behalten. Sch... auf Spritverbrauch! Ein Truck muss eine eckige Haube haben – je größer desto besser!

Für Willi Klekamp, bekannte Größe der Szene, Importeur und einziger offizieller Kenworth-Händler, war es deshalb Ehrensache, dass der Firmenhauber so ein Dinosaurier sein muss. Seine Wahl fiel auf einen Peterbilt 379 „Extended“. Wobei das Extended (= verlängert) nicht die Kabine betrifft. Der „Pete“ hat eine

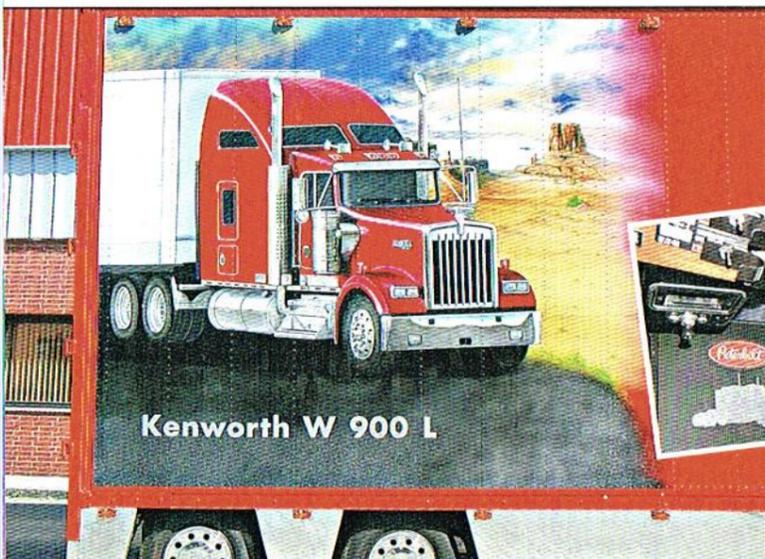
**Importware.** Der 379er Peterbilt war früher bei Budweiser in Kansas im Einsatz. Der rote „Extended“ ist Baujahr 1984

verlängerte Haube. Der Motor braucht den Platz nicht, aber der Fahrer genießt mehr Prestige. Frei nach dem Motto: „Seht her, meiner ist länger ...“

Willi Klekamp hat den Truck von einer seiner vielen Amerika-Reisen mitgebracht. Drei- bis viermal im Jahr düst er in die Staaten und sucht



Fahrbericht Peterbilt 379



Kenworth W 900 L

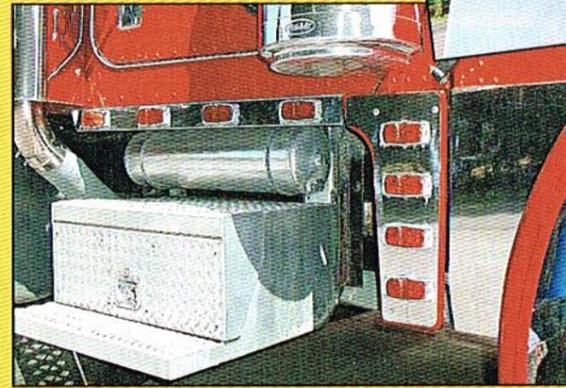
**Konzern-Reklame.** Klekamp ist einziger offizieller Kenworth-Importeur. Deshalb zierte ein Airbrush-Gemälde den Show-Trailer. Den Peterbilt stört's wenig, kommen doch beide Trucks aus dem Paccar-Konzern – wobei der „Pete“ ganz klar die Rolle des edlen Amis für Owner-Operator spielt



**Totale Information.** Die Uhrensammlung informiert selbst über den Druck in den Federbälgen und die Getriebeöltemperatur. Übersichtlich ist das Cockpit aber nicht



**Blitz-blank.** Wo man hinsieht, blitzen Chrom- und Edelstahlteile. Was das Auge erfreut ist eine Strafe für jeden, der den Peterbilt sauber halten muss



Fahrbericht Kenworth T2000

zeige. Eine Wucht ist das massive Holzlenkrad. Die Kabine genügt auch verwöhnten Ansprüchen.

Das Bett gleicht mehr einer Spielwiese. Klappen in den Seitenwänden sind „Notausgang“ und Gepäckkluke gleichzeitig. Große Schränke mit massig Platz für Fernseher, Mikrowelle und Kaffeemaschine runden das Angebot ab.

Vergleicht man Fahrerplatz und „Wohnabteil“, leben US-Trucker im ständigen Wechsel zwischen Sklavenleben und Gutsherrendasein. Vom Fahr-

komfort eines Euro-Lkw ist der Pete so weit entfernt wie Raumschiff Enterprise von der Erde – laut, hart gefedert, schlecht klimatisiert und unübersichtlich.

Doch eines macht ihn zum feuerroten Spielmobil. Egal wohin du kommst, du wirst bewundert. Meistgestellte Frage: „Wieviel PS hat der?“ Streift der Blick über die lange Hauben, ist es, als würde vor dem geistigen Auge ein Film abfahren. Ein Film von unbegrenzter Freiheit, Abenteuer, Route 66 ... Und selbst an trüben Tagen taucht die „Extended“-Haube immer in eine Art filmreifen Sonnenuntergang ein. **GG**

sich einige Autos aus. Den 379er hat er in Kansas entdeckt. „Der lief vorher bei Budweiser“, erzählt er. „Gesteuert von zarter Frauenhand. Da saß eine 55-jährige Frau drauf, zierliche 1,65 groß, die mit einem Tankauflieger Bierhefe zwischen Kansas und Missouri transportierte.“

Cat-Motor. Der Reihensechszylinder mobilisiert aus 14 Liter 475 PS. „Genug für die in Amerika zulässigen 38 Tonnen und ausreichend für unseren Einsatz als Show-Truck und für gelegentliche Ersatzteiltransporte“, wie Willi meint.

Er hat den Motor – wie bei vielen seiner Importe – beim TÜV typisieren lassen und erreicht damit die Euro-2-Limits. „Die Einspritztechnik basiert bereits auf Pumpe-Düse-Einspritzung“, erklärt Willi und ergänzt: „Die einzige Elektronik am ganzen Lkw.“

der Motor bis in die Kabine. Der Fahrer bekommt hautnah mit, ob sich der Cat wohlfühlt oder zum Gangwechsel mahnt. Der Griff zum Fuller Roadranger-Getriebe ist für viele Synchronisationsverwöhnte Fahrer ein Erlebnis. Wer seinen Zweier beim Bund auf einem alten MAN gemacht hat, ist eindeutig im Vorteil. Zwischengas und Doppelkupplern heißt die Devise der zehngängigen unsynchronisierten Schaltbox.

**Der Pete klingt noch wie ein Truck**

Die Schaltung funktioniert im Fünfgang-Schema, der Erste sportlich links hinten. In den Zweiten geht's über eine Schaltwippe. Kuppeln ist nicht nötig. Kurz runter vom Gas und wieder drauf, dann ist der Gang mit einem langgezogenen „Rrrrrr“ eingerastet. Dann Schaltwippe zurück, weiter in die nächste Stufe und der Dritte ist drin.

**Technische Daten**

- Motor**  
Caterpillar 3406, Sechszylinder-Diesel-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Pumpe-Düse-Direkteinspritzung, Euro 2; Hubraum: 14.0l Leistung: 475 PS (349 kW)
- Kraftübertragung**  
Fuller „Roadranger“, unsynchronisiertes Fünfgang-Grundgetriebe mit Rangegruppe
- Rahmen & Aufbau**  
Leiterrahmen mit U-Profil-Längsträgern und Quertraversen; Kabine aus Duran-Aluminium, genietet; luftgefederte HA, blattgefederte VA
- Bremse**  
Trommelbremse an allen Achsen, Federspeicher an beiden Hinterachsen, ABS, ASR; Motorbremse: Auspuffklappe und J-Brake
- Masse & Gewichte**  
Haupttrastand: 5400 mm; Gewicht: 7500 kg
- Testurteil**  
+ geräumige Kabine, kräftiger Motor, (nach Gewöhnung) leicht bedienbare Schaltung, niedriges Gewicht  
- unübersichtlich, laut, unergonomischer Fahrerplatz, schlecht ablesbare Instrumente, hohe Bedienkräfte

Auch der Trailer sollte stilecht sein. „Also haben wir einen Unfall-Zweiachssattel von Spier gekauft. Die nieten wie die Amis. Den Bereich hinter den Achsen haben wir gekappt, so sieht's amerikanisch aus und ist trotzdem nur 16,5 Meter lang“, beschreibt Klekamp.

Da die Amis recht filigrane Rahmen bauen – für hohe Lasten gibt's „Double Frames“ – ist der Pete leicht. Die Waage weist gerade mal 7,5 Tonnen aus. Großen Anteil hat daran die Leichtbaukabine aus Duran-Aluminium, ein Werkstoff aus dem Flugzeugbau. Duran lässt sich leicht pressen, kann aber nicht geschweißt werden. „Der Grund, warum die Amis nieten“, klärt Willi auf. Auch Bremsträger und Radnaben sind aus leichtem Alu-Guss.

**Instrumente wie im Flugzeug**

Im Innenraum das gewohnte Bild: Eine Uhrensammlung, die jedem Airbus zur Ehre gereicht. Die luftgefederten Schwingsitze sind einfach. Lordosenstütze oder aufblasbare Seitenwangen – Fehlan-

**Verkannte Größe**

Trotz moderner Form konnte sich der Kenworth T2000 weder in der eigenen Heimat, noch im Ausland gegen seine Vorgänger durchsetzen. Dabei hat die „Rundhaube“ einige Vorteile.

Willi Klekamp kann es gar nicht verstehen, dass der moderne T2000 nicht aus dem Schatten der kantenhaubigen Brüder heraustreten kann. „Sieht doch klasse aus, vor allem mit den leichten Modifikationen, die wir an dem 96er-Modell vorgenommen haben.“

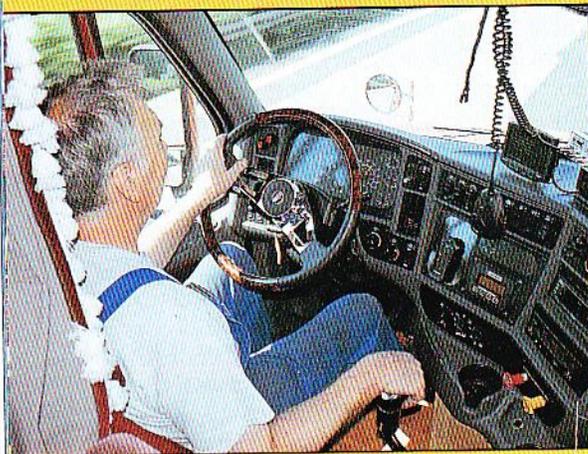
Der Kenworth-Importeur aus der Nähe von Osnabrück hat das gute Stück aus Missouri mitgebracht. „Der lief vorher bei Overnight, einem der großen amerikanischen Paketdienste, im Nachtsprung

nach Kansas. Die Technik war noch einwandfrei, also haben wir nur nachlackiert und die unteren Partien in Silber abgesetzt. Das steht dem Kenny doch gut, oder?“

Der T2000 präsentiert sich selbst nach europäischen Maßstäben modern. Die Klekamp-Mannschaft hat die typischen 20-Zöller gegen Felgen und Reifen im 22,5-

**Rund.** Der T2000 ist windschlüpfig, doch fehlt im das typische Aussehen der US-Trucks

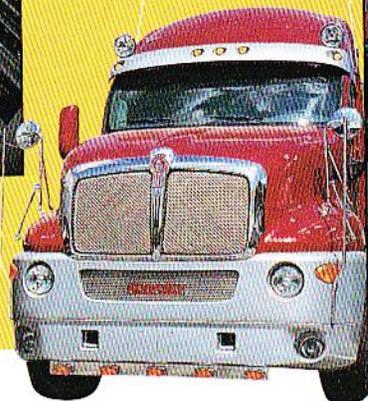




**Aufgeräumt.** Der Bedienkomfort im T2000 ist deutlich höher als in den alten Kantenhaubern. Aber das Getriebe ist immer noch unsynchronisiert



**Gekürzt.** Der Radstand ist 80 Zentimeter gekappt worden, um den Kenny für Euro-Silos und -Tankaufleger tauglich zu machen. Kaufinteressenten sind herzlich willkommen, wengleich der T2000 wegen des guten Zustandes und der vielen Extras nicht billig ist



Zoll-Format ausgetauscht. An der Vorderachse unterstreichen 385er die gefälligen Formen der runden Haube.

Für mehr als angemessenen Vortrieb sorgt ein 500 PS starker Sechszylinder von Detroit Diesel. Ein Motor, bei dessen Beschreibung Klekamp Leuchten in den Augen bekommt: „Der hält eine Million Kilometer, ohne dass eine Dichtung zu lecken anfängt. Nur schade, dass die 60er-Motorenbaureihe wohl ausstirbt,

**Starkes Hotel.** Die Kabine hat gewohnt großzügige Platzverhältnisse. Dazu passend: satte 500 PS

weil Mercedes jetzt das Zepter bei Detroit übernommen hat. Deshalb gibt's auch keine Euro-3-Einstufung für den 12,7-Liter-Direkteinspritzer.

### Der Sound des Detroit ist Musik

Weil auch bei Klekamp ab und an das Kind im Manne durchkommt, fehlt der Auspufftopf beim T2000. Das Ergebnis ist ein traumhaft dumpfer und kraftvoller Sound, der nicht mal sonderlich laut ist.

„Wir haben außerdem den Radstand um 80 Zentimeter gekürzt, um den 6x4 für Tank- und Silozüge tauglich zu machen“, macht Klekamp Werbung für seinen „Rundhauber“, der zum Verkauf steht. Trotz neuem Baujahr ist der T2000 vom Fahrverhalten

nicht wirklich fortschrittlich gegenüber einem Pete 379 oder Kenworth W900. Eher brethart, unübersichtlich und in punkto Bremsen auf dem Stand von Fred Feuersteins Urzeitmobil.

Dafür verwöhnt das Interieur mit dem Komfort einer Suite im Luxushotel: Radio mit Mehrfach-CD-Wechsler, Navigationssystem, originaler amerikanischer CB-Funk mit vier Watt, Mikrowelle, Kühlschrank und große Kaffeemaschine sind nur einige der Goodies. Ungewöhnlich ist der Bodenbelag im Kenny. „Wir mussten den Teppich rausreißen und überlegten passenden Ersatz“, erzählt Klekamp. „Dann kam mein Sohn auf die Idee, Parkett zu verlegen. Weil der Boden eben ist, haben wir's probiert und es sieht toll aus mit dem hellen Holz.

Jetzt fehlt noch ein neuer Liebhaber. Pakete nach Kansas müssen es nicht sein, Mehl nach Köln würde dem T2000 genügen. **GG**

### Technische Daten

#### Motor

Detroit Diesel „Series 60“, Sechszylinder-Diesel-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Pumpe-Düse-Direkteinspritzung, Euro 2; Hubraum: 12,7 l Leistung: 500 PS (368 kW)

#### Kraftübertragung

Fuller „Roadranger“, unsynchronisiertes Fünfgang-Grundgetriebe mit Rangegruppe

#### Rahmen & Aufbau

Leiterrahmen mit U-Profil-Längsträgern und Quertraversen; Kabine in Mischbauweise aus Aluminium und Kunststoff; luftgedertete HA, blattgedertete VA

#### Bremse

Trommelbremse an allen Achsen, Federspeicher an beiden Hinterachsen, ABS, ASR; Motorbremse: Auspuffklappe und J-Brake

#### Masse & Gewichte

Hauptadstand: 4600 mm; Gewicht: 8300 kg (vollgetankt)

#### Testurteil

**+** edel eingerichtete Kabine mit Parkettboden, viele Extras, leistungsstarker Motor, leicht bedienbare Schaltung, niedriges Gewicht

**-** harte Federung, unübersichtliche Kabine, nur Euro 2, konventionelle Bremsanlage

