

18.-20. JULI 2003
INTERNATIONALER ADAC
★ TRUCK ★
GRAND-PRIX
NÜRBURGRING

Fahrerlaube mit langer Haube

Alle Bemühungen sind gescheitert, in Amerika die Aero-Hauber salonfähig zu machen. US-Trucker wollen ihre Conventionals. Ein Klassiker, der Peterbilt 379 hat auch hierzulande viele Fans.



Willi Klekamps Peterbilt im Firmenrot von Budweiser ist am Ring zu bewundern



Mögen die Amis auf den Mond fliegen, führend in der Gentechnologie sein und tolle Computer bauen – in der Lkw-Technik hängen sie ungnadenlos hinterher.

Als sich die amerikanischen Hersteller vor Jahren Gedanken über Aerodyna-

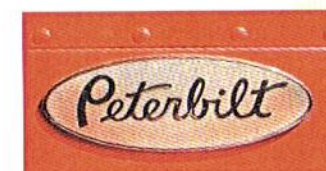
mik machten, und Kreationen wie den Kenworth T2000 oder den Mack Vision auf den Markt kamen, haben sie die Rechnung ohne die Kunden gemacht. Die wollten ihre Conventionals behalten. Sch... auf Spritverbrauch! Ein Truck muss eine eckige Haube haben.

Die Fans in Deutschland denken ähnlich. Für Willi Klekamp, Importeur und einziger offizieller Kenworth-Händler, war es deshalb Ehrensache, dass der Firmenhauber einer der Dinosaurier sein sollte. Seine Wahl fiel auf einen Pe-

terbilt 379 „Extended“. Wobei nicht die Kabine „extended“ (= verlängert) ist, sondern die Haube. Für den Motor bringt die Größe nichts, aber fürs Fahrer-Image: „Schau mal, wie lang meiner ist!“

Willi Klekamp düst drei bis vier Mal im Jahr in die Staaten, sucht sich Autos aus und bringt sie nach New

York zum Verschiffen. Den 379er hat er in Kansas entdeckt. „Der lief bei Budweiser“, erzählt er. „Da saß eine 55-jährige Frau drauf, zierliche 1,65 Meter groß, und transportierte mit einem



Blank polierte Chromteile zieren das Fahrerhaus



18.-20. JULI 2003
INTERNATIONALER ADAC
★ TRUCK ★
GRAND-PRIX
NÜRBURGRING



475 PS leitet der 6-Zylinder-Reihenmotor von Caterpillar

Tankauflieger Bierhefe zwischen Kansas und Missouri."

Der Peterbilt mit seiner 127 Inch (3,15 Meter) langen Haube (normal sind 119 Inch; 3,02 Meter) ist Baujahr 1984. Für angemessenen Antrieb sorgt ein Caterpillar-Motor des Typs 3406. Der Reihensechszylinder mobilisiert aus 14 Liter 475 PS. „Genug für die in Amerika

zulässigen 38 Tonnen und allemal für den Einsatz als Show-Truck“, meint Willi. Er hat den Motor beim TÜV typisieren lassen und erreicht damit die Euro-2-Limits. „Die Einspritztechnik basiert auf Pumpe-Düse“, erklärt er, „die einzige Elektronik am ganzen Lkw.“

Zischengas und Doppelkuppeln

Das Fuller Roadranger-Getriebe ist ein Erlebnis für synchronisationsverwöhnte Deutsche. Wer den Zweier-Führerschein beim Bund auf einem alten KHD gemacht hat, ist im Vorteil. Zwischen-gas und Doppelkuppeln heißt die Devise der Zehngang-Schaltbox. Wer's raus hat, kann die Kupplung

nach dem Anfahren vergessen „und kommt eine Million Kilometer mit dem gleichen Belag aus“, wie Willi schwärmt.

Halbe Gänge kennt der Ami-Truck nicht. Die Schaltung funktioniert im Fünfgang-Schema, der Erste links hinten. In den Zweiten geht's über eine Schaltwippe, Kuppeln unnötig: Runter vom Gas, wieder drauf, „Rrrrrr“, Gang eingerastet. Schaltwippe zurück, weiter in die nächste Stufe, der Dritte ist drin. Ganz einfach – bis man unverhofft bremsen und zurückschalten



Beeindruckend sind das griffige Lenkrad und die Uhren im Cockpit



Stauraum ist reichlich vorhanden



Die Ausstattung mutet zum Teil archaisch an

Peterbilt 379 „Ex“

Motor

Caterpillar 3406, 6-Zylinder-Dieselmotor, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Pumpe-Düse-Direkteinspritzung, Euro 2; Hubraum: 14,0 Liter; 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-brake

Masse & Gewichte

Haupttrabstand: 5400 mm; Gewicht: 8300 kg

Testurteil

geräumige Kabine, kräftiger Motor, (nach Gewöhnung) leicht bedienbare Schaltung, niedriges Gewicht

unübersichtlich, laut, unergonomischer Fahrerplatz, schlecht ablesbare Instrumente, hohe Bedienkräfte

Luxuriöse Maße im Schlafzimmer

18.-20. JULI 2003
INTERNATIONALER ADAC
★ TRUCK ★
GRAND-PRIX
NÜRBURGRING

muss, dann verliert man schnell den Überblick.

Klekamp hat einen stil-echten Trailer nach deut-schen Längenvorschriften am Haken. „Wir haben einen verunfallten Spier-Zwei-achstrailer gekauft. Spier nietet wie die Amis. Weil das Ding einen Heckscha-

den hatte, wurde es hinter den Achsen gekappt. Jetzt sitzt das Aggregat am Auflie-gerende“.

Mit 1000 Liter Diesel wiegt der Pete 8,3 Tonnen. Für einen 6x4 nicht schlecht. Die Kabine ist aus Duran-Aluminium, ein Werkstoff aus dem Flugzeugbau, der leicht und stabil, aber teuer ist. Duran lässt sich gut pres-sen aber nicht schweißen. Deshalb wird genietet. Die Bremsträger und Radnaben sind aus Alu-Guss.

Das Bett hat luxuriöse Größe

Die Uhrensammlung im Innenraum würde jedem Airbus zur Ehre gereichen. Marke „einfach“ sind die luft-

gefederten Schwingsitze. Lordosenstütze und auf-blasbare Seitenwangen? – Fehl-anzeige! Dafür gibt es Gurtbänder am Boden und an der B-Säule. Eine Wucht ist das massive Holzlenk-rad. Chromspeichen, massiver Kranz, griffgünstig und ge-fühlsecht. Nur möge man sich bei einem Unfall nie das Haupt daran stoßen.

Auch wenn nur die Haube verlängert ist, genügt die Kabine selbst verwöhnten mitteleuropäischen An-sprüchen. Das Bett: Eine Spiel-wiese. Klappen in den Sei-tenwänden eignen sich als „Notausgang“ glei-chermaßen wie zur Beschi-

ckung der Kabine mit Ge-päck. In die Schränke passen Fernseher, Mikrowelle und Kaffeemaschine.

Die Route 66 ist allgegenwärtig

Vom Fahrkomfort eines Euro-Lkw ist der Pete so weit entfernt wie Raumschiff Enterprise von der Erde. Er ist laut, hart gefedert, schlecht klimatisiert und un-übersichtlich.

Doch wer jemals seinen Blick über die lange Haube schweifen ließ, den interes-siert die anachronistische Technik nicht mehr. Vor dir liegt die Route 66, die unbegrenzte Freiheit und der Sonnenuntergang.

Gerhard Grüning

Der komplette Fahr-bericht gibt's im TRUCKER 10/03

