



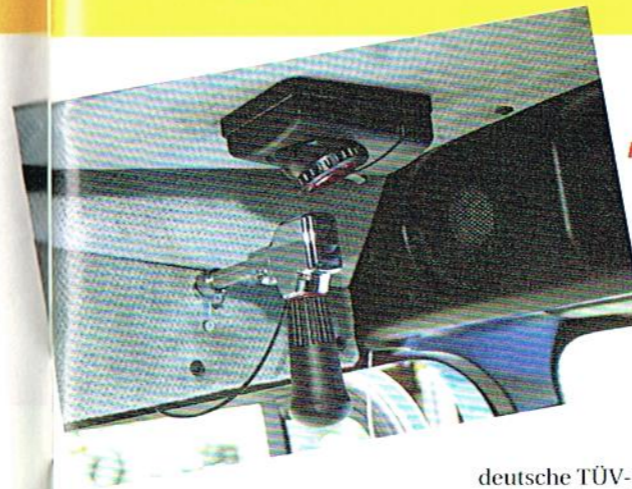
EUROPA-PREMIERE: Freightliner XL Classic als Zweiachser

von Günter Schröder

Für Unabhängige, die das Gefühl von Macht unter dem Fuß spüren möchten und den Blick einer legendären Formgebung schätzen, ist der Freightliner XL Classic „der“ Truck. Mit seinem großen Grill, der fast quadratischen Motorhaube, den 132-zölligen BBC und dem vielen glänzenden Chrom ist der Classic ein Fahrzeug, das von Kennern schon kilometerweit erkannt wird. Verkleidete Stoßstange, Chrom-Grilleinfassung, Chromblinker, Doppelhalogen-Scheinwerfer sind nur einige Extras, die den Lkw ausmachen.

Auf dem europäischen Markt waren die klassischen XL mit drei Achsen und der Langkabine bisher recht selten zu sehen, ein Zweiachser dagegen nie. Für Abhilfe sorgt Willi Klekamp aus Hasbergen bei Osnabrück: Er importierte den ersten Classic XL mit zwei Achsen und verkürzter Kabine nach Europa. Ausgestattet mit dem Caterpillar Motor C 15 mit 15,6 Litern Hubraum und 500 PS, erfüllt er nach der Bereitstel-

lung für den deutschen Markt die Euro 3-Norm. Ein Novum für den deutschen Trucker dürfte das 10-Gang-Automatikgetriebe ohne Schaltknüppel sein, alles läuft vollautomatisch beim Classic XL. Außerdem ist er mit von innen einstellbaren Suchscheinwerfern ausgestattet, Klimaanlage und zwei Schlafplätze sind serienmäßig vorhanden. Der Spezialbau für Deutschland dauerte ab Bestellung etwa vier Monate.



Rustikale Fernbedienung für den Suchscheinwerfer

Klekamp holte den Freightliner persönlich in Portland/Oregon ab und brachte ihn nach Boston, von wo aus er nach Bremerhaven verschifft wurde. Etwa 100.000 Euro kostet das Schmuckstück, hinzu kommen 5.000 US-Dollar für den Schiffstransport sowie die Umbaukosten für den deutschen Markt. Das sind: Beleuchtung ändern, Bremsen komplett nachrüsten, Lenkung und Sattelplatte auf

deutsche TÜV-Maßstäbe vorbereiten und, und, und. In Deutschland gibt es nur eine Werkstatt, die Caterpillar-Motoren auf Euro 3 bringen können – und das ist die von Willi Klekamp. In Deutschland wird der Freightliner als Tankzug für Stickstoff und Kohlensäure eingesetzt, also ist ebenfalls eine ADR für Tankfahrzeuge notwendig. Auch für den Transport von Gefahrgütern wird der Classic XL entsprechend umgerüstet. Der XL wird seit 1995 gebaut, in Portland und Mexiko

werden jährlich etwa 45.000 Modelle hergestellt. Mit 14 verschiedenen Schlafwagen-Kombinationen – vom einfachen Schlafplatz bis zur Sleeper-Kabine, in denen man stehen kann – bis zu Hunderten von Extras, die der Leistungserhöhung und/oder Verbesserung der Bequemlichkeit dienen, beweist Freightliner seinen Ruf als Truck der Extraklasse.

Der XL ist nicht für jedermann gedacht. Aber wer mit Macht und Prestige umgehen kann, mehr als normale Lkw-Gewohnheit genießen möchte und höchste Qualität zu schätzen weiß, für den bedeutet der Classic XL alles.

Fotos: Freightliner/ Schröder

www.klekamp-kenworth.de

Der Dreiachser ist die meistverkaufte Variante

