



Kamag Truck Wiesel

Maximale Hubhöhe

Hofhund ade

Als Ende der 60er-Jahre die DIN-Wechselbrücke das Sammelgut-geschäft eroberte, begann der Abstieg des damals „klassischen“ deutschen Fernverkehrs-Anhängerzuges, jenes Gefährts mit 6-m-Pritsche bei 4,8 bis 5,1 m (Unterflur) Radstand und 8,2 m Dreiachs-Pritschenanhänger.



Links Dieseltank, Hydrauliktank, Motor unter der Abdeckung. Rechts Luftfilter, Kühler, Auspuffanlage

Mit der Trennung von Fahrzeug und Aufbau wurde das Geschäft zivilisiert, denn man konnte jetzt Tagestour und Nachtsprung technisch und personell trennen. Das Problem war nur: Wie bekomme ich tagsüber die abgestellten Wechselbrücken an die Rampe rangiert, während der WAB-LKW seine Zustellungen machte? Dafür wurde der „Hoffhund“ erfunden, es gab und gibt ihn in unterschiedlichen Konzepten und Kombinationen. Die Variante eins war: Ich nehme meinen Stapler, baue ihm eine Luftbeschaffungsanlage an und rangiere die Brücken mit einer alten Anhängerlafette. Rangiertechnisch eine feine Sache, solange der Hof flach und der Boden trocken ist. Bremstechnisch war und ist

es eine mutige Entscheidung, bis zu 18 t schwere Anhänger mit einer Staplerachse bremsen zu wollen.

Die Variante zwei hieß: Wir nehmen den erstbesten ausrangierten LKW mit Wechselrahmen. Je nachdem, ob der vorn mit Hubschwinge, weil mit blattgefederter Lenkachse bestückt, oder voll-luftgefedert war (zunächst nur bei MAN zu haben), brauchte man einen mutigen und konditionsstarken Chauffeur. Denn die Arbeit war und ist hart: unterfahren, hochpumpen, umsetzen, absenken, auf den Luftfeder-Anschlägen die nächste Pritsche anfahren (Hochpumpen in Fahrtstellung kostet zuviel Zeit) und dann wieder von vorn. Gepumpt wurde natürlich mit ordentlich „Gas“, denn die

altersschwachen Kompressoren und die verkokten Kühlschlangen forderten ihre Zeit. Dass der abgenudelte Diesel, meist mit Ölverbrauch in halber Dosierung des Dieserverbrauchs, auch etwas streng roch, hatte auch einen Vorteil: Man konnte als Disponent auf der Suche nach dem Gefährt sich auf Nase (Ölmief) und Auge (Blaurauch) verlassen. Ein Bauteil hatte besonders zu leiden: die Kupplung. Gut war es deshalb immer, noch einen solchen Hoffhund auf Vorrat zu haben.

Diese idyllische Phase des Sammelgutgeschäfts, das inzwischen aufgeteilt war in Kisten und Colli, Paket- und Expressdienst, wurde spätestens dann beendet, als immer mehr geringere Abstellhöhen der Wechselaufbauten auf den Hof



Joystick für vorwärts/rückwärts, Heben/Senken rot/grün für's Verriegeln



Atego-Kabine als Lowdeck und Eisabweiser auf dem Dach. Beim Actros besser: glatter Rand der Einstiegsstufe beim Atego.



Truck Wiesel

kamen. Nach den Standardhöhen 1.320 und 1.220 mm (wie in der Norm beschrieben), ging es immer weiter abwärts, und damit wurde Hofhund Version zwei problematisch: Volumenpritschen bis hin zu Normhöhen gehen nur mit Hubschwingen, die aber meist nur auf den 600 mm Zentriertunnelbreite greifen, ein Vergnügen, dass man sich – wenn überhaupt – nur mit Schrittgeschwindigkeit zutrauen sollte.

Eine Lösung des Problems ist die Optimierung der Variante eins: ein Zentralachsanhänger mit hydraulischem Hubtisch, davor ein handelsüblicher Ackerschlepper. Diese Methode wurde später modifiziert, indem der Ackerschlepper durch einen Triebkopf mit Knicklenkung ersetzt wurde. Dazu kam die Variante Terminal-Schlepper mit höhenverstellbarer Sattelkupplung und Sattel mit Pendelachsschwingen als Hubsystem. Die ersten Optimierungen für Variante zwei, den LKW-Hofhund, stam-

men alle aus der Zeit um 1990. Es gibt seitdem zwei Grundüberzeugungen: den frontangetriebenen Terminal-Traktor mit Hubtisch und den hinterachsgetriebenen Spezial-Chassis-LKW.

Für letztere Ausführung hatte sich die Kamag 1993 entschieden. Damals war das Unternehmen Teil der Kögel AG in Ulm und an der Liststraße im Donautal praktisch Untermieter im Stammwerk. Die Kamag-Großprojekte wie Schlacken- und Schwertransporter wurden zu der Zeit hinter der Reparaturabteilung von Kögel in der Steinbeisstraße unter recht schwierigen Bedingungen hergestellt. Seit das Unternehmen zu TII gehört, wurde das alte Kögel-Werk gekauft, die Schwertransporter haben seitdem Platz satt, und die Wiesel-Montage ist dort, wo früher die Trailer-Versuchsabteilung war.

Das Wiesel ist von der Konzeption her ein 4x2 LKW mit 4,8 m Radstand; es entspricht insoweit dem klassischen 4x2 Wechselpritschen-LKW. Alles andere ist aber anders. Der Motor und die angeflanschte Hydrostat-Pumpe sind hinter der Lenkachse zwischen den Längsträgern eingebaut. Damit sind sie zwar nur zugänglich, wenn keine Pritsche auf dem Hubtisch steht, das Fahrzeug bekommt aber so auch leer eine sehr praktische Lastverteilung, nämlich etwa 1:1. Altgediente Büssing-Unterflur-Fahrer könnten erklären, wozu man das braucht. Das Wiesel ist ringsum luftgefedert mit Faltenbälgen. Man braucht die, um das Fahrzeug unter 1.000 mm Abstellhöhe zu bekommen, und im Fahrbetrieb hat man so mehr Komfort.

Ein wichtiger Aspekt ist die Low-Deck-Kabine. Man hat so eine niedrige Einstiegshöhe und eine fast waagerechte Blickrichtung auf die hinteren Eckbeschläge der Wechselaufbauten. Das hilft beim Unterfahren wie auch die zwei

Scheinwerfer in Rahmenhöhe. Dass der niedrige Einstieg von Vorteil ist, wird von den kabinehochbauenden Wettbewerbern gern bestritten. Der Umsetzer-Fahrer ist aber derjenige, der Türen und Heckklappen öffnen und schließen muss, und das pro Brücke mindestens zweimal am Tag – es sei denn, man hat eine Rolltor-Boxen-Sammlung.

Die Atego-Kabine ist in drei Punkten nachdenkenswert: die glatte Kante der Blech-Trittstufe (beim Actros zu Gunsten Kunststoff mit Zahnkante bereits geändert), der Wischwasser-Einfüllstutzen im Einstieg und der Handbremshebel auf der Mittelkonsole statt im Sichtbereich des Fahrers im Armaturenbrett.

Beim Pritschen-Unterfahren muss man sich als Neuling (mit Fahrpraxis nur auf gewöhnlichen WAB-LKW) zunächst an die Perspektive gewöhnen. Zum Üben

fährt man den Hubtisch zum Unterfahren so hoch, dass die Einweiswippe hinten in den Zentriertunnel einspurt. Dann schiebt man durch und verlässt sich besser nicht darauf, dass die vorderen Einweiskeile die Box selber zentrieren. Einfacher ist es, sich am vorderen Eckbeschlag der Brücke und dem Tragarm des Wiesels zu orientieren, dann passt das. Spaß macht es natürlich, mit dem Hydrostatantrieb zu fahren. Was man üben muss, ist, an der Fahrpedalstellung zu „fühlen“, ob man gegen einen Widerstand fährt – etwa an eine Strebe. Das Problem haben LKW-Fahrer mit den Zwei-Pedal-Getriebeautomaten auch. Das kann man aber lernen.

Für das zügige Fahren mit den aufgenommenen Boxen empfiehlt es sich, das Wiesel mit der Klammerung der vorderen Eckbeschläge zu ordern. Für das Fahren im öffentlichen Straßenverkehr bekommt man auch seitlich ausziehbare Markierungsleuchten, damit man nicht die Stützen einklappen muss. Über zwanzig Positionen Sonderausstattungen gilt es zu beachten: Neben dem im Grunde unverzichtbaren Schutzdach gegen Wasser-, Schnee- und Eisberieselung gibt es unter anderem Anhängerkupplungen



100cr-Variante mit 3.300 mm Radstand

mit 40er-Bolzen für vorn und hinten, eine tiefergelegte 50-mm-Maulkupplung am Heck für Tandemachsanhänger und einen stabilen Rammschutz für die Kabine. Die hydraulisch anhebbare Sattelkupplung empfiehlt sich dann, wenn der Platz zum Rangieren ausreichend ist, denn samt 13,6 m Sattelanhänger kommt das Wiesel auf über 19 m Zuglänge. Dazu kommt der Umstand, dass die Sattelkupplung praktisch fast ohne Vorsattelmaß über der Antriebsachse steht, was für die Rangierfähigkeit nicht unbedingt von Vorteil ist, denn die Lenkachse des Wiesels trägt so nur kaum mehr als ihr anteiliges Fahrzeuggewicht.

Die Lösung des Problems heißt bei Kamag Truck Wiesel. Mit dem gleichen Antriebskonzept mit Hydrostatgetriebe, dafür aber mit dem konventionell unter der Standard-Kabine positionierten Motor, einer bis zu 18 t belastbaren AP-Antriebsachse und einem Vorsattelmaß von 580 mm. Derzeit wird eine Variante mit 3.300 mm Radstand gefertigt, es soll aber auch eine längere Ausführung geben. Der Grund ist, dass immer mehr Zusatzausrüstungen – und nicht nur Kühlgeräte – in den Drehstrahl an den Stirnwänden von Sattelaufliegern verbaut werden, so

dass es zweckmäßig erscheint, dem Terminal-Fahrer mehr Arbeitsraum hinter der Kabine zu bieten.

Gegenwärtig besitzt das Truck Wiesel den Aufstieg zur Arbeitsplattform hinter der Kabine nur links, mit der Radstandsverlängerung könnte auch ein Durchstieg geschaffen werden. Wichtig in der Ausrüstungsliste ist hier auch das oben schon erwähnte Schutzdach, denn auch von Sattelaufliegern kann man vom Dach mit Wasser, Schnee und Eis werfen.

Damit ist das Programm für Terminal-Zugmaschinen von der Kamag im Grunde komplett. Was jetzt noch fehlen könnte, ist die 25- bis 32-t-Antriebsachslast-Zugmaschine, wie man sie in den Hafenerbetrieben für den RoRo-Umschlag verwendet. Über die wird in Ulm gerade nachgedacht. Sieht man sich in den Werkshallen um, sind die nötigen Komponenten so gut wie alle schon vorhanden, wenn diese auch bisher für andere Transportaufgaben verwendet werden.

FOLKHER BRAUN

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com