FAHRER IM FOKUS

Vorstellung: Bei der Entwicklung der neuen Generation des Wiesel hat Kamag mit Unterstützung der Wilfried Maier Speditionsgesellschaft Komfort und Ergonomie an die erste Stelle gesetzt. Das Resultat ist ein hoch spezialisiertes Fahrerhaus.

TEXT: JULIAN HOFFMANN | FOTOS: KAMAG

Monotonie am Steuer, dieses Problem kennen Fahrer von Wechselbrücken-Hubwagen nur vom Hörensagen. Auf Betriebshöfen, Hafenarealen und Logistik-Hubs fahren sie lediglich wenige Meter in eine Richtung – schon müssen sie rangieren und den Ladungsträger absetzen. Für die Aarbeiten an Aufliegern und Anhängern, wie das Stecken der Anschlüsse, heißt es aussteigen – und das viele Male pro Schicht.

Kamag kennt die damit einhergehenden Härten. Seit Einführung der Wiesel-Baureihe hat der Ulmer Hersteller von Spezialfahrzeugen laut eigenen Angaben mehr als 2.000 Einheiten des Wechselbrücken-Hubwagens verkauft – mehrheitlich in der DACH-Region, wo Wechselbehälter hauptsächlich eingesetzt werden.

Die Transportlösung für den innerbetrieblichen Behälterumschlag ist damit auf den Logistikhöfen zahlreicher Kunden im Einsatz – Kunden, die über wertvolles Praxiswissen verfügen. Kamag hat sich dieses Know-hows bedient und mittels der Rückmeldungen aus dem Arbeitsalltag der Wilfried Maier Speditionsgesellschaft eine Neuauflage des Wiesel entwickelt, die mit vielen Verbesserungen gegenüber dem Vorgänger aufwartet. Die Spedition aus Achern transportiert Güter nämlich nicht nur auf der Langstrecke, sondern wickelt für Duravit am Zentrallager in Achern den Hofdienst ab. Ob Wechselbrücke, Auflieger oder Anhänger – auf dem Gelände des Anbieters von Sanitärbedarf werden sie überwiegend von Wilfried-Maier-Mitarbeitern umgesetzt.

Die augenfälligste Neuerung des neuen Wiesel: Er ist nicht mehr mit einer von Mercedes zugekauften Atego-Kabine ausstaffiert, sondern mit einem in Eigenregie entwickelten Fahrerhaus. Viele bisherige Kompromisse gehören damit der Vergangenheit an. So steigt der Fahrer ab sofort nur noch über eine flache Stufe ein und muss nicht mehr deren zwei erklimmen. Die nun um die A-Säulen gewölbte Panorama-Frontscheibe soll für eine noch bessere Sicht nach vorn sorgen. Das breite, mit einem Scheibenwischer ausgestattete Fenster an der Rückwand wiederum macht

den Blick frei in den Einweistunnel. Dank dieses Fensters und des zugehörigen Rückspiegels konnte Kamag nach eigenen Aussagen auch auf die Montage eines drehbaren Fahrersitzes verzichten, wie es Wettbewerber anbieten. Wilfried-Maier-Fuhrparkchef Detlef Kaspar ist ohnehin kein Fan drehbarer Sitze, da er den Drehmechanismus als anfällig bewertet. Im Laufe der Zeit hätten solche Sitze seiner Erfahrung nach mit Spiel zu kämpfen.

Stattdessen ist in der Kabine ein luftgefederter Isri-Fahrersitz mit Sitzheizung installiert. Für den Winter kann eine Standheizung geordert werden, im Sommer sorgt die optional erhältliche Klimaanlage für angenehme Temperaturen. Das Lenkrad ist sowohl in der Höhe als auch in der Neigung verstellbar, das Flüssigkristall-Kombi-Instrument macht sich auf sieben Zoll breit. Per Fingertipp lassen sich darauf unterschiedliche Funktionen abrufen. Schalter und Joystick versammeln sich rechts vom Fahrer auf dem Motortunnel.

Darunter kommt wegen der niedriger montierten Kabine nun auch ein neuer Diesel zum Einsatz (mit Ausnahme der batterieelektrischen Version), der seine Kraft über zwei Hydraulikpumpen an den Hydrostatantrieb und an das hydraulische Hubsystem überträgt.

Der Reihenvierzylinder aus dem Hause Deutz erfüllt bereits die Abgasnorm Euromot 5, die für neue Arbeitsmaschinen ab Anfang des nächsten Jahres verpflichtend ist. Mit ihm an Bord verlängert Kamag obendrein die Wartungsintervalle des Wiesel. Der Hydrostatantrieb steht für stufenloses Beschleunigen. Per Einhand-Joystick-Bedienung lässt sich die Fahrtrichtung im Fahrzeug wechseln.

Außen sticht der neue Wiesel mit zwei Paar Halogenscheinwerfern in Klarglasoptik und dem LED-Tagfahrlicht ins Auge. Die Leuchten verstecken sich in einer massiven Rammschutzplatte. Auch die LED-Arbeitsscheinwerfer an der Kabinenrückwand sind geschützt untergebracht – an einem ausziehbaren Arm zu beiden Seiten der Kabinenrückwand. So stehen sie nicht über das Fahrzeug hinaus, wenn sie nicht gebraucht werden.

Zwei Generationen Wiesel: Die Atego-Kabine läuft Ende des Jahres aus.

Wegen der neuen Montagehöhe der Kabine hat Kamag zudem die elektrisch verstellbaren Außenspiegel mithilfe eines gebogenen Arms der Spiegelhalterung um einige Zentimeter nach oben versetzt, um das Sichtfeld zu optimieren. Ebenfalls in der Praxis überaus sinnvoll: Den Hubtisch des Wiesel, der über vier einstufige Zylinder nun um fünf Zentimeter pro Sekunde angehoben werden kann, erreicht der Fahrer bequem über eine Treppe mit zwei Stufen. Wechselbrücken mit Abstellhöhen von 970 bis 1.320 Millimetern kann der Wiesel aufnehmen. Die Normanschläge für C782-Behälter sind starr ausgeführt, C715- und C745-Behälter können über verstellbare Anschläge geschultert werden.

Mit der optional hydraulisch in der Höhe verstellbaren Sattelplatte am Heck können dazu auch Auflieger umgesetzt werden. Für Anhänger wiederum ist eine Maulkupplung zuständig, das optionale Tiefkuppelsystem erlaubt das Ziehen von Tandemachsanhängern. Derart ausgestattet, ist der Wiesel ein universell einsetzbares Umsetzfahrzeug, zu dem es laut Wilfried-Maier-Fuhrparkchef Kaspar aktuell keine Alternative gibt. ■

1 Wilfried Maier wickelt für Duravit in Achern die Hoflogistik ab. Dort hat die Spedition den neuen Wiesel erprobt.

2 Der Fahrer findet zu seiner Rechten alle Bedienelemente.

3 Der treppenartige Aufstieg erleichtert das Erklimmen des Hubtischs.

Anzeige