



Das breite Armaturenbrett ist gespickt mit Uhren und Kontrollampen. Rechts neben dem Fahrersitz der Kompressor für die Signalhörner (oben). Es bedarf einiger Turnübungen, bis man über mehrere Tritte das Führerhaus erklommen hat (darunter). Schenkeldicke, flexible Auspuffrohre führen von den Krümmern zu den mannshohen Schalldämpfern (darunter). Die nachdrücklich profilierten Reifen verschaffen dem Feuerwehrwagen beste Fahreigenschaften auf jedem Boden (unten).



Feuerschlucker

Auf dem Stuttgarter Flughafen wohnt ein rotes Riesenwesen, das die wenigsten Menschen je sehen werden: Es steht meist blitzsauber in seinem Stall und wartet. Nie ist es jedoch kalt bis in sein großes, sechszylindriges Herz: Angeschlossen an das Stromnetz hält in seinem Inneren ein elektrisches Öfchen seinen Kreislauf auf Betriebswärme. Heulen die Sirenen der Alarmzentrale über das Flugfeld, wenn etwa ein Triebwerkschaden eines Flugzeugs oder ein Fahrwerkklammer gemeldet wird, dann öffnen sich auf einen Knopfdruck die Glastüren seiner Halle, dann besteigen zwei Männer das Monstrum, dann brummt ein Motor auf, dem ein zweiter gleich folgt, dann löst sich das Ungeheuer von der Nabelschnur des Abreißsteckers und macht sich großfüßig auf nach drau-

ßen. Vor seiner Behausung bleibt es stehen und schwenkt seinen ofenrohrdicken Rüssel: Der Feuerwehrwagen vom Typ FLF 66 ist bereit, Wasser zu spritzen und Schaumteppiche zu legen.

An Handläufen und über Stufen muß man sich in das Cockpit eines der schnellsten Löschwagen der westlichen Welt, der auf einem Flugplatz Dienst tut, emporhangeln. Im Führerhaus wird man erschlagen von der Fülle der Uhren, Kontrolllampen und Schalter, die sich über die gesamte Armaturenbrettlänge von zwei Metern verteilen. Aus dem Dach ragt das Gestänge der Löschkanone, vielfarbige Kabel verschlingen sich, neben dem Fahrersitz glänzt der Kompressor der Sirene und auf dem Boden ringeln sich rote und graue Druckschläuche. Schaltet man das Funkgerät ein,

dann ertönt aus zwei Lautsprechern die Kennung des Tower: Hier Flughafen Stuttgart, hier Flughafen Stuttgart. Mit wohlgesetzten Worten muß man in der Flugsicherheitszentrale anfragen, ob zu einer Fahrt über das Gelände gestartet werden darf. Wenn nicht die Gefahr besteht, daß man gerade mit einer startenden oder landenden Maschine kollidiert, hört man: Vorfeld positiv – die Handbremse neben dem Lenkrad kann gelöst werden. Zischend entweicht Luft aus den Bremszylindern und man kann, dank des Drehmomentwandlers ohne ein Kupplungspedal zu treten, den ersten Gang einlegen. Klickend zieht man den handlichen Schalthebel zickzackförmig durch die Kulisse bis zum 6. Gang und der 600 PS-Diesel beschleunigt den 27 Tonnen schweren Koloß



Feuerschlucker

FORTSETZUNG

Selbst stärkste Feuersbrünste können den FLF 66 nicht schrecken: Mit seiner Löschanone kann er entweder aus großer Entfernung dem Brandherd zu Leibe rücken oder die Flammen mit breit gefächerten Schaumstrahlen erstickern.

auf fast mannshohen Rädern zügig. Nach 40 Sekunden sind 80 km/h erreicht, nach einer Minute bereits die Höchstgeschwindigkeit von über 110 km/h. Der Wagen springt und hoppelt trotz seinem Gewicht wie ein Fiat 500 über die Unebenheiten und die Dehnungsfugen des Flugfeldes, und man ist froh, daß man auf dem wippenden Sitz angeschnallt ist. Die Geräuschkulisse im Wagen ist erträglich, von den Pferden des Fahrmotors hört man nur wenig, den Pumpenmotor im Heck, dessen 180 PS den Druck für Wasser- und Schaumtank liefern, vernimmt man gar nicht. Dank





Feuerschlucker

FORTSETZUNG

Während Männer mit Pulver und anderen Löschmitteln gegen einen Flächenbrand nur unter großen Sicherheitsvorkehrungen vorgehen können, wartet im Hintergrund der Feuerschlucker, bereit, mit gewaltigen Schaummengen jede Glut zu töten.

der Lenkhydraulik läßt sich der vierradgetriebene Löschwagen fahren wie ein Personenauto, leicht kann man ihn in enge und weitere Kurven ziehen. Ein spezielles Fahrverhalten konnte nicht festgestellt werden, da infolge der 8000 Liter Wasser und 1000 Liter Schaumextrakt im Wageninnern auf sportliches Fahren und Driftversuche verzichtet wurde.

Die Zweikreis-Druckluftbremse des Löschfahrzeugs ermöglicht sehr schnelles Abbremsen; hat man vor, anschließend eine Wende einzuleiten, dann ist das auf einer relativ kleinen Fläche möglich, denn der Wagen hat einen Wendekreis von etwa 20 Metern. Nicht nur auf ebenen Betonfahrbahnen läßt sich das Fahrzeug mit Leichtigkeit manövrieren, auch auf aufgeweichten Rasenflächen, an steilen Hängen und in zerfurchten Wegen ließ er sich spielerisch bewegen: Die grobstolligen Michelin-Reifen (23,5/25 20 PLY; Luftdruck: 3,5 atü) wurden mit jedem Untergrund fertig.

Muß einmal ein Feuer gelöscht werden, dann fühlt man sich in der Kanzel des Löschwagens überaus sicher: Dank der am Bug angebrachten drei Sprühdüsen und zweier weiterer oberhalb der Hinterachse legt sich der Löscher im Notfall selbst einen Schaumteppich zu Füßen, auf dem er sich dem Brandherd nähert. Wenn die

Löschanlage in Betrieb gesetzt wird, schafft eine zweistufige Kreiselpumpe äußerst wirkungsvoll pro Minute 2500 Liter Flüssigkeit mit einem Druck von 20 atü ins Freie – dabei kann der Mann an der Spritze noch überlegen, ob er aus der Ferne mit dem Wurfstrahl oder näher an den Flammen mit dem Fächerstrahl vorgehen möchte. Wenn er den Schaumstrahl 40 Meter oder das Wasser 60 Meter weit geschleudert hat und vorhandene Flammen noch immer nicht ganz gelöscht sind, dann kann er mit seinem Beifahrer obendrein mit den zwei seitlich angebrachten Handrohren gegen übriggebliebene Glut gehen. Doch das ist selten nötig, das dicke Rohr auf dem Wagendach leistet hervorragende Arbeit.

Ist das Werk vollbracht und die Flammen sind erloschen, dann rollt der Prototyp schaubekleckt zurück in seinen Hangar. Kein Verkehrsteilnehmer braucht Sorge zu haben, dieses Monstrum einmal auf engen Straßen zu treffen: das 350 000 DM teure Gefährt hat keine Straßenzulassung und wird nur auf dem Flughafen eingesetzt. Allerdings: Wenn unmittelbar neben den Landebahnen eine Maschine herunterfällt, dann wird der Feuerschlucker auch in die Außenwelt gelassen. Doch daran möchte keiner der Verantwortlichen denken.

Y. P.