# Tanklöschfahrzeug 20/45 Wald





Ich fehle leider noch!




| | |
|---|---|
| **Fahrgestell:** | Mercedes-Benz Unimog U 5000 |
| **Aufbau:** | Ziegler |
| **Besatzung:** | 1/2 |
| **Funkrufname:** | Florian Celle 81/29-2 |
| **Kennzeichen:** | Y-400 475 |
| **Baujahr:** | 2008 |
| **Indienststellung:** | 2008 |
| **Außer Dienst seit:** | 9999 |

| **Technische Daten:** | |
|---|---|
| **Länge:** | 6.700 mm |
| **Breite:** | 2.500 mm |
| **Höhe:** | 3.300 mm |
| **Leermasse:** | k.A. |
| **Zul. Gesamtgewicht:** | 14.400 kg |
| **Leistung:** | 160 kW / 218 PS |
| **Hubraum:** | 4.801 cm³ |

Tanklöschfahrzeug 20/45 Wald der Bundeswehrer, Truppenübungsplatz Bergen.

Bereits im Jahr 2004 befasste sich die Bundeswehr mit der Beschaffung eines auf die Waldbrandbekämpfung ausgelegten Tanklöschfahrzeuges. Zusammen mit dem Aufbauhersteller Ziegler entstand ein Tanklöschfahrzeug 16/50 auf Mercedes-Benz Unimog U5000. Gebaut wurde ein einzelner Prototyp. Dieser wurde auf dem Truppenübungsplatz Bergen erprobt. Nach der erfolgreichen Erprobung des Prototyps beschaffte die Bundeswehr ab 2008 eine leicht veränderte Variante des Typs Tanklöschfahrzeug TLF 20/45 Waldbrand. Bundeswehrintern wird dieser Fahrzeugtyp als Feuerlösch-Kraftfahrzeug FlKfz-Waldbrand bezeichnet. Wie beim Prototypen wählte man auch beim Serienfahrzeug einen Unimog U5000 von Mercedes-Benz. Man entschied sich jedoch für Fahrgestell mit einem um 600 mm längeren Radstand. Auch das Gesamtgewicht stieg von geplanten 14.100 kg auf 14.400 kg. Als Getriebe verbaute Mercedes-Benz eine Halbautomatik in den singlebereiften Gelände-LKW. Wie beim Prototypen wurde auch beim Serienmodell das Fahrerhaus mit einer Dachluke und einem Überrollbügel versehen. Aufgrund der am hinteren Kabinenende angebrachten Rundumkennleuchten musste beim Prototyp und in der Serie ein Satz Frontblitzer am Kühlergrill verbaut werden. Sowohl der Prototyp, als auch das Serienfahrzeug, wurden mit einer Rotzler Treibmatic-Seilwinde ausgestattet, wobei beim Serienfahrzeug die Zugkraft von 50 kN auf 70 kN anstieg. Erhebliche Unterschiede im Vergleich Prototyp zu Serienmodell zeigt der Aufbau. Beim Prototyp lag der Wassertank mit 4.750 l Fassungsvermögen noch im vorderen Teil. Dahinter befanden sich drei Geräteräume: Einer auf jeder Seite und einer am Heck. Beim Serienmodell verfügt der Aufbau über fünf Geräteräume: Zwei auf jeder Seite und einer am Heck. Der auf 4.300 l verkleinerte Tank wanderte zudem in den nun gerippten Mittelteil des Kofferaufbaus. Bei beiden Fahrzeugen verzichtete man jedoch zugunsten der Bodenfreiheit auf tiefgezogene Geräteräume. Dies führt jedoch zu einem vergleichsweise hohen Schwerpunkt. Aus

Gewichtsgründen wählte man in beiden Fällen als Schnellangriff einen in Buchten gelegten C-Druckschlauch und keinen schweren und störrischen S-Druckschlauch. Die Beladung des Waldbrandtankers fällt wie bei den alten Feuerlösch-Kraftfahrzeugen FlKFZ 1000 sehr spartanisch aus. Sie umfasst größtenteils Schlauchmaterial und wasserführende Armaturen. Auf einen teuren fest verbauten Schaummitteltank und einen Pumpenvormischer verzichtete man. Der Unimog führt lediglich 40 l Schaummittel und einen einfachen Z-Zumischer mit. Haupteinsatzgebiet des Schaummittels dürfte bei diesem Fahrzeug jedoch vor allem die Verwendung als Netzmittel sein.
Der technischen Hilfeleistung dienen die oben schon erwähnte Seilwinde, sowie eine Motorkettensäge und ein fest eingebauter 9 kVA Stromgenerator. Beim Prototyp war noch ein tragbarer Stromerzeuger vorgesehen. Speziell zur Bekämpfung von Vegetationsbränden weist das Fahrzeug einige Besonderheiten auf. Um auch während der Fahrt Brände bekämpfen zu können ist der sogenannte Pump and Roll-Betrieb möglich. Das heißt, dass der Waldbrandtanker noch langsam fahren kann und gleichzeitig die Pumpe betrieben werden kann. Um die Feuerlöschkreiselpumpe auch während der Fahrt betreiben zu können befindet sich in der Kabine ein identisches Bedientableau wie im rückwärtigen Geräteraum an der Pumpe selbst. Zur Wasserabgabe gibt es zum einen zwei B-Abgänge an der Pumpe im Heckgeräteraum und zum anderen befindet sich an der Fahrzeugfront unterhalb der Stoßstange ein weiterer C-Abgang. Im seitlichen Geräteraum G3 ist der "Faltschlauchschnellangriff" (s.o.) untergebracht. Auf dem Fahrzeugdach befinden sich zudem ein Monitor und ein C-Hohlstrahlrohr an einem kurzen S-Druckschlauch. Beides kann durch die Dachluke des Fahrerhauses heraus bedient werden. Dazu kann die Beifahrersitzbank in der Kabine umgelegt werden und ein Feuerwehrmann kann aus der Luke heraus Monitor oder Hohlstrahlrohr vornehmen. Der Monitor eignet sich dabei eher zur Verwendung gegen größere und weiter entfernte Brände (bis zu 40 m Wurfweite). Das Hohlstrahlrohr zum gezielten Ablöschen von Brandstellen im direkten Umfeld des Fahrzeuges. Löschmittel: <ul> <li>Wasser: 4.300 Liter</li> <li>Schaummittel: 40 Liter</li> </ul> Seilwinde: <ul> <li>Modell: Rotzler Treibmatic TR 030/6</li> <li>Zugkraft: 70 Kilonewton</li> </ul>