

Mercedes Benz Baufahrzeuge

Aus den Vollen geschöpft

Bereits jetzt scharren bei Mercedes schon die neuen Schweren für den Bau mit den Hufen. Sie heißen Arocs und kommen mit einer Variantenvielfalt sondergleichen.

Es ist eine dreifache Premiere: Zum einen hören die Baufahrzeuge erstmals auf einen anderen Namen als die Straßenroller. „Arocs“ lautet der und weist mit seinem Anklang an „Rock“ gleich einmal in unwegsames Gelände. Zum anderen schaut der Arocs ganz anders aus als die Straßenroller vom Schlege der neuen Actros. „Baggerzahn-Optik“ nennt Mercedes das bissig gezackte Design der Kühlergrill-Lamellen, die ihrerseits ein zweites Mal in jene Richtung weisen, wo sich Schaufel-lader oder Bagger tummeln. Und zum Dritten kommt mit dem Arocs nun schließlich obendrein der Big Block aus der Familie der neuen

Daimler-Weltmotoren, der eines klarmacht: Vorne mitmischen beim PS-Wettrennen wird der Konzern so schnell nicht. Auf 625 PS dürfte sich die Spitzenleistung des OM 473 belaufen, der als dampfbetonter Langhuber unter der

Bezeichnung DD16 in den USA schon länger läuft.

Und dort in erster Linie für die Owner Driver gedacht ist, die sich nicht mit einem

DD15 begnü-

gen möchten

(14,8 l Hub-

raum und

im Prinzip

der glei-

che Motorblock).

Womit, genau genommen,

gleich noch eine kleine vierte

Premiere einhergeht: die der

Turbo-

Publikumspremiere wird auf der Bauma sein

compoundtechnik in einem europäischen Mercedes-Lkw. Klarer Fall, dass der Big Block mit 3000 Nm Drehmoment ab der Premiere im Baufahrzeug auch bei den Straßenrollern zu haben sein wird. Im Gegensatz zum OM 471 z. B. gibt es den Großen hierzulande aber ausschließlich in Euro 6.

Ihn auch noch schnell in Euro 5 aufzulegen, gibt die Zeit kaum mehr her: Publi-

kumspremiere werden die Actros-Kämpen auf der bauma im kommenden Frühjahr feiern. Dass dann noch ein Vierteljähren bis

zum Serienanlauf

ins Land gehen

dürfte, lässt

sich an

wenigen

Fingern



Die Skizze gibt eine Vorstellung, wie der „Arocs“ aussehen wird



Daimlers Weltmotor OM 473, der unter der Bezeichnung DD16 in den USA schon länger läuft, treibt den neuen Arocs an

Fotos: Daimler, Kern

abzählen. Und von da an bis Jahresende und somit dem Aus für Euro 5 ist es nun gewiss nicht mehr lang hin. Vom anderen Ende der Motorenkala für die neuen Bau-Lkw von Mercedes winkt der kleine Sechszylinder OM 936 mit seinen 7,7 l Hubvolumen herüber, dessen Leistungsspektrum bei 238 PS beginnt und bei 354 Pferdestärken erst endet. Zwischen

David und Goliath aber tummeln sich jene zwei Kandidaten, die wohl den Löwenanteil bei der Motorisierung bestreiten werden: OM 470 sowie OM 471. 10,7 l Hubraum und ein Leistungsspektrum von 326 bis 428 PS stehen für den kleineren der beiden zu Buche, der zwei bis drei Zentner leichter ausfällt als sein großer Bruder OM 471 mit seinen 12,7 l Hubraum. Der setzt bei 350 PS schon ein und hört erst bei 510 Pferdestärken wieder auf. An Auswahl mangelt es erst recht nicht bei den verschiedenen Spezifikationen, in denen die neuen Schweren für den Bau im Großen und Ganzen zu haben sind. Als Kabine liefert das Werk z. B. sieben Fahrerhäuser in insgesamt 14 Varianten. Geboten sind die drei Längen S, M und L. Was S und M angeht, gibt der neue Verteilerspezialist Antos beim Grundgehäuse die Richtung vor. Das heißt: Mercedes kehrt bei den

Baufahrzeugen grosso modo zurück zur schmalen Kabine mit 2,30 m Außenbreite. Ein Motortunnel ist in diesen Fällen immer mit von der Partie. Erst bei den breiten, dem Straßen-Actros entlehnten Varianten mit 2,5 m in der Quere kommt beim Arocs ein ebener Boden wieder

in Sichtweite.

Die Palette der Fahrgestelle reicht klassisch vom 4 x 2 bis hin zum allradgetriebenen Vierachser.

Mit von der Partie werden künftig aber auch Vierachser mit einer Vorderachse und drei Hinterachsen sein. In Aussicht stellt Mercedes darüber hinaus ein „breites Angebot an luftgefederten Fahrzeugen oder nutzlastoptimierte Betonmischer-Fahrgestelle mit einzelbereiftem Antriebs-Tandem“. Gerade mal noch 9,25 t soll das



Das Interieur orientiert sich an dem des Nahverkehrsspezialisten Antos, ist insgesamt aber wohl dunkler gehalten

Eigengewicht dieser gewichtsoptimierten Betonmischer beim Vierachser z. B. betragen und somit allemal für acht Kubikmeter Gemisch in der Trommel gut sein. Da wird sich die Bereifung am Heck denn wohl in Richtung Super Single mit 385er-Breite strecken müssen – und dann lautet prompt die spannende Frage: Wer liefert so etwas mit Traktionsprofil? Generell teilt Mercedes die neuen schweren Offroader in die zwei Produktgruppen Loader und Grounder ein. Zur Gilde der Grounder gehören dann die eher robusten Burschen für harte Maloche abseits des Asphalts. Beim Loader handelt es sich dabei stets um nutzlaststarke Gesellen von eher schlanker Linie wie eben jene Betonmischer-Chassis oder auch abgespeckte Sattelzugmaschinen. Was die Getriebe angeht, da führt der neue Arocs – ganz genau genommen – gleich auch noch die fünfte Premiere im Gepäck. Ob Loader oder Grounder – sie alle fahren jetzt serienmäßig mit automatisierten Wechselgetrieben aus der Familie Powerhift 3 vor. Handschalter werden auf Wunsch – und im Gegensatz zu den Straßenrollern – aber weiterhin erhältlich sein.

Michael Kern ■

güterverkehr

FACHZEITSCHRIFT FÜR TRANSPORT UND TECHNIK

HERAUSGEBER

Bernhard Kirschbaum

CHEFREDAKTEUR

Dirk Sanne (verantwortlich)
Anschrift siehe Verlag

REDAKTION

Jacqueline Engler (Chef vom Dienst), Rebecca Klug-Lange, Markus Schmitz, Ralf Theisen

AUTOREN DIESER AUSGABE

Folkher Braun, Claus Bünnagel, Jacqueline Engler, Gerlach Fronemann, Michael Hausmann, Ralf Johanning, Michael Kern, Sven-Erik Lindstrand, Marcus Walter, Hans-Jürgen Wildhage

ANZEIGEN

Volker Rutkowski (verantwortlich)

VERTRIEB

Elisabeth Bachem

VERLAG

Kirschbaum Verlag GmbH,
53179 Bonn, Siegfriedstraße 28,
Telefon (02 28) 95 45 3 - 0,
Telefax (02 28) 95 45 3 - 27
Internet: www.kirschbaum.de
E-Mail: gueterverkehr@kirschbaum.de
E-Mail (Verlag): info@kirschbaum.de

BEZUGSPREISE UND ISSN

Inland 59,- € jährlich (10 Hefte)
+ 12,50 € Versandkosten, Ausland
59,- € jährlich zuzüglich 21,90 €
Versandkosten. ISSN 0017-5137

KONTO

Postbank Köln Nr. 227620-505
(BLZ 37010050),
S.W.I.F.T.: PBNKDEFF370
IBAN: DE22 3701 0050 0227 6205 05

VERÖFFENTLICHUNGEN

Die Zeitschrift sowie alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Zum Abdruck angenommene Beiträge und Abbildungen gehen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in das Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht des Verlages über. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen des Verlages. In dieser Zeitschrift erscheinende Arbeiten dürfen vorher nicht an anderer Stelle veröffentlicht worden sein und auch später nicht anderweitig, weder im Inland noch im Ausland, veröffentlicht werden. Ausnahmen von der Regel bedürfen einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen Verfasser und Verlag.

ANZEIGENPREISE

Preisliste Nr. 43 vom 1.10.2012

SATZ/GESTALTUNG

Mohr Mediendesign, Bonn

DRUCK

SDV Saarländische Druckerei
und Verlag GmbH, Saarwellingen



geprüfte Auflage