



Actros SLT/Arocs SLT

Starke Jungs für die richtig schweren Jobs

Daimler präsentiert jetzt die neuen Actros und Arocs SLT in Euro-6-Ausführung. Die stärksten Zugmaschinen unter ihnen besitzen 625 PS und können bis zu 250 t an Last bewegen.

Auffällig an dem Actros SLT bzw. Arocs SLT (l.) ist die große Verkleidung des Kühlturms hinter der Kabine

Der Letzte, der bei Daimler mit Euro-6-Triebwerken bestückt wird, ist der SLT. Nach den Serien-Lkw kommen jetzt auch die Schwerlasttransporter im aktuellen Emissionsstandard auf den Markt. Die MB-Schwerlastwagen gibt es in zwei Ausführungen: als Actros SLT und als Arocs SLT. Wobei etwa Zweidrittel der 100 Stück, die im Jahr gerade einmal gefertigt und verkauft werden, als Actros SLT auf die Straße rollen. Der Arocs ist dabei die stabilere Variante, die auch

im schweren Gelände zu-recht kommen soll. Während er über eine robuste Parbelfederung verfügt, ist sein Kollege luftgefedert. Beide neuen Euro-6-SLT stellte Daimler kürzlich auf einer statischen Präsentation erstmals in Wörth der Öffentlichkeit vor. Die SLT mit Stern können Lasten bis zu 250 t Gewicht bewegen. Damit sie dieses zu leisten vermögen, werden Serienmodelle von Actros und Arocs – aus der Lkw-Produktion von Wörth – per Handarbeit im französischen

Daimler-Werk Molsheim erheblich modifiziert und verstärkt. Hier im Elsass sitzt das „Custom Tailored Trucks“ kurz CTT. Das CTT realisiert nahezu jeden Sonderwunsch seitens der Unternehmer aus aller Welt. Verkürzter Radstand für einen Lkw für Vietnam, einen verlängerten für Südamerika oder eine Kabine eines Feuerwehrautos, die mittels türkischer Anbauteile zur Doppelkabine werden sollen – alles kein Problem für die Daimler-Mann des CTT. Händisch werden hier Fahrzeuge zerlegt, verkürzt, verlängert und wieder zusammengesetzt... Und hier entstehen seit letztem Dezember auch die neuen Euro-6-SLT. Die SLT bekommen u. a. einen kräftigen Rahmen, zusätzliche Achsen, einen optimierten Kühlkreislauf, eine spezielle Kupplung zur Anfahrunterstützung und ein leistungsstarkes Bremssystem. Je nach Art besitzen die SLT

eine Rahmenbreite von 834 mm mit 8 mm Stärke der Längsträger (Actros) oder 744 mm mit 9 mm Längsträgerstärke (Arocs). Im CTT wird u. a. der markante Kühlturm samt „Catwalk“ (Durchgangsplattform) hinter die Kabine platziert und beim Vierachser die gelenkte Vorlaufachse montiert. Der Kühlturm ist neu konzipiert und saugt jetzt seine Luft über die Seite statt von hinten an. Etliche Kühlag-

Im Kühlturm sitzt auch ein 900-l-Dieseltank

gregate und -bauteile hat man sich übrigens von den Kollegen der firmeneigenen Omnibussparte ausgeliehen. In dem Turm sitzen zudem ein 900-l-Dieseltank und zwei Hydrauliktanks, einer davon steht allein dem Retarder zur Verfügung. Darüber hinaus bekommen die Fahrzeuge hier sowohl vorne als hinten Anhängerböcke mit einer Schwerlastkupplung. Verschiebbare Sattelkupplung sowie Abdrückplatte folgen. Schluss-



Für bis zu 250 t Zuggesamtgewicht sind die neuen SLT ausgelegt



Die Zugmaschinen verfügen über eine Schwermastkupplung sowie über eine Abdrückplatte

eine zweite, dem Abgasturbolader nachgeschaltete Turbine. Sie nutzt die Energie des Abgases nach dem Durchströmen des Abgasturboladers und schickt sie über eine Welle und

endlich montiert man dem SLT noch leistungsfähige Arbeitsscheinwerfer. Die SLT-Modelle besitzen übrigens bis zu 625 Pferdestärken (460 kW). Unter der Kabine der drei- bzw. vierachsigen Sattelzugmaschinen arbeitet der Reihensechszylinder „OM 473“ mit 15,6 l Hubraum. Das maximale Drehmoment beträgt 3000 Nm. Die Nenndrehzahl liegt bei 1600 min⁻¹ an. Bereits knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl stehen in allen Ausführungen rund 2500 Nm Drehmoment an. Ganz besonders stolz ist man bei Daimler auf das 16-gängige PowerShift-3-Getriebe, das eine sehr feinstufige Abstimmung beim Schalten erlauben soll und die Turbo-compound-Technik. Darunter versteht man bei Daimler

SLT mit Allradantrieb folgen in den nächsten Monaten

eine hydrodynamische Kupplung direkt auf die Kurbelwelle. Dieses dient einem direkteren Antritt auch bei niedriger Drehzahl. Bei dem Getriebe selbst handelt es sich um ein verstärktes G280-16. Aus Übersetzungen von 11,7 im ersten Gang und 0,69 im höchsten Gang resultiert eine Spreizung von 16,96. Beim PowerShift 3 sind die Schaltvorgänge laut Hersteller um bis zu 20 Prozent kürzer als beim Vorgängermodell. Der Fahrer profitiert davon vor allem am Berg, wenn er bei hoher Last mit den passenden Anschlussdrehzahlen im nächsthöheren Gang kommt. PowerShift 3 erkennt auch Schubbetrieb im Gefälle und hält dort den eingelegten Gang zugunsten maximaler Bremsleistung des



Die Kühlaggregate des SLT stammen zum Teil aus der Omnibusproduktion von Daimler



Der Vierachser verfügt über eine gelenkte Vorlaufachse

Motors und der Turbo-Retarder-Kupplung. Darüber hinaus besitzt die automatische Schaltung einen Kriech- bzw. Rangiermodus. Per „Kickdown“ mit dem Fußpedal kann der Chauffeur diesen Modus jederzeit wieder verlassen. Die Elektronik kennt neben „Manuell“ noch „Standard“ und „Power“ bzw. „Heavy“. Der letztere Fahrmodus ist besonders für Fahrten mit schwerster Fracht ausgelegt. Damit meistert der SLT selbst herausfordernde Fahrsituationen souverän, etwa das Anfahren mit 250 t Gesamtzuggewicht an Steigungen von zehn Prozent, wie Daimler betont. Zwei starke Bremssysteme, Motorbremse und Retarder, helfen den Schwerlastzug auch beim Gefälle, unter Kontrolle zu halten. Allein die Kraft der Dekompressionsmotorbremse (als leistungsgesteigerte High

Performance Engine Brake) kommt auf 646 PS (475 kW). Sie wird über einen zweistufigen Lenkstockhebel zugeschaltet. Der integrierte Primäretarder der Turbo-Retarder-Kupplung steuert weitere 476 PS (350 kW) bei. Zur Schonung des Getriebes sind die beiden Bremssysteme des SLT allerdings auf eine Leistung von maximal 979 PS (720 kW) begrenzt. Varianten mit Allradantrieb (6x6, 8x6 und 8x8) sollen in den kommenden Monaten den bisher vorgestellten Actros SLT und Arocs SLT folgen. Ebenso stehen ein Rechtslenker und spezielle Ausführungen mit der Bereifung bis zu 14.00 R 20 in den Startlöchern. Wer sich übrigens die Anschaffung eines Mercedes-Benz-SLT überlegt, der sollte schon mal um die 250 000 € beiseite legen – je nach Ausstattung kann es auch etwas mehr werden.

DS ■

Actros SLT/Arocs SLT Technische Daten

Actros SLT: GigaSpace-, BigSpace-Fahrerkabine, luftgefedert
– 6x4, Radstand 3 400 mm oder 4 000 mm
– 8x4, Radstand 4 000 mm

Arocs SLT: BigSpace-, StreamSpace-Fahrerhaus, stahlgefedert
– 6x4, Radstand 3 300 mm oder 3 900 mm
– 8x4, Radstand 3 900 mm
– 8x6, Radstand 4 200 mm
– 6x6, Radstand 3 900 mm
– 8x8, Radstand 4 850 mm

Motor: OM 473
380 kW (517 PS) bei 1 600⁻¹, 2 600 Nm bei 1 100⁻¹
425 kW (578 PS) bei 1 600⁻¹, 2 800 Nm bei 1 100⁻¹
460 kW (625 PS) bei 1 600⁻¹, 3 000 Nm bei 1 100⁻¹