

An die Arbeit, Arocs!



Das Tagebaugelände der Rheinkalk in Wuppertal-Dornap bietet extremes Offroad-Gelände, aber auch schöne Ausblicke.

Nachdem Mercedes Benz Trucks den neuen Arocs Ende Januar erstmals offiziell vorgestellt hat, lud das Unternehmen Ende April dazu ein, die Vorzüge des neuen Lkw einmal selbst zu erfahren. STM schaute sich den Arocs in seinem „natürlichen Lebensumfeld“ an.

Von den Bavaria Filmstudios in München, wo der Arocs sein Debüt gab, ins Tagebaugelände der Rheinkalk in Wuppertal-Dornap: jetzt wurde es für den Neuen in der Daimler-Flotte ernst. Über einen Zeitraum von zwei Wochen veranstaltete Mercedes Benz in Dornap ein Fahrvorstellungs-Event, an dem zahlreiche Kunden, Verkäufer und natürlich auch Fachjournalisten aus ganz Europa teilnahmen.

Und zu zeigen hatte das Unternehmen so Einiges, denn entsprechend der vielfältigen Einsatzzwecke, die an moderne Baufahrzeuge gestellt werden, bietet Mercedes Benz Trucks den neuen Arocs in einer enormen Typenvielfalt an.

Es gibt 15 Sattelzugmaschinen, 18 Pritschenwagen, 17 Kipper und 10 Betonmischer. Bei den Achsformeln kann der Kunde wählen zwischen den Achsfor-

meln 4x2, 6x2, 6x4, 8x4 und 8x6. Zudem stehen die Allradvarianten 4x4, 6x6 und 8x8 zur Verfügung.

Vier Euro 6-Motoren – OM 936 sowie OM 470/471/473 und – mit 7,7 l bis zu 15,6 l Hubraum sind in insgesamt 16 Leistungsstufen mit 175 kW (238 PS) bis 460 kW (625 PS) erhältlich.

Hinzu kommen 14 Fahrerhausvarianten, ein großes Angebot an Radständen, Rahmen und

Tankkonfigurationen, Stahl- und Luftfedern, Hypoidachsen für den Straßenverkehr sowie robuste Außenplanetenachsen mit hoher Bodenfreiheit für den Offroad-Einsatz.

Wer überwiegend im schweren Gelände mit hohen Anforderungen unterwegs ist, dem empfiehlt Mercedes Benz den Arocs mit permanentem Allradantrieb inklusive zusätzlicher Geländeübersetzung. Zum Einsatz



Das Interieur präsentiert sich aufgeräumt und übersichtlich. Gewöhnungsbedürftig: der Lenkstockhebel verschwindet hinter der Strebe des Lenkrads.



Auch schwierigste Geländepassagen meisterte der Arocs souverän.

kommt hier das Verteilergetriebe VG 2800 mit 100 %-Sperrre. Die Arocs-Allradfahrzeuge sind übrigens serienmäßig mit abschaltbarem Antiblockiersystem ausgerüstet.

Mercedes Benz Trucks bietet den neuen Arocs in einer enormen Typenvielfalt an.

Die Bedienung der Sperren vollzieht sich über einen Drehschalter in der fahrtechnisch logi-

schen Reihenfolge: erst die Längsspernung, dann die Querspernung der angetriebenen Hinterachsen und danach – sofern diese Sperre verbaut – die Sperrung der angetriebenen Vorderachsen.

Wer mit seinem Arocs größtenteils auf der Straße unterwegs ist, und nur hin und wieder mehr Traktion benötigt, dem bietet Mercedes Benz unter der etwas sperrigen Bezeichnung „Hydraulic Auxiliary Drive“ (Hydraulischer Hilfsantrieb) die Möglichkeit, hydrodynamische Radnabenmotoren zuzuschalten. Dass diese Form des temporä-

ren Allradantriebs Gewicht und Kraftstoff spart, ist hinlänglich bekannt. Bei Mercedes beziffert man den Gewichtsvorteil gegenüber dem permanenten Allradantrieb für den schweren Einsatz mit 500 kg.

Neben dem „Hydraulic Auxiliary Drive“ gibt es als zweite Variante den zuschaltbaren All-

gen Mehrpreis verbaut. Je nach Fahrzeugtyp ist der Arocs mit dem Getriebe-Fahrprogramm Offroad oder Power ausgestattet. Natürlich kann der Kunde sein Fahrzeug auch mit dem jeweils anderen Fahrprogramm ordern.

Beide Getriebe-Fahrprogramme bieten jeweils drei Modi: den Standard-Modus inklusive Eco-

Je nach Fahrzeugtyp ist der Arocs mit dem Getriebe-Fahrprogramm Offroad oder Power ausgestattet.



Eindrucksvoller Beleg für die Offroad-Fahreigenschaften.

radantrieb ohne Geländegang. Über das Verteilergetriebe VG 3000 wird hier die Vorderachse im Stand zugeschaltet, womit die Kardanwellen nach hinten und nach vorn fest verbunden im Verhältnis 1:1 drehen.

Allen Arocs-Fahrzeugen gemein ist die serienmäßige Ausrüstung mit dem vollautomatisierten Getriebe PowerShift 3, das 8, 12 und optional 16 Gänge bietet. Die herkömmlichen 9- und 16-Gang-Handschriftgetriebe sind auf Wunsch zwar erhältlich, werden aber nur noch ge-

Roll-Funktion und den manuellen Modus. Sowie als dritten Modus den Power-Modus beim Fahrprogramm Power, das die Schaltvorgänge mit einer um 100 U/min erhöhten Drehzahl ausführt. Eine automatische Deaktivierung erfolgt, wenn kein entsprechendes Drehmoment abgerufen wird. Das Fahrprogramm Offroad hingegen bietet als dritten Modus den Offroad-Modus, der bewirkt, dass der Arocs permanent mit einer erhöhten Drehzahl unterwegs ist.



Natürlich geht es beladen durchs Gelände. STM-Bild

Gegenüber PowerShift 2 soll sich PowerShift 3 durch um bis zu 20 % verkürzte Schaltzeiten auszeichnen. Zudem wurde die Schaltsensorik verbessert. Beispielsweise erkennt PowerShift3 den Schubtrieb im Gefälle und hält den Gang. Die neue Kriechfunktion, die ein erhöhtes Anfahrtdrehmoment bereitstellt, verfügt nun über einen integrierten Manövriert-Modus.

Wenn es die Situation verlangt, kann der Arocs-Fahrer bei eingelegtem Anfahr- oder Rückwärtsgang die Geschwindigkeit allein über das Bremspedal steuern. Zudem ist es nun möglich, vom ersten Gang direkt in den Rückwärtsgang zu schalten.

Bereits von PowerShift 2 bekannt ist der Freischaukel-Modus. Dass dieser auch bei dem PowerShift 3-Getriebe überzeugende Arbeit leistet, das konnte der neue Arocs in Wuppertal-Dornap bei einer eigens in die Teststrecke eingebauten Schikane unter Beweis stellen. Kaum hatte der Testbegleiter seine Instruktionen beendet, hatte unsere STM-Testfahrerin das Testfahrzeug auch schon aus seiner misslichen

Lage hinaus manövriert, oder besser gesagt geschaukelt.

Insgesamt konnten die neuen Arocs bei der Veranstaltung in Wuppertal auf drei Teststrecken zeigen, was in ihnen steckt. Am spektakulärsten natürlich die sogenannte Extremstrecke

Insgesamt konnten die neuen Arocs bei der Veranstaltung in Wuppertal auf drei Teststrecken zeigen, was in ihnen steckt.

mit enorm kniffligen Passagen, schwierigen Untergründen und mit Steigungen von bis zu 40 %.

Hier geht's mit dem beladenen Arocs 4151 8x8/4 ins Gelände – dieser allerdings nicht ausgestattet mit Powershift 3, sondern mit 16-Gang-Handschaftgetriebe. Auf dem schwierigen Gelände-parcours vermittelt das Fahrzeug jederzeit den Eindruck von Verlässlichkeit und Souveränität. Der 375 kW (510 PS) starke Motor schiebt den Arocs geradezu den Hügel hinauf.

Wo es nötig ist, lassen sich per Drehschalter Längs- beziehungs-

weise Querdifferenziale bequem zuschalten. Die Arbeit des Fahrers wird auch durch die Ausstattung mit „Servotwin“ erleichtert. Diese elektro-hydraulische Lenkung bietet geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung und aktiven Lenkungsrücklauf.

Die Servotwin gibt es vorerst nur für 4-achsige Fahrzeuge: serienmäßig für 8x6- und 8x8-Fahrzeuge und optional bei 8x4. In Dornap bot sich die Möglichkeit, die Servotwin auch an einem stehenden Fahrzeug auszuprobieren (sehr zum Leidwesen der Reifen). Gegenüber dem herkömmlich ausgerüsteten 4-Achser ein deutlich spürbarer Unterschied mit Aha-Effekt. Man kann sich sehr gut vorstellen, wie diese Lenkung dem Fahrer wertvolle Hilfe leistet, wenn es mal wieder viel zu Rangieren gibt.

Auch die zweite Offroad-Test-Strecke hatte, neben sogenannten „Kamelhügeln“ so einiges zu bieten. Auf die Strecke gingen hier diverse Fahrzeuge. Unter anderem ein Arocs 3240 8x4/4 oder ein Arocs 3348 K 6x4 mit PowerShift3 und Offroad Fahrprogramm.

Eines zeigt die Fahrt mit den vollgeladenen Fahrzeugen ganz deutlich: PowerShift3 hat die Situation jederzeit bestens im Griff, verzeiht sogar die eine oder andere fahrtechnische Unsicherheit.

Und selbst als unsere STM-Testfahrerin zu spät realisiert, dass der Testbegleiter an einer Stelle gerade angemahnt hatte, besser mal in den manuellen Modus zu wechseln, bleibt der Arocs am Ball. Der Motor hat angesichts des Drehzahllochs zwar schwer zu ächzen, schafft es aber dennoch, den Kipper bergan zu ziehen. Geschafft! Manuell geht es in einer solchen Situation natürlich eleganter – und schneller.

Wie fix der Arocs im Straßeneinsatz unterwegs ist, zeigt sich auf der dritten Teststrecke. Auch hier stehen wieder diverse Fahrzeuge zur Verfügung. Mit dem Arocs 2640 K 6x4 mit Pow-



Im Anschluss an die Teststrecke auf der Straße war „Abkippen“ angesagt.

erShift3 und 394 PS starkem OM 470 Motor, für den sich unsere STM-Testfahrerin entscheidet, geht es zunächst leer auf die Strecke.

Nach einem kurzen Autobahnstück folgt die Einfahrt in ein Kieslager, wo das Fahrzeug beladen wird. Leer und auf der Autobahn hatte der Arocs bis dahin ein tadelloses Fahrverhalten an den Tag gelegt. Und jetzt? Kaum ein Unterschied spürbar.

Wer die Gegend um Wuppertal herum kennt, weiß, dass es dort gerne auch einmal bergiger zugehen kann. So auch auf Teilen der Landstraße, die uns zum Abladeplatz zurückführt. Bergan schubbt der Arocs in lässiger Manier die Kilometer ab und wotwärts die Ladung als schiebende Kraft doch spürbar wird, hält der Sekundär-Wasser-Retarder das Fahrzeug im Griff.

Dieser optionale Retarder bietet Bremsmomente von bis zu 3.500 Nm und ist ab Oktober dieses Jahres nicht mehr nur für die Motoren der 47-Familie erhältlich, sondern auch für den OM 936. Alternativ steht auch die optionale Turbo-Retarder-

Kupplung zur Verfügung, die nahezu verschleißfreies Anfahren und Rangieren ermöglicht und gleichzeitig als Retarder fungiert. Künftig soll die Turbo-Retarder-Kupplung für den Arocs in einer „Light-Version“ auch ohne Kühlung bereitstehen.

„Leichtes Spiel für die Aufbaushersteller.“

Doch zurück zum Test: Nachdem der Arocs die bisweilen hügelige Landstraße anstandslos gemeistert hat, geht es nun um Abkippen der Ladung. Unsere STM-Testfahrerin gab in dieser Disziplin ihr Debüt und war umso verblüffter, wie unkompliziert sich dieser Vorgang gestaltete – auch hier zeigte sich der Arocs von seiner angenehmen Seite.

Und das ist auch gut so, schließlich warten auf den Arocs noch große Aufgaben. So soll es den SLT, die Schwerlastzugmaschine von Mercedes Benz, demnächst nicht mehr nur auf Actros-, sondern insbesondere auch auf Arocs-Basis geben.

Aktuell gilt es für den Arocs aber vor allem auch die Aufbauhersteller zu überzeugen. Mercedes Benz jedenfalls verspricht „leichtes Spiel für die Aufbauhersteller“. Der Rahmen mit seinem Lochbild im 50 mm-Raster, standardisierte Laschen, Konsolen und Befestigungsteile sollen hier ihren Beitrag leisten. Zeitersparnis und Planungssicherheit sollen sich auch durch die fest definier-

ten Anbauzonen und Aufbaupositionen auf dem Rahmen des neuen Arocs ergeben. Hier sollen Aufbauhersteller Zubehör wie Stützfüße, Kompressoren oder Geräteschränke montieren können, ohne sich vorher Platz dafür schaffen zu müssen. Gemanagt wird der Aufbau eines Arocs-Basisfahrzeugs zu einem Spezialisten durch das Mercedes-Benz Aufbau-Hersteller-Portal. **STM**



Standesgemäße Begrüßung: bevor es an die Arbeit geht, gibt es erst noch eine kleine Showeinlage. STM-Bild