

# Die schweren 5-Achser: Was können die Neuen (besser als die Alten)?

Jetzt sind sie raus, die Nachfolger der alten 220 t-Klasse. Alle Hersteller haben jetzt ihre Stufe EU-IV-Krane in diesem Tragkraftsegment vorgestellt. Die KM-Redaktion hat sich durch das verfügbare Datenmaterial gearbeitet und Alt mit Neu verglichen.

Von Jens Buschmeyer



Gunter Hüther von AKV Hüther in Zweibrücken, übernahm im Oktober 2015 den nunmehr größten Kran der Hüther-Flotte von der KranAgentur Werner. Gleich am Tag nach der Abholung in Wilhelmshaven ging der Kran in den ersten Einsatz. Ein circa 20 m langes Betonfertigteile (Übergang zwischen zwei Hallenteilen) hatte ein Gesamtgewicht von 64 t und wurde mit dem GMK5250L eingehoben. Der GMK5250L arbeitete dabei mit 28,5m Hauptausleger und hob das schwere Bauteil auf einem Radius von 10,5 m. Unter den eingeschränkten Platzverhältnissen fiel der geringe GGW-Durchschwenkradius von 5,2 m positiv auf.

Bauma 2013: Am Terex-Stand feiert der Explorer 5800 Premiere. Ein moderner Kran, der Nachfolger des AC 200, der „natürlich“ alles besser kann als sein Vorgänger. Längerer Teleskopausleger, mehr Tragkraft – das erwartet der Markt. Und dem Wettbewerb muss der neue Kran ebenfalls überlegen sein, denn ansonsten kann es passie-

*So verwundert es nicht, dass Terex mit seinem Explorer 5800 hinsichtlich der erst am 1.1.2016 wirksam werdenden strengeren Abgasnormen vorlegen konnte.*

ren, dass sich der Markt für den „bewährten“ Kran entscheidet.

Terex, das jedenfalls gibt das Datenmaterial her, hat mit dem Explorer 5800 tatsächlich einen

würdigen Nachfolger für des AC 200 auf den Markt gebracht, der mit gerade einmal 1,2 t mehr maximalem Ballast dem Vorgänger über dem gesamten Tragkraftbereich tatsächlich zum Teil deutlich überlegen ist.

Gerade der Blick auch auf die Tragkraftwerte ohne Ballast belegt, dass es den Ingenieuren in Zweibrücken gelungen ist, einen Teleskopausleger auf die Straße zu bringen, der dem seines Vorgängers klar überlegen und zudem mit 70 m auch noch über 2 m länger ist.

Sowohl mit den Tragkraftwerten als auch mit seinem 70 m langen Teleskopausleger konnte Terex zudem den bis dahin verfügbaren 220-Tonnern mit ihren 60 oder 68 m langen Hauptauslegern einen sehr starken Kern entgegensetzen. Doch dass der Explorer 5800 auch der allererste AT-Kran überhaupt war, der die erst jetzt für die Kranbran-



Mit dem LTM1250-5.1 hat Liebherr im Sommer den Nachfolger für den LTM 1220-5.2 vorgestellt.

KM-Bild

*Beim Nachfolger des GMK5220 haben die Wilhelmshavener jetzt noch eine Schippe draufgelegt.*

Roadshow, bei der Manitowoc die neuen Kranbetreiber in unterschiedlichen Märkten näher bringt.

Im Tragkraftsegment zwischen 160 und 250 t hat Manitowoc bislang drei 5-Achser im Angebot gehabt, nämlich den GMK5170, den GMK5200 und den GMK5220. Bei dieser „Drei-Kran-Strategie“ wird es auch bleiben. Jedenfalls auf dem

che wirksam werdende Abgasnorm der Stufe EU-IV erfüllte, das ging auf der Bauma 2013 – und danach – irgendwie unter.

Im Nachhinein war dies vielleicht eines der innovativen Highlights der Bauma 2013, das möglich wurde, weil Terex bei der Motorisierung auf Scania-Motoren setzte. Und Scania war zu dieser Zeit der einzige Motorenhersteller, der eine komplette EU-IV-Motorenfamilie liefern konnte.

So verwundert es nicht, dass Terex mit seinem Explorer 5800 hinsichtlich der erst am 1.1.2016 wirksam werdenden strengeren Abgasnormen vorlegen konnte, während die übrigen Hersteller noch darauf warten mussten, dass ihre jeweiligen Motorenlieferanten endlich konkrete Lösungen anbieten konnten – mit verbindlichen Leistungs- und vor allem Einbaumaßen.

So also konnte der in Zweibrücken produzierende Kranhersteller über einige Jahre hinweg für sich in Anspruch nehmen, im doch ziemlich interessanten 220 t-Segment den modernsten Kran anbieten zu können. Das Segment hatte Terex bis dahin lediglich mit dem AC 200 bedient, der, wie die technischen Daten belegen, durchaus ein guter Kran war. Aber angesichts der harten Konkurrenz im Bereich der schweren 5-Achser mit zwei 200-Tonnern und drei 220-Tonnern sowie Hauptauslegerlängen von 60, 68 und gar 72 m, lag es irgendwie nahe, in dieser Klasse aktiv zu werden – und zwar frühzeitig.

Nachdem nun Terex bei den schweren 5-Achsern vorgelegt hatte, dauerte es noch zwei Jahre, bis auch die übrigen Hersteller ihre Lösungen vorstellten. Seit einigen Monaten absolviert jetzt schon der GMK5250L als Nachfolger des GMK5220 eine Art



Die Autodienst Eineder GmbH aus Ingolstadt setzte mit ihrem Explorer 5800 beim Neubau eines Edeka-Supermarktes im August 2015 mehrere Flachdachelemente in Gaimersbach ein. Dazu wurde der Kran mit 51,6 t Ballast bestückt.

	AC 200-1	Explorer 5800
Max. Tragfähigkeit	200 t / 3,0 m	220 t / 3,0 m (nach hinten, Tragfähigkeitsklasse)
Max.Tragfähigkeit* am Hauptausleger / Ausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	62,7 t / 10 m 29,0 t / 20 m 15,0 t / 30 m 9,9 t / 40 m 5,9 t / 50 m	66,1 t / 10 m 30,6 t / 20 m 16,4 t / 30 m 10,1 t / 40 m 6,9 t / 50 m 1,9 t / 66 m
Max. Tragfähigkeit* am voll ausgefahrenem Hauptausleger/ Zwangsausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	HA = 67,8 m: 12 t / 16 m	HA = 70,0 m: 12,7 t / 16 m
Max. Tragfähigkeit* am Hauptausleger / Ausladung (* mit 0 t Ballast) im 360°-Bereich	137,5 t / 3,0 m 23 t / 10 m 5,7 t / 20 m 1,6 t / 30 m	130 t / 3,0 m 26,7 t / 10 m 7,2 t / 20 m 2,2 t / 30 m 1,1 t / 34 m
Hauptauslegerlänge	12,4 m - 67,8 m	12,7 m - 70,0 m
Hauptauslegerverlängerung	9,2 m - 33 m	11 m - 33 m
Max. Systemlänge	67,8 + 33 = 100,8 m	69 + 33 = 102,0 m
Maximales Gegengewicht	69 t	70,2 t
Transportlänge	14,7 m	14,42 m
Unterswagenlänge	12,58 m	13,22 m
Wenderadius über HA-Kopf	11,4 m	11,64 m
Unterswagenmotor	Mercedes OM 502 LA, 8-Zylinder-Diesel (380 kW/516 PS)	Scania DC13, 6-Zylinder-Diesel (368 kW/500 PS)
Oberswagenmotor	Mercedes OM 906 LA, 6-Zylinder-Diesel, (170 kW/231 PS)	-----
Max. Fahrgeschwindigkeit	85 km/h	85 km/h
Max. Steigfähigkeit	> 70 %	64 %
Antrieb / Lenkung	10 x 8 x 8	10 x 6 x 10
Transportgewicht mit 12 t Achslast	60 t	60 t

Papier, denn wenn man sich die Nachfolger einmal genauer anschaut – und so genau muss man da gar nicht hinschauen –, dann fällt auf, dass der neue GMK5180, Nachfolger des 170-Tonnners, sowie der neue GMK5200 identisch sind.

Das Mehr an Tragkraft resultiert aus zwei zusätzlichen Ballastblöcken, die der Kunde

getrost auch noch später nachbestellen kann. In der Produktion hingegen wird eine Produktvariante entfallen.

Das neue Flaggschiff unter den 5-Achsern aus Wilhelmshaven, der GMK5250L, wird die 5-Achs-Palette nicht nur hinsichtlich der Tragkraft, sondern auch hinsichtlich der Teleskopauslegerlänge nach oben hin

*Dabei wurde deutlich, dass Liebherr wohl an seiner Produktstrategie festhalten wird und im 200/220/250 t-Segment zwei Krane anbieten wird.*

abschließen. So war es bislang auch schon. Der alte GMK5200 war nicht nur tragkraftschwächer

als der GMK5220, er verfügte mit seinem 60 m langen Hauptmast auch über einen um 8 m kürzeren Teleskopausleger.

Beim Nachfolger des GMK5220 haben die Wilhelmshavener jetzt noch eine Schippe draufgelegt. Mit dem jetzt 70 statt 68 m langen Hauptausleger erreicht auch der GMK5250L die 70 m-Marke. Zugleich bietet der Neue mit jetzt 80 t Ballast, 3 t mehr als beim GMK5220, eine maximale Tragkraft von 250 t.

Der vergleichende Blick in die beiden Traglasttabellen aber zeigt, dass auch der 220-Tonner schon ein ziemlich starker Kran war, und der Nachfolger kann bei den Tragkräften am Hauptausleger seinen Vorgänger nicht in allen Bereichen um 13 – 14 % distanzieren, wie es der Zuwachs bei der maximalen Tragkraft vermuten lässt.

Ausgestattet ist der neue 5-Achser aus Wilhelmshaven mit dem kompletten Daimler-Antriebsstrang inklusive der durch Voith gelieferten VIAB, die bei Daimler auf den Namen Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) hört und in Schwerlastzugmaschinen ebenso verbaut wird wie im Bau-Lkw Arocs.

Die TRK ist eine hydraulische Anfahrhilfe, die beim Anfahren die Funktion einer Wandlerschaltkupplung übernimmt, allerdings ohne eine Drehmomenterhöhung zum Getriebe hin. Das schont natürlich die Betriebskupplung, besonders natürlich beim Rangieren auf der Baustelle. Zugleich bietet die TRK ja noch die Retarderfunktion, was wiederum die Betriebsbremse entlastet.

Darüber hinaus bietet dieser Antriebsstrang dem Kranfahrer einige wirklich sehr praxisorientierte Features. So ist es zum Beispiel möglich, den Kran oh-



Der GMK5250L löst den GMK5220L ab.

	GMK 5220	GMK5250L
Max. Tragfähigkeit	220 t / 2,5 m	250 t (nach hinten mit Sonderausrüstung) / 3,0 m
Max.Tragfähigkeit* am Hauptausleger / Ausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	62,5 t / 10 m 31,0 t / 20 m 17,3 t / 30 m 10,4 t / 40 m 6,0 t / 50 m	69,5 t / 10 m 31,5 t / 20 m 17,7 t / 30 m 10,1 t / 40 m 7,4 t / 50 m 3,7 t / 64 m
Max. Tragfähigkeit* am voll ausgefahrenem Hauptausleger/ Zwangsausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	HA = 68 m: 14 t / 11 m	HA = 70 m: 14,5 t / 12 m
Max. Tragfähigkeit* am Hauptausleger / Ausladung (* mit 0 t Ballast) im 360°-Bereich	134,0 t / 3 m 22,5 t / 10 m 6,6 t / 20 m 1,9 t / 30 m	151,0 t / 3 m 22,0 t / 10 m 3,0 t / 20 m 1,1 t / 26 m
Hauptauslegerlänge	13,3 m - 68 m	13,3 m - 70 m
Hauptauslegerverlängerung	12,0 m - 37 m	12,0 m - 37 m
Max. Systemlänge	68 + 37 = 105 m	70 + 37 = 107 m
Maximale Hakenhöhe	108 m	110 m
Maximales Gegengewicht	77 t	80 t
Transportlänge	15,42 m	14,994 m
Unterswagenlänge	13,39 m	13,655 m
Wenderadius über HA-Kopf	14,05 m	11,885 m
Unterswagenmotor	DaimlerChrysler OM 502 LA, 8-Zylinder-Diesel (420 kW/571 PS)	Mercedes OM 471 LA, 6-Zylinder-Diesel (390 kW/530 PS)
Oberswagenmotor	DaimlerChrysler OM 906 LA, 6-Zylinder Diesel, (170 kW/231 PS)	-----
Max. Fahrgeschwindigkeit	85 km/h	85 km/h
Antrieb / Lenkung	10 x 8 x 10	10 x 6 x 10
Transportgewicht mit 12 t Achslast	60 t: mit Antrieb 10x8x10, Bereifung 16.00 R 25, 32 t- Hakenflasche	60 t

ne Betätigung der Bremse nur durch Ausnivellieren des Gaspedals am Berg zu halten oder auch kontrolliert rückwärts rollen zu lassen. Durch Gasgeben kommt der Kran dann wieder zum Stehen oder fährt vorwärts. Mit solchen Ausstattungsmerkmalen macht man sich nicht nur ausgesprochen schnell vertraut, man kann sich auch sehr an sie gewöhnen.

Das Geld wird der GM-K5250L jedoch beim Kraneinsatz verdienen müssen. Und da ist es mit Sicherheit nicht abträglich, einen 5-Achser mit 250 t maximaler Tragkraft anbieten zu können, den Manitowoc auf seiner Website entsprechend als „Stärkster Fünfachser aller Zeiten“ feiert. Inzwischen aber kann Liebherr mit einigem Recht Anspruch auf diesen Titel erheben.

Die Ehinger bieten, wie auch Manitowoc, gleich drei 5-Achser im Tragkraftbereich zwischen 160 und 250 t Tragkraft. Bislang waren dies der LTM 1160-5.1, der LTM 1200-5.1 sowie der LTM 1220-5.2. Im Jahr 2014 wurde zunächst der Nachfolger des 160-Tonnners präsentiert, der in der gleichen Tragkraftklasse platziert wurde und inzwischen als LTM 1160-5.2 mit der Ausstattungsoption VarioBase kräftig ausgeliefert wird.

Ein Jahr später nutzten die Ehinger die Kundentage der Liebherr-Werk Ehingen GmbH dann zur Präsentation des Nachfolgers für den LTM 1220-5.2. Dabei wurde deutlich, dass Liebherr wohl an seiner Produktstrategie festhalten wird und im 200/220/250 t-Segment zwei Krane anbieten wird. Dabei bietet der Tragkraftschwächere Kran, derzeit noch der LTM 1200-5.1 den längeren Ausleger, aktuell 72 m, während der Hersteller beim „schwersten“ 5-Achser aus Ehingen vor allem die Tragkräfte im konstruktiven Fokus hat.

Entsprechend bietet der LTM 1250-5.1 genau wie sein Vorgänger mit 220 t Tragkraft einen 60 m langen Hauptausleger. Statt



Der ATF 220G-5 von Merkel Autokrane beim Einheben eines Treppenteils.

über 80 t – LTM 1220-5.2 – verfügt der neue 250-Tonner aber über einen maximalen Ballast

1250-5.1 seinen Vorgänger im gesamten Ausladungsbereich zum Teil deutlich distanziert.

*In der 220 t-Tragkraftklasse wird dies ein Upgrade des bewährten ATF 220G-5 von Tadano sein.*

von 88 t. Und der Blick auf die entsprechenden Tragkräfte der beiden Krane mit maximalem Ballast zeigt, dass der neue LTM

Ein wirklich sehr starker Nachfolger.

Den Mangel an teleskopierbarer Auslegerlänge kompensieren

die Ehinger beim LTM 1250-5.1 über sehr umfangreiche Hauptauslegerverlängerungen, die von 4 m bis 50 m reichen, womit es der 5-Achser auf eine maximale Systemlänge von über 110 m bringt.

Dass beim neuen 250-Tonner das Ein-Motoren-Konzept umgesetzt wurde, dass der Neue mit der VarioBase-Option geliefert werden kann, vermag nicht wirklich zu überraschen. Und man muss kein Prophet sein, um für den Nachfolger des aktuellen

Der Explorer 5800 bei einem Einsatz in den USA.



Beim LTM 1250-5.1 setzt Liebherr wie schon beim Vorgänger auf einen verhältnismäßig kurzen, aber sehr starken Hauptausleger.

KM-Bild

200-Tonners in dieser Hinsicht die gleichen konstruktiven Ansätze zu erwarten.

Spannend aber wird es, wenn es um die Frage geht, was denn der Nachfolger des LTM 1200-5.1 bezüglich Tragkraft und Teleskopauslegerlänge bieten wird. Wird es Liebherr bei der in dieser Klasse wirklich schon üppigen Teleskopauslegerlänge von 72 m belassen oder wird der Hersteller noch etwas weiter nach oben gehen? Oder wird die Ehinger Konstruktionsabteilung vor allem bei der Tragkraft draufsatteln und in den 220 t-Bereich vorstoßen? Oder wird es einen Nachfolger mit noch längerem Teleskopausleger und zugleich mehr Tragkraft geben? Die Antwort auf diese Fragen wird wohl in den kommenden Monaten gegeben werden.

Die Antwort auf die Frage, wie Tadano Faun den Markt mit einem EU-IV-5-Achser im gehobenen Tragkraftsegment bedienen möchte, wurde im Rahmen der Präsentation des ATF 600G-8 gegeben. In der 220 t-Tragkraftklasse wird dies ein Upgrade des bewährten ATF 220G-5 sein.

Wie der Vorgänger begnügt sich der 220-Tonner aus Lauf mit einem maximalen Ballast von 71 t. Und beim Vergleich der Tragkräfte mit maximalem Ballast fällt auf, dass – bis auf die üblichen Aktualisierungen – die Tragkräfte vergleichbar sind, was bei einem Upgrade nicht unbedingt überraschen muss.

Dennoch fällt auch auf, dass es im einen und auch anderen Bereich Veränderungen gegeben hat, was vielleicht lediglich dem Umstand geschuldet ist, dass die der KM-Redaktion vorliegende Traglasttabelle für den Vorgänger des Upgrades nicht ganz aktuell ist. So weist der neue ATF 220G-5 in der Ausstattung mit 0 t Ballast bis etwa 20 m Ausladung höhere Traglastwerte auf und auch die Tragkraft am voll ausgefahrenen Hauptausleger in Auslegersteilstellung weist ein Plus auf.



	LTM 1220-5.2	LTM 1250-5.1
Max. Tragfähigkeit	220 t / 3 m	250 t / 3 m
Max. Tragfähigkeit* am Hauptausleger / Ausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	67,0 t / 10 m 29,2 t / 20 m 16,8 t / 30 m 10,3 t / 40 m 6,1 t / 50 m	72,7 t / 10 m 35,1 t / 20 m 20,6 t / 30 m 13,1 t / 40 m 8,9 t / 50 m
Max. Tragfähigkeit* am voll ausgefahrenem Hauptausleger/ Zwangsausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	HA = 60 m: 19,3 t / 14 m	HA = 60 m: 24,5 t / 12 m
Max. Tragfähigkeit* am Hauptausleger / Ausladung (* mit 0 t Ballast) im 360°-Bereich	134 t / 3 m 23,5 t / 10 m 6,1 t / 20 m 1,5 t / 30 m	(Noch keine Angaben)
Hauptauslegerlänge	13,4 m - 60 m	13,1 m - 60 m
Hauptauslegerverlängerung	12,2 m - 43 m	4 m - 50 m
Max. Systemlänge	60 + 43 = 103 m	59,2 + 1 + 50 = 110,2 m
Maximale Hakenhöhe	101 m	108 m
Maximales Gegengewicht	74 t	88 t
Transportlänge	15,6 m	15,97 m
Unterswagenlänge	13,38 m	13,82 m
Wenderadius über HA-Kopf	12,13 m	12,12 m
Unterswagenmotor	Liebherr, 8-Zylinder-Turbo-Diesel (400 kW/544 PS)	Liebherr, 8-Zylinder-Turbo-Diesel (400 kW/544 PS)
Oberswagenmotor	Liebherr, 4-Zylinder-Turbo-Diesel (180 kW/245 PS)	-----
Max. Fahrgeschwindigkeit	85 km/h	85 km/h
Max. Steigfähigkeit	> 60 %	> 60 %
Antrieb / Lenkung	10 x 8 x 10	10 x 8 x 10
Transportgewicht	60 t: mit Antrieb 10 x 8, Bereifung 16.00 R 25	60 t: mit Antrieb 10 x 8, Bereifung 16.00 R 25, Rollensatz der Hakenflasche

Der ATF 220G-5 bei der Montage einer Brücke.



Eine weitere Änderung betrifft die Hauptauslegerverlängerungen des ATF 220G-5. Für den 220-Tonner bietet Tadano Faun aktuell Hauptauslegerverlängerungen von 5,6 bis 35,8 m sowie die hydraulisch teleskopier- und wippbare Verlängerung HTLJ. Dass Tadano Faun darüber hinaus – und als einziger Hersteller – beim Upgrade des 5-Achсers weiterhin auf das Zwei-Motoren-Konzept setzt, darf wohl als Selbstverständlichkeit bezeichnet werden.

Upgraden oder komplett neu konstruieren, vor dieser Frage standen die Hersteller, als sie sich ihr Produktprogramm angeschaut haben. Beide Varianten haben ihren Charme. Das Upgrade dürfte Entwicklungskosten und -zeit sparen. Zudem kann der Hersteller einen marktreifen Kran anbieten, bei dem „Kinderkrankheiten“ nicht oder nur begrenzt zu erwarten sind. Wenn der Kran zudem technisch noch wettbewerbsfähig ist, ist ein Upgrade für den Hersteller sicherlich eine Option.

Nur die Neukonstruktion allerdings bietet die Möglichkeit, eine neue Produktphilosophie zu verwirklichen, die den sich verändernden Marktanforderungen eher gerecht wird. Oder eben die Grenzen weiter nach oben zu verschieben, sei es hinsichtlich der Teleskopauslegerlänge oder hinsichtlich der Tragkräfte oder hinsichtlich Teleskopauslegerlänge und Tragkräfte.

Diesen Weg haben Liebherr, Manitowoc und Terex beschritten. Trotz aller konstruktiver Schwierigkeiten haben sie mit ihren schweren 5-Achсern wieder einmal Grenzen verschoben. Dass sie dabei die Achslasten strenger denn je im Blick gehabt haben, davon kann wohl ausgegangen werden. Dass es ihnen dennoch gelungen ist längere Teleskopausleger und mehr Tragkraft auf fünf Achсen zu stellen, mutet ein wenig wie die Quadratur des Kreises an. **KM**

Für den ATF 220G-5 hat Tadano Faun im Sommer ein Upgrade vorgestellt.



	ATF 220G-5	ATF 220G-5 Upgrade
Max. Tragfähigkeit (nach hinten mit Zusatzausstattung)	220 t / 2,5 m	220 t / 2,5 m
Max. Tragfähigkeit* am Hauptausleger / Ausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	65,4 t / 10 m 30,4 t / 20 m 16,8 t / 30 m 10,6 t / 40 m 6,7 t / 50 m	65,4 t / 10 m 30,4 t / 20 m 16,9 t / 30 m 10,6 t / 40 m 6,7 t / 50 m 3,2 t / 64 m
Max. Tragfähigkeit* am voll ausgefahrenem Hauptausleger/ Zwangsausladung (* mit max. Ballast), im 360°-Bereich	HA = 68 m: 12,5 t / 12 m	HA = 68 m: 13,8 t / 12 m
Max. Tragfähigkeit* am Hauptausleger / Ausladung (* mit 0 t Ballast) im 360°-Bereich	153,5 t / 3 m 24,1 t / 10 m 7,9 t / 20 m 2,9 t / 30 m	164,4 t (mit Zusatzausrüstung) / 3 m 27,4 t / 10 m 8,1 t / 20 m 2,9 t / 30 m 1,2 t / 38 m
Hauptauslegerlänge	13,3 m - 68 m	13,2 m - 68 m
Hauptauslegerverlängerung	13,2 m - 37,2 m	5,6 m - 35,8 m
Max. Systemlänge	68 + 37,2 = 105,2	68 + 1,1 + 34,9 = 104 m
Maximales Gegengewicht	71 t	71 t
Transportlänge	15,10 m	15,121 m
Unterswagenlänge	13,42 m	13,475 m
Wenderadius über HA-Kopf	11,60 m	12,501 m
Unterswagenmotor	Mercedes OM 502 LA, 8-Zylinder-Diesel (390 kW/530 PS)	Mercedes OM 471 LA, 6-Zylinder-Diesel (390 kW/530 PS)
Oberswagenmotor	Mercedes OM 906 LA, 6-Zylinder-Diesel (150 kW/204 PS)	Mercedes OM 934 LA, 4-Zylinder-Diesel (145 kW/197 PS)
Max. Fahrgeschwindigkeit	85 km/h	85 km/h
Antrieb / Lenkung	10 x 8 x 8	10 x 8 x 10
Transportgewicht mit 12 t Achslast	60 t	60 t