

BAUHAUS-STIL

Kabinenausführungen: Mit der Wahl aus sieben unterschiedlichen Fahrerhaustypen in insgesamt 14 Varianten lässt sich der Arocs zielsicher auf den Arbeitseinsatz hin konfigurieren.

TEXT: OLIVER WILLMS | FOTOS: THOMAS KÜPPERS, DAIMLER

Platz ist in der kleinsten Hütte – gemäß dieser wenig Luxus versprechenden Devise standen vergangene Baufahrzeug-Varianten oft im Schatten der generös ausgestatteten Straßenausführungen. Mit dem Mercedes Arocs hält der Komfort nun auch bei der Stollenreifenfraktion Einzug. In puncto Fahrerhausvielfalt braucht er sich nicht vor den Straßen-Brüdern Antos und Actros zu verstecken.

Unter 14 verschieden langen, breiten und hohen Kabinenversionen kann der Kunde wählen: angefangen vom kompakten, 2,3 Meter breiten S-Fahrerhaus (Classic Space) mit nur 1,7 Meter Länge bis hin zum langstreckentauglichen M-Haus (Big Space), das mit 2,5 Meter Breite und 2,3 Meter Länge auf ebenem Fahrerhausboden üppigen Arbeits- und Lebensraum bietet.

Dazwischen findet die ganze Vielfalt der neuen Fahrerhausgeneration mit kurzen oder mittellangen Kabinen, niedrigem oder hohem Motortunnel, Flach- oder Hochdach statt. Die 2,5 Meter breiten Kabinenvarianten bleiben allerdings den auf der Straße rollenden Arocs vorbehalten, die als Silozüge, Schwermaschinen- oder Baustofftransporter auf längeren Strecken zu Hause sein werden.

Als Standardgröße im Baugeschäft geht der Arocs mit 2,3 Meter breiten Kabinen an den Start – ein Maß, das neben verbesserter Übersicht und kleinerem Durchschwenkradius sogar mit einem Komfortgewinn gegenüber den breiteren Versionen aufwartet. Der im Gewerbe häufig benutzte dreistufige Aufstieg zum Arbeitsplatz ist durch die geringere Breite treppen-

förmig und konditionsschonender als der klassische horizontale Aufstieg ausgeformt. Der in den Mischer-Kipper und Geländevarianten dreidimensional ausgeformte erste Tritt bietet die gleiche Standsicherheit wie die folgenden geriffelten Stufen und geht bei Feindberührung nicht sofort kaputt. Der Unterfahrerschutz hat sich von einem blechartigen Schutzschild zu einem geschlossen wirkenden Bauteil weiterentwickelt, das über die Trittpläche des Aufstiegs reicht.

Die gleiche pragmatische Produktgestaltung erwartet den Fahrer beim Erklimmen der Front. Ein solider, klappbarer Bügel unter der dreiteiligen, mit Stahlecken ausgestaffierten Stoßstange erlaubt den ersten Schritt in Richtung Scheibe. Zwei im Grill integrierte Klapptritte vermitteln dabei jenes seltene Gefühl von Solidität, das selbst schwergewichtige Fahrernaturen behände einsteigen lässt.

Gleiche Qualitäten kann man auch dem Außentritt an der Fahrerhausflanke attestieren. Während man beim bisherigen Bau-Actros wegen der Standard-Kabinenbreite von 2,5 Metern gezwungen war, in die versenkte Trittfuge zu treffen, lädt jetzt ein breiter Laufsteg mit Handlauf auf dem Fah-





- 1 Die logische Anordnung von Instrumenten und Tastern rund um den Fahrer übernimmt der Arocs vom neuen Actros.
- 2 Mercedes-typisches Instrumentendesign mit klassischen Uhren und Zentraldisplay.
- 3 Die langstreckentauglichen Arocs-Varianten mit L-Fahrerhaus bieten guten Dachstauraum.
- 4 Klappe auf – der Falttisch auf der Beifahrerseite ist tauglich für Brotzeit und Bestell-scheinbearbeitung.



rerhausdach zur Betrachtung des Kippmuldeninhaltes ein.

Auch im Innenraum der Arocs-Kabinen ist bauspezifische Eigenständigkeit angesagt. Die bei den baustellennahen Typen serienmäßige Druckluftpistole zur Innenraumreinigung verbietet den Gedanken an jenen Wasserschlauch, der früher oft zur Kabinenreinigung üblich war. Kleiderstangen, Helmhalterhaken und verschließbare Ablagefächer hinter den Fahrersitzen verleihen auch den kurzen Kabinen das Flair praxisorientierter Alltags-tauglichkeit.

Komfort im Stil der Straßenmodelle ist auch am Arbeitsplatz angesagt. Das fängt beim Lenkrad mit Multifunktionstasten an und findet seine Fortsetzung im Cockpit mit den beiden Einzelinstrumenten in vierkantartigen Anzeigehöhlen und dem zentralen Anzeigenfeld mit großem Klargrafik-Display dazwischen sowie der

Mercedes-typischen Klaviatur von griffigen Tastern, die allesamt im Blickfeld des Fahrers liegen.

Als Optimum in puncto Bediensicherheit hat sich der beleuchtete Drehregler für die in logischer Folge gesetzten Sperren von Achsen und Verteilergetriebe bereits beim Vorgänger bewährt. Im Arocs wird der Status der Achsperrung nun auch auf dem Zentraldisplay dargestellt. Die im Offroad-Einsatz wichtige Steuerung der Niveauregulierung kann im Mercedes auch an den Tastern im Multifunktionsvolant ausgeführt werden. Wie beim Actros sitzt im rechten Lenkstockhebel die Bedienung für das serienmäßige automatisierte Powershift-Getriebe. Die konservative Fraktion der Selbstschalter, bislang waren das rund die Hälfte aller Bau-Mercedes-Kunden, muss sich mit einem klassisch rechts neben dem Fahrersitz positionierten Schalthebelbock arrangieren.

Der Tatsache, dass viele harte Jungs vom Bau schneller zu vorzeitigen Rückenschäden neigen, trägt das Angebot an neuen Fahrersitzen mit Komfortfeatures Rechnung. Die weiter verstellbaren Sitze mit robust anmutenden Flachgewebebezügen und breiterem Sitzkissen kann man bis zum Hochkomfortgestühl mit integrierter Massagefunktion und Klimatisierung aufrüsten.

Darüber hinaus wartet der Arocs im Innenraum mit zahlreichen Parallelen zu Antos und Actros auf. Als da wären: ein stimmiges Staufach- und -kastenkonzept oberhalb und seitlich vom Fahrerplatz sowie die Wahl zwischen verschiedenen hohen Motortunnelversionen mit Stehhöhen von 1,6 bis 1,97 Metern. Für die L-Fahrerhausvarianten in 2,3 und 2,5 Meter Breite stehen Schlaf-liegen bereit.

Kurz: Der Arocs verfügt über ein Fahrerhaus, das den Baufahrzeug-Fahrer aus dem Arbeiter-

Starker Antritt: Der europäische Marktführer in der Baufahrzeug-Branche schickt eine Armada von 14 Kabinen basierend auf sie-

