



Bauarbeiter

Modellübersicht: Mercedes-Baufahrzeuge. Nach Atego und Actros hat Mercedes jetzt auch die Axor-Familie zum Bauarbeiter umgeschult. Damit ist das Programm komplett und reicht vom leichten 4x2, über mittelschwere Zwei-, Drei- und Vierachser bis zum fast alles überwindenden 8x8.

Der Trend ist eindeutig: Seit Jahren nehmen die Vierachser dem klassischen Dreiachser Marktanteile weg. Und mittlerweile verkauft sich ein 8x4 sogar etwas besser als ein 6x4. Die Gründe leuchten ein. Zum einen braucht es im Baugeschäft wendige Fahrzeuge, Hängerzüge schließen sich somit für viele Einsätze aus. Zum anderen spielt Nutzlast eine große Rolle, im Gelände, aber erst recht auf der Straße. Auf Baustellen sind daher Zweiachsskipper selten zu sehen. Der Dreiachser hatte – anders als beim Straßentransport – bis zu jenem Zeitpunkt das Zepter übernommen, als der Vierachser Ende der 80er

Fotos: Werk

Jahre erlaubt wurde. Allerdings nur halbherzig. Denn er darf nur sechs Tonnen mehr Gesamtgewicht als sein kleinerer Bruder auf die Straße bringen. Die zusätzliche Achse und die größere Kippbrücke nagen weiter an der Nutzlast, so dass sich im günstigsten Fall ein Plus von fünf Tonnen ergibt.

Die Folge: Mehr als beim 6x4-Dreiachser geht es beim 8x4-Vierachser ums Leergewicht. Das war für Mercedes auch der Grund, das Bauprogramm jetzt mit leichteren Vierachsern aus der Axor-Familie zu erweitern. Riesige Gewichtsunterschiede gegenüber dem Actros sind selbstverständlich nicht drin. Das zeigt die mühselige

Suche nach überflüssigen Pfunden im Axor, die sich am Fahrgestell, an der Bremsanlage, den Federn und an vielen anderen Stellen fanden. Hinzu kommt das kompakte, schmalere Fahrerhaus.

200 bis 300 Kilogramm (je nach Fahrgestell) hat das Abspecken gebracht. Die Motorleistung im Axor geht bis maximal 428 PS. In den meisten Fällen reicht das aus, besonders mit Aufbau als Betonmischer. Geht es um höchste Traktion, kommt der leichte Axor allerdings nicht in Frage. Denn 8x6- oder 8x8-Fahrgestelle sind nach wie vor nur im Actros zu haben. Und zwar mit fast allen verfügbaren V-Motoren bis hin zum 510 PS starken V8.

Für alle schweren Baufahrzeuge hat Mercedes in den vergangenen Jahren eine einheitliche Betätigung von Längs- und Quersperren eingeführt. Ein einfacher Drehschalter (statt mehrerer Kippsschalter) sorgt für eine narrensichere Bedienung. Aus der Nullstellung (keine Sperre zugeschaltet, aber alle Antriebsräder angetrieben) folgt in Stufe 1 die Sperrung in Längsrichtung. In Stufe 2 ist die Quersperrung hinten zugeschaltet und wenn das nicht mehr reicht, wird in Stufe 3 auch vorne quer gesperrt. Ähnlich einfach wird das Getriebe aller schweren Mercedes-Baufahrzeuge bedient,



Für kommunale Einsätze gibt es den Atego mit Allradantrieb und Einzelbereifung.

denn die Halbautomatik EPS erledigt die Schaltarbeit weitgehend automatisch und auf zweierlei Wegen. Entweder wählt der Fahrer den gewünschten Gang vor oder er verlässt sich auf die Gangempfehlungen. In beiden Fällen reicht dann die Betätigung der Kupplung, um den Gang zu schalten.

Auch wenn die Vierachser eindeutig auf dem Vormarsch sind, spielt der 6x4-Dreiachser immer noch eine wichtige Rolle im Bausektor. Er ist sozusagen der Alleskönner. Im Zugbetrieb mit einem Zentralachsanhänger erreicht er bei 40 Tonnen Gesamtgewicht deutlich höhere Nutzlasten

als jeder Vierachser. Als Solofahrzeug ist er äußerst wendig und schon recht geländegängig. Und erweist sich zudem als praktisches Zugfahrzeug zum Transport von schweren Baumaschinen. 15 Tonnen Sand als Ballast auf die Kippbrücke und schon verwandelt sich ein 6x4-Kipper in eine veritable Schwerlastzugmaschine, die auch einen Bagger der 30- oder 40-Tonnen-Klasse zur nächsten Baustelle ziehen kann.

Für solche Einsatzzwecke gibt es dann auch die ganz starken V8-Motoren mit bis zu 598 PS. Am unteren Ende der Leistungsskala rangieren zwei sehr leichte Ver-

Mercedes Actros SLT



Auf der Basis einer 6x4-Zugmaschine hat Mercedes ein kleines Programm von Schwerlastzugmaschinen entwickelt, die bis 250 Tonnen Zuggewicht erreichen. Die wesentlichen Umbauten: eine zusätzliche Lenkachse vor dem Doppelachsaggregat, eine hinter dem Fahrerhaus montierte Hochleistungs-Kühlanlage, eine Wandlerkupplung mit integriertem Primäretarder und eine hydraulische Schaltung für das 16-Gang-Getriebe G 240. Hinzu kommen härtere Federn, ein hinter der Kabine hochgezogener Auspuff und verschiedene andere Zutaten.

Mit seinen vier Achsen erreicht der 4160 genannte Actros SLT ein technisches Gesamtgewicht von 49 Tonnen. Bis zu 27,5 Tonnen sind als Sattellast möglich. Zu bekommen ist der SLT auch als Dreiachser. Neben dem hier verwendeten 609 PS starken und knapp 16 Liter großen V8 gibt es den Schwerlast-Actros auch mit 537 PS aus dem Achtzylinder.

treter der Gattung 6x4 in Form der Axor-Typen 2628 und 2633. Beide werden von einem kleinen Sechszylinder mit 6,4 beziehungsweise 7,2 Liter Hubraum angetrieben. Aus kompaktem Motor und kleinerer Kabine resultiert ein Gewichtsvorteil von 800 bis 1000 Kilogramm, verglichen mit einem Actros 2632. Und selbst gegenüber



Als gewichtsoptimierter Vierachser macht der Axor mit Fahrmischer eine gute Figur.



Wer 6x6-Konfiguration und hohe Tragreserven braucht, muss zum Actros greifen.



Der 8x8-Actros ist mit V6- und V8-Motoren lieferbar, die bis zu 510 PS leisten.

Modellübersicht: Mercedes-Baufahrzeuge

einem Axor 2635 mit Zwölf-Liter-Reihenmotor beträgt der Gewichtsvorteil immer noch gut und gerne 400 Kilogramm.

Wunder erwarten darf man von den kleinen Sechszylindern der Baureihe 900 sicher nicht, die es auf maximal 1100 beziehungsweise 1300 Nm Drehmoment bringen. Aber als Antrieb für einen Solo-Kipper und erst recht als nutzlastbringende Basis für einen Fahrmischer reichen sie allemal. In 6x6-Bauweise ist der Axor allerdings nicht zu bekommen. Hier muss wieder der Actros ran, den es in zwei Gewichtsklassen mit 32 und 33 Tonnen Gesamtgewicht sowie mit Leistungen von 320 bis 537 PS gibt.

Sattelzugmaschinen für die Baustelle sind bei Mercedes ebenfalls nur in Form des Actros zu haben. Vom 4x2 über 4x4 und 6x4 bis zum 6x6 reicht das Angebot. Den Löwenanteil machen die 6x4-Zugmaschinen aus, die in aller Regel einen Zweiachs-Kippaufleger ziehen. Die Alternative dazu könnte eine 4x4-Zugmaschine mit Dreiachsauflieger sein. Nicht nur der höheren Nutzlast wegen. Denn obwohl ein 6x4 aufgrund seiner höheren Achslasten eine bessere Traktion verspricht, sieht die Sache in der Praxis oft anders aus: Denn die 4x4-Zugmaschine zeigt sich hier mitunter trotzdem überlegen, was wiederum an einer Eigenheit der 6x4-Konfiguration liegt: Im Gelände wühlt die erste Antriebsachse den Boden auf, wodurch die direkt dahinter laufende zweite Achse auf dem lockeren Grund keinen Grip mehr hat. Hingegen tritt dieses Traktionsproblem beim 4x4 wegen der unterschiedlichen Spurweiten von Vorder- und Hinterachse kaum auf. Außerdem schiebt ein 6x4 mit gesperrten Achsen auch gerne geradeaus, statt dem Lenkeinschlag zu folgen. Schade eigentlich, denn den leichten Axor bietet Mercedes eben nicht als 4x4-Zugmaschine an.

Im leichten und mittelschweren Segment von 7,5 bis 15,0 Tonnen Gesamtgewicht gibt es mit der Atego-Baureihe gleichfalls veritable Baufahrzeuge. Der 7,5-Tonner erreicht ohne Zweifel die größten Stückzahlen, wahlweise ist er auch mit 8,0 Tonnen technischem Gesamtgewicht zu bekommen. Insgesamt zielt die Atego-Baureihe aber mehr auf den Baustoffhandel und Einsätze im Kommunalbereich als auf den reinen Baustellenbetrieb.

Überwiegend schon jetzt, teilweise in wenigen Monaten sind alle Baufahrzeuge mit Euro-4- oder -5-Motoren lieferbar. Dann ist das umfangreiche Bauarbeiter-Programm endgültig komplett.

Frank Zeiten

Auf einen Blick Das Mercedes-Bauprogramm

Achsformel	Baureihe	Motortyp/ Bauweise	Motorleistung in PS	Hubraum in ccm	Gesamtgewicht technisch in t
4x2	Atego	OM904/924LA/R4	177 oder 218	4250/4800	9,5 bis 10,5
4x2	Atego	OM906LA/R6	175 bis 286	6374	9,5 bis 15,0
4x2	Axor	OM906LA/R6	175 bis 286	6374	18,0
4x2	Actros	OM501LA/V6	320 bis 476	11 946	18,0
4x2	Actros	OM502LA/V8	510 oder 551	15 928	18,0
4x4	Atego	OM904/924LA/R4	177 oder 218	4250/4800	10,5
4x4	Atego	OM906LA/R6	238 bis 286	6374	10,5 bis 15,0
4x4	Axor	OM906LA/R6	238 bis 286	6374	18,0
6x4	Axor	OM906LA/R6	286	6374	26,0
6x4	Axor	OM926LA/R6	326	7201	26,0
6x4	Axor	OM457LA	360 bis 428	11 967	26,0
6x2/4, nur Szm.	Actros	OM501LA/V6	320 bis 476	11 946	25,0
6x2/4, nur Szm.	Actros	OM502LA/V8	510 oder 551	15 928	25,0
6x4	Actros	OM501LA/V6	320 bis 476	11 946	26,0
6x4	Actros	OM502LA/V8	510 bis 598	15 928	26,0
6x6	Actros	OM501LA/V6	320 bis 476	11 946	32,0/33,0
6x6	Actros	OM502LA/V8	510 bis 598	15 928	33,0
8x4	Axor	OM457LA/R6	360 bis 428	11 967	26,0
8x4	Actros	OM501LA/V6	320 bis 476	11 946	32,0 oder 41,0
8x6/4	Actros	OM501LA/V6	408 bis 476	11 946	41,0
8x6/4	Actros	OM502LA/V8	510	15 928	41,0
8x8	Actros	OM501LA/V6	408 bis 476	11 946	41,0
8x8	Actros	OM502LA/V8	510	15 928	41,0

Alle Atego, Axor und Vierachs-Actros nur als Fahrgestelle lieferbar; Actros 4x2, 4x4, 6x4 und 6x6 auch als Sattelzugmaschinen.