

Gemischte Gesellschaft

Drei Mercedes Actros-Kipper im Vergleich: Als 1840 K, als 2648 LK sowie als 3240er Vierachser traten drei Actros-Kipper in den klassischen Bau-Konfigurationen zum Test an: lastauto omnibus erfuhr die Stärken und Schwächen der verschiedenen Konzepte.



Platz da: Das mittellange Haus mit Baustellenpaket läßt kaum Wünsche offen.



In die Breite gegangen: 2490 Millimeter mißt die Kabine zwischen den Flanken.

Steil windet sich die Landstraße den Hang hinauf, mit dem sich die Schwäbische Alb eindrucksvoll vom Unterland abhebt. Rund sieben Prozent Steigung drücken die Geschwindigkeit auf Moped-Tempo und mobilisieren die Zahnradpaarungen niedrigerer Gangstufen. Daß der Volksmund jene Gegend zu Recht die „Rauhe Alb“ nennt, erweist sich am Wetter: Schneegestöber beschneidet die Sicht, und ein weißer Belag von gefährlicher Glätte verwandelt den Siebenprozenter bei Anbruch der Dämmerung plötzlich in einen happigen Prüfstein für Fragen der Traktion.

Während am nahen Aichelberg der Verkehr zusammenbricht, ereilt das Schicksal auch einen der zwei auf 40 Tonnen ausgeladenen Kipperzüge aus dem Actros-Testtrio. „Rien ne va plus“ heißt es für den zweiachsigen Motorwagen mit dem Dreiachshänger im Schlepp. Vergebens mühen sich zwei hintereinandergekoppelte Vierachser, die Fuhre wieder flottzumachen. Erst als gelbe Blitze durch die Nacht zucken, naht effektive Hilfe: Werkstattmeister Albrecht Hepperle von Erdbau Fischer aus dem wenige Kilometer entfernten Weilheim sorgt am Steuer eines Unimog-Streuwagens dafür, daß diese kalte Nacht trotzdem ein ebenso schnelles wie gutes Ende nimmt.

Zwei angetriebene Achsen bringen eben mehr Traktion als eine – unschwer zu beweisen am Beispiel der beiden anderen Testfahrzeuge: Sowohl der Solo-

Drei von der Baustelle: Kiesbomber, Vierachser und Dreiachser mit Zentralachshänger haben jeweils ihre eigenen Stärken und Schwächen.



Fotos: Emmerting



Kurz gefaßt: In der S-Kabine (1700 Millimeter Länge) läßt sich's auch leben.



Der kleine Unterschied: 60 Kilogramm liegen zwischen S- und M-Kabine.

Vierachser 3240 K als auch der Dreiachser-Motorwagen 2640 LK nahmen das fatale Steilstück souveräner unter die Räder und brachten die Fuhre ohne fremde Hilfe über den Berg. So nimmt es auch wenig Wunder, daß die Konfiguration Zweiachs-Motorwagen mit dreiachsigen Hänger zum Beispiel auf Erddeponien ein eher seltener Gast und zumeist als straßenorientierter Kandidat à la Kiesbomber anzutreffen ist. Denn zu schnell gerät diese Kombination bei härteren Einsätzen als 4 x 2 ans Ende ihres Traktionslateins, auch wenn sie bei der Nutzlast königliche Werte vorzuweisen hat: In optimierter Form (Tank aus Aluminium und ohne Ersatzrad) brachte der Zug mit mittellangem Fah-

rerhaus und frisch gefülltem 300-Liter-Tank gerade mal 14 140 Kilogramm auf die Waage – läßt also locker Platz für exakt 25 680 Kilogramm Nutzlast. Zum Vergleich: Der dreiachsige Motorwagen mit Zentralachshänger bringt in leerem Zustand (und mit genau den gleichen gewichtsoptimierten Komponenten) stattliche 15 220 Kilogramm auf die Waage und muß sich daher mit knapp 24,8 Tonnen Nutzlast bescheiden.

Dafür bescheren ihm seine zwei angetriebenen Achsen eine Geländegängigkeit, die auch für härtere Gangarten ausreicht. Überhaupt gehört der Dreiachs-Motorwagen wegen seiner besonderen Flexibilität aus gutem Grund →

Drei Mercedes Actros-Kipper im Vergleich

zur weitaus verbreitetsten Spezies aus der Gattung der Baufahrzeuge: Wenn's ganz hart kommt oder auch nur besonders eng zugeht, dann schultert er als Solowagen immer noch ein kräftiges Paket an Nutzlast (gewichtsoptimiert 14 780 Kilogramm, mit Rädern, Tank und Brücke aus Stahl immerhin noch



Guter Kompromiß: Der Dreiachser erweist sich als der vielseitigste Kandidat im Testtrio der Actros-Kipper.

14 210 Kilogramm – ein V6-Motor statt der acht Zylinder in V-Form würde die Werte um weitere 240 Kilogramm verbessern, soviel beträgt die Differenz zwischen den zwei Motoren). Zudem läßt sich hinter solch einen Dreiachser auch schnell mal ein Tieflader für anderes schweres Gerät klemmen. Keine Frage: Dem 6 x 4 kann bei der Universalität keine andere der hier getesteten Konfigurationen das Wasser reichen.

Nur ein Punkt schränkt beim hier getesteten Kipper die Tauglichkeit für hartes Terrain ein wenig ein: Die luftgefederte Hinterachse stellt zwar einen traumhaft ruhigen und komfortablen Lauf des Gefährts sicher, schränkt aber wegen des tief sitzenden Stabis die Bodenfreiheit der Hinterachse ein. Gerade mal 295 Millimeter über Normalnull siedelt dieser Stabi, die parabelgefederten Hinterachsen des Zweiachlers (348 Millimeter) und Vierachlers (388 Millimeter) lassen in dieser Hinsicht deutlich mehr Platz für das Befahren tiefer Rillen.



Sobald ein Hänger stört, ist der Vierachser erste Wahl.

Technische Daten: Mercedes Actros-Kipper



Actros 1840 K 4 x 2

Motor

OM 501 LA, wassergekühlter V-Motor mit sechs Zylindern, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Nennleistung 290 kW (394 PS), maximales Drehmoment 1850 Nm bei 1100/min. Bohrung/Hub 130/150 Millimeter, vier Ventile pro Zylinder, von der Nockenwelle angetriebene Einzelsteckpumpen mit elektronischer Steuerung von Einspritzmenge und Förderbeginn, maximaler Einspritzdruck 1800 bar, Achtlochdüsen

Kraftübertragung

Kupplung: hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Servounterstützung

Getriebe: G 210-16, EPS-Schaltung, Übersetzung 14,2 – 0,83

Achsen: hinten Außenplanetenachse HL7/52 DS-11,5, Übersetzung 3,714 = maximal 115 km/h im 16. Gang, maximal 6,7 km/h im 1. Gang, maximal 7,4 km/h im kleinen Rückwärtsgang, jeweils bei Bereifung 315/80 R 22,5, Vorderachse VL 4/50 DC-7,5

Fahrgestell

Eingezogener Leiterrahmen, Parabelfedern vorn und hinten, Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage mit ABS und ALR, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Lenkung Mercedes LS 8

Actros 2648 LK 6 x 4

Motor

OM 502 LA, wassergekühlter V-Motor mit acht Zylindern, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Nennleistung 350 kW (476 PS), maximales Drehmoment 2300 Nm bei 1100/min. Hubraum 15,9 Liter, Bohrung/Hub 130/150 Millimeter, vier Ventile pro Zylinder, von der Nockenwelle angetriebene Einzelsteckpumpen mit elektronischer Steuerung von Einspritzmenge und Förderbeginn, maximaler Einspritzdruck 1800 bar, Achtlochdüsen

Kraftübertragung

Kupplung: hydraulisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung mit Servounterstützung

Getriebe: Mercedes G 240-16, EPS-Schaltung, Übersetzung 11,7 – 0,69

Achsen: hinten Außenplanetenachsen HL7/52 DGS-11,5 und HL7/52 DS 11,5, Übersetzung 4,64 = maximal 111,0 km/h im 16. Gang, maximal 6,5 km/h im 1. Gang, maximal 7,2 km/h im kleinen Rückwärtsgang, jeweils bei Bereifung 315/80 R 22,5, Vorderachse VL4/51 DC-7,5

Fahrgestell

Eingezogener Leiterrahmen, Parabelfedern vorn und hinten, Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage mit ABS und ALR, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Lenkung Mercedes LS 8

Actros 3240 K 8 x 4

Motor

OM 501 LA, wassergekühlter V-Motor mit sechs Zylindern, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Nennleistung 290 kW (394 PS), maximales Drehmoment 1850 Nm bei 1100/min. Bohrung/Hub 130/150 Millimeter, vier Ventile pro Zylinder, von der Nockenwelle angetriebene Einzelsteckpumpen mit elektronischer Steuerung von Einspritzmenge und Förderbeginn, maximaler Einspritzdruck 1800 bar, Achtlochdüsen

Kraftübertragung

Kupplung: hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Servounterstützung

Getriebe: G 210-16, EPS-Schaltung, Übersetzung 14,2 – 0,83

Achsen: hinten Außenplanetenachsen HD7/52 DGS-11,5 und HL7/52 DS 11,5, Übersetzung 4,84 = maximal 88,7 km/h, im 16. Gang, maximal 5,2 km/h im 1. Gang, maximal 5,7 km/h im kleinen Rückwärtsgang, jeweils bei Bereifung 315/80 R 22,5, Vorderachsen VL 4/55

Fahrgestell

Eingezogener Leiterrahmen, Parabelfedern vorn und hinten, Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage mit ABS und ALR, Trommelbremsen vorn und hinten, Lenkung Mercedes LS 8/2



Erst wenn der Einsatz überwiegend härtere Gangarten nahelegt und sich sogar ein Zentralachshänger als störend erweist, kommen die wahren Talente des Vierachsers zum Vorschein. Gewichtsberichtigt (Brücke und Komponenten aus Stahl statt Alu, mittellanges Fahrerhaus) wiegt der Actros-Vierachser in der wenig überladfähigen Light-Version 3240 K leer 14 015 Kilogramm und bietet damit immerhin satte 17 925 Kilogramm Nutzlast – bei der überladfähigen größeren Variante 4140 K wären es des robusteren Knochenbaus wegen dann allerdings etwa 480 Kilogramm weniger.

Doch nicht nur die Nutzlast, sondern auch die Kriterien Durchschnittsgeschwindigkeit und Verbrauch reden ein Wörtchen bei der Produktivität eines Baufahrzeugs mit. Die alte Formel, daß pro zusätzliche angetriebene Achse mit zehn Prozent mehr Verbrauch zu rechnen sei, findet auch bei den neuen Actros-Kippern ihre Bestätigung. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 58,3 Liter pro 100 Kilometer nahm der V8 im 2648 LK den anspruchsvollen Testparcours unter die Räder, mit 52,1 Liter pro



Parabelfedern an allen Achsen stellen viel Nutzlast und Komfort sicher.



Wem das noch nicht genügt, der kann zur luftgefederten Hinterachse greifen.

100 Kilometer liegt der 1840 K ziemlich exakt zehn Prozent darunter. Fast den gleichen Wert (52,6 Liter pro 100 Kilometer) fuhr der ebenfalls 400 PS starke Vierachser ein – allerdings mit rund acht Tonnen weniger Gesamtgewicht.

Fast gleichauf liegen der Vierachser (60,7 km/h) und der Dreiachser (59,7 km/h) hingegen bei der Durchschnittsgeschwindigkeit, während der 1840 K wegen des weniger günstigen Leistungsgewichts dagegen mit 56,7 km/h leicht abfällt. Auf die Praxis umgerechnet bedeutet dies bei vier Umläufen pro Tag exakt eine Viertelstunde Zeitverlust für den V6 im direkten Vergleich zum V8 (jeweils mit 40 Tonnen Gesamtgewicht). Je nach Betrachtungsweise kann das viel sein oder wenig.

Fest steht allerdings, daß nun im kleinen V6 dem Achtzylinder mit seiner legendären Laufkultur auch auf dem Bau eine ernstzunehmende Konkurrenz erwachsen ist. Die nötigen Leistungsreserven bei niedriger Drehzahl sind vorhanden, und 240 Kilogramm weniger Eigengewicht stellen eine beträchtliche Verlockung dar. Ihr wird am ehesten widerstehen, wer auf jede Minute angewiesen ist oder großen Wert auf souveräne Motorisierung legt.

Michael Kern ■

Meine Meinung



Michael Kern

Qual der Wahl

Der Kunde des Mercedes Kipper hat die Qual einer Wahl, die schwerer ist denn je. Selbst das kurze Actros-Haus vermittelt heute eine gewisse Geräumigkeit, der neue V6 stellt nun eine attraktive Alternative zum traditionell beliebten V8 dar. Schwere, unkomfortable Trapezfedern sind beim Mercedes Kipper schon Geschichte. Heute heißt die Frage „Luft oder Parabel?“ Ersteres bringt Nutzlast und Komfort, zweiteres ein paar Zentimeter mehr an Bodenfreiheit. Der Kunde bekommt, was er braucht – keine Frage. Allerdings muß er schon genau wissen, was er will.



Erst längs, dann quer: So stimmt die Sperren-Reihenfolge immer.

Die Meßwerte

Fahrzeugtyp	1840 K	2648 LK	3240 K
Etappe 1 (6,4 km) km/h Liter/100 km	38,4 112,2	43,2 121,6	42,8 105,8
Etappe 2 (17,0 km) km/h Liter/100 km	62,7 52,9	67,4 57,2	71,2 53,6
Etappe 3 (26,4 km) km/h Liter/100 km	60,4 35,1	61,1 40,0	61,1 37,8
Gesamt (46,8 km) km/h Liter/100 km	56,7 52,1	59,7 57,4	60,7 52,6