



VIERACHSER FÜR LONDON

Innenstadt: London hat strenge Sicherheitsregeln für Lkw aufgestellt. Um das sogenannte „Safer Lorry Scheme“ zu erfüllen, setzt der Baukonzern FM Conway aus Dartford auf vierachsige Eonic-Kipper von Mercedes-Benz.

TEXT: MARKUS BAUER
FOTOS: DAIMLER

Immer wieder kommt es zu tödlichen Unfällen in der britischen Hauptstadt. Abhilfe sollen verschärfte Zulassungsregelungen für Lkw schaffen – zumindest auf Londoner Stadtgebiet. Vorgeschrieben sind mindestens Zusatzspiegel, die tote Winkel rund ums Fahrzeug minimieren sollen (siehe Kasten S. 33).

Für den Straßenbauer Conway, der für die Londoner Verkehrsgesellschaft Transport for London arbeitet, genügt die Regelung „Safer Lorry Scheme“ aber nicht. Problematisch sind laut Conway nicht nur die toten Winkel. Mit Spiegeln sieht der Fahrer schwächere Verkehrsteilnehmer nur indirekt. Wichtig

sei, den anderen nicht nur zu sehen, sondern auch mit einem direkten Blick kommunizieren zu können.

Das ist in gewöhnlichen Lkw aufgrund der hohen Sitzposition schwierig. Darum setzt Conway für die Innenstadt zunächst zwei Mercedes Eonic in ungewöhnlicher Konfiguration ein. Der Eonic rollt standardmäßig auf drei Achsen. Die Conway-Version hingegen steht auf vier Achsen. Für den Straßenbau benötigt Conway Kipperfahrzeuge mit Ladekran und ausreichender Nutzlast. Drei Achsen können das technisch nicht leisten. Dank der vierten Achse verfügt das Modell über 20 Tonnen Nutzlast bei 32 Tonnen Gesamtgewicht.

Allerdings bringen die zusätzlichen Räder nicht nur Vorteile beim Gewicht, sondern auch im Stadt-

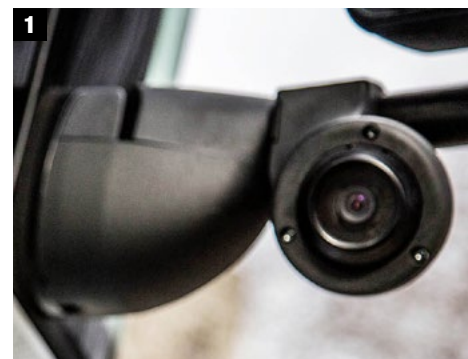
verkehr. Während normale Lkw in Kurven ausholen müssen, sorgt die gelenkte hintere Achse dafür, dass der Eonic den Kurvenradius hält.

„Wenn Sie ausholen, nutzt sofort einer die entstandene Lücke aus und drückt sich rein“, sagt Peter Parle, Transport Manager bei FM Conway. Das führe zu gefährlichen Situationen. Eine Fahrt durch die Innenstadt sei unheimlich anstrengend. Doch auch ohne solche Vorfälle bringen sich Fahrradfahrer und Fußgänger immer wieder selbst in Gefahr. Das sei kein Wunder. Schließlich sei der öffentliche Personennahverkehr am Limit.

Die Straßen sind voll und der Trend geht zum Fahrrad. Allerdings sei dafür kein Führerschein nötig, so Parle. Jeder könne sich ein Fahrrad kaufen und sich in den Verkehr

stürzen. Umso wichtiger sei daher der direkte Augenkontakt mit den schwächeren Verkehrsteilnehmern.

„Im Actros wäre das zum Beispiel sehr stressig“, argumentiert Parle. Während man einen Spiegel nach dem anderen checkt, kann sich trotzdem ein Fahrradfahrer dazwischenmogeln. Der Eonic erleicht-



Programm für sichere Lkw

Um dem sogenannten Safer Lorry Scheme (Programm für sicherere Lkw) in der Londoner Innenstadt zu genügen, müssen Lkw ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mindestens mit Seitenunterfahrerschutz und Zusatzspiegeln ausgerüstet sein. Zu diesen Zusatzspiegeln gehört ein Weitwinkel-Spiegel, der den Bereich links neben und hinter dem Lkw überwacht sowie ein Frontspiegel, der den toten Winkel unmittelbar vor dem Fahrzeug zeigt. Diese Anbauten können die Unternehmen auch nachträglich anbringen, um so dem Programm zu entsprechen. Bei Verstößen sind Strafen bis zu 1.000 Pfund (rund 1.300 Euro) möglich.

tert den Fahrern die direkte Kommunikation. Durch die bodenlange Glastür sieht der Fahrer bereits die Pedale des Fahrrads. Der Lkw-Fahrer sitzt also mit dem Fahrradfahrer auf Augenhöhe. In einem regulären Lkw beginnen die Scheiben erst am Scheitel des Radfahrers.

Doch auch das erreicht nicht jeden Radfahrer. Darum gibt der Eonic beim Linksabbiegen, also im Linksverkehr in Richtung Gehsteig, eine gesprochene Warnung aus, dass der Lkw nun abbiegt. Dazu kommen Rundumkameras, um die toten Winkel auszumerzen. Außerdem hat der Eonic bei Conway

ein Notbremssystem an Bord. Die Kameras dienen indes nicht nur dazu, Live-Bilder ins Cockpit zu übertragen. Gleichzeitig zeichnen die elektronischen Augen das Umfeld des Lkw auch auf. Das dient einerseits als Beweis bei Unfällen. Andererseits wird das Filmmaterial auch für Schulungen verwendet.

Weder die großen und tiefen Scheiben noch die Kameras sind im Safer Lorry Scheme vorgeschrieben. Dennoch findet der im Vergleich zu konventionellen Lkw rund 20.000 Pfund (gut 25.000 Euro) teurere Eonic Zuspruch unter den Londoner Unternehmern. Ne-

EINS MIT HANKOOK

Sei eins mit der Straße. Und die Straße wird eins mit Dir.



AL10⁺ e-Cube MAX

Lenkachsreifen für den Einsatz im Fernverkehr.

Lenkachsreifen mit erhöhtem Tragfähigkeitsindex und einer verbesserten Laufflächenmischung für mehr Kraftstoffeffizienz. Optimiertes Profildesign für Langstreckenfahrten.



Hankook
driving emotion

hankookreifen.de



1 Vier Kameras sorgen am Fahrzeug für die nötige Rundumsicht.

2 Der Ladekran samt Greifer lässt sich auch per Fernsteuerung bedienen.

3 Das Niederflurkonzept senkt das Unfallrisiko. Der Fahrer kann, ohne zu klettern, ein- und aussteigen. Beim Kran hilft eine Leiter.

Anzeige



1

ben Conway haben laut Daimler bereits weitere ansässige Firmen Econic-Vierachser geordert. Für Firmenchef Michael Conway stand deshalb auch weniger der Preis im Vordergrund als vielmehr, die möglichst sicherste Lösung zu finden. „Wenn Sie sieben Spiegel an einen Lkw schrauben müssen, damit er innenstadtauglich wird, dann ist beim Design etwas schief gelaufen“, kommentiert Parle.

Auch die Fahrer nehmen die Neuzugänge in ihrem Fuhrpark positiv auf. Zwar habe es zunächst „männlichkeitsgetriebene“ Resen-

timents gegen die „Müllwagen“ gegeben. Doch nachdem sie sich einen Tag an den Econic gewöhnt hätten, habe das ganz anders ausgesehen. Die Fahrer liebten ihn. Dazu trage nicht nur die gute Sicht, sondern auch die verbauten Sechsgang-Wandlerschaltautomatik von Allison bei. Gerade im Stadtverkehr fühle sich das Fahrzeug flott an, trotz des relativ kleinen 7,7-Liter-Motors mit 354 PS. Für die Innenstadt sei die Leistung aber völlig ausreichend.

„Meistens sind die Fahrzeuge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von gerade einmal acht

Meilen unterwegs“, sagt Parle. Für Fahrten außerhalb des Stadtgebiets greift das Unternehmen auf andere Fahrzeuge zurück. Schließlich sei der Econic kein Allheilmittel. FM Conway unterhält eine gemischte Flotte mit insgesamt 983 Fahrzeugen – darunter zahlreiche Transporter, Pick-ups, Sonderfahrzeuge und 57 Vierachs-Kipper.

Der Zähler für die Eonics steht bei zwei. „Aber unser nächster Lkw wird definitiv wieder ein Econic“, so Parle. Allerdings sieht auch er den hohen Preis. Er hofft, dass sich dieser bei höheren Stückzahlen et-

was verringere. Aktuell verkauft Daimler in ganz Großbritannien 600 Econic pro Jahr. Die Vierachser-Version steht gerade erst am Anfang.

Dabei ist die Umkonstruktion vom klassischen Müllsammler zum Baufahrzeug recht unproblematisch verlaufen. Die Aufbauten für die ersten beiden Bau-Vierachser hat Fruehauf konstruiert. Mit diesem Aufbauer arbeitet Conway auch bei den Arocs zusammen. „Den Kipper-Aufbau zu integrieren war kein Problem, nur ein wenig anders als beim Arocs“, sagt Simon Wood von Mercedes-Benz Trucks UK.

Die eigentliche Herausforderung war der Kran. Während bei konventionellen Bau-Vierachsern jeweils zwei Achsen die Last tragen, ist der Econic als 1+3-Achser konzipiert, also eine einzelne Vorderachse und drei eng stehende Hinterachsen. Daher habe man einige Zeit in Berechnungen stecken müssen und getüftelt, um die Vorderachse nicht zu überladen. Doch genau dort setzt das Gewicht des Ladekrans an. Aber auch dieses Problem habe man letztlich gelöst.

Insgesamt sieht Conway den Econic nicht nur im Bausegment als Lösung für den innerstädtischen Verkehr, sondern unter anderem auch als Verteilerfahrzeug. Dank des optionalen Gasmotors ist das Modell mit besonders niedrigen Emissionen unterwegs. Leider fehle noch die entsprechende Tankinfrastruktur. Doch daran arbeite die Stadt bereits. „Reine Luft ist das nächste große Ding für Transport for London“, sagt Parle. Das stehe für die nächsten drei bis vier Jahre auf der Agenda. ■



2

1 Die vierte Achse ist gelenkt. So verringert sich der Wendekreis und der Fahrer muss in Kurven nicht ausholen.

2 Die ungewöhnliche Achskonfiguration 1+3 hat Daimler und Fruehauf herausgefordert. Knackpunkt ist die Last auf der Vorderachse.



1

1 Dank der dritten Achse bietet der Econic-Kipper eine Nutzlast von 20 Tonnen.

2 Die Leiter für den Aufstieg hinter das Fahrerhaus lässt sich neben den Stützen verstauen.



2

MERCEDES-BENZ ECONIC 3235 8X4

Motor/Getriebe	R6-Zylinder OM 936 LA, Euro 6/6-Gang-Wandlerschaltautomatik von Allison
Leistung/max. Drehmom.	260 kW (354 PS) bei 2.200/min/1.400 Nm bei 1.200–1.600/min
Sicherheitsausstattung	Totwinkel-Kamerasystem mit Rundumsicht, vier Kameras, jeweils automatische Darstellung im Cockpit-Monitor; akustische Abbiegewarnung
Aufbau	Fruehauf-Kipperaufbau mit Kran- und Zweischalengreifer, hochfester korrosionsbeständiger Hardox-Stahl, Palfinger-Aufbaukran
Achskonfiguration	1+3, gelenkte Vorderachse, zwei Antriebsachsen, gelenkte Nachlaufachse
Gesamtgewicht/Nutzlast	32.000 kg/20.000 kg