

**Vorstellung: Mercedes Econic.** Die neue Mercedes-Fahrzeugbaureihe ist für Spezialaufbauten ausgelegt. Erste Fahrgestelle für Entsorgungslkw wurden schon bestellt.

**H**inter dem Namen Econic verbirgt sich ein neues flaches Fahrgestell von Mercedes für Sonderfahrzeuge. Seine Rahmenhöhe von nur 874 Millimeter und sein niedriger Einstieg machen den Lkw für spezialisierte Anwendungen attraktiv: Entsorgungswirtschaft, Feuerwehr, Flughafenbodendienst, Getränkeauslieferung, Tank- oder Autotransporter. Der Econic hat keinen Vorgänger, die Baureihe wurde von Grund auf neu entwickelt. Mit dem Spezialfahrgestell will man sich und die Kundschaft von bisher üblichen Kompromißlösungen oder aufwendigen Umbauten erlösen, die etwa für die Entsorgungswirtschaft oder im Feuerwehrbereich bereitgehalten werden.

Das an den Stadtbuss erinnernde Fahrerhaus wird in niedriger und hoher Version angeboten. Die niedrige Kabine ist vom Boden aus gerechnet nur 2,39 Meter hoch. Sie soll für Müllsammelwagen mit Frontladern, Feuerwehrfahrzeuge mit Drehleiteraufbauten und auch für Autotransporter verwendet werden und verfügt über eine Innenhöhe von 1,48 Meter. Die große Kabine mit einem Außenmaß von 2,84 Meter vom Boden aus bietet 1,93 Meter Innenraumhöhe. Der Weg ins Fahrerhaus führt über zwei Stufen: Die erste setzt 45 Zentimeter über der Fahrbahn an, weitere 35 Zentimeter sind bis zum ebenen Fahrerhausboden zu erklimmen. Für ihn haben die Konstrukteure auf einen Niederflureinstieg verzichtet, wie ihn beispielsweise Volvo und Gifaf anwenden. Dies hätte

Fotos: Röhle, Werk



**Econic 1823 L als zweiachsiges Müllentsorgungsfahrzeug mit Geesink-Aufbau.**

# Flachmann

beim Econic nämlich zu einem „Gebirge“ im Fahrerhaus in Form von aufragenden Technikkomponenten geführt, was einem Verzicht auf den freien Durchstieg gleichgekommen wäre.

Die Ausstattung und Ausrüstung ist auf dem Niveau von Actros und Atego angesiedelt – der Econic hat das elektronische Wartungssystem „Telligent“ ebenso wie großzügige Ablage- und Staufächer sowie die passenden Haltegriffe. Neben dem Fahrer können bis zu drei mitfahrende Müllwerker auf einer Bank sitzen. Eine andere Bestückung oder das Weglassen der Bank ist eben-

falls möglich. Rechts hat der Econic eine Falltür. Großzügig bemessene Fensterflächen bescheren gute Sichtverhältnisse. Für die Kabine werden Aluminium-Strangpreßprofile zu einem Käfig verschweißt, der dann mit glasfaserverstärktem Kunststoff beplankt wird. Diese Bauweise macht sich beim Gewicht bemerkbar: Selbst das hohe Fahrerhaus wiegt nur 740 Kilogramm.

Beim Fahrgestell stand der Actros in der Niederrahmen-Ausführung Pate. Das Vorderteil ist abgesenkt, das hintere speziell für die Aufnahme der Aufbauten vorbereitet. Zwei Sechszylindermotoren der Baureihe OM 906 LA



aus dem Programm des Atego (170 kW/231 PS oder 205 kW/279 PS) und ein Fünfgang-Automatikgetriebe von Allison bilden zusammen mit den aktuellen Mercedes-Achsen den Antriebsstrang. Um eine tiefe und durchgehende Lage des Fahrerhauses zu ermöglichen, wurde der Lüfterantrieb vom Motor abge-

## Technische Daten: Mercedes-Benz Econic

Fahrzeugtyp	Mercedes 1823	Mercedes 1828	Mercedes 2628	Mercedes 2628
Radstände in mm	3900, 4200, 4500	3900, 4200, 4500	3150 +1350, 3450 +1350, 3900 +1350, 4200 +1350	3900 +1350, 4200 +1350, 4500 +1350, 4800 +1350
Antriebskonfiguration	4 x 2	4 x 2	6 x 2/4, Vorlaufachse hydraulisch gelenkt	6 x 2/4, Nachlaufachse hydraulisch gelenkt
Federungskomfort	Vollluft	Vollluft	Vollluft	Vollluft
Motortyp kW (PS)	OM 906 LA 170 (231)	OM 906 LA 205 (279)	OM 906 LA 205 (279)	OM 906 LA 205 (279)
Getriebe	Fünfgang-Allison-Automat WT-MD 3060 P (auf Wunsch mit Retarder)			
Zul. Gesamtgewicht in kg	18 000	18 000	26 000	26 000

koppelt und erfolgt durch einen Hydrostat. Der Eonic wird serienmäßig mit Luftfederung geliefert.

Zwar ist der neue Lastwagen nicht der erste seiner Art, es ist aber der erste aus heimischer Produktion, und er kommt vom Marktführer. Eine Bewegung in der kleinen Welt der Speziallastwagen ist damit also programmiert. Mit einer geplanten Gesamtproduktion von 2500 Stück pro Jahr beim zum Konzern gehörenden Betrieb Nutzfahrzeugwerke Arbon Wetzikon (NAW) in der Schweiz will Mercedes sein Spezialfahrzeug mit Niedrigkabine nachdrücklich auf dem Markt platzieren. Einschließlich Export sind 1200 Wagen für die Entsorgungsbranche geplant.

Allein in Deutschland werden im Jahr 800 Müllsammelfahrzeuge neu zugelassen, 600 davon tragen den Merce-



**Eonic-Fahrgestell mit niedriger Kabine, beispielsweise für Feuerwehraufbauten.**

des-Stern. Für diese Klientel wird es den Eonic im ersten Schritt als zwei- oder dreiachsiges Fahrgestell mit 18 beziehungsweise 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht geben. Bei ihnen und den Kunden der Wettbewerber soll das Konzept des Eonic überzeugen. Das muß die Technik tun, denn immerhin kostet ein dreiachsiges Chassis mit Kabine rund 250 000 Mark. Das sind ungefähr 40 000 Mark mehr als ein konventionelles Fahrgestell mit Luftfederung und der üblichen, hoch angesetzten Kabine.

Auf der Messe Entsorga, die vom 12. bis 16. Mai 1998 in Köln stattfindet, wollen alle Hersteller von Müllsammelaufbauten einen Eonic zeigen, meist allerdings als klassischen Hecklader. Die ersten 20 mit Faun-Aufbau sind von der Stadt Frankfurt/Main bestellt. Ob sich mit dem Eonic die Müllsammelaufbauten mit Seiten- und Frontlader auf breiter Front durchsetzen, ist noch nicht klar. Denn auch für Hecklader ist der Eonic offenbar interessant, unter anderem deshalb, weil das Mitfahren der Müllwerker am Heck allmählich ins Visier der EU-Reglementierung gerät.

Matthias Röcke ■