

In die Tiefe gegangen

Fahrbericht: Mercedes Econic. Er mischt Komponenten aus Actros und Atego, reichert das Ganze mit Automatgetriebe und einer originellen Kabine an. Kompromißlos ist der Mercedes Econic auf Stop-and-go-Verkehre zugeschnitten.

Ein perfektes Entsorgungsfahrzeug zu bauen, gestaltet sich ungefähr so schwierig wie die Quadratur des Kreises. Die nötigen Zutaten vertragen sich einfach nicht so recht. Vom Stadtbus müßte das Vorderteil stammen, vom Kipper der Rumpf, viel Nutzlast und Wendigkeit sind außerdem verlangt. Kurzum: Es kann nicht ganz gelingen.

Bedarf ist trotzdem da. Nicht erst seit heute widmen sich Tüftler verschiedenster Couleur dem Thema. Herausgekommen sind dabei immer interessante Lösungen, denen der große Durchbruch

jedoch nie so recht gelingen wollte. Wahrscheinlich lag's an der Spezifikation der Konzepte, daß sich Lösungen wie das Müll-Shuttle von Georg auf breiter Front nicht durchsetzen konnten. Kabine und modifiziertes Fahrwerk von Neoplan, Motor von MAN: Von solch einer Mischung verspricht sich der Fuhrparkleiter bei Wartung und Reparatur kein leichtes Handling.

Logisch ist auch, daß Sonderanfertigungen dieser Art anders zu Buche schlagen als Fahrzeuge mit engerer Verwandtschaft zu größeren Serien. So war



An der Rückwand unterm Dach gibt es genügend Staufächer.



Übersichtlich sind die Armaturen, weniger praktisch die Lüftungsdüsen in der mittigen Ablage.



der Schritt nur eine Frage der Zeit, den Daimler-Chrysler jüngst beim Entsorgungsfahrzeug Eonic tat: So viele Serienkomponenten wie möglich (von Actros und Atego) läßt Daimler-Chrysler bei der schweizerischen Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG (NAW) mit ein paar Extras aus der Trickkiste zu einem Fahrzeug verschweißen, das inzwischen weit über die Entsorgungsbranche hinaus dankbare Abnehmer gefunden hat. Der Getränkehandel etwa hat schnell kapiert, welche Vorteile das neue, in jeder Hinsicht tief bauende Konzept ihm bietet.

Möglich wird das durch eine besondere Rahmenkonstruktion. Vorne senkt sich der Rahmen in Gestalt von zwei symmetrischen U-Profil-Längsträgern

um 193 Millimeter in die Tiefe. Hinten besteht er aus geraden, eingezogenen U-förmigen Längsträgern mit einem durchgehenden Lochraster von 50 Millimeter. Damit schlägt Daimler-Chrysler zwei Fliegen mit einer Klappe: Zum einen erlaubt es diese Geometrie, Radstände zu ändern und Reparaturen im Kopfbereich durchzuführen, zum anderen haben die Aufbauer mit diesem Rumpf leichtes Spiel.

Da diese Niederflerbauweise allerdings auch eine sehr geringe Bodenfreiheit von nur 200 Millimeter im Bereich der Vorderachse mit sich bringt (vorne und hinten Bereifung 315/70 R 22,5), ist Volluffederung für dieses Fahrzeug ein Muß. Sie hält das Gefährt unabhängig von der Beladung auf konstanter Höhe

SCHWERPUNKT ENTSORGUNG



Die gelenkte Nachlaufachse verleiht dem Eonic ein verblüffend wendiges Wesen.

Fotos: Rocky

Müllabfuhr Ostalbkreis



Komplexe Logistik

Wie gut die örtliche Entsorgung wirtschaftet, läßt sich ganz einfach an der Höhe der Müllgebühren ablesen. „Die Abfallbewirtschaftung ist heute ein hochkomplexes System“, sagt Verkehrsfachwirt Matthias Dumbeck (Bild oben), Fuhrparkleiter der Gesellschaft des Ostalbkreises für Abfallbewirtschaftung (GOA).

Daß die Gebühren im Ostalbkreis zu den niedrigsten im ganzen Land gehören, geht auf eine konsequente Strategie der GOA zurück: Sie setzt auf rigorose Trennung des Mülls und hat die Abfuhr radikal rationalisiert. „Normalerweise gibt's beim Gelben-Sack-System 30 Prozent Verunreinigungen“, beschreibt Dumbeck die Lage, „bei uns ist die Quote gleich Null.“ Entsprechend besser sind die Preise, die die GOA für ihren Wertstoff erzielt.

Auch wurde zum Beispiel erst jüngst der Abfuhrhythmus des Hausmülls von einer auf drei Wochen verlängert. Insgesamt hat die GOA dafür 120 000 neue Tonnen an die Haushalte ausgeliefert. Den Fuhrpark paßt Matthias Dumbeck den neuen Begebenheiten an: Der Eonic als Dreiachser mit gelenkter Nachlaufachse ist so wendig wie ein Zweiachser, bietet aber mehr Nutzlast.“



Der hinter dem Fahrer montierte Auspuff bringt sich kräftig zu Gehör.



Ein- und Aussteigen sind im Eonic wegen seiner niedrigen Bauweise leicht.



Die Beifahrerfalltür klappert bei schneller Gangart.

Fahrbericht: Mercedes Eonic

über Grund und erlaubt es dem Fahrer, bei Bedarf die Bodenfreiheit via ausgefahrner Luftbälge um 200 Millimeter anzuheben – auf harschem Deponiegelände oder bei hohen Bordsteinen ist er auf solche Hilfe dringend angewiesen.

Bei schneller Fahrt, zum Beispiel auf vierspurig ausgebauten Bundesstraßen, lassen die Führungsqualitäten der luftgefederten Vorderachse allerdings deutlich zu wünschen übrig. Träge wie eine Dschunke auf rauher See reagiert sie auf die Lenkbefehle des Käptens und ärgert den Mann am Steuer durch einen merkwürdigen Hang zum Schlingern. Deutlich wird bei schneller Gangart auch, daß die aerodynamischen Qualitäten des Fahrerhauses nicht zu den besten gehören. Es treten Windgeräusche auf, zu denen sich bei der Testfahrt ein unangenehmes Klappern und Rauschen gesellte, und als dessen Quelle sich die Falltür auf der Beifahrerseite entpuppte. Mit der schweizerischen Präzisionsarbeit scheint es zumindest in dieser Hinsicht nicht weit her zu sein.

Doch macht der Eonic auf urbanem Pflaster wieder locker wett, was ihm an Überlandqualitäten fehlt. Mit nur 450 Millimeter Höhe mustergültig tief siedelt etwa der Einstieg auf beiden Seiten, – da huscht's sich wirklich spielend leicht hinaus und wieder rein. In der Kabine findet sich ein ebenes Parkett, und es herrscht jede Menge Platz: Volle Stehhöhe ist geboten, unterm Dach und an der Kabinenrückwand gibt es viel praktischen Stauraum. Selbst an eine genü-

lastauto omnibus Mercedes Eonic: Technische Daten



Motor

Sechszylinder-Reihenmotor mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung und Waste-Gate sowie elektronisch geregelten Pumpe-Leitung-Düse-Elementen. Drei Ventile pro Zylinder

Hubraum 6370 cm³
Leistung 205 kW (280 PS) bei 2300/min

Maximales Drehmoment 1100 Nm bei 1250 bis 1500/min

Kraftübertragung

Automatgetriebe von Allison Typ WT-MD 3060 P mit fünf Gängen, wahlweise WT-MD 3060 PR mit Retarder

Fahrwerk

Vorn Faustvorderachse VL 4, Antriebsachse, Außenplanetenachse HL 7, Nachlaufachse VL 4, Vollluftfederung, Bereifung 315/70 R 22,5 oder 305/70 R 22,5, Bodenfreiheit vorn 200 mm (mit Bereifung 315/70 R 22,5), Gesamtgewicht 26 t

Bremsen

Druckluft-Scheibenbremsen mit ABS an allen Achsen

Fahrerhaus

Space-Cage-Bauweise aus Alustrang-Preßprofilen mit Beplankung aus glasfaserverstärktem Kunststoff

Länge/Breite/Höhe 2000/2280/2840 mm
Überhang vorn 1850 mm
Einstiegshöhe 1./2. Stufe 450/350 mm

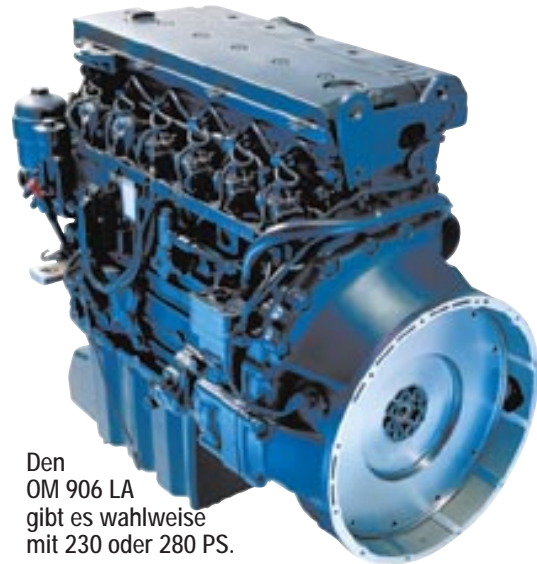
Meine Meinung



Michael Kern

In Schwarz getroffen

Clever kombiniert: der Sechszylinder des Atego, Automatgetriebe, moderne Actros-Technik (Telligent-Wartungssystem, Scheibenbremsen an allen Achsen) und eine Kabine, von der nur träumen kann, wer oft ein- und aussteigen muß. Das weckt Begehrlichkeiten weit über die Entsorgungsbranche hinaus, für die der Eonic ursprünglich konzipiert wurde. Ob Daimler-Chrysler den Sprung wohl wagt, diesen Lkw für mehr Überlandtauglichkeit aufzurüsten und somit dem eigenen Standardprogramm Konkurrenz zu machen?



Den OM 906 LA gibt es wahlweise mit 230 oder 280 PS.

gende Zahl Kleiderhaken an der Rückwand mitsamt einem praktischen Vorhang ist gedacht. Für die Beifahrer erleichtert dieses Konzept – verglichen mit einer konventionellen Kabine – das Arbeitsleben enorm, solange der Pilot zur Zufut der vorausschauend Fahrenden gehört: Denn bei scharfen Bremsmanövern suchen sie

vergebens nach einem Haltegriff, um der eigenen Beschleunigung zu trotzen. Und im Falle eines Unfalles können simple Bauchgurte für die zwei mittleren Sitzpositionen nur als sehr dürftig für einen Hersteller gelten, der sich die Lkw-Sicherheit in großen Lettern aufs Banner geschrieben hat.

SCHWERPUNKT ENTSORGUNG

Für den Fahrer gibt's als besonderes Bonbon serienmäßig ein vollautomatisches Allison-Getriebe. Das nimmt dem Stop-and-go-Verkehr seinen Schrecken, auch wenn für die Bedienung der Programmtasten jedes Mal eine kleine Verbeugung fällig wird. Gewöhnungsbedürftig sind die vielen Holme des Kabinengerippes sowie der

Umstand, daß das Seitenfenster gern ein wenig breiter sein dürfte und sich auch nicht ganz versenken läßt. Dem Glasplastik fehlen seitliche Rollos, die Schatten schaffen könnten. Bleibt als Fazit: Ein guter Anfang ist gemacht, Verbesserungen im Detail sollten folgen.

Michael Kern



Auf urbanem Pflaster und im Stop-and-go-Verkehr ist der Eonic voll in seinem Element.