

Vorstellung: Mercedes-Baufahrzeuge. Kaum sind die Straßenfahrzeuge des Actros neu eingeführt, folgen die Bauvarianten auf dem Fuße. Ihre Kennzeichen sind eine fast komplett neue Kabine, jede Menge zusätzliche Elektronik sowie eine erstarkte Motorenpalette.

Oft zeigt es sich gerade an den Kleinigkeiten, woher der Wind im Großen und Ganzen weht. Ärgerte der bisherige Bau-Actros seinen Fahrer mit Spiegeln, die – der automatischen Beheizung wegen – ein verkrustungsfreudiges Wesen an den Tag legten, gibt sich die neueste Ausführung des Actros für den Bau in dieser



Weitgehend reflexfrei ist die neue Instrumententafel.



EPS und die äußerst kommode Schaltwippe sind in den neuen Bau-Actros Serie.

Breite Palette

Vom zweiachsigen 18-Tonner bis hin zum schweren Vierachser für 41 Tonnen technisches Gesamtgewicht reichen die Varianten des neuen Bau-Actros. Dreiachser mit Achsformel 6x2 und 6x4 gibt es in Versionen zwischen 25 und 33 Tonnen. Sattelzugmaschinen bietet Mercedes mit zwei oder drei Achsen an und führt auch solche mit einfach bereifter, gelenkter Vorlaufachse im Sortiment (6x2/4). Dreiachser für den überwiegenden Straßeneinsatz gibt es als 6x2 sowie als 6x2/4 (gelenkte Nachlaufachse). Und damit nicht genug: Auch 6x2-Fahrzeuge mit doppelt bereifter Nachlaufachse sind zu haben.

Fotos: Hersteller

Zweiter Streich



Den neuen Straßen-Lkw lässt Mercedes jetzt neue Baufahrzeuge folgen.

Hinsicht viel flexibler: Ob die Spiegel automatisch oder manuell beheizt sein sollen, diese Entscheidung liegt nun beim Fahrer.

Doch ist das nur eine der vielen Funktionen, die Mercedes nun auch für die Baufahrzeuge in einem Türmodul zusammenfasst. Seinen Sitz hat es auf dem inneren Sims des Seitenfensters, seine Zuständigkeit erstreckt sich außerdem aufs Heben und Senken der Seitenfenster sowie auf die Einstellung der Spiegel.

Vorbei also die Zeiten, da solche Funktionen wenig ergonomisch und auch etwas wirr, jedenfalls nicht sonderlich einleuchtend, stets zur Rechten des Fahrers untergebracht waren. Vorbei auch die Zeiten, da der Hebel für den Federspeicher seitlich vom Fahrer und halb im Rückraum postiert war: Jetzt sitzt dieses Teil vorn an der Armaturentafel und lässt sich vorbildlich bedienen.

Doch zurück zur Fensterbrüstung, auf der das Auge außer dem Türmodul eine weitere Neuerung erblickt: einen kleinen Kugelpopf, der als einstellbare

Luftdüse für die Seitenscheibe fungiert und die alten, in die Brüstung eingelassenen Lüftungsschlitze ablöst.

Ob das wohl reicht? Das Ding scheint klein, aber oho: „Damit lässt sich ein weitaus höherer Luftdurchsatz erzielen als mit der vorigen Lösung“, weist Kabinenentwickler Dr. Andreas Zygan jeden Verdacht auf schwache Puste zurück. Im Gegenteil: Dieser Luftausströmer, so betont das Werk, lege sogar einen „wohl temperierten Schleier zwischen Fahrerschulter und Fensterglas“.

Generell macht die Klimatisierung im Baufahrzeug nun denselben großen Sprung, der in den Straßenfahrzeugen stattgefunden hat. Im Klartext heißt das: Statt mit einer wassergeregelten Anlage wie bisher kommen nun auch die Bau-Lkw mit einer luftgeregelten Klimaanlage daher, deren besonderes Kennzeichen eine außerordentlich schnelle und genaue Einstellung ist.

Auch für die Augen hat Mercedes etwas getan: Außen machen sich nun Freiflächen-Hauptscheinwerfer mit Klarglas nützlich. Verschwunden sind innen



Grundeinstellung vorgesehene vornehme Zurückhaltung gibt das Zentraldisplay nur dann auf, wenn etwas anzubrennen droht. Ein gelber Balken warnt dann vor kleinerem Ungemach, ein roter Balken signalisiert ernststen Ärger.

Laut gibt die Elektronik obendrein auch immer dann, wenn die Bremsen der ziehenden Einheit an ihre Grenzen gelangen. Um diesen Fall möglichst wenig eintreten zu lassen, haben die Techniker beim Bau-Actros Betriebs- und Dauerbremsen einfach gleichgeschaltet. Ein Tritt aufs Bremspedal aktiviert also zugleich die Motorbremse und – sofern vorhanden – auch den Retarder.

Gab es das Telligent-Bremssystem bisher für den Bau nur als Sonderausstattung, so gibt's dieses System für die Offroadler nun in Serie. Vorteile: Dank elektronischer Regelung stellen sich besonders präzise Bremsdrücke ein, sinkt die Ansprechzeit und wird eine achsweise gleichmäßige Abnutzung der Bremsbeläge möglich, wie der Hersteller unterstreicht. Zumindest dann, wenn er gerade mit der Übung „Anfahren am steilen Berg“ konfrontiert ist, wird den Fahrer indes vor allem der Anfahr-Assistent freuen: Nachdem der Fuß vom Bremspedal gegangen ist, bleibt der Bremsdruck noch zirka eine Sekunde erhalten, um ein Zurückrollen des Fahrzeugs zu verhindern.



Klarglasoptik, H7-Lampen und Freiflächenreflektoren gibt's jetzt serienmäßig.

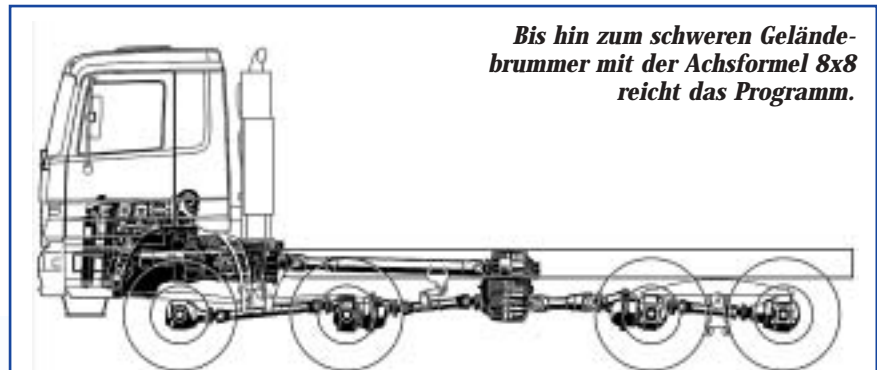
neue EPS an die Stelle der hydraulischen Schaltung, die es nun nur noch auf Sonderwunsch gibt. Ab 2004 liefert Mercedes zudem die neue vollautomatisierte EAS für ausnahmslos alle Baufahrzeuge.

Natürlich zieht der Bau nun auch bei den Motoren gleich. Von 320 bis 578 PS reicht das Spektrum der neuen V6 und V8, die in der Regel beim Drehmoment mehr zugelegt haben als bei der Nennleistung. Und was die Fortschritte bei den Wartungsintervallen angeht, da stellen die Bau-Lkw ihre Kollegen von der Straßenfraktion nun glatt in den Schatten: „Die bisherigen Wartungsintervalle“, so preist Mercedes die Vorzüge des Telligent-Wartungssystems, „werden schlicht verdoppelt.“

Michael Kern ■

die ehemals leicht reflexfreudigen Instrumente und machen einer neuen Uhrentafel Platz, die sich – tief gemauert im Armaturenbrett – durch eine hohe Ableserfreundlichkeit auszeichnet.

Naseweise können über das ansonsten diskret verschwiegene Zentraldisplay in die Tiefe gehen und sich über Durchschnittsverbrauch, Tankreichweite und all die vielen anderen Punkte ins Bild setzen lassen, die die Elektronik stets detektiert. Die als



Bis hin zum schweren Geländebrummer mit der Achsformel 8x8 reicht das Programm.

Bei der Sortierung der Bremsen selbst bleibt aber alles beim Alten: Kipper sind vorn mit Scheiben-, hinten mit Trommelbremsen bestückt. Die Allradfahrzeuge bringt Mercedes weiterhin mit Trommelbremsen an allen Achsen.

Auch bei den Getrieben hält Mercedes den gewohnten 16 Gangstufen die Treue. Als Direktgang-Schaltbox sind die Getriebe G 211 und G 231 zu haben, in Overdrive-Ausführung kommen die Getriebe G 210, G 240 und G 260 daher. Serienmäßig tritt aber nun die



Die Wartungsintervalle für den Bau-Actros hat Mercedes glatt verdoppelt.



Bis zu 578 PS holt der V8 aus 16 Liter Hubraum.