



TIEF- UND TROCKENBAU

Vorstellung: Die Zeiten, sich über den hohen Einstieg des Arocs ärgern zu müssen, sind passé. Auch sonst ist einiges passiert bei den Bau-Lkw von Mercedes.

TEXT: MICHAEL KERN | FOTOS: MICHAEL KERN, DAIMLER

Kleine Ursache, große Wirkung: Am Ende war's nur ein kleiner Ausgleichsbehälter für die Kühlflüssigkeit, dessen Umsiedlung von unter der Kabine in ihren Rückraum Gewaltiges bewirkt hat. Dieser Umzug machte den Weg frei für etwas, wonach sich viele Arocs-Fahrer schon lange sehnten: eine niedrigere Aufsetzhöhe der Kabine und damit ein zwar 320 Millimeter hoher Motortunnel im Fahrerhaus, aber deutlich weniger Kletterei hinein.

Durch diese Maßnahme sinkt die Höhe des Fahrerhausbodens gleich um rund 200 Millimeter. Das macht als Einstiegshöhe somit rund 1,5

statt 1,7 Meter. Das ist ein Wort. Wer nun zudem zur Classic-Space-Kabine mit um 100 Millimeter abgesenktem Dach – „Classic Space Low Roof“ genannt – greift, der stellt sich einen Arocs auf den Hof, dessen Dachhöhe niedriger als alles ausfällt, was beim Bau-Actros zuvor zu haben war. Auf nur noch 3.170 Millimeter Außenhöhe beziffert Mercedes das, was als maximaler Flachbau beim Arocs bis hin zum Vierachser nun darstellbar ist.

Mit solch einem 320-Millimeter-Motortunnel sind ab sofort auch alle mit hydraulischem Vorderradantrieb ausgestatteten HAD-Varianten lieferbar, die jetzt darüber hinaus wahlweise auch mit Hypoid- statt Außenplanetenachse zu haben sind. Die damit einfach statt doppelt über-



Gerade mal 3,17 Meter misst die Außenhöhe des Arocs mit neuem niedrigem Dach.



**Nur noch rund
1,5 Meter beträgt
die Höhe des
Arocs-Einstiegs
bei 320 Millimeter
hohem Motortunnel.**

setzte Antriebsachse soll den Spritverbrauch um circa drei Prozent senken. Rund 75 Kilogramm an Nutzlast lassen sich so obendrein gewinnen.

Und da die Behörden den HAD-Lkw seit Kurzem trotz der Zu- und Abschaltbarkeit des hydraulischen Vorderachsantriebs als vollwertigen Allradler betrachten, genügt er all den Anforderungen, um als richtiges Geländefahrzeug zu gelten. Somit kommt er ohne vorderen Frontunterfahrerschutz aus.

Für das Fundament des Arocs ist jetzt ebenfalls optional eine Reifendruck-Kontrollanlage mit neuem Anzeigeformat zu haben. Es weist den Sollwert im Pneu präzise in Abhängigkeit von der Außentemperatur aus. Einen Stock höher steht dann ab Anfang 2017 für Arocs-Sattelzugmaschinen zudem eine neue Kipphydraulikpaket ab Werk zur Verfügung, das je nach Zweck ein- oder zweikreisig ausgelegt ist. Sattelzugmaschinen mit Antriebsformel 4x4 ziehen Mitte 2017 nach.

Es muss ab sofort auch nicht mehr unbedingt ein Ironman vom Schlage des Grounder sein, um mit der elektrisch unterstützten Lenkung Servotwin das Werk in Wörth verlassen zu können. Jeder Arocs-Vierachser, der zur 8x4-Fraktion zählt, bekommt dieses Extra auf Wunsch von nun an mit auf den Weg.

Überhaupt verschwimmen die starren Grenzen zwischen Bautiger Arocs und Salonlöwe

Actros immer mehr. So bietet Mercedes die zwei- und dreiachsigen Arocs mit Straßenzulassung künftig zum Beispiel mit dem neuen Active Brake Assist 4 inklusive Fußgängererkennung als Sonderausstattung an. Auch gibt es für die M- und L-Kabinen die Klimavariante „Climate Pack“, bestehend aus Klimautomatik, einem Wärmepaket und der neuen elektrischen Standklimaanlage.

Geht es um den Arocs mit den Fahrerhausvarianten Streamspace oder Bigspace, so reicht die Varianz beim Innenraum jetzt bis hin zum Solostar-Konzept. Generell lässt Mercedes für den Arocs mittlerweile auch die Wahl zwischen den vom Actros her bekannten Ausstattungslinien Home-Line und Style-Line. Und: War vormals ein hochgezogener Auspuff nur für die M- und S-Varianten der Arocs-Kabine zu haben, so lassen sich nun auch die L-Kabinen mit solch einem Schornstein ordern.

Im Gegenzug beginnt der Actros ein wenig im Revier des Arocs zu wildern. Hat Mercedes jetzt doch – und zwar als Baufahrzeug mit Fokus auf Straßentransporte – eine spezielle, zweiachsige Actros-Sattelzugmaschine entwickelt, bei der die Bodenfreiheit um sechs Zentimeter erhöht ist. Optional gibt es diesen 4x2 dann auch mit Pendeleinstieg. Der Gewichtsvorteil gegenüber einem vergleichbaren Arocs beziffert Mercedes auf immerhin 150 Kilogramm. ■

Anzeige