



Actros SLT 41658x4/4 Schwerlastzugmaschine

Harter Arbeiter Mercedes-Benz
Actros SLT: mit Turbokupplung
stressfreies Fahren auch mit 150 t
auf 96 Rädern

Kraft mit Feingefühl

Die neue Actros-Schwerlastzugmaschine SLT setzt auf die Kraftübertragung der neuen Voith-Viab-Kupplung. Die neue Kombination von Turbokupplung und automatisierter Powershift-Schaltung bietet handfeste Vorteile.

Bei Schwertransportern mit Gesamtzuglasten bis 250 t ist die reine Motorkraft oft nicht das einzig entscheidende Kriterium. Die Gangwahl und das Kuppeln zwischen den einzelnen Fahrstufen werden selbst bei geringen Steigungen zur entscheidenden Frage zwischen Stillstand oder Weiterfahrt. Denn zwischen den Urgewalten eines leistungs- und drehmomentstarken Dieselmotors und den Antriebsrädern sitzen Kupplung und Getriebe, die die Antriebskraft wohl dosiert weiterverteilen. Wandlerschaltkupplungen (WSK) waren jenseits von 60 t Gesamtzugge-

wicht das Maß der Dinge, um das Antriebsmoment, hydraulisch überhöht, über Ölturbinenräder und eine nachgeschaltete Trockenkupplung entsprechend verschleißarm weitergeben zu können. Rauchende Kupplungsbeläge lassen sich damit vermeiden.

Mit der hydraulischen Kraftübertragung in der WSK versiegt freilich auch jede Menge Vortriebsleistung im Ölstrudel der Hydraulik. Außerdem war der Einsatz von automatisierten Schaltungen mit dieser Kupplungstechnik tabu. In der praktischen Konsequenz heißt das an starken Steigungen oft: auf keinen Fall

eine Zugkraftunterbrechung, sonst steht die Fuhre. Die Devise lautete, wenn auch oft zeit- und nervenzehrend: weiterfahren im gleichen Gang, bis die Hürde halbwegs genommen scheint.

Wesentliche Erleichterung bei solch schweren Aufgaben verspricht die neue Voith-Viab-Kupplung (verschleißfreies, integriertes Anfahr- und Bremsselement), die im aktuellen Actros SLT zum Einsatz kommt. Mit dem Einsatz der neuen Kupplungstechnik lässt sich die Sisyphus-Arbeit an Steigungen deutlich optimieren. Hier übernimmt eine hydrodynamische Turbokupplung den heiklen Part des

Anfahrens, den eine klassische Reibkupplung mit schwerer Last am Haken nur kurz überleben würde. Die Turbokupplung regelt die Kraftweiterleitung über den hydraulischen Füllungsgrad zwischen Pumpen- und Turbinenrad. Das bedeutet eine gleichmäßiges Anfahrmoment, bis sich die beiden Ölschaufelräder mit annähernd gleicher Drehzahl bewegen.



Kein Panschen, weniger Verbrauch. Erst dann übergibt die Voith-Kupplung den Job der Kraftverbindung zwischen Motor und Getriebe vollständig an eine Trockenkupplung, die im Fahrbetrieb genauso funktioniert, wie eine Kupplung bei einem konventionellen Straßen-LKW. Nach dem Anfahrvorgang ist die Hydrokupplung komplett deaktiviert. Verluste durch Ölpanschen oder Schlupf können so nicht auf die Spritrechnung kommen.

Mit der neuen Turbokupplung kann im Schwerlast-Actros nun endlich auch das vom Straßenmodell bekannte automati-

sierte Getriebe Einzug halten. Damit sind - automatisierte - Schaltvorgänge oder Anfahren auch während anspruchsvoller Steigungsfahrt möglich, Fahrttempo und Steigungsüberwindung gewinnen durch die Anpassung der Fahrstufen an das Lastmoment. Für den Fahrer ist der alles entscheidende Moment der Zugkraftunterbrechung per Kupplungspedal und das blitzschnell nötige Schalten am Berg wie bei der Wandlerschaltkupplung nicht mehr relevant. Den heiklen Job des blitzschnellen Kuppelns und Gangwechsels

übernimmt der Getriebecomputer. Der gefürchtete Stillstand bei zu langen Schaltpausen fällt fortan weg. Denn bei Fehlschaltungen oder zaghaftem Kupplungsfuß mit der WSK bremsen die schweren Lasten am Haken den Schwerlastzug in Sekunden wie eine stählerne Faust auf Tempo Null. Im Extremfall musste dann die Steigung rückwärts befahren und auf ein Neues in Angriff genommen werden.

Der Unterschied am Steuer zwischen WSK- und Viab-Schwerlastzug ist ekla-



Fuhrparklösungen für Ihren Erfolg!

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- Absicherung gegen unerwartete Kosten durch feste Kalkulationsbasis und Kostentransparenz
- Kostenstruktur optimieren durch professionelles Fuhrparkmanagement
- Fuhrparkflexibilität durch die Option des Fahrzeugtauschs
- Wartung und Reparatur durch One-Stop-Shopping planbar
- Mobilitätsgarantie durch den ADAC TruckService

MAN | Rental
www.manrental.eu

www.euro-leasing.de • Servicehotline: 0 18 05 / 25 46 73*
EURO-Leasing GmbH • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • info@euro-leasing.de
* 0,14 € / Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 € / Min.

**EURO[®]
LEASING**
Immer in Bewegung

MERCEDES-BENZ ACTROS SLT

Schwere Kost aus Schwaben

Noch bis 1999 und damit weit in die Ära des ersten Actros hinein, setzte Mercedes-Benz bei Schwerlastzugmaschinen weiter auf den bewährten SK, bei Allrad-Zugmaschinen sogar noch auf das nahezu fossile Baumuster NG80. Erst danach entstand bei der Spezialfirma Titan der erste Actros SLT, der bei den Schwerlastspezialisten von Kübler seine Feuertaufe in der Praxis erlebte.

Heute umfasst das Actros SLT-Programm zwei Motorenbaureihen in Euro 3 (für den weltweiten

Export) und in Euro 5 mit Motorleistungen von 510 bis 653 PS. Als mögliche Achskonfigurationen werden 6x4, 6x6, 8x4, 8x6 und 8x8 mit Gesamtzuggewichten bis 250 t vorgehalten. Die SLT-Varianten mit Voith-Viab-Kupplung und automatisierter Schaltung können überdies mit dem Megaspaces-Großraumfahrerhaus geordert werden. Für „Schwerlast-Leichtgewichte“ bis 150 t Zuggewicht bietet Mercedes-Benz so genannte Semi-SLT mit 330 cm Radstand an



Variantenreich: Actros SLT

tant. Die neue Turbokupplung macht den Job am Schwerlasttruder auch für ausgewiesene Profis rundum einfacher. Trotzdem gibt es ein paar Regeln zu beachten: Für den Anfahrvorgang muss der Schwerlastpilot das Gesamtgewicht per Tastendruck an den Bordrechner übermitteln. Konkret bedeutet das: Bei weniger als 70 t Gesamtgewicht fährt der SLT im Eco-Modus, der höhere Anfahrgänge vorwählt und die Hydrokupplung beim Anfahren schneller befüllt. Der Powermodus für Gesamtgewichte bis 250 t lässt den SLT immer nur im kleinsten Gang mit langsamer Ölbefüllung der Turbokupplung und entsprechend sanfterem Antriebsmomentaufbau am Rad anfahren.

Bei der Viab-Kupplung lässt sich in Verbindung mit dem Powershift-Getriebe

auch ein Rangiermodus aktivieren, der mit Vorbefüllung der Turbokupplung ähnlich wie eine Wandlerschaltkupplung den Zug kriechen lässt. Je nach Power- oder Eco-Einstellung lässt sich die Schleichfahrt im Schneckentempo variieren. Zum Viab-Programm gehört auch der obligatorische Freischaukel-Modus. Ein weiterer Vorteil der neuen Turbokupplung gegenüber dem WSK-System: Sollte die Turbokupplung tatsächlich ausfallen, lässt sich der Zug in einem Notprogramm mit der – konventionellen – Trockenkupplung vorsichtig aus der Verkehrssituation fahren.

Leichter und kompakter. Dass die Viab-Kupplung gegenüber eine Wandlerschaltkupplung rund 8 cm kompakter baut und

knapp 90 kg weniger wiegt, dürfte im Schwerlastgeschäft nicht all zu gewichtig sein. Die ab 1.250/min bereits 250/min früher anstehende maximale Anfahrzugkraft ist hier sicher entscheidender. Und durch den beim Powershift-Getriebe serienmäßigen Ecoroll-Freilauf kann auch im Schwertransport Kraftstoff eingespart werden.

Der jetzt mögliche Einsatz des automatisierten Getriebes hat freilich auch ganz praktische Folgen: Durch den Verzicht auf eine Fußkupplung kann der SLT mit dem größten Fahrerhaus im Actros-Programm geordert werden. Denn der Fahrerhauskomfort ist im Schwerlastverkehr mit oft langen Warte- und Ruhezeiten vor Ort ein wichtiges Kaufkriterium.

Auch wenn es sich nicht in nüchterne Zahlen fassen lässt: Fakt ist, dass die Berg- und Talfahrt mit einem automatisierten Getriebe und Viab deutlich harmonischer und damit verbrauchs- und verschleißsenkend abläuft, als bei einer Fahrzeugkombination mit WSK, Fußkupplung und handbetätigter Schaltung. Als Extra-Zuckerl bekommen die Schwerlastprofis im Mercedes SLT darüber hinaus noch das Megaspaces-Fahrerhaus als Wohn- und Arbeitsraum geboten. Im oft langwierigen Schwertransportgeschäft mit viel Warte- und Ruhezeiten ist das doch ein echtes Angebot. **OWI**



Von links: Turbokupplung; hydraulisches Anfahren, dann konventionell schalten mit der Trockenkupplung; Luftkessel, Tank und Teile der Kühlanlage sitzen aus Platzgründen hinter der Fahrerhausrückwand.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



INTERNATIONALES BRANCHENTREFFEN IN MÜNCHEN

Die weltweit größte Messe für
Transport und Logistik findet vom
10.-13. Mai in München statt.

Auch wir stellen dort aus.
Schauen Sie mal vorbei in Halle A6, Stand 122.
Buchen Sie rechtzeitig Ihren Anzeigenplatz in der großen
Messeausgabe des KFZ-Anzeiger zur transport logistic 2011.

KFZ-Anzeiger 8 erscheint am 21. April 2011
Redaktionsschluss: 31. März 2011
Anzeigenschluss: 4. April 2011

Info/Beratung/Buchung:
Cornelia Assem, Tel. 021 51/51 00-123
E-Mail: kfz-anzeiger@stuenings.de

www.kfz-anzeiger.com

transport
logistic

KFZ
anzeiger

64. Jahrgang · 4,50 € · Stünings Medien · K 7395 · www.kfz-anzeiger.com
TRUCK · TRAILER · TRANSP

De-Minimis-Förderung
STICHTAG
31. MÄRZ



Tridac
KURVENDISKUSSION



Frigoblock
**KÜHLHA
RÄDERN**

Trailer-Test
**VISITE
BEI TSE**

Angebote