



# Großer Auftritt mit kleinem Motor

**Test Mercedes-Benz Arocs 2643 K 6.4** Auf den Bau-Actros folgt der Arocs. Und rollt der Kipper überwiegend auf der Straße, empfiehlt Mercedes die kleinere Maschine. Wie schlägt sich der Newcomer in der Grube?

st eben ein Mercedes – der Arocs mit seinem Baggerschaufel-Grill macht schon bei der Einfahrt ins Kieswerk Eindruck. Gleich stehen sich einige Fahrer um den gelben Neuen, sie halten mit ihrer Meinung nicht zurück. Der stufenförmige Aufstieg des Arocs-Kippers wird sofort gelobt, doch warum muss es so hoch hinaufgehen? Auf exakt 1,65 m Höhe geht es hinauf, da möchte man nicht oft ein- und aussteigen. Das hochwertige Interieur wie im Mercedes-PKW findet unisono Beifall, dann folgt gleich die Frage nach der Motorleistung. Und die einhellige Antwort: „428 PS sind für 40 Tonnen zu knapp.“

Die Erwartungen an den Neuling sind ja riesengroß. Nicht zuletzt geschürt von den Aussagen der Marketingstrategen, die ihn schlicht als das beste Angebot am Bau positionieren. Vorneweg die Arocs-Fahrerhäuser, damit will man die Herzen des Fahrpersonals im Sturm erobern.

Für die neuen Motoren werden enorme Zugkraft und beste Effizienz versprochen. Aber diesmal kommt es anders: statt Leistung satt also Leistung nach Maß. Unser Arocs-Dreiachser soll vor allem auf der Straße rollen. Obwohl er mit zwei angetriebenen AP-Hinterachsen auch das Wühlen auf Deponien und den Tiefbau beherrscht. Die Techniker des Hauses raten hier zum kleineren Sechszylinder im Programm, der aufgrund der häufigen Leerfahrten die bessere Wahl sein soll. Statt 12,8 l Hubraum nur 10,7 Liter, was sich natürlich in der Nutzlast niederschlagen soll. Das Leergewicht, gut 12,4 Tonnen bringt der Dreiachser auf die Waage, löst zunächst keinen Begeisterungssturm aus. Der Arocs-Dreiachser leistet sich allerdings ein mittellanges Fahrerhaus mit vielen Goodies wie Standheizung und Klimaautomatik, die zusätzliche Kilos einbringen.

Eindeutig positiv: Das Platzangebot und



Hohes Fahrerhaus in mittellangem Format, der Arocs-Dreiachser ist kein Nutzlastriese.

die 650 mm breite Klappliege, die auch längere Transportdistanzen zulässt. Der nur 17 cm hohe Motortunnel verlangt keine Kletterpartien, der zum Fahrer hin geschwungene Armaturenräger ragt verschwenderisch in den Raum. Eher störend: die sperrige Kühlbox zwischen den Sitzen, auf die wir gern verzichten. Das Revier für Werkzeug und Gummistiefel ist eindeutig das Außenstaufach, der richtige Platz auch für die Tankhandschuhe. Und wer erst mal Platz genommen hat hinter dem Arocs-Lenkrad, findet sich auch schnell zu recht. Ein üppiger Fahrersitz auf langen Sitzschienen, hier findet wirklich jeder seine gewünschte Position. Das griffige Lenkrad lässt sich vielfach verstellen, die Pedalerie ist einfach perfekt. Zumal der linke Fuß kein Kupplungspedal mehr treten muss, auch der rechte hat bald Pause. Auf langen Etappen fährt man

Der nur 17 cm hohe Motortunnel verlangt keine Kletterpartien, der zum Fahrer hin geschwungene Armaturenräger ragt verschwenderisch in den Raum.



**Müller-Mitteltal**  
Baiersbronn im Schwarzwald

### Hydraulische Verbreiterung

-  Schnelles, einfaches Handling
-  Nutzlaststark
-  Effizient und wirtschaftlich



72270 Baiersbronn-Mitteltal  
Telefon +49 (0) 74 42 / 4 96-0

[www.mueller-mitteltal.de](http://www.mueller-mitteltal.de)





Mittellanges Classic-Space-Fahrerhaus, 170 mm Motortunnel, Klappliege

Perfekte Ergonomie, reinigungsfreundliche Oberflächen, automatisiertes 12-Gang-Getriebe



ANZEIGE

**PLATINUM CLASS**

SMARTER  
EFFIZIENTER  
MODERNER

**PacLease.biz**

**PacLease**  
TRUCK & TRAILER RENTAL

DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR  
CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!

**DAF**  
A PACCAR COMPANY

Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

ohnehin per Tempomat. Die Rundumsicht, ein wesentlicher Sicherheitsfaktor, ist tadellos. Front- und Seitenscheiben sind tief gezogen, hinter den großen Spiegeln bleibt kein Verkehrsteilnehmer verborgen.

### Einfache Bedienung

Der Fahrer ist auf Anhieb zu Hause, er muss nicht wie bisher eine umständliche Getriebebedienung lernen. Wie im neuen Mercedes-Pkw startet der Motor per Knopfdruck. Am Lenkstockhebel rechts dreht man auf „D“, auf „R“ oder „N“, alles wird intuitiv begriffen. Die Mercedes-Techniker rüsten das automatisierte Powershift-3-Getriebe mit Offroad-Software aus, die Schaltzeiten beschleunigt und höhere

Drehzahlen zulässt. Zusätzlich lässt das ABS-System dann mehr Schlupf an den Achsen zu. Wird es knifflig, schaltet man besser manuell. Einfach am Lenkstockhebel-Ende dem M-Modus wählen und den Hebel nach oben ziehen oder nach unten drücken – der gewünschte Gang wird dann immer gehalten. Die neue Mercedes-Lenkung verlangt wenig Kraft und lenkt doch präzise. Was man bei niedrigen Geschwindigkeiten im Gelände lobt, bereitet bei schneller Fahrt auf welligem Untergrund schon mal Stress. Die neue direkte Lenkung arbeitet in der Mittellage zu spitz, auf engen Fahrbahnen und in Spurrillen ist Konzentration gefordert.

Mit Spannung erwarten wir die Beladung des Radladers, ein schneller Blick auf die Kipperbrücken bleibt uns allerdings verwehrt. Der versprochene Beobachtungsposten mit Trittplatte

und Dachreling auf der Fahrerseite soll erst im Laufe dieses Jahres in Serie gehen. Was noch mehr verwundert: Ein Schüttgut-Transporter ohne Sicherungsplane – ob ein Kipperzug oben ohne überhaupt noch zulassungsfähig ist?

Heute sehen wir davon ab, mit durchgetretenem Gaspedal und vollen Kippbrücken geht es den ersten Anstieg hinauf. Der erste Eindruck: Der eher kleine Sechszylinder tritt so kräftig an, wie er klingt. Wir registrieren kein Turboloch bei niedrigen Drehzahlen, keine Anfahrtschwäche. Dabei offenbart die Waage zwei Tonnen Übergewicht, also abladen und nochmal von vorn. Aber die Skepsis ist gewichen, der OM 470 ist ein richtiges Kaliber für den Bau. Nur 428 PS, aber immerhin 2.100 Nm Drehmoment, der neue Kleine ist gut bei Kräften. Reichlich beatmet und mit Hochdruck (bis 2.100 bar) befeuert hängt er prima am Gas und benötigt selten Drehzahlen oberhalb 1.500 Touren. Bei Vollgas kann der Fahrer dann gut 98 Prozent der Nennleistung abfordern und hat bei sinkenden Drehzahlen an Steigungen noch Reserven. Nur an steilen Bergen wird das Leistungsangebot knapp. Hier nötigen die großen Gangsprünge den Motor zu hohen Drehzahlen. Der Tribut an eine lange Gesamtübersetzung, gepaart mit nur 12 Gängen, ein 16-stufiges Getriebe kostet Aufpreis. Die schnelle Übersetzung erschwert langsames Rangieren und strapaziert die automatisierte Trockenkupplung über Gebühr, prompt signalisiert das Display „Kupplung überlastet“. Schon eine Weile vernehmen wir merkwürdige Getriebeegeräusche aus dem Un-



Rustikale Achsen: 2 x 13 t maximale Achslast für die Antriebsachsen



## EXTREMER SCHWERTRANSPORT VON KÄSSBOHRER

Der Kässbohrer 8 Achsen Tieflader-Sattelaufleger mit hydraulischer Steuerung und 130 Tonnen Transportkapazität, K.SLH 8, ist konstruiert für alle Arten von Schwertransport. Entwickelt mit hydraulischem Federungssystem und 34 Tonnen Schwanenhalskapazität, bietet der K.SLH 8 effektive und sichere Lastverteilung. Die hydraulisch lenkbaren Achsen bieten maximale Manövrierfähigkeit an schwierigen Kurven und verlängern zugleich die Leistung sowie Lebensdauer der Reifen. Ausziehbar bis zu 18 Meter, ist der K.SLH 8 die perfekte Lösung für den extremen Schwertransport.

Kontaktieren Sie uns für weitere Informationen zu der Kässbohrer Tieflader Produktpalette.



[www.kaessbohrer.com](http://www.kaessbohrer.com)

**KÄSSBOHRER FAHRZEUGWERKE GMBH** T 0 2823 9721 49

**GOCH** KTH-TRAILER GMBH T 02823 9293714 **KORSCHENBROICH** FFS FRIGO-FAHRZEUG-SERVICE GMBH T 0 2161 677990

**GRISSBEEREN** DAF BERLIN NUTZFAHRZEUGE GMBH T 0 33701 740101 **SCHLEIZ** HOCHSTAFFL GMBH T 0 3663 42980

Kässbohrer behält sich das Recht vor, die Produktspezifikation zu verändern. Auch können Abbildungen und technische Daten je nach Fahrzeugkonfiguration Veränderungen unterliegen.

**Kässbohrer**

*Engenuity, since 1893*

## Technische Daten: Mercedes Arocs 2643 K 6x4



Vorderachse Typ F-8C22,5 - gerade Starrachse mit 3-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; zul. Achslast 8 t; 2 angetriebene Außenplaneten-Hinterachsen Typ R + RT 233-13/C22,5; Übersetzung  $i = 4,33$ ; schaltbare Längssperre, Quersperren. 4-Blatt-Parabelfederung, Stabilisator unter dem Rahmen; zul. Achslast 2 x 13 t. Stoßdämpfer. Bereifung 315/80 R 22,5.

### Bremsen:

Elektronisch geregeltes Zweikreis-Druckluftbremsensystem mit 12,5 bar Vorratsdruck; integrierte ABS-, ASR- und Trailerfunktionen, Scheibenbremsen mit Vollschutz an allen Rädern, Dauerbremse Dekompressions-Motorbremse mit max. 340 kW, Sekundär-Wasser-Retarder von Voith

### Fahrerhaus:

Mittellanges Classic-Space-Fahrerhaus mit hydraulischer Kippvorrichtung, Rückwandfenster mit Schutzgitter, stahlgefederte Vierpunkt-Komfortlagerung, Stahlstoßfänger.

### Motor:

R6-Dieselmotor OM 470 LA mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, zwei obenliegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Hochdruck-Einspritzung über druckverstärktes Common-Rail-System, aufgeladene Dekompressions-Motorbremse, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit Abgasrückführung, SCR-Technologie und Partikelfilter

Hubraum	10.677 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	315 kW/428 PS bei 1.800 U/min
Max. Drehmoment	2.100 Nm bei 1.100 U/min

### Kupplung:

Automatisierte, hydraulisch betätigte torsionsgedämpfte Einscheiben-Trockenkupplung

### Getriebe:

Automatisches 12-Gang-Gruppengetriebe G 230-12/11 Powershift 3, klauengeschaltetes Dreigang-Grundgetriebe mit synchronisierter Range- und Splitgruppe, elektronisch gesteuert, schaltbar automatisch oder manuell. Übersetzungen 11,67 bis 0,77.

### Lenkung:

Kugelmutter-Servolenkung ZF 8098, variable Übersetzung 17-20,0: 1. Ungeregelte Lenkhilfpumpe.

### Fahrwerk:

Gespreizter U-Profil-Leiterrahmen mit schmaler Rahmenspur, verwindungsfreudig, KTL-Grundierung.

### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	7.240 x 2.500 x 3.530 mm
Radstand	3.300/1.350 mm
Tankinhalt	290 Liter
Adbluevolumen	60 l
Leergewicht	12.414 kg
zulässiges Gesamtgewicht	26.000 kg
Testgewicht mit beladenem Zentralachshänger	39.720 kg

### Messwerte:

#### Kraftstoff-Verbrauch und Durchschnittsgeschwindigkeiten

Leerfahrten Landstraße bei 51,54 km/h	31,72 l/100 km
Beladen Landstraße bei 56,92 km/h	42,27 l/100 km
Autobahn	24,77 l/100 km bei 84,42 km/h

#### Gesamt:

Teststrecke	256 km
Landstraßenanteil	78 %
Kraftstoffverbrauch	36,47 l/100 km
Adblueverbrauch	2,89 l

### Fahrdynamik:

#### Beschleunigung

Von 0 - 20/40/50/60	7,4/17,5/24,4/32,4 s
Fahrgeräusch innen bei 85 km/h	68,3 dB(A)

tergeschoss, die nicht gerade vertrauensbildend wirken.

### Modernes Getriebe und rustikale Achsen

Bei freier Fahrt allerdings kommt die moderne Getriebetechnik zum Tragen. Stets wird eine möglichst große Gangstufe bemüht, bergab rollt der Arocs-Kipper im Ecoroll-Modus ohne bremsenden Motor kilometerweit. Mit zugeschalteter Dauerbremse oder mit Radbremsengriff ist der Motor sofort wieder aktiv, und das Getriebe serviert dazu niedrige Gänge. Ohne Betriebsbremse geht's im Schubetrieb bergab, der Wasserretarder von Voith bringt sich hier ohne Wärmeprobleme mit besten Verzögerungsleistungen ein.

In Sachen Komfort schlägt sich der dreiachsige Straßenroller eher auf die robuste Seite. Dreilagige Parabelfedern an der Vorderachse sorgen zwar für Achslastreserven, aber auch für rustikalen Leerfahrkomfort, auch die 13-t-Hinterachsen rollen sehr steifbeinig

ANZEIGE

**Ihre Pole.Position.**  
Ersatzteil-Service. Europaweit.  
[www.cargobull-serviceportal.de](http://www.cargobull-serviceportal.de)

ab. Erst vollbeladen federt der dreiachsige Arocs einigermaßen manierlich, man dürfte von einem neuen Produkt etwas mehr erwarten. Besserung verspricht das luftgefederte Hinterachs-Tandem, zivile Zweiblattfedern für die Vorderachse sind für den Dreiachsler nicht zu bekommen. Doch wer braucht bei einem Straßen-Kipper eine 8-t-Achse?

Keinerlei Wünsche lässt die Bremsanlage offen, beim Thema Sicherheit spielt der Mercedes die volle Partitur. Er verzögert mit EBS-Scheibenbremsen, die Bremsättel sind gegen das Eindringen von Steinen im Gelände geschützt. Der Vorratsdruck wurde auf 12,5 bar erhöht, schon um größere Reserven zu haben. Der Arocs verzögert so zügig wie er fährt, gefühlsecht und bei Bedarf vehement zupackend. Unterstützung erfahren die Radbremsen durch

den kräftigen Voith-Retarder, der dort wo es langsam bergab geht, mit 462 Brems-PS der Motorbremse verstärkt wird. Auf einen Abstandsregeltempomat und einen Notbremsassistenten muss der Arocs verzichten, noch gelten für 6x4-Fahrzeuge andere Regeln.

Auf flachen Landstraßen verlangt der 40-Tonner gerade mal 1.000 Umdrehungen im großen Gang, die der moderne Sechszylinder ohne Murren verträgt. Schnelle Autobahnfahrt mit 85 km/h werden mit 1.400/min bewältigt, man darf also günstige Kraftstoffverbräuche erwarten. Die stellen sich fast zwangsläufig ein, der kleine OM 470 verlangt keinen Verzicht an Transportgeschwindigkeit. Auch wenn sich unser Arocs mit den verlangten 40 Tonnen an langen Steigungen plagt, offenbart das unbestechliche Testprotokoll durchwegs hohe Schnitte. Für die der kleine Euro-6-Motor beim Tanken auch keinen Expresszuschlag verlangt. Bescheiden bleiben auch die Adblue-Ausgaben. Nicht mehr als 1,1 l/100 km haben wir nachgefüllt.

### Unser Fazit

Keine Frage, die Entwickler haben ganze Arbeit geleistet. Und doch sehen wir noch Handlungsbedarf. Der Arocs positioniert sich als ei-



genständiges, kompromissloses LKW-Modell für den Bau. Er gibt sich robust und pflegeleicht, der Fahrer genießt ein geräumiges Fahrerhaus mit Langstreckenkomfort. Speziell für die Bauwirtschaft schützt ein dreiteiliger Stahlstoßfänger mit massivem Abschleppmaul, Kühler und Ölwanne werden mit massiven Blechen gut gesichert. Doch nicht jede Detaillösung findet Beifall. Die Einstiegshöhe etwa, die lange Übersetzung und nur 12 Gänge fördern den Verschleiß. Zu rustikal ist der gebotene Fahrkomfort, ein modernes Baufahrzeug muss hier mehr bieten. Der kleinere Motor ist freilich ein Geheimtipp. Für Schüttguttransporte auf der Straße, erst recht für Vierachser und Fahrbetonmischer. Die fraglichen 32 Tonnen packt der OM 470 mit links.

**Wolfgang Tschakert**

**Beschränkter Bauraum beim Dreiachser: links der Adblue-Behälter, Batterien, der Kraftstofftank ...**

**... rechts der Schalldämpfer mit SCR-Kat, Partikelfilter und Ammoniakfalle.**



**Fassi SmartApp: be smart**

**Jetzt reagiert Ihr Kran auf einen Klick**

Fassi ist das erste Unternehmen in der LKW-Ladekranbranche, das intelligente Nutzung von Kranen mit dem Einsatz von Smartphones der neuesten Generation verbindet. Die Fassi SmartApp ist ein integriertes System zum Auslesen und Sammeln von Daten in Echtzeit, das ist in der Lage ist Ferndiagnosen im Kranbetrieb durchzuführen. Mit diesem System können Sie den vollen Funktionsumfang Ihres Krans ausschöpfen und den Wartungszeitplan des Krans mithilfe der Nutzungsstatistiken verbessern.



**LEADER IN INNOVATION**

Mehr infos:

[www.fassigroup.de](http://www.fassigroup.de)

