

Imposant:
der Mercedes-Benz
Actros SLT im
Schwerlasteinsatz
auf der Panzerstraße
in Münsingen



Asphalt-Giganten

Die Schwerlast-Zugmaschinen Mercedes-Benz SLT konnten jetzt erstmals unter Last gefahren werden und sorgen für Fahrerlebnisse der besonderen Art.

Mit dem Baumuster SLT für Schwerlasttransporte hat Daimler zu Jahresbeginn den Baureihen Mercedes-Benz Actros und Mercedes-Benz Arocs die Krone aufgesetzt. Jetzt konnten die ersten SLT-Modelle mit Beladung im „alten Lager“ Münsingen außerhalb des öffentlichen Verkehrs gefahren werden. Der Drive auf den Panzerstraßen des ehemaligen Truppenübungsplatzes sorgte für beeindruckende Fahrerlebnisse.

Die schweren Jungs mit dem Stern von Mercedes-Benz besitzen imposante technische Eckdaten: 41-t-Solo- und 250-t-Zug-Gesamtgewicht (im Verbund bis 750 t), sodann der neue Motor OM 473 mit 15,6 l Hubraum, 625 PS Euro-6-Motorleistung und 3.000 Nm maximalem Drehmoment. Hinzu kommen weitere technische Leckerbissen wie Turbo-Retarder-Kupplung, 16-Gang-Automatik-Schaltgetriebe Mercedes-Power-Shift 3 in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und speziellen Schwerlast- und Rangierprogrammen sowie eine Systemdauerbremsleistung von 979 PS.

Der Mercedes-Benz SLT Actros 4163 8x4 wurde zur ersten Probefahrt aus der Riege der Schwerlastgiganten in Münsingen gewählt. Ein imposanter Schwerlastzug mit 170 t Zuggesamtgewicht und 21 m Gesamtzuglänge. Die beeindruckenden Daten sorgten schon beim Aufstieg zur Gigaspace-Kabine für spannungsgeladenen Respekt. Dagegen wirkte das mit dem Actros „Serie“ identische Interieur der Kabine dank eines in allen Punkten perfekten Arbeitsplatzes und überaus komfortablem Ruhebereich irgendwie beruhigend.



PLATINUM CLASS

SMARTER
EFFIZIENTER
MODERNER
PacLease.biz

PacLease
TRUCK & TRAILER RENTAL

DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR
CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!

DAF
A MANITEX COMPANY

Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

Turbo-Retarder-Kupplung und Power-Shift mit Heavy-Schaltprogramm sorgen für einfaches Handling unter schwerer Last.



Robust: der Mercedes-Benz Arocs SLT im Schwerlasteinsatz beim Überfahren einer Rampe

Turbo-Retarder-Kupplung

Daimlers Stärke

Beim Mercedes-Benz SLT ist die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal bei den Schwerlastfahrzeugen. Die TRK kombiniert eine hydrodynamische Anfahrkupplung und einen Retarder in einer Komponente und ist so kompakter und leichter. Vor allem sind sowohl ein feinfühliges und verschleißfreies Anfahren als auch ein millimetergenaues, langwieriges Rangieren bei niedrigsten Geschwindigkeiten möglich – auch in Steigungen und Gefällen. Beides ist im Schwertransport von herausragender Bedeutung. Für das Anfahren mit voller Tonnage reichen schon Motordrehzahlen von etwa 1.100 bis 1.300/min aus. Eine zusätzliche Besonderheit ist, dass unmittelbar nach dem Anfahrvorgang die Turbo-Retarder-Kupplung überbrückt und der Kraftschluss zwischen Motor und Getriebe mit höchstem Wirkungsgrad über eine konventionelle 1-Scheiben-Trockenkupplung erfolgt. **AS**

Sanfte Riesen

Nach dem Motorstart zeigt der 15,6-l-Diesel mit säuselndem Lauf seine Leistungsbereitschaft an. Immerhin lässt sich bereits knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl ein Drehmoment von 2.500 Nm abrufen. Zusätzlich sind beim SLT eine Kontrollleuchte für die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) und ein Schalter für den hydraulischen Rangiermodus zu beachten. Nun ein Tritt aufs Fahrpedal, und der Mercedes-Benz SLT Actros 4163 bringt den 170-t-Schwerlastzug vom Stand weg sanft und zügig bis zur fälligen ersten Abbiegung in Fahrt. Dabei übernimmt das Mercedes-Power-Shift 3 das Kuppeln, Schalten und die Gangwahl in erstklassiger Weise, wie jetzt beim Start die Sprünge vom 3. auf den 5. und 7. Gang. So kann sich der Fahrer voll auf die Straßen- und Verkehrsverhältnisse konzentrieren. Auch bei der Kurvenfahrt zeigt sich das 21 m lange Schwerlastgespann wendiger als gedacht. Der 8-Achs-Auflieger spurt dank sieben hydraulisch zwangsgelenkter Achsen ziemlich exakt nach.

Geregelt talwärts

Bis jetzt ein erstaunlich einfacher Start zum Schwerlasttransport in Münsingen. Doch der abgesteckte Rundkurs auf der Panzerstraße ist mit knackigen Steigungen und Gefällstrecken bestückt. Erst hier wird deutlich, was es heißt,

ANZEIGE

PLATINUM CLASS

SMARTER
EFFIZIENTER
MODERNER

PacLease.biz

PacLease
TRUCK & TRAILER RENTAL

DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!

DAF
A HINO GROUP COMPANY

Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

mehr als die vierfache Gesamtzugmasse eines Euro-Standard-Sattelzuges beherrschen zu müssen. Bei 170 t Zug-Gesamtgewicht ist der SLT 4163 mit einem Leistungsverhältnis von 3,7 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 17,6 Nm/t unterwegs. So macht sich die Gefällekraft schon bei gering hügeliger Topographie bemerkbar. Erst recht auf den Steigungsabschnitten mit 7 bis 8 Prozent und mehr, wo sie schon fast brutal zuschlägt.

Vor allem Gefällefahrten verlangen nach höchster Aufmerksamkeit. So wurde auch der steilste Abstieg ins Tal sicher mit aktiviertem Limiter – lässt sich einfach über die entsprechende Taste im Multifunktionslenkrad bedienen – bei 20 km/h vollautomatisch geregelt genommen. Beeindruckend war dabei vor allem das Zusammenspiel von Power-Shift mit der passenden Gangwahl und der Geschwindigkeitsregelung mit leistungsstarker Motor- und Retarderverzögerung. Bei einer Motordrehzahl von etwa 1.500/min waren die Systeme noch nicht am Ende ihrer Leistungsfähigkeit.

Sicher bergauf

Kurz vor Erreichen der Talsohle wurde dann der Limiter deaktiviert, um die Gefällekraft für das Schwungholen zum anschließenden Anstieg zu nutzen. Doch trotz Vollgas knickte die Geschwindigkeit schon am Beginn der Steigung rapide ein. Das Powershift hielt stakatohaft vom 16. bis in den 4. Gang mit einigen schnellen, passend großen Gangsprüngen ohne merkliche Zugkraftunterbrechungen dagegen und konnte den Motor auf maximales Drehmoment und höchste Leistung halten und mit etwa 10 km/h bei rund 1.700/min diesen schwierigen Abschnitt bezwingen.

Was passiert, wenn an derartig steilen Anstiegen gestoppt und – noch schlimmer – rangiert werden muss? Laut Daimler ist das mit dem Mercedes-Benz SLT kein Problem. Diese Aussage wurde gleich bei der nächsten Steigung mit einem Stopp am steilsten Anstieg auf die Probe gestellt. Zunächst kam vor dem Anfahren ein ungutes Gefühl in der Magengegend auf. Es wich jedoch schnell einer erstaun-



Wellness: Nach harter Arbeit wird der SLT-Schwerlastzug rundum verwöhnt.



25
EDITION

EUROPA
TRUCK-TRIAL
1989 2014

www.europatrucktrial.org

4. LAUF

2.-3. AUGUST
Oschersleben (D) 

etropolis
Motorsport Arena
Oschersleben

1. Lauf 7.-8. Juni
Montalieu-Vercieu FRA 

2. Lauf 5.-6. Juli
Drnovice (Lysic) CZ 

3. Lauf 12.-13. Juli
Limberg (Maissau) AUT 

4. Lauf 2.-3. August
Motorsport Arena Oschersleben GER 

5. Lauf 30.-31. August
Crailsheim GER 

6. Lauf 4.- 6. September
Steinexpo 2014
Homberg (Ohm) GER 



KRONE
SPARE PARTS

KFZ
anzeiger

MERITOR

HS Schoch

WELLENSTEIN

BRUD
Das Beste in der Zahnkollertechnologie

Transport
DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

bau
MAGAZIN

ALFERS & SOHN
NUTZFAHRZEUGE
D-49649 Cloppenburg
www.alfers.de

vital!line.com
» gesund leben »

Mercedes-Benz SLT

Das Programm

Die neuen Schwerlastzugmaschinen SLT sind auf Zug-Gesamtgewichte von 250 t (im Verbund bis 750 t) ausgelegt. Das Baumuster Mercedes-Benz SLT umfasst zahlreiche Konfigurationen mit drei und vier Achsen in unterschiedlichen Radständen auf der Basis von Actros und Arocs: Die luftgefederten Modelle SLT Actros gibt es mit dem geräumigen Gigaspacer oder Bigspace (2,50 m Breite) in den Achskonfigurationen 6x4 und 8x4. Die stahlgefederten Modelle SLT auf Basis des robusten Arocs Grounder sind für extreme Einsatzverhältnisse gedacht und mit Bigspace sowie ergänzend mit dem 2,30 m breiten Streamspace in den Achskonfigurationen 6x4, 8x4, 8x6, 6x6 und 8x8 zu haben. Für den Vortrieb sorgt der neue 6-Zylinder-Reihendieselmotor OM 473 mit 15,6 l Hubraum in drei Leistungsversionen – 517, 578 und 625 PS (380, 425 und 460 kW), maximale Drehmomentwerte 2.600, 2.800 und 3.000 Nm. Zu den Besonderheiten im Schwerlast-Antriebsstrang zählen die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) und das verstärkte 16-Gang-Automatikschaltgetriebe Powershift 3 in 2-Pedal-Technologie. Im Mittelpunkt des SLT-Programms stehen die 4-Achser mit technischem Gesamtgewicht von 41 t. Für Exportmärkte sind höhere technische Gesamtgewichte bis 48 t möglich, wie zum Beispiel beim SLT Arocs 8x8. **AS**

ten Erleichterung, wie sicher sich doch der 170-t-Koloss selbst in diesem steilen Anstieg in Bewegung setzen lässt: einfach nur leicht Gas geben, Bremse los, und schon bewegt sich das Fahrzeug nach oben.

Einfaches Handling

Im Anschluss daran wurde die Disziplin „Abseilen am Hang“ absolviert: dafür so weit runter vom Gas, bis der Schwerlastzug im Berg steht. Jetzt weiter das Fahrpedal entlasten, bis der SLT bei weiterhin eingelegtem Vorwärtsgang langsam rückwärts rollt. Ziemlich schnell stellt sich das Gefühl dafür ein, den SLT jetzt nur über die Regelung mit dem Fahrpedal im Berg zu halten, nach oben oder nach unten zu bewegen. Und das mit einem 170-t-Zug!

Jetzt noch der 2. Teil: „das Rangieren am Seil“: Dazu wurde wie bei Teil 1 der Actros SLT im Berg gestoppt, jedoch dieses Mal die Rangierfunktion aktiviert. Jetzt drängt der Vortrieb hydraulisch gegen die Radbremsen, und die Bewegung des SLT lässt sich über das Bremspedal feinfühlig und sehr genau regeln. Im normalen Betrieb ermöglicht die Rangierfunktion praktisch ein millimetergenaues feinfühliges Fahren auch gegen hohe Fahrwiderstände – vorwärts wie rückwärts, je nach eingelegtem Gang.

Diese Fahrweisen sind eigentlich nur mit einer Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) möglich. „Eine konventionelle Trockenkupplung hätte es schon bei diesen Fahrversuchen zerlegt, und eine Wandler-Kupplung wäre bereits wegen Überhitzung ausgestiegen. Dagegen könnte die TRK dank hoher Kühlkapazitäten diese Spielchen noch lange mitmachen“, war sinngemäß vom mitfahrenden TRK-Experten zu hören.

Für die Weiterfahrt aus der Steigung heraus brauchte es jetzt nur noch ein Vollastbefehl über das Fahrpedal, und schon ging es weiter Gang für Gang nach oben und dann auf

der Ebene mit Marschtempo 60 km/h zurück zum Startpunkt und Fahrzeugwechsel.

Der nächste Schwerlastzug wurde von einem SLT Arocs 4163 8x4 mit Bigspace gezogen. Er kommt in etwas groben Outfit daher, bietet jedoch eine besonders hohe Robustheit, einen größeren Böschungswinkel und mehr Bodenfreiheit. Das macht sich auch beim Aufstieg in die Kabine bemerkbar. Der Fahrer muss hier seinen Fuß um einiges höher auf die 1. Trittstufe hieven. Ansonsten fühlten sich beide SLT-Fahrzeuge auf der Fahrt in Münsingen identisch an, vor allem was Fahrleistungen, Arbeitsplatz und Wohlfühlatmosphäre betreffen.

Trumpfkarte TRK

Auch beim Arocs zeigte sich die TRK als ein wichtiger Trumpf, den Daimler im Schwertransportbereich mit dem SLT ausspielen kann. Das Marktvolumen der Schwerlast-Boliden mit etwa 200 Fahrzeugen ist zwar klein, doch bei Neupreisen zwischen 250.000 und 350.000 Euro wohl auch ein interessantes Geschäft. Daimler hat schon zuvor das Marktsegment mit einem Anteil von 100 Fahrzeugen dominiert. Für den SLT sind Absatzzahlen von

etwa 120 Fahrzeugen im Visier, womit die Marke Mercedes-Benz ihren Vorsprung weiter ausbauen würde.

Jetzt bietet Daimler die TRK auch für seine Baufahrzeuge Arocs mit den Motoren OM 473 und OM 471 an. Auch diese LKW konnten in Münsingen gefahren werden. Mit den Heavy-4-Achs-Modellen Arocs 4145, die auf dem Gelände mit 41 t Gesamtgewicht gefahren wurden, konnte die TRK ebenfalls reichlich punkten. Es war schon beeindruckend, wie einfach das Anfahren und „Abseilen“ selbst in Steigungen von 22 Prozent gelang.

Nun, die Hightech-TRK hat ihren Preis: Es sind um die 20.000 Euro im Gespräch. Allerdings müsste der Kunde die konventionelle Retarderausstattung mit etwa 10.000 Euro und weitere Rücklagen für Kupplungsreparaturen dagegenrechnen, so war es vom Vertrieb zu hören. Das macht den TRK-Preis etwas sympathischer und verbessert die Absatzchancen.

Adelbert Schwarz

Mit dem SLT-Baumuster will Daimler seine Dominanz im Schwerlast-Segment weiter ausbauen.

ANZEIGE

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