



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Arocs Performance Days

Presse-Information

Ein Truck für alle Fälle: Die faszinierende Vielfalt des Mercedes-Benz Arocs im Bauverkehr

Datum:
20.11.2017

Bei den Performance Days zeigt der Arocs vom Kipper bis zur Schwerlastzugmaschine und vom 4x2 bis zum 8x8 die ganze Bandbreite seines Könnens. Der Mercedes-Benz Arocs ist als Spezialist von Kopf bis Fuß auf den Bauverkehr eingestellt. Dank der großen Auswahl von Fahrerhäusern, Motoren und Antriebsvarianten sowie Radformeln ist er jeder Aufgabe gewachsen. Ob Kipper, Baustofftransport oder Schwerlastzugmaschine – der Arocs kann's.

Ansprechpartner:
Mag.(FH) Ulrike Kobler

Telefon:
0043-662-4478-405

Im laufenden Jahr hat der Arocs mit neuen Varianten nochmals zugelegt und setzt erneut Maßstäbe in Praxistauglichkeit, Effizienz, Sicherheit, aber auch Komfort.

Bei den Arocs Performance Days präsentiert der Bauspezialist die ganze Bandbreite seines Könnens, auf der Straße, in der Kiesgrube sowie auf dem legendären Testgelände „Sauberg“ im extremen Gelände. Für Tests und Demonstrationen stehen rund ein Dutzend Arocs vom 4x2 bis zum 8x8 und vom Kipper bis zum Betonmischer zur Verfügung. Flankiert werden sie vom Mercedes-Benz Actros, der Schwerlast-Zugmaschine Actros SLT, dem Atego sowie dem Fuso Canter 4x4. Zusätzlich unterstreichen vier Klassiker die große Tradition der Mercedes-Benz Baufahrzeuge.

Arocs: Der hochspezialisierte Alleskönner unter den schweren Baufahrzeugen

Er ist der Vollprofi für den Bauverkehr: Mercedes-Benz bietet mit dem Arocs eine eigenständige Baureihe mit schweren Lkw speziell für die Bauwirtschaft. Vor vier Jahren als Weltpremiere vorgestellt, ist der Arocs mit einem extrem breit angelegten und ständig wachsenden Programm lieferbar.

Es gibt den Arocs in allen denkbaren Radformeln als 4x2 und 4x4, als Dreiachser 6x2 mit Nachlauf- oder Vorlaufachse sowie als 6x4 und 6x6. Vierachser sind als 8x2 mit Nachlaufachse lieferbar, als 8x4, als 8x4 mit Nachlaufachse, als 8x6 und 8x8. Im Angebot sind Stahl- und Luftfederung, Rahmen für den überwiegenden Straßen- oder Offroad-Einsatz, zahlreiche Radstände, Fahrerhäuser und Motoren,

drei Allradssysteme, Pritschenwagen, Kipper, Betonmischer-Fahrgestelle und Schwerlastzugmaschinen sowie Sonderfahrzeuge.

Vorkonfektionierte Spezialisten erleichtern die Auswahl. Der Arocs Loader ist als zweiachsige Sattelzugmaschine oder als Betonmischer-Fahrgestell konsequent auf niedriges Eigengewicht und hohe Nutzlast ausgelegt. Das betrifft unter anderem Fahrerhaus, Fahrgestell, Motorisierung und Bereifung. Der Arocs Grounder ist ein extrem robuster Spezialist für besonders harte Einsätze. Merkmale sind ein hochstabiler Rahmen, Mehrblatt-Parabelfedern mit harter Federkennlinie, speziell abgestimmte Stoßdämpfer, Außenplanetenachsen und besonders langlebige Felgen und Reifen mit hoher Tragfähigkeit.

Arocs SLT und Actros SLT: Dynamische Schwerlastzugmaschinen

Die Palette des Arocs gipfelt in einer spektakulären Schwerlastzugmaschine. Gesamtzuggewicht bis 250 t, drei, vier und mit Andockachse sogar fünf Achsen, zwei angetriebene Achsen oder Allradantrieb, bärenstarke Motorisierung bis 460 kW (625 PS) Leistung und 3000 Nm Drehmoment, 16 feingestufte Gänge des Mercedes PowerShift-Getriebes – die Schwerlastzugmaschinen Mercedes-Benz Arocs SLT und Actros SLT und überzeugen mit spektakulären Daten.

Zum maßgeschneiderten Konzept des SLT gehört die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) als Kombination von hydraulischer Anfahrkupplung und Retarder in einer gemeinsamen Komponente. Die TRK ermöglicht feinfühliges Anfahren und Rangieren selbst bei niedrigsten Geschwindigkeiten und entwickelt als Primärretarder eine Bremsleistung von 350 kW (476 PS). Gemeinsam mit der bis zu 475 kW (646 PS) starken High Performance Engine Brake sorgt die TRK für höchste Sicherheit. Im elegant verkleideten Heckkühlturm hinter dem Fahrerhaus sind Kühlanlage, Hydraulikanlage, der Kraftstofftank mit 900 Liter Volumen, Druckluftkessel und weitere Komponenten untergebracht.

Die vielfältigen Baumuster des SLT teilen sich in die zwei Baureihen Arocs SLT und Actros SLT. Der stahlgefederte Arocs SLT basiert auf dem extrem robusten Arocs Grounder mit den Fahrerhäusern BigSpace und StreamSpace in 2,3 m Breite. Der luftgefederte Actros SLT ist mit den geräumigen Fahrerhäusern GigaSpace und BigSpace mit 2,5 m Breite lieferbar. Als Hightech-Schwerlastzugmaschine ist der SLT auf bis zu 250 t Gesamtzuggewicht ausgelegt. Für die Bauwirtschaft steht er als Semi-SLT zum Transport schwerer Baumaschinen im Mittelpunkt. In diesem

Fall kann auf die Zusatzkühlanlage und wahlweise auf die TRK verzichtet werden. Das zulässige Gesamtzuggewicht beläuft sich auf bis 120 t, mit Einschränkungen auf maximal 155 t.

Mehr Varianten, mehr Komfort und noch mehr Sicherheit: Der Arocs 2017

Der Mercedes-Benz Arocs passt sich fortwährend an die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden an, das zeigt die aktuelle Modellpalette. Wenn sich der Arocs auf Baustellen und an Einfahrten klein machen muss, bietet sich zum Beispiel das Fahrerhaus ClassicSpace LowRoof in M- und L-Ausführung mit 2300 mm Breite an. Es ist 100 mm niedriger als die ursprüngliche Variante. In der Kombination Motor OM 470, Motortunnel 320 mm und ClassicSpace LowRoof sinkt die Dachhöhe sogar um 280 mm.

Für den Arocs mit 2,5 m breitem Fahrerhaus stehen jetzt ebenfalls die beiden Ausstattungslinien Home-Line und Style-Line zur Verfügung. Zum Kipper mit Komfort wird der Arocs durch die Einrichtung SoloStar Concept und ihrem großzügigen Ruhebereich für die StreamSpace- und BigSpace-Fahrerhäuser.

Auch rund um Fahrwerk und Antrieb hat der Arocs weiter zugelegt. So gibt es die elektrisch unterstützte Servotwin-Lenkung ebenfalls für die Vierachser Arocs 8x4 sowie in weiteren Radständen. Die zuschaltbare hydraulische Anfahrhilfe HAD (Hydraulic Auxiliary Drive) kann zusätzlich in Sattelzugmaschinen-Varianten mit 3300 mm Radstand sowie für Gefahrguttransporte genutzt werden. Neu sind für den Arocs mit HAD die Motortunnelhöhe 320 mm für L-Fahrerhäuser sowie eine Schüttgutabdeckung beim M-Fahrerhaus.

Wer feinfühlig anfahren oder bei niedrigsten Geschwindigkeiten rangieren muss, wählt die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK). Sie ist in allen Arocs 6x4-Fahrgestellen mit Luftfederung und Frontunterfahrschutz mit Abstandshalte-Assistent und dem Notbremsassistenten Active Brake Assist kombinierbar. Zusammen mit der Motorisierung OM 471 ist ein zusätzlicher motorseitiger Nebenabtrieb bis 80 kW und 350 Nm in Kombination mit der TRK realisierbar.

Für die zweiachsigen Sattelzugmaschinen Arocs 4x2 sowie den Arocs 4x4 steht ab April 2018 ein neues Kipphydraulik-Paket ab Werk zur Verfügung. Die Hydraulikanlage ist je nach Einsatzzweck als Einkreis- oder Zweikreis-System ausgelegt.

Auch beim Thema Sicherheit ist der Arocs vorbildlich. Mercedes-Benz bietet ihn jetzt zum Beispiel optional mit einer Reifendruck-Kontrollanlage mit neuem Anzeige-Konzept an. Der Soll-Druck im Reifen wird präzise in Abhängigkeit von der Außentemperatur angezeigt. Vor allem aber ist der Arocs als Zwei- und Dreiachser mit Straßenzulassung (N3) optional mit dem neuen Active Brake Assist 4 lieferbar, dem einzigen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung.

Für Baufahrzeuge mit Fokus auf Straßentransporte hat Mercedes-Benz flankierend zum Arocs einen Actros als 4x2 LS Sattelzugmaschine entwickelt. Das Spezialgebiet des Kippsattels sind Schüttguttransporte mit einem Gesamtzuggewicht bis zu 44 t. Die Sattelzugmaschine überzeugt mit sechs Zentimeter mehr Bodenfreiheit und ist auf Wunsch mit Pendeleinstieg lieferbar. Der Gewichtsvorteil gegenüber einem vergleichbaren Arocs 4x2 liegt bei bis zu 150 kg. Es gibt die Sattelzugmaschine mit den Motortunnelvarianten 320 mm und 170 mm und den Triebwerken OM 470 und OM 471 in allen Leistungsstufen. Ein weiteres Plus des straßenorientierten Actros im Bauverkehr: Er tritt optional mit der ganzen umfangreichen Palette der Sicherheits-Assistenzsysteme der Straßenfahrzeuge an, einschließlich des revolutionären Abbiege-Assistenten zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern. Damit ist der Actros unter anderem prädestiniert für Baustellen im urbanen Umfeld.

Die Vielfalt und Individualität des Arocs – das Beispiel Fahrerhäuser

Kühlergrill mit markanter Baggerzahn-Optik, geriffelte Außenspiegelblende, Pendeleinstieg, dreiteiliger Stoßfänger mit Stahlecken – der Arocs ist auf den ersten Blick als robuster Lkw für den schweren Bauverkehr identifizierbar. Zwei Fahrerhausbreiten, drei Längen, zwei Motortunnelhöhen sowie ein ebener Boden summieren sich zu neun unterschiedlichen Basis-Fahrerhäusern.

Vom kompakten S-Fahrerhaus ClassicSpace bis zum geräumigen L-Fahrerhaus BigSpace erfüllt der Arocs jeden Wunsch. Das gilt auch für Spezialitäten wie Fahrerhäuser mit abgesenktem Dach. Wer alle Varianten addiert, kommt auf rund zwei Dutzend Ausführungen. Wer den Arocs verfeinern will, wählt beim 2,5 m breiten Fahrerhaus zwischen den beiden optionalen Ausstattungslinien Home-Line und Style-Line oder greift gar zur Einrichtung SoloStar Concept mit ihrem großzügigen Ruhebereich auf der Beifahrerseite.

Motoren: Freie Wahl aus vier Motoren mit 18 Leistungsstufen

Dazu passt die enorme Spanne der Motorisierungen. Hochmoderne Reihen-sechszylinder mit 7,7 Liter, 10,7 Liter, 12,8 Liter und 15,6 Liter Hubraum decken alle Wünsche ab. Insgesamt stehen 18 Leistungsstufen zur Wahl, dicht gestaffelt von 175 kW (238 PS) bis 460 kW (625 PS) und von 1000 Nm bis 3000 Nm.

Kraftvoll und effizient: Die neueste Generation des Mercedes-Benz OM 470

Aktuell steht die neueste Generation des Reihensechszylinders OM 470 im Mittelpunkt. Er bietet maximale Effizienz bei minimalen Emissionen und herausragender Performance. Die Neuheiten in Stichworten: höherer maximaler Raildruck und maximaler Einspritzdruck von 2700 bar, neue Siebenloch-Einspritzdüse mit höherem Durchfluss, asymmetrische Einspritzung zwischen den Zylindern eins bis drei sowie vier bis sechs, neue Brennraumform mit einer omegaförmigen Mulde im Kolben, höhere Verdichtung, patentierte stufenlos regulierbare Abgasrückführung mit reduzierter Rate. Der neue Turbolader stammt aus eigener Fertigung. Der Betrieb erfolgt rein vorgesteuert. Wastegate-Ventil, Ladedruckregelung, AGR-Sensor und AGR-Regelung entfallen.

Neue Spitzenausführung des Mercedes-Benz OM 470 ist eine Variante mit 335 kW (456 PS) Leistung und einem kraftvollen Drehmomentmaximum von 2200 Nm. Beide Angaben unterstreichen die herausragende Performance des OM 470. Mit einer spezifischen Leistung von 31,4 kW pro Liter Hubraum (42,7 PS/l) und einem spezifischen Drehmoment von 206 Nm/l gehört der OM 470 zu den leistungsfähigsten Triebwerken seiner Größenordnung.

Damit haben Kunden die Wahl zwischen zwei gleichwertigen Motorisierungen in einer unterschiedlichen Ausprägung. Hier der OM 471 mit seiner betont bulligen Charakteristik bei niedrigsten Drehzahlen, dort der kompakte OM 470 mit einem leichten Leistungsplus in mittleren und höheren Drehzahlen sowie einem Gewichtsvorteil von rund 150 kg gegenüber dem hubraumgrößerem Motor.

Alle Heavy-Duty-Antriebe: Motorenöle, Getriebe und PPC optimiert

Sowohl der Mercedes-Benz OM 470 mit 10,7 Liter Hubraum als auch die größeren Reihensechszylinder OM 471 mit 12,8 Liter Hubraum und OM 473 mit 15,6 Liter Hubraum profitieren von weiteren Effizienzmaßnahmen. Sie umfassen neue Leichtlauf-Motorenöle sowie weiterentwickelte Getriebe und Achsen sowie eine

nochmals verfeinerte Fahrstrategie des vorausschauenden Tempomaten Predictive Powertrain Control (PPC).

Beim OM 473 steht darüber hinaus das weiterentwickelte Einspritzsystem X-Pulse im Mittelpunkt. Auch hier wurde der maximale Raildruck von 900 bar auf 1160 bar erhöht. Parallel dazu stieg der maximale Einspritzdruck ebenfalls auf 2700 bar. Die Leistungs- und Drehmomentvarianten des OM 473 blieben ebenso unverändert wie Aufladung und Abgasrückführung.

Die 18 Motorisierungsstufen des Arocs

Vierter Motor ist unverändert der kompakte und leichte Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 936 mit 7,7 Liter Hubraum. Er empfiehlt sich für den Solobetrieb und, je nach Leistungsstufe, für gelegentlichen Zugbetrieb im überwiegenden Straßeneinsatz ohne Ausnutzung der maximalen Gesamtzuggewichte.

Der Mercedes-Benz OM 936 mit 7,7 Liter Hubraum steht im Arocs in fünf Ausführungen zur Verfügung:

Leistung	Drehmoment
175 kW (238 PS) bei 2200 U/min	1000 Nm bei 1200 - 1600 U/min
200 kW (272 PS) bei 2200 U/min	1100 Nm bei 1200 - 1600 U/min
220 kW (299 PS) bei 2200 U/min	1200 Nm bei 1200 - 1600 U/min
235 kW (320 PS) bei 2200 U/min	1300 Nm bei 1200 - 1600 U/min
260 kW (354 PS) bei 2200 U/min	1400 Nm bei 1200 - 1600 U/min

Den Mercedes-Benz OM 470 gibt es einschließlich der neuen Top-Variante ebenfalls in fünf Ausführungen:

Leistung	Drehmoment
240 kW (326 PS) bei 1600 U/min	1700 Nm bei 1100 U/min
265 kW (360 PS) bei 1600 U/min	1800 Nm bei 1100 U/min
290 kW (394 PS) bei 1600 U/min	1900 Nm bei 1100 U/min
315 kW (428 PS) bei 1600 U/min	2100 Nm bei 1100 U/min
335 kW (456 PS) bei 1600 U/min	2200 Nm bei 1100 U/min

Auch den OM 471 bietet Mercedes-Benz in fünf Ausführungen an:

Leistung	Drehmoment
----------	------------

310 kW (421 PS) bei 1600 U/min	2100 Nm bei 1100 U/min
330 kW (449 PS) bei 1600 U/min	2200 Nm bei 1100 U/min
350 kW (476 PS) bei 1600 U/min	2300 Nm bei 1100 U/min
375 kW (510 PS) bei 1600 U/min	2500 Nm bei 1100 U/min
390 kW (530 PS) bei 1600 U/min	2600 Nm bei 1100 U/min

Spitzenmotorisierung ist der Mercedes-Benz OM 473 in drei Leistungsstufen:

Leistung	Drehmoment
380 kW (517 PS) bei 1600 U/min	2600 Nm bei 1100 U/min
425 kW (578 PS) bei 1600 U/min	2800 Nm bei 1100 U/min
460 kW (625 PS) bei 1600 U/min	3000 Nm bei 1100 U/min

Getriebe mit 8, 12 und 16 Gängen

Motor, Getriebe und Achse des Arocs tragen den Stern und sind perfekt aufeinander abgestimmt. Serienmäßig übernehmen vollautomatisierte Getriebe der Baureihe Mercedes PowerShift 3 mit 8, 12 oder auf Wunsch 16 Gängen die Kraftübertragung. Eine Direktschaltung vom ersten in den Rückwärtsgang erlaubt schnelles Rangieren. Die Fahrprogramme „Offroad“ oder „Power“ mit jeweils mehreren Fahrmodi stellen sich auf den individuellen Fahrbetrieb ein. Zusatzfunktionen unterstützen den Fahrer, zum Beispiel der zuschaltbare Freischaukel-Modus bei Traktionsproblemen im Gelände. Optional sind ebenfalls manuelle Schaltungen lieferbar. Wer mit hohen Gewichten besonders feinfühlig und verschleißfrei anfahren muss, wählt die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK). Sie kombiniert eine hydraulische Anfahrkupplung und Retarder in einer Komponente.

Drei Allradsysteme für unterschiedlichste Einsatzbedingungen

Für den Offroad-Einsatz bietet Mercedes-Benz unterschiedliche Allradvarianten an. Stehen Nutzlast und Kraftstoffverbrauch im Vordergrund, ist der zuschaltbare Allradantrieb die richtige Wahl. Ist maximale Traktion gefordert, heißt die Lösung permanenter Allradantrieb plus Gelände-Untersetzung.

Als dritte Variante hat die hydraulische Anfahrhilfe „Hydraulic Auxiliary Drive“ (HAD) in der Branche für Furore gesorgt. HAD deckt mit zuschaltbaren Radnabenmotoren an der Vorderachse den straßenorientierten Einsatz mit gelegentlich erhöhten Traktionsforderungen ab. Mit HAD entpuppt sich der Aroc als echter Allrounder. Der Fahrer schaltet HAD per Knopfdruck zu. Anschließend

wird die notwendige Kraftübertragung effizient und stufenlos schlupfabhängig geregelt.

Vorzüge des hydraulischen Antriebs sind das vergleichsweise geringe Mehrgewicht, Verbrauchs- und Emissionsvorteile und große Vielseitigkeit bei der Fahrzeugkonfiguration. Im Fall von Mercedes-Benz kommen Wartungsfreiheit, ein geringer Verbrauch bei aktiviertem hydrostatischem Antrieb sowie vor allem die Kombination mit dem Getriebe Mercedes PowerShift hinzu. Der Arocs HAD setzt in seinem Segment Maßstäbe: Er ist leistungsstark, leichter als ein Allradantrieb, einfach zu bedienen sowie wartungsfrei und langlebig. Er senkt den Kraftstoffverbrauch und schont damit durch niedrige Emissionen zugleich die Umwelt.

Gilt auch für den Bau: Kosten senken und Kraftstoff sparen mit PPC

Bauverkehr heißt maximale Traktion – aber ebenfalls minimale Kosten. Vor allem für straßenorientierte Baufahrzeuge gilt: Jeder gesparte Liter Kraftstoff bedeutet für Unternehmen bares Geld in der Kasse. Wer auf maximale Effizienz setzt, wählt deshalb Baufahrzeuge mit dem vorausschauenden Tempomaten Predictive Powertrain Control (PPC). PPC passt Gangwahl sowie Geschwindigkeit voll automatisiert an individuelle Streckenverläufe an. Die aktuelle Generation von PPC zeichnet sich durch eine noch weiter verfeinerte Schaltstrategie aus. Die Schaltzeitpunkte wurden dazu nochmals optimiert, und bergauf spart eine nach unten auf bis zu 10 km/h einstellbare Hysterese noch mehr Kraftstoff.

Der Effekt von PPC lässt sich anhand eines typischen Solofahrzeugs wie dem Arocs 8x4/4 schnell berechnen. PPC senkt den Kraftstoffverbrauch im Straßenbetrieb um bis zu fünf Prozent. Bei einer Laufleistung von 60 000 km im Jahr mit einem Autobahn- und Bundesstraßenanteil von 35 bis 40 Prozent kann PPC die Kosten je nach Kraftstoffpreis um etwa 400 bis 500 Euro im Jahr senken. Damit kann sich der Mehrpreis innerhalb von rund zwei Jahren amortisieren.

Spezialfahrzeuge ab Werk: Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks (CTT)

Manchmal jedoch verlangen rund um das Thema Bauverkehr extreme Aufgaben in erster Linie nach außergewöhnlichen Fahrzeugen. Die Experten dafür gibt es bei Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks (CTT) in Molsheim im Elsass. CTT ist die Manufaktur für hochspezialisierte Fahrzeuge des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Special Trucks. CTT fertigt die Schwerlastzugmaschine SLT und setzt

ebenfalls Sonderwünsche um, ob als Einzelstücke oder als Sonderserien. Das große Plus: CTT liefert individualisierte Trucks mit Stern aus einer Hand und mit einer Rechnung. Geprüft, freigegeben und mit allen Garantien sowie dem weltweiten Service der Marke Mercedes-Benz. Geht nicht gibt's nicht: Ob Radstandsänderungen oder der Arocs als Fünffachser in der Achskonfiguration 10x4, das CTT fertigt außergewöhnliche Lkw-Varianten für Kunden in aller Welt.

Die Mercedes-Benz Österreich GmbH

Die Mercedes-Benz Österreich GmbH ist eine 100-Prozent-Tochter der Daimler AG. Der Sitz des Unternehmens ist in Salzburg. Mercedes-Benz Österreich ist Generalimporteur der eingetragenen Daimler-Marken Mercedes-Benz und smart bei Pkw sowie der Marken Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge, Unimog und FUSO. Das Unternehmen koordiniert mit rund 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Vertriebs-, Marketing- Service- und Presseaktivitäten in Österreich. Der Vertrieb erfolgt über das autorisierte Händlernetz und die von den Händlern betriebenen Vertriebsstandorte. Die Servicearbeiten werden von den autorisierten Werkstätten durchgeführt. Im Jahr 2016 wurden in Österreich 14.703 Mercedes-Benz PKW (inkl. V-Klasse), 4.902 Transporter (exkl. V-Klasse), 1.135 Mercedes-Benz LKW und 1.501 smart zugelassen.

Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH (MBFS), ein Tochterunternehmen der Daimler Financial Services AG, dem Finanzdienstleistungsunternehmen der Daimler AG bietet mit Leasing, Versicherungen und Service & Wartung alle Bausteine für ein sorgenfreies Fahren an. Erweitert werden die innovativen Mobilitätsdienstleistungen unter der Marke Daimler Fleet Management für den Flottenbereich.

Seit 1. Oktober 2015 bietet die Mercedes-Benz Bank GmbH österreichweit seinen Kunden und dem autorisierten Fahrzeughandel Kreditprodukte für alle Fahrzeugsparten des Daimler Konzerns an. Bereits heute wird rund jedes dritte MB Fahrzeug im Markt über die Mercedes-Benz Bank und die Mercedes-Benz Financial Services GmbH finanziert.