



Aus Freude am Fahren

Fahrbericht: Der neue Mercedes Actros verspricht nicht nur reduzierte Abgase und einen geringeren Verbrauch, sondern auch erstaunliche Qualitäten bei Fahrverhalten, Fahrdynamik und Fahrfreude.

Ausgerechnet auf der Pkw-IAA im September in Frankfurt feierte der neue Actros seinen ersten internationalen Messeauftritt. Was auf den ersten Blick erstaunlich erscheinen mag, entpuppte sich dann schnell als gelungene Aktion, die genau ein Ziel erreichen sollte: den Pkw-Fahrern vor Augen halten, dass ein Lkw längst kein lärmender Stinker mehr ist, dass er wirtschaftlicher transportiert als jeder Pkw

und dass schädliche Abgase spätestens mit Euro 6 kein Thema mehr sind. In großen Lettern, die auch aus 100 Meter Entfernung zu lesen waren, dokumentierte Mercedes die Fortschritte in Sachen Abgas und Verbrauch der vergangenen Jahre. Und zwar nahezu uneigennützig, wie die Messe-Unterlagen zeigen. Denn darin zu lesen ist weniger vom neuen Actros als vielmehr von der Entwicklungsarbeit, den Verbes-



1

- 1 **Verbesserte Hypoidachsen:** eingeschränkte Auswahl, länger übersetzt und verlustreduziert.
- 2 **Der OM 471:** 12,8 Liter Hubraum, 421 bis 510 PS, viel Kraft bei niedrigsten Drehzahlen und Top-Torque im größten Gang für die Versionen mit 412 sowie 450 und 476 PS.



2

Fotos: Henrik Worlock, Jan Potente, Martin Stolberg



1



2



3



4



5

- 1 Achsanbindung hinten: Schnittpunkt der Dreieckslenker erst hinter der Achse.
- 2 Mehr Rahmenbreite: Zusätzlich 90 Millimeter ergeben ein steiferes Rückgrat.
- 3 Souverän auf Sinuswellen und knapp 80 km/h.
- 4 Slalom mit 75 km/h – alles im Griff.
- 5 Doppelter Spurwechsel mit knapp 80 km/h.

serungen und den erreichten Zielen der gesamten Lkw-Industrie. Kurz: ein gelungener Auftritt pro Lkw vor großem Pkw-Publikum.

Während die PS-verwöhnten IAA-Besucher staunend den Ein-Liter-Lkw (ein Liter pro Tonne Nutzlast und 100 Kilometer) und die vielen Hybridfahrzeuge sowie die kommenden Elektro-Kurzstrecken-Stromer zur Kenntnis nahmen, hatten Journalisten die Gelegenheit, den neuen Actros erstmals ausführlich zu fahren. Auf Autobahnen, Land- und Bundesstraßen und auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz in Münsingen auf der Schwäbischen Alb, der längst als Plattform für allerlei Events dient und den Mercedes als Teststrecke für den neuen Actros perfekt präpariert hatte.

Nun ist es gar nicht so einfach, feine oder kleine Verbesserungen beispielsweise an Fahrwerk oder Lenkung auf unbekanntem Terrain zu erfahren, zu erkennen und letztlich zu würdigen. Dieses Problem hatte die Presseabteilung von Mercedes auf probate Weise gelöst. Denn zum Fahren auf der Teststrecke in Münsingen standen nicht nur die neuen Fahrzeuge, sondern auch die alten (im Mercedes-Jargon: die bewährten) parat. Zuvor schon hatten Mercedes-Kunden hier im wahrsten Sinne des Wortes erfahren können, was alt respektive bewährt und neu unterscheidet. Und Unterschiede gibt es tatsächlich eine Menge.

Schon die am Tag zuvor abgspulsten gut 250 Kilometer von München über Memmingen nach Ulm hatten eindrucksvoll dokumentiert, was sich am Actros getan hat. Die ersten Kilometer überzeugen mit einem stoischen Geradeauslauf, die erste, bewusst zu schnell angegangene Autobahnausfahrt überrascht mit exaktem Lenk- und Fahrverhalten. Die ausgiebige Erprobung dieser Qualitäten sollte aber dem zweiten Tag in Münsingen, abseits vom Verkehr, vorbehalten bleiben. Deshalb zuerst zum Thema Antrieb.

Im Actros arbeitet ein neuer Sechszylinder namens OM 471, der so neu gar nicht ist. Als DD13 gibt es ihn seit 2008 bei Freightliner und in anderen amerikanischen Trucks, als 6R10 läuft er seit 2010 bei Fuso. 12,8 Liter Hubraum (und damit fast ein Liter mehr als zuvor) garantieren zuerst einmal mehr Drehmoment und mehr Kraft. Die aufwendigere, zugleich aber robuste Konstruktion mit einteiligem Zylinderkopf, zwei oben liegenden Nockenwellen und Common-Rail-Einspritzung hat zudem auch eine Vorliebe für niedrigste Drehzahlen, die dem Verbrauch dienlich sind. Quasi aus Leerlaufdrehzahl marschiert der neue Actros los und lässt sich auch mit 800 oder 900/min bestens fahren. Dies ruft förmlich nach langen Achsübersetzungen in der Größenordnung von 2,5 bis 2,6 zu 1. Weil die Powershift-Automatik um diese Motorcharakteristik bestens weiß, verordnet sie – wann immer möglich – dieses

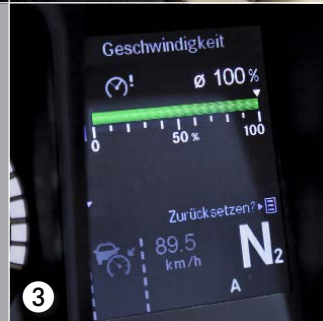


1 Der neue Arbeitsplatz ist nicht nur wohnlich. Das Fahrverhalten vermittelt zudem ein Gefühl von Sicherheit.

2 Was gut ist, darf man auch kopieren. Die beiden Stauräume unter der Liege gibt es in gleicher Form bei DAF.

3 Fleetboard mit Eco-Support. Die Hardware ist serienmäßig, die Software für vier Monate kostenlos. Eco-Support bewertet die Fahrweise nach wirtschaftlichen Kriterien.

4 Einfacher als im neuen Actros war eine umfangreiche Menüführung noch nie.



niedrige Drehzahlniveau. 850/min bei 65 km/h auf Landstraßen und 1.100/min bei 85 km/h auf Autobahnen stellen sich dann als Marschdrehzahl ein. Und dann gilt es, diesen quasi stationären Betrieb möglichst zu halten. Dafür verantwortlich zeichnet die Top-Torque-Charakteristik, die im größten Gang jeweils 200 Nm zusätzlich bereit stellt (eine Ausnahme macht die 510 PS starke Variante). Der Fahrer hört förmlich, wie der Verbrennungsdruck um rund zehn Prozent anschwillt, wie der sanfte Motorlauf auf aggressiv umschaltet, die Motorkraft an aufkommenden Steigungen kein Ende nehmen will und die Nadeln von Tacho und Drehzahlmesser wie festgeklebt in ihrer

Schneller als die neue Powershift schaltet kein anderes automatisiertes Getriebe. Auch die Schaltlogik stimmt

Position verharren. So lässt sich auch mit der „schwächsten“ Version des OM 471 getauften Motors bestens leben. Eine solche Motorcharakteristik gab es bisher bei Mercedes nicht. Und auch nicht beim Wettbewerb.

Reicht trotz aller Kraft der größte Gang am Berg nicht aus, dann folgen blitzschnelle Abwärtsschaltungen. Überhaupt das Getriebe: Georg Weiberg, Entwicklungsleiter aller Daimler Trucks, macht keinen Hehl daraus, dass jenes Volvo-Getriebe namens I-Shift als Vorbild diente. Seinem Team ist es gelungen, das Vorbild zu toppen. Die Schaltzeiten und die Schaltlogik (siehe auch Seite 25) könnten besser nicht sein.

Zweiter Tag in Münsingen: Das Wetter meint es gut, trockene Fahrbahn, Sonnenschein. Die 37 Kilometer lange Panzerringstraße um den Truppenübungsplatz ist die Plattform für die Fahrversuche, die schnelle Spurwechsel, schnelles Ausweichen und all jene Fahrsituation simulieren sollen, die einem Lastzug vor die Räder kommen können. Erste Tour mit dem alten Actros: Die Ausgangsgeschwindigkeit hängt vom

Mut des Fahrers ab. Und der setzt erst einmal auf Sicherheit. Die meisten „Hindernisse“ haben die Versuchsmitarbeiter jedoch zweimal hintereinander aufgebaut und ermutigen die Testpiloten, den zweiten Versuch mit mehr Tempo anzugehen. Die erste Runde im alten Actros zeigt die Grenzen jedoch recht schnell auf. Nur zaghaft steigt das Tempo, weil das Fahrgefühl sagt, dass es längst genug ist. Ein wenig geht noch, aber mit Herzklopfen. Säße nicht der Copilot daneben, der die Grenzen auf diesem Parcours kennt, kein Mensch käme auf die Idee, 40 Tonnen so um die Ecken zu jagen.

Die zweite Tour im neuen Mercedes Actros geht automatisch schneller vonstatten. Nicht unbedingt, weil die niedrigeren Drehzahlen und der verbesserte Fahrkomfort ein niedriges Tempo suggerieren, sondern weil der Lastzug dem Fahrer exakt mitteilt, was gebacken ist. Die Lenkmanöver laufen viel exakter ab, die Seitenneigung der Hochdachkabine hält sich in engen Grenzen. Aus vorsichtigen 65 bis 70 km/h im alten Actros resultieren dann an gleicher Stelle 75 km/h, aus 70 bis 75 km/h werden dann auch mal 80 km/h. Das beste Fahrgefühl stellt sich in jenem Actros ein, der ein schmales und tiefer montiertes Fahrerhaus trägt. Wie auf Schienen geführt, umkurvt dieser Sportwagen Hindernisse aller Art. Was der Fahrer in der Praxis davon hat? Er fühlt sich viel sicherer, er fährt entspannter. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Das Thema „neuer Actros und Verbrauch“ bleibt einem späteren Test vorbehalten. Die versprochenen Werte scheinen realistisch und resultieren aus mehreren Maßnahmen. Fleetboard wird serienmäßig eingebaut (mit zeitlich begrenzter kostenloser Nutzung), daran geknüpft ist eine Fahrerschulung. Die gute Aerodynamik und der neue, moderne Common-Rail-Motor versprechen weitere Einsparungen.

Ein großer Teil der Verbrauchseinsparungen entfällt sicher auf die Antriebstechnik. Niedrigste Drehzahlen, optimierte Powershift-Getriebe und verlustreduzierte Antriebsachsen sind die Voraussetzungen dafür. Das tadellose Fahrverhalten trägt allerdings wenig dazu bei, sorgt aber für eine Fahrfreude, wie es sie bisher im Actros nicht gab. ◀ Frank Zeiten ▶