



Lenkstockhebel statt Wippschalter: Mercedes hat das Bedienkonzept umgekrempelt.

Schnell geschaltet

Fahrbericht: Schneller denn je und pffiffig wie nie zuvor schaltet das automatisierte Getriebe Powershift im neuen Actros. Es ist kaum wiederzuerkennen.

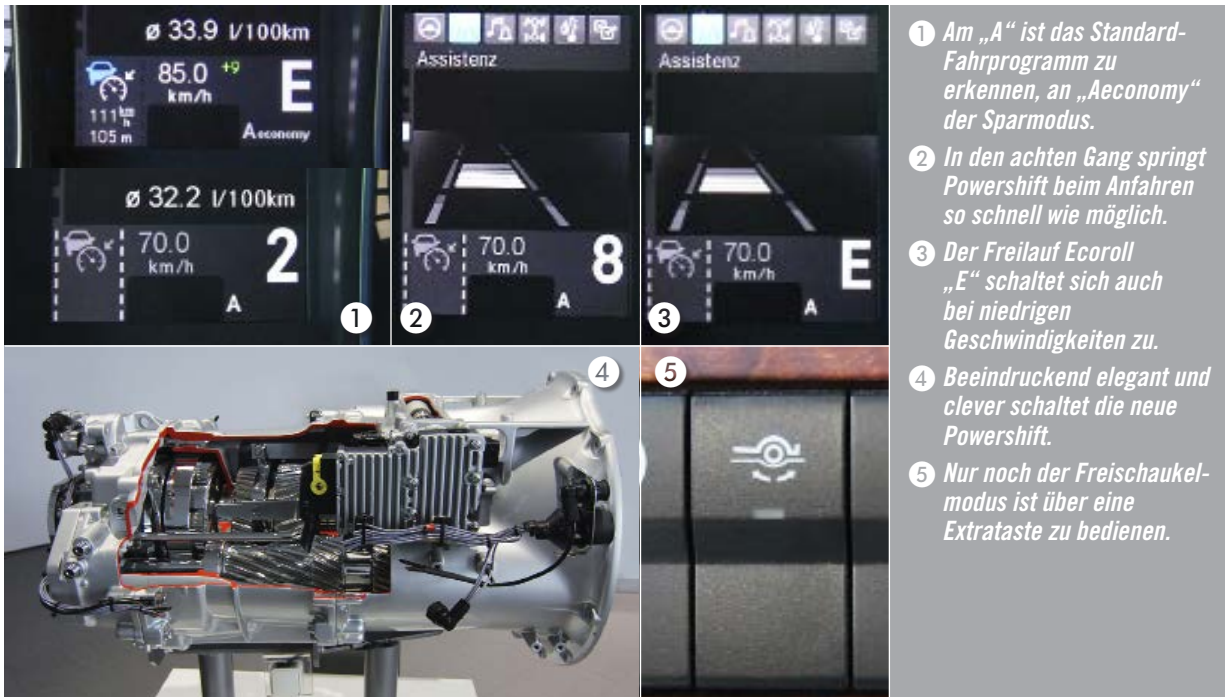
Wenn Mercedes-Chefingenieur Jörg Zürn von einem „Unterschwinger“ redet, dann hat er mit einem kraftvollen Hieb nur wenig im Sinn. Ganz im Gegenteil. Denn er meint damit eine Eigenart des neuen Actros, die in der Sprache des Boxens eher mit „eleganter Wegducken“ zu umschreiben wäre. Angenommen, sowohl der Tempomat als auch der Economy-Modus von Powershift sind aktiviert, dann passiert Folgendes: Gleitet die Fuhre genüsslich vor sich hin, wartet das System bis drei km/h unter die gesetzte Marschgeschwindigkeit, bevor es die Kupplung wieder schließt und zügig beschleunigt.

Sinn der Übung? Sprit sparen natürlich. Denn zum einen könnte es sein, dass es sich bei der Erhöhung des Fahrwiderstands nur um ein vorübergehendes Phänomen handelt und die Fuhre gleich wieder kostenlosen Gefälle-Schub bekommt. Zum anderen kostet es in der Tat weniger Sprit, wenn kurzzeitig mit circa 75 Prozent Last – also ungefähr im Verbrauchsbestpunkt des Motors – wieder auf Marschtempo beschleunigt wird, anstatt das Tempo stur und mit weit weniger Last zu halten. Leicht zu sehen also: Powershift im neuen Actros greift tatsächlich auf Tricks zurück, die bisher eher zum Repertoire ausgefuchster Werksfahrer gehörten. Ganz neu

sortiert hat Mercedes obendrein das ganze Drum und Dran. Bietet nun zum Beispiel von vornherein die Wahl zwischen zwei Varianten, die unter den Schlagworten „Economy“ sowie „Power“ zusammengefasst sind (siehe Kasten Seite 25) und jeweils drei verschiedene Fahrmodi umfassen.

Einher geht mit dieser neuen Sortierung der Optionen auch eine gänzlich neu gefasste Bedienung bei Powershift. Den Wippschalter am Ausleger der Armlehne hat ein etwas raumgreifender Lenkstockhebel ersetzt, in dem ein Drehring zur Einstellung der klassischen Funktionen „N“, „D“ und „R“ sitzt. In welchem Modus (also ob „Standard“, „Manuell“, „Economy“ respektive „Power“) die Fahrt vorstattgehen soll, darüber entscheidet ein Drücken an der Spitze des Hebels in Richtung Lenkstock: Der Reihe nach tanzen die verschiedenen möglichen Optionen auf diese Weise an und sind im Display jeweils abzulesen.

Fürs manuelle Schalten gilt im neuen Actros nun wie bei MAN-Tipmatic oder Scania-Opticruise schon länger: Lenkstockhebel hergezogen schaltet rauf, das Teil in die andere Richtung gedrückt schaltet Powershift runter. Und wie gehabt im Actros 3 ist dieser Hebel zudem zuständig für die Betätigung von Motorbremse und Retarder.



- ① Am „A“ ist das Standard-Fahrprogramm zu erkennen, an „Aeconomy“ der Sparmodus.
- ② In den achten Gang springt Powershift beim Anfahren so schnell wie möglich.
- ③ Der Freilauf Ecoroll „E“ schaltet sich auch bei niedrigen Geschwindigkeiten zu.
- ④ Beeindruckend elegant und clever schaltet die neue Powershift.
- ⑤ Nur noch der Freischaukelmodus ist über eine Extrataste zu bedienen.

Auch was die Schaltstrategie und Schaltgeschwindigkeit im Automatikmodus angeht, ist Powershift nicht wiederzuerkennen. Eine neue Elektronik und nicht zuletzt auch der neue Motor eröffnen da ganz andere Möglichkeiten als bisher. Bei der Schaltgeschwindigkeit zum Beispiel liegen Welten zwischen Actros 3 und dem Neuen: Da die Motorbremse des OM 471 um einiges schneller anspricht als die der alten V8, kann sie jetzt entsprechend schneller einspringen, um zum Beispiel beim Raufschalten die Drehzahl blitzschnell auf das dem nächsten Gang gemäße Drehzahlniveau zu drücken. Auch harmonisiert das heikle Spiel von Drehmomentabbau und -aufbau samt wohl dosiertem Stoß an Zwischengas beim Zurückschalten traumwandlerisch gut und schnell.

Bei alledem ist obendrein keine Spur mehr vom behäbigen Schielen nach niedrigen Drehzahlen um jeden Preis zu spüren. Hurtig hangelt sich die Automatik beim Beschleunigen in der Ebene zum Beispiel über die Gangstufen 2–5–8 hinauf in die obere Etage der Gänge, kennt dabei keine Scheu mehr vor Drehzahlen bis 1.700/min. In puncto Fahrdynamik gilt generell: Powershift vermittelt bei jeder Art von Steigung große Souveränität und schafft es zugleich gekonnt, Aufreglichkeiten im Schaltgeschehen zu vermeiden. Beim Rollen in der Ebene wiederum nutzt die Elektronik das Potenzial des Motors in höchster Konsequenz. Mit nur knapp

900/min schnürt der Actros dann über die Landstraße, sofern die serienmäßige 2,61er-Achse bei Bereifung 315/R 22,5 verbaut ist. Erstaunlich dabei ist, wie viel Zugkraft dennoch zur Verfügung steht. Und bummeln heißt nicht grummeln. Der Motor rappelt bei solchem Tun keineswegs, sondern flüstert so leise vor sich hin, dass ein steter Blick auf den Tacho ratsam ist: Sonst kann es leicht passieren, dass der Actros in leichtem Gefälle unbemerkt über Gebühr an Fahrt aufnimmt.

Bestens aufgeräumt tritt nicht nur die Powershift-Software, sondern auch das Armaturenbrett an. Verschwunden ist neben dem Schalter für den Power- auch der für den Rangiermodus. Den Rangiermodus gibt es jetzt gar nicht mehr. Gewichen ist er einer sogenannten Kriechfunktion, bei der der Fahrer die Geschwindigkeit (auch im Rückwärtsgang) nur noch mit der Bremse reguliert. Einzig verbleibender Powershift-Schalter in der Armaturentafel ist der Button für die bekannte Freischaukelfunktion.

Und selbst an die Kupplung – bisher für manchen ein Sorgenkind des etwas anfälligen Ausrücklagers wegen – hat Mercedes Hand angelegt: „Wir haben die gezogene durch eine gedrückte Kupplung mit Zentralausrücklager ersetzt“, benennt Mercedes-Entwicklungschef Jörg Zürn den Wandel an der Schnittstelle zum Motor, der die Standfestigkeit der Kupplung deutlich voranbringen soll. ◀ Michael Kern ▶

POWERSHIFT-VARIANTEN IM VERGLEICH

A: Economy			B: Power		
Standard	Economy	Manuell	Standard	Power	Manuell
Kick-down möglich	Kick-down aus	Manuelles Schalten	Kick-down möglich	Schaltpunkte ca. 100/min höher	Manuelles Schalten
Ecoroll abschaltbar	Ecoroll permanent		Ecoroll abschaltbar	Kick-down möglich, Ecoroll abschaltbar	
Vmax = 89,8 km/h	Vmax = 85,0 km/h		Vmx = 89,8 km/h	Vmax = 89,8 km/h	
Tempomat ohne Unterschwinger	Tempomat mit Unterschwinger		Tempomat ohne Unterschwinger	Tempomat ohne Unterschwinger	