



Debütantenball

Fahrbericht: Kein neuer Lkw der vergangenen Jahre transportierte so viele technische Neuerungen wie der Mercedes Actros. Ob der neue Stern den Vorschusslorbeeren gerecht wird, zeigt die erste, exklusive Probefahrt in der Hitze Südspaniens.

Der Start in die Zukunft des Fernverkehrs – er beginnt mit einem Druck auf den Startknopf im Armaturenbrett. Nicht weniger als den Aufbruch in eine neue Dimension des Fernverkehrs haben die Väter des Flaggschiffs versprochen, nun müssen Sie den Beweis vor einer Gruppe Journalisten der Truck-Of-The-Year-Jury antreten. In Deutschland berichtet exklusiv lastauto omnibus von dieser Jungfernfahrt.

Das erste Lebenszeichen aus dem Motorraum des Actros ertönt: ein sonorer, basslastiger Sound. Der Klang des Hightech-Reihensechszylinders kann es mit dem legendären Bollern der V-Motoren aufnehmen. Dann das Rendezvous mit

dem Innenraum: Die Big-Space-Kabine sitzt motorkastentfrei über dem 421-PS-Triebwerk auf vier mechanischen Federpunkten. Selbst eine knapp 1,90 Meter große Person kann in der zweitgrößten Kabinenausführung noch problemlos stehen. Und das Fahrerhaus bietet tatsächlich jenen durchdacht geräumigen, praxisgerechten Innenraum, den die Mercedes-Designer versprochen haben.

Alles ist von Grund auf neu angelegt: Der Komfort-Fahrersitz mit zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten bis hin zur Massagefunktion, das griffsympathische Vierspeichen-Lenkrad mit Multifunktionsstastenbelegung, das per Fußpedal auch während der Fahrt sekundenschnell in Position gebracht werden kann und das neu gestaltete Armaturenbrett, in dem nun auch die Getriebebetätigung am edelstahlverzierten Lenkstockhebel ihren Logenplatz gefunden hat.

Und mit jenem Dreh am Hebelrad für die Betätigung der dritten Generation des Powershift-Getriebes beginnt die Fahrt. Der 12,8-Liter-Motor schiebt ohne Trägheitsmoment kräftig aus dem Anfahrang an. Nach dem noch verhaltenen Leerlaufsound stimmt der Antrieb zu einem kernigen, aber unaufdringlichen Konzert der sechs Zylinder an, das den dynamischen Vortrieb im Sattelzug untermalt. Es sind neue Töne, mit denen Mercedes-Benz im Konzert der Großen weiter die erste Geige spielen will.



Fotos: Jan Potente, Oliver Willms

Lenkzeit: Erste Ausfahrt mit dem neuen Stern im Fernverkehr.

Die Getriebesteuerung trägt wesentlich zum souveränen Gefühl am Steuer bei. Bei den Schaltgeschwindigkeiten hat das neue Powershift-Getriebe so kräftig zugelegt, dass eine Zugkraftunterbrechung kaum noch spürbar ist. Nur noch 1,25 Sekunden soll ein kompletter Schaltvorgang dauern, in der Praxis schaltet das Getriebe nahezu so geschmeidig schnell wie eine DSG-Schaltbox. Eingriffe in die Gangwahl, so sie denn überhaupt notwendig werden, erledigt der Actros-Pilot per Druck oder Zug an dem zentralen Lenkstockhebel. Den Schaltknopf auf der Armlehne vermisst man keine Sekunde. Das Getriebe überzeugt rundum. Die Schaltlogik ist ausgewogen, das Tempo atemberaubend.

Das Gefühl souverän zu fahren, bleibt auch beim schwächsten Modell nicht auf der Strecke. Der Einstieg in die neue Actros-Welt beginnt mit dem 310 kW (421 PS) starken 1842 in der aktuell attraktiveren, weil kostengünstiger in der Anschaffung und genügsamer im Verbrauch, Euro-5-Spezifikation. Mit einem unspektakulär gleichmäßigen Leistungsanstieg über die Drehmoment-Höhenlagen von 2.100 Newtonmeter arbeitet der Common-Rail-Motor konstruktiv mit den nun länger ausgelegten Hinterachsübersetzungen zusammen. Serienmäßig gesetzt ist eine Hinterachsübersetzung von $i = 2,61$. Das Resultat der langen Auslegung ist bei Autobahn-Marschtempo ein um rund 150 Kurbelwellenumdrehungen niedrigeres Drehzahlniveau, das direkt in die um bis zu sieben Prozent gegenüber dem Euro-5-Vorgänger günstigere Verbrauchsbilanz einzahl.

Topzuschlag gibt's beim Actros nur beim Drehmoment – und zwar 200 Newtonmeter Extra-Durchzug im größten Gang. Damit kann man auf langen Autobahnsteigungen Rückschaltungen in den elften Gang oft vermeiden. Das ist genau die richtige Strategie anstelle aus Verbrauchsgründen in den höheren Gängen die Leistung zu kappen. Zum Autobahn-Cruisen bedient man sich des feinfühligsten Tempomaten mit individualisierbarer Soft-Cruise-Funktion. Genauso wie die Hysterese des Tempobegrenzers wird dieser über die nicht ganz intuitiv platzierten Tasten im Multifunktionslenkrad aktiviert. So rollt man drehzahl-niedrig und bei einem Geräusch-niveau wie im Reisebus entspannt auf der Autobahn dahin.

Trotz des schweren Motors und der hoch über dem Rahmen sitzenden Großraumkabine neigt und nickt der Actros nur minimal. Das Zusammenspiel zwischen Sitz-, Fahrerhaus- und Fahrzeugfederung ist überzeugend. Informative Unterhaltung bietet das recht wohlwollend bewertende Fleetboard-Eco-Support-Programm, das neben Statusmeldungen über den Prozentgrad der richtigen Bedienung auch Tipps fürs sparsame Fahren anbietet.

Der Abfahrt von der Autobahn folgt die nächste Bewährungsprobe. Auf der anspruchsvollen Berg- und Tal-Route rund um Granada verliert der 1842er kaum den Anschluss an die vorausfahrenden leistungsstärkeren Fahrzeuge. Ungewohnt tief in den Drehzahlkeller lässt die Powershift den vierventiligen Sechszylinder kurbeln, bevor ein kleinerer Gang eingespannt wird. Der schon früh ansteigende Drehmomenthügel macht die Exkursionen in tiefe Touren möglich, in denen der V6-Vorgänger bereits einbrach. Eingriffe des Fahrers wie einen Kickdown ignoriert der Bordrechner, wenn es leistungsmäßig und wirtschaftlich nicht geboten ist. Daran werden sich manche Fahrernaturen erst gewöhnen müssen. Allerdings haben sie jederzeit die Möglichkeit, über die



- 1 Das Cockpit wirkt elegant und ist obendrein praxistgerecht gestaltet.
- 2 Gang vorwählen und schalten. Motorbremse und Retarderbetätigung sind ebenfalls am Lenkstockhebel versammelt.

manuelle Gangwahl Herr im Fahrerhaus zu bleiben. Wie lange man gegen die Getriebeintelligenz anschaltet, bleibt indes abzuwarten. Die Einsicht, dass der Getrieberechner in nahezu allen Fällen doch Recht hat, lässt den Fahrer schnell zum Automatikmodus zurückkehren.

Ein kongeniales Zusammenspiel mit dem Antrieb leistet der überarbeitete Eco-Roll-Freilauf. Noch schneller als im Vorgänger schaltet sich der Kraftstoff sparende Betriebsmodus zu, um bei Bremsung sofort und sanft einkuppelnd in den Gangmodus zurückzukehren. Die Rollphase mutet dank der geringen Windgeräusche an der aerodynamisch optimierten Fahrzeugfront wie Schweben auf Wolke sieben an.

DREIZIMMERAPPARTEMENT MIT LÜMMELECKE

Mercedes verspricht auch für den Innenraum revolutionäres: einen ergonomisch ausgefeilten Arbeitsplatz mit abgeschlossenem Lebensraum unterwegs. Die Dreiteilung der Kabine in Fahr-, Arbeits- und Wohn-Schlafbereich wird durch die unterschiedliche Farbgebung der Interieur-Materialien unterstrichen. Der Fahrerplatz selbst kann in schlichtem Schwarz, mit Chromapplikationen oder mit Wurzelholzbesatz gewählt werden. Unterschäumte Oberflächen und hochwertig anmutende Bedienelemente unterstreichen bereits beim Einstiegsmodell den Premiumanspruch. Eine fast unübersehbare Anzahl an Ablagen bis hin zum Kühlschranks mit Platz auch für stehend gelagerte Flaschen bieten Raum für alles während der Fernfahrt. Geschmackssache ist der Armaturenräger mit den zwei Instrumententüten. Kritikpunkte muss man suchen. Durch die geneigte Windschutzscheide spiegeln sich die Fahrerhände im Sichtbereich und die großen Spiegelpakete bieten zwar Durchblick zwischen A-Säule und Spiegelträger, sitzen aber zu weit hinten. Am Wohn- und Arbeitsbereich, vornehmlich dem Solo-Star-Concept für Alleinfahrer, gibt es indes nichts zu mäkeln. Der Clubsessel auf der Beifahrerseite ist eine Einladung zum Pausemachen. Ein ausklappbarer Arbeits- und Esstisch, eine Fußablage, die hochwertigen Betten und zahlreiche sinnvolle Gimmicks rund um den Ruheraum zeigen, dass man bei Mercedes beim Innenraumdesign ganz nah an der Praxis gebaut hat.



Actros-Entwicklungschef Dr. Jörn Zürn lebt die Qualitäten des Solo-Star-Konzepts aus.

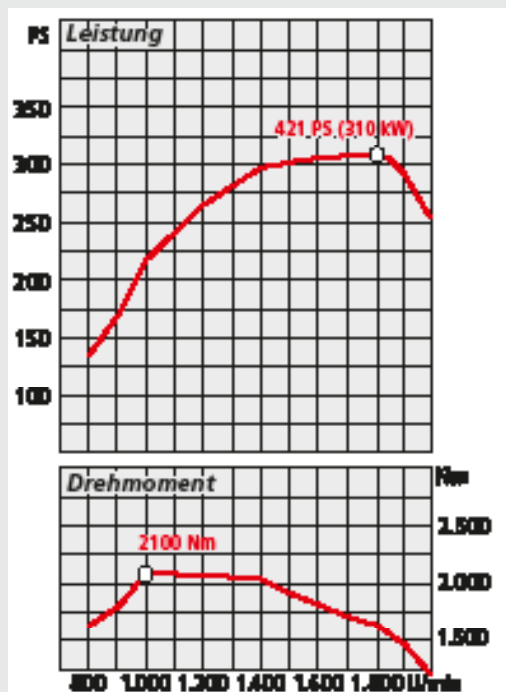
MERCEDES ACTROS 1842

MOTOR

Reihensechszylinder (Mercedes-Benz OM 471) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, X-Pulse-Common-Rail-Einspritzung, SCR, AGR, Euro 5
 Hubraum 12.800 cm³
 Bohrung/Hub 132/156 mm
 Leistung 310 kW (421 PS)
 max. Drehmoment 2.100 Nm bei 1.100/min (plus 200/min im 12. Gang durch „Top-Torque“)

KRAFTÜBERTRAGUNG/FAHRWERK

Automatisiertes Zwölfganggetriebe Powershift G211, Bedienung per Lenkstockhebel, starre Hypoid-Hinterachse HL6, Hinterachsübersetzung $i = 2,611$ (wahlweise 2,533, 2,733, 2,864, 3,077). Leiterrahmen aus Feinkornstahl, 834 mm Rahmenspur, starre gekröpfte Vorderachse an Parabelfedern (wahlweise Einblattausführung), Stoßdämpfer, Stabilisator; starre Hinterachse an Vierbalg-Luftfederung mit verbreiterter Federspur, Stoßdämpfer, Stabilisator; elektronisch geregelte Scheibenbremse an allen Achsen, Radstandsvarianten SZM: 3.550, 3.700, 3.850 und 4.000 mm.



Noch beeindruckender als die perfekte Abstimmung des Antriebsstranges ist das Fahrverhalten des Actros. Von Pkw-ähnlichem Komfort schwärmen die Fahrwerksentwickler. Sie lügen nicht. Wie in keinem anderen Lkw vermittelte die Lenkanlage des Actros einen direkten und höchst fahrdynamischen Bezug zur Straße, ohne deren Unebenheiten an das Volant weiterzugeben. Kurvenradien werden in einem Strich und ohne Lenkkorrekturen durchfahren. Bodenwellen bis hin zu mittleren Fahrbahnschäden schlagen nicht bis in die Fahrerhände durch. Trotzdem ist die Lenkung nicht überdämpft. Auch das Nachschwingen des Zugs ist bei schnellem Spur- oder Richtungswechsel trotz hoch thronendem Kabinenschwerpunkt kein Thema mehr.

Das außergewöhnliche Fahrverhalten des beladenen Sattelzuges geht allerdings nicht allein auf das Konto der Lenkung. Die breitere Anlenkung der neu arrangierten Hinterachsfederung, ein deutlich versteifter Hauptrahmen und die auf leichtes Untersteuern eingestellte Hinterachsspur tragen gleichfalls dazu bei. Die Wankstabilität des Fahrwerks und die Präzision der Spurhaltung vermitteln ein hohes Maß an Pkw-Fahrgefühl. Ein Sicherheitsplus stellt auch der Voith-Wasserretarder dar. In den Kühlwasser-Kreislauf integriert nutzt der Hochtriebler das deutlich vergrößerte Kühlpotenzial des Motors. Zusammen mit der Dekompressions-Motorbremse übernimmt der Wasserretarder so den Hauptanteil der Bremsarbeit. Die Betriebsbremsen fungieren nur mehr als Sicherheits-Backup und zum Anhalten.

Von den vielen Hightech-Delikatessen am Actros verrichten manche ganz unscheinbar ihren Dienst. In der Hitze eines andalusischen Sommertages mag die automatische Lamellenverstellung vor dem Kühler des Mercedes immer weit offen bleiben. Dafür geht das Motormanagement genügsam mit den Energieressourcen um. So beginnt der Ventilator bereits am Anfang einer Steigung mit der Kühlarbeit, um im Verlauf der Kletterübung möglichst wirtschaftlich über den Berg zu kommen. Das Ergebnis: Von einem heulenden Lüfterrad ist auf normalen Steigungen ebenso wenig zu hören, wie von einem Pfeifkonzert des Turboladers.

Das exklusive Rendezvous mit dem Actros endet auf dem Parkplatz eines andalusischen Firmenkomplexes. Den Halbkreis in die Parkformation fährt der Actros-Zug wie von mit einem Zirkel gezogen. Der Motor fällt mit der Souveränität von 20 Millionen Testkilometer zurück in den Leerlauf-Bass. Hunderte Entwickler hat er überzeugt, heute den ersten unabhängigen Tester. Manchmal sind es also gerade die leisen Töne, die wahre Größe ausmachen. *◀ Oliver Willms ▶*



Flotte Talfahrt mit Wasserretarder und Deko-Motorbremse .