

Klang trifft Farbe

Test: Mercedes Actros 1855 LS Megaspace. Mit den Bluetec-Lkw überraschte Mercedes die gesamte Konkurrenz. Auch die Achtzylinder gibt's mittlerweile mit SCR-Technik. Sie sind kräftiger, sauberer und sparsamer als ihre Vorgänger.

Die Farbe Blau beschert der Marke Mercedes derzeit viel Freude. Blau wie Bluetec oder Adblue. Der geschickte, von der Konkurrenz kritisch beäugte Schachzug mit dem frühen Vorpreschen der Bluetec-Generation sicherte dem Stuttgarter Konzern nicht nur hohe Stückzahlen bei einer ohnehin boomenden Nachfrage, sondern auch zusätzliche Marktanteile. Derzeitiger Stand: 20 Prozent in der schweren Klasse europaweit.

Diesmal passte sogar die Lackierung der Bluetec-Zugmaschine, die in Blau zum Test antrat. Und zwar in Form eines 1855 LS mit

fast 16 Liter großem Achtzylinder, Megaspace-Fahrerhaus und neuem Powershift-Zwölfanggetriebe.

So viel Luxus und Technik kosten Geld. Unter 100 000 Euro wird ein derart ausgestatteter Actros kaum zu haben sein. Und so viel Luxus kostet Nutzlast. Ohnehin ist der Mercedes, gleich mit welcher Motorisierung, kein Leichtgewicht. Schon ein üblicher 1844 LS mit 435 PS starkem V6 und L-Fahrerhaus steht mit rund 7,4 Tonnen* auf der Waage. Vom Volvo FH abgesehen sind alle anderen Zugmaschinen des Wettbewerbs leichter. Bis zu 300 Kilogramm. Im Fall 1855 schnell das Leerge-

* in lastauto omnibus-Spezifikation



Um Platz für den riesigen Katalysator zu schaffen, müssen die Batterien ins Heck.



Stolz trägt der 1855 sein V8-Signet in Chrom auf dem Kühlergrill.



Ein großer, zentraler Lader versorgt künftig beide Zylinderreihen.







Motor

V8-Motor (OM 502 LA) mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung und vier Ventilen pro Zylinder; halbhoch liegende Nockenwelle, Einzelzylinderköpfe, nasse, auswechselbare Laufrohre, elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung, SCR-Anlage

Bohrung/Hub	130/150 mm
Hubraum	15 928 cm ³
Verdichtung	18,50 : 1
Effektiver Druck	20,52 bar
	bei maximalem Drehmoment
Nennleistung	405 kW (551 PS) bei 1800/min
Maximales Drehmoment	2600 Nm bei 1080/min
Mittlere Kolbengeschwindigkeit	9,00 m/s bei Nenn Drehzahl 1800/min
Motorgewicht	1260 kg = 3,11 kg/kW
Schmierung	Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, Hauptstromölfilter, Ölkühler
Einspritzung	elektronisch gesteuerte Steckeinspritzpumpen (Pumpe-Leitung-Düse) bis 1800 bar Einspritzdruck, Siebenlochdüsen

Kraftübertragung (Testfahrzeug)

Kupplung: automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, 430 mm Durchmesser

Getriebe: Mercedes Powershift G281-12; Dreigang-Klauengetriebe (wahlweise Direktgang- oder Overdrive-Ausführung) mit Range- und Splitgruppe, 12 Gänge, automatische Schaltung

1. Gang	14,93	10. Gang	1,60
2. Gang	11,64	11. Gang	1,28
3. Gang	9,02	12. Gang	1,00
4. Gang	7,03		
5. Gang	5,64		
6. Gang	4,40	R1-Gang	16,39
7. Gang	3,39	R2-Gang	12,74
8. Gang	2,65	R3-Gang	3,72
9. Gang	2,05	R4-Gang	2,90

Hinterachse: einfach übersetzte Antriebsachse mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,73 zu 1, entsprechend 122 km/h bei Nenn Drehzahl 1800/min und Bereifung 315/70 R 22,5; wahlweise 2,93 oder 3,15

Fahrgestell

Vorn gespreizter U-Profil-Leiterrahmen (283 x 70 x 8 mm) mit geschraubten und genieteten Querträgern, Zweiblatt-Parabelfedern vorn, Zweibalg-Luftfederung hinten, Stoßdämpfer und Stabilisatoren LS8 mit variabler (19,3 bis 23,0 zu 1) Übersetzung; innenbelüftete Scheibenbremsen mit EBS vorn und hinten, 400-Liter-Alutank rechts

Daten und Messwerte im Vergleich¹⁾

Fahrzeugtyp		Mercedes Actros 1855 LS Euro 5	Mercedes Actros 1844 LS Euro 5	Scania R580LA Topline/Euro 3
Etappe 1	(65,0 km) km/h A 6/A 67/A 5 L/100 km	85,2 26,3	85,1 25,3	85,1 26,2
Etappe 2	(226,0 km) km/h A 5/ A 7 L/100 km	82,2 39,8	81,2 36,9	83,0 40,8
Etappe 3	(126,3 km) km/h B 80/B 27 L/100 km	64,6 31,0	64,5 29,0	63,9 32,7
Etappe 4	(113,6 km) km/h B 27 L/100 km	60,5 43,3	59,0 41,0	61,1 44,2
Etappe 5	(143,1 km) km/h A 81/A 6 L/100 km	87,7 28,4	87,2 26,6	87,8 27,6
Gesamte Testrunde (674,0 km) zusätzlich	km/h L/100 km L/100 km AdBlue	75,2 35,0 1,93	74,3 32,8 1,70	75,3 35,7 -
Antriebsstrang-Auslegung²⁾				
Gesamtübersetzung im größten Gang		2,73	2,85	3,08
Gerechnete Höchstgeschwindigkeit	km/h	122	117	114
Steigfähigkeit im größten Gang	%	3,32	2,79	3,89
Motordrehzahl bei 85 km/h	min	1255	1305	1415
Volllastverbrauch				
Herstellerangabe Minimum	g/kWh	188	188	k. A.
Steigung 3,5 Prozent	L/100 km	87,7	82,0	86,3
Teillastverbrauch bei 85 km/h	L/100 km	23,1	22,5	26,9
Steigungsbedingte Schaltungen		45	67	21
Motorbremse³⁾				
Bremsleistung (Herstellerangabe) kW/min		360/2500	290/2300	304/2300
Motorbremse hält bei 8% Prozent Gefälle km/h		64,8	64,1	65,1
Innengeräusch				
in dB(A) bei 85 km/h		63,2	63,6	64,0
Beschleunigung 0 bis 85 km/h in s		-	54,0	41,9
Leergewicht fahrfertig ⁴⁾	kg	7900	7340	7440
Sattellast max.	kg	10 100	10 660	10 560
Testgewicht	kg	39 950	39 600	39 700
Wartungsintervalle	km	bis 120 000	bis 120 000	60 000
Betriebskosten				
Kaufpreis netto	Euro	100 000	88 000	98 000
Feste Kosten pro Jahr	Euro	46,071	41,976	45,308
Feste Kosten pro km	Cent	30,71	27,98	30,21
Variable Kosten pro km	Cent	44,95	42,51	44,57
Gesamtkosten pro km	Cent	75,66	70,49	74,78

¹⁾ Daten und Messwerte aus Einzeltests

²⁾ mit Bereifung 315/70

³⁾ Alle Fahrzeuge mit serienmäßiger Motorbremse

⁴⁾ Alle Fahrzeuge in vergleichbarer Ausstattung mit Sattelkupplung, Reserverad, gefülltem 400-Liter-Tank, Scania mit Leichtbaupaket (minus 185 kg) und ohne SCR-Anlage

Parameter für die Dekra-Betriebskostenberechnungen: Haftpflicht und Kasko 100 Prozent, jährliche Laufleistung 150 000 km, Nutzungsdauer vier Jahre



Fahrerhaus

Mercedes-Megaspace-Fahrerhaus; langes Ganzstahlfahrerhaus mit Stahl-Hochdach und Vierpunkt-Luft-Federung (Serie: Vierpunkt-Stahlfederung); alle Blechteile verzinkt; serienmäßige Ausrüstung; halbautomatische Schaltung, elektronisch gesteuerte Klimaanlage, Wegfahrsperre, elektrisch betätigtes Aufstelldach, elektrische Fensterheber und Spiegelverstellung

Maße

Höhe (ohne Spoiler)	3718 mm
Radstand	3600 mm
Länge Fahrgestell	6113 mm
Spurweite vorn/hinten	2036/1804 mm
Rahmenhöhe hinten	945 beladen
Aufsattelhöhe	1120 mm bei 315/70
Vorsattelmaß	mindestens 540 mm
Wendekreis	14 900 mm

Test: Mercedes Actros 1855 LS Megaspaces

wicht auf fast acht Tonnen. Die Gewichtstreiber: der fast 1300 Kilogramm schwere Gusskamerad OM 502 LA mit acht Zylindern, das hochgesetzte Megaspaces-Fahrerhaus und die nochmals größere SCR-Anlage mit einem 95 Liter großen Adblue-Tank und einem riesigen, 800 Millimeter langen Auspufftopf mit integriertem Katalysator. Mit einem größeren Tank und einem zusätzlichen Retarder sind 8,5 Tonnen Leergewicht schnell erreicht.

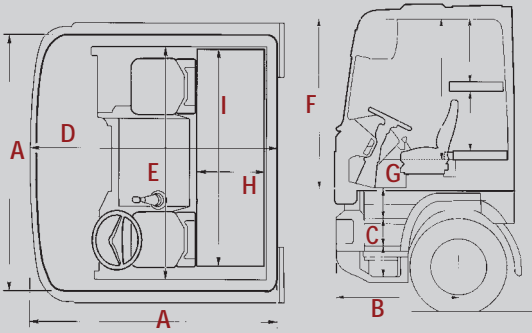
Alleine gut 250 Kilogramm gehen auf das Konto der SCR-Anlage, was allerdings der einzige nennenswerte Nachteil der nicht nur von Mercedes favorisierten Abgasreinigung ist. Denn ansonsten macht der 551 PS starke V8, der im Vergleich zur Euro-3-Version ein wenig umgebaut wurde, seine Sache ganz gut. Kurz: Er ist sparsamer als sein Euro-3-Vorgänger und auch weit kräftiger als es die um rund 14 PS gestiegene Nennleistung vermuten lässt. Der größte Unterschied zum Euro-3-Motor findet sich bei der Turboaufladung. Übernahmen zuvor noch zwei kompakte Lader die Versorgung des V8, so ist jetzt ein großer, zentral angeordneter Turbolader mit dieser Aufgabe betraut. Mercedes spricht hier von einer „neu entwickelten, hocheffizienten Turboaufladung“ des Motors.

Die Leistung stieg wie gesagt nur minimal, doch auch das Drehmoment legte zu und wuchs von 2500 auf 2600 Nm bei

1080/min. Alles in allem ergibt sich damit über den kompletten nutzbaren Drehzahlbereich ein Leistungsplus von bis zu 20 PS. Mit Blick auf die Fahrleistungen geht der Vergleich von altem 1854 zu neuem 1855 deshalb mit minimalem Vorteil für den Neuen aus. Bei etwas längerer Achsübersetzung (2,73 statt 2,83) umrundete der 1855 die 674 Kilometer lange Messrunde zwei kurze Minuten schneller. Macht 75,2 Kilometer in der Stunde statt 75,0.

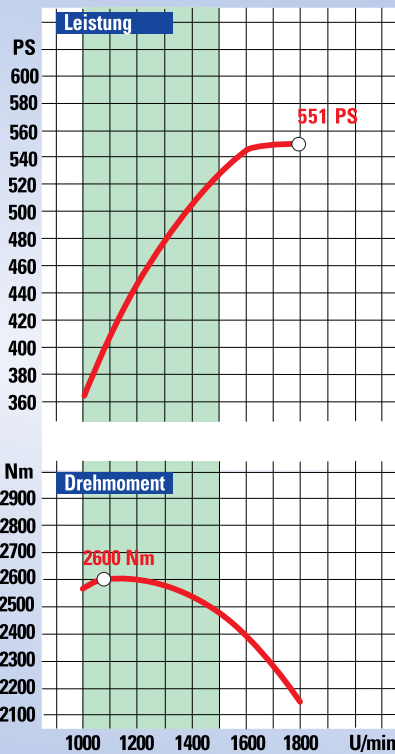
Dieser minimale Vorsprung ist der Rede nicht wert. Eher schon, wie das höhere Tempo zustande kam. Nämlich mit überwiegend niedrigen Drehzahlen und mit 20 Prozent weniger steigungsbedingten Schaltungen. Klarer Fall, dass auch das neue Powershift-Getriebe, das hier in Form der Version G281-12 Dienst tat, Anteil am gelungenen Auftritt hat. Die Schaltgeschwindigkeit ist genauso hoch wie die Trefferquote beim richtigen Gang. Vor allen Dingen festigte sich der Eindruck, dass die im Rechner hinterlegte Schaltstrategie besser mit einem starken V8 als mit einem weniger kräftigen V6 harmonisiert.

Die neue Getriebegeneration kann zudem eine ganze Menge mehr als die „alten“ Varianten der Telligent-Getriebe.



A	Außenbreite/-länge	2480/2270 mm
B	Vorderer Überhang	1440 mm
C	Höhe Stufen Gesamthöhe Einstieg	300/315/320/320/320 mm 1575 mm
D	Frontscheibe/Rückwand	1971 mm
E	Fenster zu Fenster	2354 mm
F	Innenhöhe maximal auf Bodenplatte	1920mm 1920mm
G	Motorunnel (H x B)	-
H	Liege unten (B/L)	580-710 x 2070
I	Liege oben (B/L)	800 x 2000 mm

Leistungsdiagramm



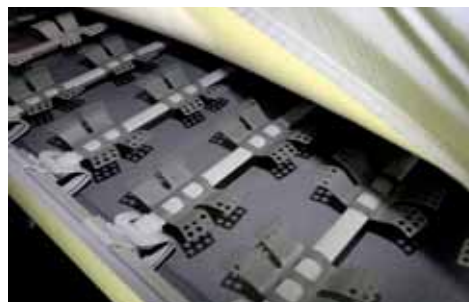
Hauptsächlich im mittleren Drehzahlbereich ist der 1855 kräftiger als der alte 1854.

Wertung

- Passender Antriebsstrang ♦ sehr gute Verarbeitungsqualität ♦ hoher Fahrkomfort ♦ gute Fahrleistungen ♦ kräftiger und kultivierter Achtzylinder-Motor ♦ lange Wartungsintervalle
- Eingeschränkte Nutzlast ♦ relative hohe Betriebskosten ♦ gewöhnungsbedürftige Seitenneigung der Kabine



Die ausklappbare Stufe im Armaturenbrett erleichtert den Weg zur oberen Liege.



Das obere Bett ist breiter und dank Lattenrost mit Federelementen bequemer.



Über mangelnde Innenhöhe kann sich der Fahrer im Megaspaces nicht beklagen.

Test: Mercedes Actros 1855 LS Megaspacer

Es gibt jetzt vier Rückwärtsgänge, einen gut funktionierenden Freischaukelmodus, eine bestens integrierte Tempomat- und Bremsomatfunktion sowie die Möglichkeit, den Zug bei leeren Batterien anrollen oder anschleppen zu lassen. Schon vorher vorhanden waren solche Features wie Eco-Roll oder automatisches Runterschalten beim Bremsen. Die wenigen nötigen Eingriffe ins automatische Schaltgeschehen lassen sich nach wie vor an einem langen, bequem erreichbaren Ausleger unter der rechten Armlehne erledigen.

Beim Verbrauch kann ein so großer Motor selbstverständlich keine Wunder vollbringen. Aber immerhin: Im Vergleich zum Euro-3-Vorgänger lief der 1855 rund zwei Prozent sparsamer und kam auf exakt 35 Liter pro 100 Kilometer. Abhängig von der Topografie betragen die Einsparungen zwischen fast null und knapp fünf Prozent. Die größten Unterschiede ergaben sich auf steilen Bergaufpassagen, die der 1855 mit gut 1500/min oder noch höheren Drehzahlen hinaufkletterte. Die Tendenz stimmt also: weniger schädliche Abgase, weniger Verbrauch, leicht höhere Transportgeschwindigkeit. Was will man mehr? Innerhalb dieser Leistungsklasse erobert der Actros mit dem ermittelten Verbrauch zudem einen Spitzenplatz im Wettbewerb.

Absolut betrachtet ist er aber um rund zwei Liter höher (oder fünf bis sechs Prozent) als die Verbrauchswerte in der Leistungsklasse um 420/440 PS (siehe Tabelle Seite 16). Zum Verbrauch hinzu kommen noch knapp zwei Liter AdBlue pro 100 Kilometer (oder 5,5 Prozent vom Dieserverbrauch), deren Gegenwert in etwa dem eingesparten Diesel entspricht. Die 95 Liter AdBlue-Reserve reichen also für knapp 5000 Kilometer. Tanks bis 140 Liter sind lieferbar.



Der Arbeitsplatz ist aufgeräumt, übersichtlich, hochwertig und gut verarbeitet.



Die Bedienung von Powershift hat ihren Platz rechts am langen Hebel.

Es ist also etwas teurer, einen Actros V8 zu fahren. Beim Kraftstoffkonsum, bei den Betriebskosten insgesamt und auch bei der Nutzlast. Und: Bisher war ein Mercedes Actros mit V8 als Gebraucher nicht so leicht zu verkaufen wie einer mit V6.

Diesen Nachteilen gegenüber stehen selbstverständlich auch einige Vorteile. Der V8 klingt deutlich satter als sein V6-Pen-

dant, geht vehementer zur Sache, läuft kultivierter und wird vermutlich höhere Laufleistungen als ein Sechszylinder erreichen.

Stellt sich – immer wieder – die Frage, ob es ein Megaspacer-Haus sein muss. L-Haus und Megaspacer sind bekanntlich weitgehend identisch. Der wesentliche Unterschied ist der höhere Platz der Megaspacer-Kabine. Der Boden der Kabine liegt somit fast 1600 Millimeter über Straßenniveau, der Aufstieg nach oben gelingt, ist aber steil. Dank der höher montierten Kabine entfällt der Motortunnel, was einerseits die Bewegungsfreiheit deutlich vergrößert und andererseits zusätzlichen Stauraum unter der unteren Liege schafft. Hinzu kommen insgesamt vier (zwei pro Seite) Außenstauräume. Die beiden unteren „hängen“ quasi unter dem Fahrerhausboden, die beiden oberen ragen in Augenhöhe eines normal gewachsenen Fahrers unter der Liege ins Fahrerhaus hinein und sind von außen



Zwei große Rundinstrumente und das üppige Display dazwischen, wie gehabt.



Powershift verordnet dem V8 überwiegend niedrige Drehzahlen.



Megaspace mit großen Schubladen unter der Liege und Klapptisch.

sowie innen zugänglich. Dazwischen haben serienmäßig zwei große, solide Schubladen Platz, wovon eine die 25 Liter fassende Kühlbox (Listenaufpreis 1253 Euro) aufnehmen kann. Weitere Ablagen und Stauräume gibt es reichlich, auch wenn das Fahrerhausvolumen nicht an jenes Gardemaß heranreicht, wie es beispielsweise der MAN mit XXL oder der DAF mit Super Spacecab bieten.

Vom Bodenblech bis zum Dachhimmel misst die Innenhöhe der Kabine 1920 Millimeter. Als Stehhöhe reicht dies für fast jeden Fahrer locker aus, ein wenig knapp gerät einzig der Raum oberhalb der beiden Liegen. Wie gehabt ist die obere Liege die komfortablere und größere. Um den Aufstieg dorthin so leicht wie möglich zu gestalten, gibt es im Mittelteil des Armaturenbretts eine ausklappbare Stufe. Keine Frage, diese Lösung funktioniert. Insgesamt hat Mercedes aus dem eingeschränkten Volumen das Bestmögliche gemacht. Verarbeitung und Materialqualität sind über jede Kritik erhaben.

Nicht jedermanns Geschmack ist dagegen die horizontale Neigung der hoch montierten und luftgefederten Megaspace-Kabine während der Fahrt. Sie vermittelt ein etwas instabiles Fahrverhalten und lässt den Fahrer somit vorsichtiger als nötig agieren. Im tiefer montierten L-Fahrerhaus ist von diesen Schwankungen nichts zu spüren. Ansonsten gibt es an Fahrverhalten, Lenkung und auch am Fahrkomfort nichts auszusetzen.



Innen wie außen gibt es im Mercedes Actros reichlich Stauraum.

Zehn Jahre ist der Actros mittlerweile auf der Straße. Seit der Modellpflege ist seine Beliebtheit deutlich gestiegen, sind die anfänglichen Probleme nahezu vergessen. So wie es derzeit aussieht, wird er noch weitere vier, fünf Jahre Dienst tun müssen. Die nächsten Modellpflegemaßnahmen sind deswegen schon in der Pipeline.

Dazu zählen eine verstärkte Motorbremse, die wie die Turbo-Brake des Axor arbeitet und im V8 über 500 Kilowatt Bremsleistung bringen soll, eine leichtere Antriebsachse aus Stahlblech auch für die stärksten Motoren und ein so genanntes Safety-Package (ab Anfang 2007), das eine Reihe von teuren Sicherheitsausrüstungen zu einem günstigeren Paketpreis (laut Liste gut 6000 Euro) zusammenfasst.

Mit nur vier Prozent Anteil am Actros-Verkauf ist der V8 deutlich unterbewertet. Die seit 2006 lieferbare blaue Variante Bluetec hat jedenfalls einen höheren Anteil verdient. Auch ohne blauen Lack.

Frank Zeitzen ■

Anzeige

Wahlfreiheit!

Ihre Lieblingsmarke bei TCH:



Trucks von Iveco, DAF, MAN, DaimlerChrysler und – **jetzt neu** – von **RENAULT TRUCKS**.

Trailer von Schmitz, Krone, Kögel und van Eck. Ob Kühlaufleger, Planensattel, Luftfracht-Aufleger, BDF-Fahrzeuge, Abroll-/Absetzkipper oder Doppelstock-Innenlader in Kühl- und Trockenausführung – TCH hat alles, was Ihre Transporte wirtschaftlich (Euro 5 verfügbar) macht – langfristig & zuverlässig.



Mieten mit Fullservice rund um die Uhr!

TCH Truck Center Hauser GmbH
Industriestraße 22 - 24
64807 Dieburg
Telefon: 0 60 71 / 98 89-0
Telefax: 0 60 71 / 2 13 33
E-Mail: info@tch-dieburg.de



Freecall: 0800 8 24 73 68

www.tch-rent.de