



Doppelgänger





**E**in alter, kluger Spruch weiß es schon längst: Nichts wird so heiß gegessen, wie es gekocht wurde. Die Rede ist vom vermeintlichen Mehrverbrauch, den sich der Kunde mit Euro-3-Motoren einhandelt. Das Feuer unter dem Herd gemacht hatten die Fahrzeughersteller, die vor Jahren unisono verkündeten, dass bei der Umstellung ihrer Motoren von Euro 2 auf Euro 3 wohl mit einem deftigen Mehrverbrauch zu rechnen sei. Als dann vor einem guten Jahr die ersten Euro-3-Fahrzeuge kamen und die Hersteller die ersten Verbrauchszahlen nannten, war die Flamme schon fast erloschen. Von „geringfügig mehr“ bis „drei Prozent“ Verbrauchszuschlag reichten die Prognosen jetzt nur noch, was im ungünstigen Fall trotzdem für einen Zuschlag von gut einem Liter pro 100 Kilometer reicht. Wo also liegt die Wahrheit?

Auf der Suche danach holte sich die Redaktion zunächst einmal Absagen bei verschiedenen Herstellern ab, die von einem direkten Vergleich nichts wissen wollten. Lediglich Daimler-Chrysler riskierte etwas und stellte zwei identische Actros-Zugmaschinen vom Typ 1843 LS zur Verfügung. Einzige Unterschiede: Der Motor und die Lackierung.

Dass es beim Verbrauch Differenzen gibt, zeigt schon ein erster Blick auf die entsprechenden Vollastkurven (siehe Seite 19). Riesengroß sind die Abweichungen zwar nicht, doch sowohl bei niedrigen als auch bei hohen Drehzahlen ist der Kurvenverlauf anders. Der Euro-3-Sechszylinder glänzt mit Tiefstwerten (um 190 Gramm pro kWh) bis hinunter in den Drehzahlkeller, der Euro-2-Motor liegt deutlich darüber, ist aber bei hohen Drehzahlen genau so deutlich sparsamer. Seine Kurve klettert allenfalls auf 205 Gramm bei Nenndrehzahl 1800.

Für die tägliche Praxis hat dies als Konsequenz, den Euro-3-Motor am Berg lieber ziehen statt drehen zu lassen. Doch macht dies nur Sinn, wenn es etwa

Die Typenbezeichnungen sind gleich, der Unterschied findet sich im Fahrzeugschein.

**Vergleichstest: Mercedes Actros 1843 mit Euro-2- und Euro-3-Motor.** Wie hoch ist der Verbrauchsnachteil eines Euro-3-Motors? Diese Frage beantwortet der Vergleich mit zwei Actros-Zugmaschinen. Die beiden 1843 LS sind bis auf den Motor identisch. Das Ergebnis ist eine Überraschung, denn mitunter kann's der Euro-3-Motor einfach besser.



Fotos: Tschonkov



## Vergleichstest: Mercedes Actros 1843 mit Euro-2- und Euro-3-Motor

leichte Hügel mit bis zu 2,5 Prozent Steigung zu erklimmen gilt. Denn gegen solche leichten Kaliber stemmt sich der gesäuberte V6 mit Vehemenz – im größten Gang und ohne Tempoverlust.

Für diese gute Zugkraft sorgte die für diesen Test gewählte Achsübersetzung von 3,15, die den Motor bei Autobahn-tempo mit gut 1350/min drehen lässt.



Carbon rund um die Armaturen künden genauso von Luxus ...



... wie das auf dem Armaturenbrett. Bei den Farben zeigt Mercedes Mut.



Für den Test stellt Mercedes zwei technisch identische Zugmaschinen auf die Räder, die sich nur in der Lackierung und im Umfang der Sonderausstattung unterscheiden.

Bei fallendem Tempo bleiben von dort aus noch reichlich 250 Umdrehungen mit wachsender Zugkraft bis zum maximalen Drehmoment (2000 Nm) bei 1080/min. Die Alternative zur gefahrenen Übersetzung heißt 2,93 und reduziert die Zugkräfte im häufig gefahrenen größten Gang um fast acht Prozent. Die Drehzahl bei Tempo 85 reduziert sich auf 1250/min, die Zugkraftreserven schmelzen dahin. Klarer Fall, diese längere Übersetzung ist nur etwas fürs Flachland oder aber für geringere Gewichte als 40 Tonnen.

Kommt es aber dicker als bei den zuvor genannten 2,5 Prozent Steigung, dann muss der Sechszylinder mit höhe-

ren Drehzahlen auf Trab gebracht werden. Zumindest dann, wenn die Transportgeschwindigkeit stimmen soll. Denn aller Erfahrung nach wollen die knapp zwölf Liter großen Mercedes-

### Der Actros V6 möchte am Berg gedreht werden

Motoren am Berg am liebsten mit relativ hohen Drehzahlen bewegt werden. Und zwar umso höher, je steiler die Anstiege werden. 1300/min gelten hier als Untergrenze. Was im Fall Euro 2 beste Ergebnisse bei Verbrauch und Fahrleistung bringt, im Fall Euro 3 aber mit Vorsicht zu genießen ist. Denn hohe Drehzahlen kosten einen Zuschlag.

Auf bergigen Strecken kam es dann, wie es die Vollastkurven vorausgesagt

hatten. Zehntelliter um Zehntelliter (manchmal auch nur ein paar Hundertstel) verköstigt der Euro-3-Motor an jeder Steigung mehr. Am Kirchheimer Dreieck etwa (Fahrtrichtung Kassel) kostet der drei Kilometer lange und siebenprozentige Anstieg statt 3,75 (Euro 2) 3,88 Liter. Auf der nächsten (zehn Kilometer weiter) und etwas längeren Steigung gleichen Kalibers ergeben sich Werte von 4,06 beziehungsweise 4,27. Wird es noch steiler, dann gerät die Differenz nochmals größer. Am knackig kurzen, aber deftigen (13 Prozent) Anstieg am Ortsende von Bad Brückenau (B 27) reichen dem Euro-2-Actros 3,71 Liter, exakt 4,00 sind es mit dem Euro-3-Motor. Und auch die daran gemessenen harmloseren Anstiege wie etwa der Vierprozent am Reiskirchener Dreieck fordert ihren, wenn auch kleinen, Tribut. 2,32 zu 2,36 Liter heißt das Resultat beim Vergleich.

Die Tendenz ist somit klar: Je steiler es wird, desto weiter entfernt sich der Euro-3-Sechszylinder von seinem haus-internen Konkurrenten. Unter dem Strich ergab sich an den Steigungen eine Ver-



In beiden Zügen sorgte die Automatik EAS für eine gleiche Fahrweise.



brauchsdifferenz von etwa vier Prozent. Das macht bei den üblichen Verbräuchen knapp 1,5 Liter pro 100 Kilometer aus, kann sich aber bei schweren Einsätzen durchaus auf zwei Liter und mehr erhöhen.

Die Konsequenz daraus heißt: Wer mit einem Euro-3-Actros 1843 LS liebäugelt und diesen überwiegend auf bergigem Terrain einsetzen will, hat nur zwei Möglichkeiten, um dem Mehrverbrauch zu entgehen. Entweder mit niedrigen Drehzahlen über die Berge orgeln und dabei Transportgeschwindigkeit verlieren oder aber auf den stärkeren V6

hoffen, von dem schon lange die Rede ist, und der wohl bis Ende des Jahres mit mindestens 460 PS kommen wird. Denn damit müsste – ruhig und mit niedrigem Puls gefahren – auf Bergstrecken das Tempo eines stramm gefahrenen 1843 bei Euro-2-Verbrauch machbar sein.

Nun besteht die Welt beim Test und auch in der Praxis nicht nur aus Bergen, die erklommen werden wollen. Denn selbst für die lastauto omnibus-Runde, die einen höheren Anteil von Steigungen als die normale tägliche Praxis bereithält,



Abhängig vom Lichteinfall spiegeln die Instrumente. Sehr gut abzulesen ist das kleine untere Display mit der Ganganzeige für die Automatik EAS.



Das Lederlenkrad zeigt seine gut gemachten Nähte mit Stolz.

gilt, dass die Strecke zu rund 60 Prozent im Flachland verläuft. Auf 20 Prozent der knapp 750 Kilometer geht es mit Vollgas hinauf, die restlichen 20 Prozent rollt es bergab. In der Praxis sind es oft 80 oder 90 Prozent, die ein Lastzug in der Ebene oder auf leicht hügeligen Pisten abspult.

Die Ursache für den Mehrverbrauch von Euro-3-Motoren liegt in dem so genannten Zielkonflikt der Motorentechniker, die reduzierte Stickoxide und Partikel in aller Regel nur mit niedrigeren Verbrennungstemperaturen in den Griff bekommen. Klappert dies noch ganz gut, wenn der Motor nur wenig Leistung (gleich niedrige Verbrennungstemperaturen) abgeben muss, so steigt der Verbrauch dann an, wenn die Leistung ausgenutzt wird. Dies erklärt, warum der







## Vergleichstest: Mercedes Actros 1843 mit Euro-2- und Euro-3-Motor

Vollastverbrauch bei Euro-3-Motoren überproportional zunimmt, je höher die abverlangte Leistung steigt. An diesen Gegebenheiten viel ändern kann mit den bisher eingesetzten Mitteln niemand. Allenfalls der Einsatz so genannter Denox-Katalysatoren kann den Trend umkehren, der durch strengere Abgasvorschriften hervorgerufen wurde und den Verbrauch mehr oder weniger und Schritt für Schritt in die Höhe treibt.

Dass der durchschnittliche Verbrauch von schweren Lkw in den vergangenen Jahren dennoch nicht exorbitant in die Höhe geklettert ist, sondern nur in kleinen Schritten stieg, ist dem Einsatz von viel Feinarbeit an den Motoren und vor allen Dingen den neuen Hochdruckeinspritzanlagen zu verdanken. Zudem do-

### Kühlere Ansaugluft tut den Motoren besonders gut

sieren die elektronischen Steuerungen die Einspritzmenge sehr genau und arbeiten so variabel wie die kennfeldgesteuerten Anlagen in Benzinmotoren.

Auch der Sechszylinder aus der Mercedes-Motorenbaureihe 500, der 1996 als Euro-2-Motor vorgestellt worden war, musste einige tief greifende Änderungen über sich ergehen lassen, bevor die Abgase Euro-3-Stand erreichten. Als eine der wichtigsten Maßnahmen nennt Mercedes die neuen Einspritzdüsen, die nicht mehr über acht, sondern nur noch über sechs Löcher verfügen. Möglich ist damit ein – wünschenswerter – früherer Einspritzbeginn, der dem Verbrauch gut tut. Hinzu kommen geänderte Brennraummulden und verbesserte Steckpumpen, die einen höheren mittleren Einspritzdruck erreichen.

Das Problem, die Verbrennungstemperaturen so niedrig wie vertretbar zu halten, löst ein vergrößerter Ladeluftkühler, der die Lufttemperatur am Einlassventil tiefer kühlt, als dies bei den Euro-2-Motoren noch möglich war. Als Fazit fasst Mercedes zusammen: „Die Leistungsdaten der Euro-3-Motoren bleiben gegenüber den Euro-2-Motoren nahezu unverändert. Mit den Maßnahmen konnten die verschärften Abgasgrenzwerte ohne Leistungsabnahme erfüllt und

lastauto omnibus

Mercedes Actros 1843 LS



#### Motor

Wassergekühlter V6-Zylinder (MB OM 501 LA) mit mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Vier Ventile pro Zylinder, nasse Laufbuchsen, elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Abgasrückführung

Bohrung/Hub 130/150 mm  
 Hubraum 11 946 cm<sup>3</sup>  
 Verdichtung 17,25 : 1 (17,75 : 1)  
 Effektiver Druck 21,05 bar  
 bei maximalem Drehmoment

Nennleistung 315 kW (428 PS) bei 1800/min  
 Maximales Drehmoment 2000 Nm bei 1080/min  
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit 9,00 m/s bei

Nenn Drehzahl 1800/min  
 Motorgewicht 885 kg = 2,81 kg/kW  
 Schmierung Druckumlaufschmierung mit zwei Zahnradpumpen, Hauptstromölfilter, Ölkühler  
 Einspritzung elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen, bis 1800 bar Einspritzdruck, Achtlochdüsen (Sechslöchdüsen)

#### Kraftübertragung

Kupplung: automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, 430 mm Durchmesser

Getriebe: MB G211-16, Viergang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 16 Gänge, EPS-Schaltung, wahlweise Automatik EAS

1. Gang	17,03	11. Gang	2,61
2. Gang	14,19	12. Gang	2,18
3. Gang	11,50	13. Gang	1,77
4. Gang	9,58	14. Gang	1,48
5. Gang	7,80	15. Gang	1,20
6. Gang	6,50	16. Gang	1,00
7. Gang	5,28		
8. Gang	4,40	R1-Gang	15,48
9. Gang	3,87	R2-Gang	12,89
10. Gang	3,22		

Hinterachse: einfach übersetzte Antriebsachse mit Differenzialsperre, Übersetzung 3,15 zu 1, entsprechend 112 km/h bei Nenn Drehzahl  
 Bereifung 315/80 R 22,5, wahlweise 2,93 zu 1

#### Fahrgestell

Vorn gespreizter U-Profil-Leiterrahmen (283 x 70 x 7 mm) mit genieteten Querträgern, Parabelfedern vorn, Vierbalg-Luftfederung hinten, Verstellweg +170/-90 mm, Stoßdämpfer und Stabilisator vorn, Stabilenker hinten, MB-Hydrolenkung LS 8 mit variabler Übersetzung von 19,3 bis 23,0 zu 1, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, Serienbereifung 295/80 R 22,5, 400-Liter-Aluminium-Tank

Euro 2 (Euro 3): Technische Daten, Messwerte, Betriebskosten, Wertung

Daten und Messwerte im Vergleich

Fahrzeugtyp		Mercedes Actros 1843 Euro 2	Mercedes Actros 1843 Euro 3
<b>Etappe 1</b>	(74,0 km) leichte Autobahn	84,6	84,6
	km/h	25,7	25,1
	L/100 km		
<b>Etappe 2</b>	(226,0 km) schwere Autobahn	77,2	77,1
	km/h	38,8	39,2
	L/100 km		
<b>Etappe 3</b>	(126,3 km) leichte Bundesstraße	64,0	63,8
	km/h	33,3	32,9
	L/100 km		
<b>Etappe 4</b>	(179,3 km) schwere Bundesstraße	56,1	56,7
	km/h	45,3	46,4
	L/100 km		
<b>Etappe 5</b>	(145,0 km) gemischte Strecke	85,1	85,0
	km/h	27,3	27,9
	L/100 km		
<b>Gesamte Testrunde</b>	km/h	<b>70,6</b>	<b>70,6</b>
(750,6 km) <sup>1)</sup>	L/100 km	<b>35,8</b>	<b>36,2</b>
<b>Antriebsstrang-Auslegung</b>			
Gesamtübersetzung im größten Gang		3,15	3,15
Gerechnete Höchstgeschwindigkeit	km/h	112	112
Steigfähigkeit im größten Gang	%	2,77	2,77
Motordrehzahl bei 85 km/h	min	1366	1366
<b>Volllastverbrauch</b>			
Herstellerangabe Minimum	g/kWh	190	190
Steigung 3,5 Prozent	L/100 km	83,2	87,6
Teillastverbrauch bei 85 km/h	L/100 km	25,2	24,9
Steigungsbedingte Schaltungen		104	98
<b>Motorbremse<sup>2)</sup></b>			
Bremsleistung	kW	320	320
Acht Prozent Gefälle	km/h	60,9	61,8
<b>Innengeräusch</b>			
in dB(A)	bei 85 km/h	66,4	66,4
Beschleunigung	0 bis 85 km/h in s	-	-
Leergewicht fahrfertig <sup>3)</sup>	kg	7175	7175
Leergewicht optimiert <sup>4)</sup>	kg	7025	7025
Sattellast max.	kg	10 975	10 975
Zul. Gesamtgewicht	kg	18 000	18 000
Wartungsintervalle	km	ca. 100 000	ca. 100 000
<b>Betriebskosten</b>			
Kaufpreis netto	Mark	148 000	151 000
Feste Kosten pro Jahr	Mark	75 458	75 849
Feste Kosten pro km	Pfennig	50,31	50,57
Variable Kosten pro km	Pfennig	67,81	68,34
Gesamtkosten pro km	Pfennig	118,12	118,91

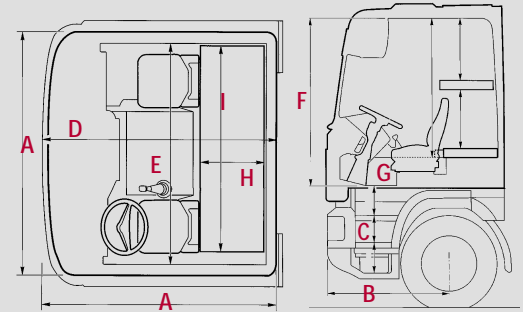
<sup>1)</sup> Messstrecke Speyer, Frankfurt, Kassel, Hedemünden, Fulda, Würzburg, Heilbronn, Speyer

<sup>2)</sup> Messung mit serienmäßiger Konstantdrossel

<sup>3)</sup> Beide Zugmaschinen in vergleichbarer Ausstattung mit Sattelkupplung, Reserverad, gefülltem 400-Liter-Tank, Spoilerpaket, Bereifung 315/80 R 22,5 auf Stahlfelgen

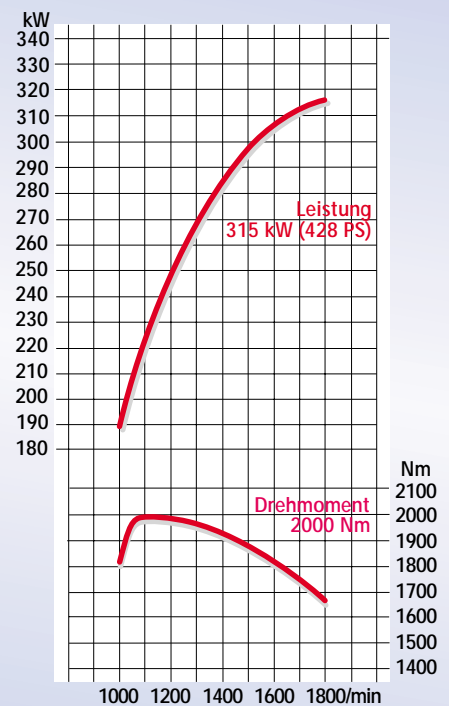
<sup>4)</sup> Beide Zugmaschinen mit Bereifung 295/80 R 22,5 und Alufelgen

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



<b>A</b>	Außenbreite/-länge	2449/2200 mm
<b>B</b>	Vorderer Überhang	1445 mm
<b>C</b>	Höhe Stufen	415/335/335/335 mm
	Gesamthöhe Einstieg	1420 mm
<b>D</b>	Frontscheibe/Rückwand	1995 mm
<b>E</b>	Fenster zu Fenster	2355 mm
<b>F</b>	Innenhöhe maximal auf Motortunnel	1935 mm
		1635 mm
<b>G</b>	Motortunnel (H x B)	300 x 1070 mm
<b>H</b>	Liegenbreite unt./oben	600/750 mm
<b>I</b>	Liegenlänge unt./oben	2075/1960 mm

Leistungsdiagramm



Gleich ob Euro 2 oder Euro 3, die Kurven für Drehmoment und Leistung sind gleich.

Fahrerhaus

Langes Fahrerhaus (L-Haus) mit serienmäßigem Hochdach in Ganzstahlbauweise, mechanische Vierpunktfederung. Serienmäßige Ausrüstung: luftgeferter Fahrersitz, eine Liege unten, Vorbereitung für zweite Liege, elektrische Fensterheber, beheizbare und elektrisch verstellbare Außenspiegel. Megaspaces-Fahrerhaus mit ebennem Boden für 4195 Mark Aufpreis (Liste)

Maße

Höhe (ohne Spoiler)	3493 mm
Radstand	3600 mm
Überhang vorn	1445 mm
Rahmenhöhe normal, über HA	1015 mm unbelastet
niedrig, über HA	888 mm unbelastet
Vorsattellaß	560 bis 720 mm
Wendekreis	14 900 mm

Wertung

- Gut abgestimmter Triebstrang ♦ sparsamer Motor ♦ kaum Mehrverbrauch bei Euro 3 ♦ bestens programmiertes Automatikgetriebe
- Teilweise unübersichtliche Bedienelemente ♦ eingeschränkte Beweglichkeit im Fahrerhaus ♦ teilweise spiegelnde Instrumente



## Vergleichstest: Mercedes Actros 1843 mit Euro-2- und Euro-3-Motor

ein normalerweise physikalisch resultierender Mehrverbrauch weitgehend kompensiert werden.“

Zumindest für die V6-Motoren gilt dies quasi ohne Einschränkung. Denn insgesamt ergab sich auf der 750 Kilometer langen Messstrecke ein Mehrverbrauch von nur 0,4 Litern pro 100 Kilometer, der ausschließlich aus der Kletterei über die vielen Steigungen resultiert. Dieser Wert deckt sich nahezu mit internen Messungen von Mercedes.

Im Flachland tat der Euro-3-Actros genauso das, was seine Väter ihm mit auf den Weg gegeben haben. Er lief nicht nur so sparsam wie mit Euro-2-Motor, sondern in aller Regel sogar einen Tick sparsamer. Mal 0,2 Liter pro 100 Kilometer günstiger, mal 0,4 Liter. Überwiegend flache Topografie zu Grunde gelegt spricht aus Verbrauchssicht also nichts dagegen, schon heute beim 1843 LS auf Euro 3 zu setzen. Wenn nur der Aufpreis von 5000 Mark nicht wäre. In weniger als einem Jahr aber schon muss es Euro 3 sei. Und in diesem Zusammenhang ist es für den Actros-Kunden tröstlich, dass er – wenn überhaupt – nur mit einem kleinen Euro-3-Verbrauchszuschlag rechnen muss. Vielleicht entfällt dann sogar der momentan noch verlangte Aufpreis.

**Im Flachland ist der Euro-3-Motor sogar besser**



Die Ledersitze sind Teil des Designpakets, das es in mehreren Farben gibt.



Sogar die Türverkleidungen schmücken sich mit farbenfrohem Leder.

Doch so wie die Dinge liegen, erreicht der Euro-3-Motor durchaus die Verbrauchswerte seines Euro-2-Kollegen.

Auch das Versprechen der gleichen Leistung von Euro-2- und Euro-3-Motor bestätigte der Test. In diesem Zusammenhang geht es freilich weniger um die Nennleistung (428 PS bei 1800/min haben schließlich beide), sondern mehr um den Leistungsverlauf im häufig gefahrenen mittleren Drehzahlbereich. Die kleine Differenz (zu Gunsten des Euro-2-Motors) ist mit 30 Sekunden bei mehr als zwölf Stunden Fahrzeit rein akademischer Natur, spricht für die konstante sowie disziplinierte Fahrweise der beiden Redakteure am Steuer und macht sich erst bei der zweiten Stelle hinter dem



Ein Turbolader versorgt beide Zylinderreihen des V6-Motors.

### Meine Meinung



Tester Frank Zeitz

Das Image von Lkw und Straßengütertransport ist nach wie vor schlecht. Aber es war vor wenigen Jahren noch schlechter. Den kleinen Wandel hat die Branche sicher nicht der teuren Aufkleber- und Werbekampagne ihres Verbandes zu verdanken, sondern der kontinuierlichen Arbeit am Produkt. Denn immer mehr saubere und leise Lkw nehmen den Stammisparolen vom stinkenden und qualmenden Lkw die Nahrung. Beigetragen haben aber auch die Fahrer, die sich heute rücksichtsvoller denn je im Verkehr bewegen. Und letztlich sind es viele Spediteure und Transportunternehmer, die in den vergangenen Jahren teures Geld in saubere Lkw investiert haben – zumeist schon dann, wenn die Technik verfügbar, aber noch nicht vorgeschrieben war. Im Fall Actros 1843 fällt die Entscheidung pro Umwelt und Image sogar leicht, denn Nachteile sind – vom Aufpreis abgesehen – nicht vorhanden.



Im Zweifelsfall gilt: Mit dem 1843 in Euro-3-Format (blau) ist man auf der richtigen Spur.



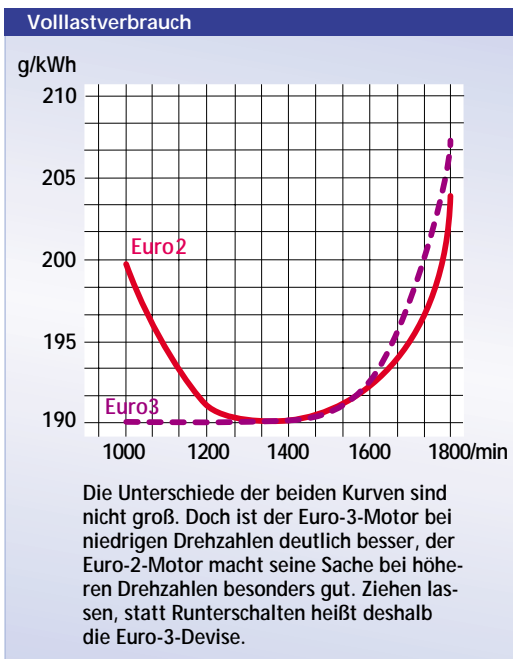
Komma bemerkbar. Kurz: Die erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten ergeben in beiden Fällen 70,6 Stundenkilometer.

Um überhaupt einen solchen Vergleich auf die Räder stellen zu können, mussten die beiden Züge so identisch wie möglich sein. Die beiden Zugmaschinen hatte Mercedes mit der gleichen Achsübersetzung ausgerüstet und auf gleiche Reifen (Größe, Fabrikat, Profiltiefe) gestellt. Spoiler, Fahrerhaus, Seitenverkleidungen stimmten überein. Mehr noch. Beide Zugmaschinen kamen mit der Schaltautomatik EAS zum Test, was zudem eine gleiche Fahrweise

sicherstellte. Denn überwiegend ließen die Fahrer die Automatik nach ihrer Logik arbeiten. Nur auf besonders schweren Teilstücken wurde eingegriffen. Auch beim Getriebe herrschte Gleichstand. In beiden Fällen kam das MB-Direktganggetriebe G211-16 zum Einsatz. Die beiden Auflieger, identische und gleich ausgelastete (32,2 Tonnen Gesamtgewicht) Curtainsider, wurden mehrere Male getauscht, um eventuelle Unterschiede im Rollwiderstand zu egalieren. Gleiches galt für die beiden Fahrer, die nach jeweils knapp 200 Kilometer Fahrstrecke das Volant wechselten.



Nur kleine Änderungen am Auspuffkrümmer und der größere Ladeluftkühler machen äußerlich den Unterschied zwischen Euro 2 und Euro 3.



Deutliche Unterschiede gab es nur bei der Inneneinrichtung. In beiden Zugmaschinen stimmte eine geschmackvolle und zugleich farbenfrohe Ledereinrichtung den Fahrer versöhnlich. Beim einen (Euro 3) eher bescheiden und nur an Sitzen, Lenkrad und Haltegriffen zu finden, beim anderen als Komplettausstattung auch an Türverkleidungen und Armaturenbrett. Was in puncto Ambiente eindeutig für die Euro-2-Variante spricht.

Als Fazit bleibt dennoch: Einen Doppeltest mit so geringen Differenzen bei Verbrauch und Fahrleistung hat es bei lastauto omnibus in den vergangenen 20 Jahren nicht gegeben. Das spricht für die Arbeit der Mercedes-Motorentechniker und erst recht für den Actros 1843 im Euro-3-Format. Auch wenn in dessen Fahrerhaus das Leder nicht ganz so üppig verarbeitet wurde.

Frank Zeitzen ■