

Wichtige Erscheinung: Mit dem hochgesetzten Fahrerhaus wächst die Höhe des Actros von 3,4 auf fast 3,7 Meter.



# Auf Erfolgskurs



**Test: Mercedes Actros 1853 LS Megaspacer.** Vom Start weg eroberte sich der Actros ein Stück vom Markt zurück, das sein Vorgänger SK verloren hatte. Das Beispiel Actros 1853 zeigt Stärken, Verbesserungen und kleine Schwächen.

Die große Schau ist schon längst vorüber. Damals, im Herbst 1996, als der Actros mit einem Paukenschlag auf die Straße kam, überschlugen sich die Werbefachleute mit Superlativen für den Neuling: die kürzesten Bremswege, der geringste Verbrauch, das niedrigste Leergewicht, die längsten Wartungsintervalle und, und, und. Zu guter Letzt gaben sie dem größten Fahrerhaus den Namen Megaspacer und wunderten sich, warum noch kein anderer Hersteller dieses Superwort für sich reklamiert hatte. Wenn auch kein Superlativ im strengen grammatikalischen Sinn, so steht die griechisch-angelsächsische Wortschöpfung für weit aus mehr. Die vier Buchstaben Mega stehen mindestens für Super-Superlativ.

Manches hat der Actros von Anfang an gehalten, manches mußte nachgebessert werden, trotz aller Vorschußlorbeeren, mit denen er das Licht der Welt erblickte. Zu den unbestreitbaren Vorteilen des großen Mercedes zählt das geringe Leergewicht. In lastauto omnibus-Spezifikation sind es etwas mehr als 7300 Kilogramm, die ein Achtzylinder-Actros auf die Waage bringt. Mit dem Megaspacer-Haus addieren sich ungefähr 80 Kilogramm dazu. Mithin gilt der 1853 Megaspacer als derzeit einzige Ausnahme in Sachen Leichtgewicht in der Hochleistungs-kategorie, in der 7,5 bis 7,8 Tonnen Leergewicht die Regel sind.

Was der Fahrer vom Megaspacer hat? Zu-



Fotos: Tschotnikov

nächst einmal muß er klettern, denn die Bodenhöhe (gut 1600 Millimeter) findet sich in aller Regel auf Nasenhöhe eines normal gewachsenen Fahrers. Der griffige Name Megaspacer übertreibt allerdings, weil es sich bei diesem Fahrerhaus um nichts anderes handelt als um das hochgesetzte normale Fernverkehrs-fahrerhaus. Allerdings mit einigen deutlichen Vorteilen und Änderungen. Der Boden etwa ist im Megaspacer durchgängig eben. Und statt des Motortunnels lassen sich unter der Liege Stauräume und ein Kühlschrank unterbringen – Zubehör, das Mercedes maßgeschneidert und gegen Aufpreis in petto hat.

Dazu addieren sich im Megaspacer die glücklichen Umstände, daß Stauraum wahrlich kein Thema mehr ist und die beiden Außenstauräume auf ein anständiges Maß gewachsen sind. Der Durchstieg zur Beifahrerseite gelingt jedoch nicht ganz so einfach, wie es der ebene Boden vermuten läßt. Der EPS-Schalthebel steht etwas im Weg, und das Lenkrad läßt sich nicht ganz so steil nach vorne klappen, wie es Renault, Scania oder Volvo vormachen. In Kombination mit den montierten Spritsparreifen von Michelin weckte der hohe Arbeitsplatz →

Fünf Stufen und gut 1600 Millimeter mißt der Weg ins Megaspacer-Fahrerhaus



1853



Kletterpartie. Für den Aufstieg vorne gibt es bessere Lösungen.



## Mercedes 1853 LS: Daten (mit Megaspacer und Serienausstattung) Kosten, Meßwerte, Wertung

### Der Mercedes im Vergleich zum Wettbewerb<sup>1)</sup>

Fahrzeugtyp		Mercedes 1853 LS Megaspacer	Volvo FH 16/520 Globetr.	Scania R144LA530 Topline
<b>Etappe 1</b>	(158,3 km) km/h B 10/35, A 5 L/100 km	75,1 26,0	75,1 25,8	75,0 25,6
<b>Etappe 2</b>	(226,0 km) km/h A 5/A 7 L/100 km	81,2 38,0	81,2 37,3	81,4 38,0
<b>Etappe 3</b>	(126,3 km) km/h B 80/B 27 L/100 km	64,2 29,6	64,5 31,5	63,5 31,4
<b>Etappe 4</b>	(113,6 km) km/h B 27 L/100 km	60,3 42,7	60,0 42,7	59,9 43,1
<b>Etappe 5</b>	(121,0 km) km/h A 81 L/100 km	86,0 29,7	85,3 31,2	84,9 31,6
<b>Gesamte Testrunde (745,2 km)</b>	km/h L/100 km	<b>73,5 33,4</b>	<b>73,4 33,8</b>	<b>73,0 33,9</b>
<b>Antriebsstrang-Auslegung</b>				
Gesamtübersetzung im größten Gang		2,57 : 1	2,79 : 1	3,40 : 1
Gerechnete Höchstgeschwindigkeit km/h		138	127	110
Steigfähigkeit im größten Gang %		2,4	2,6	2,6
Teillastverbrauch in L/100 km bei 80 km/h		-	-	22,9
Vollastverbrauch km/h		64,2	75,9	77,3
Steigung 3,5 Prozent L/100 km		83,4	86,5	92,3
Steigungsbedingte Schaltungen		92	59	73
Motorbremse <sup>2)</sup> km/h		60,9	61,0	58,3
Acht Prozent Gefälle, 3,5 km Zeit in min		3,453	3,44	3,60
Innengeräusch dB(A) bei 80 km/h		66	67	67
Leergewicht fahrfertig <sup>3)</sup> kg		7410	7695	7810
Leergewicht optimiert <sup>4)</sup> kg		7205	7290	7420

<sup>1)</sup> Daten und Meßwerte aus Einzeltests

<sup>2)</sup> Mercedes mit Konstantdrossel, Volvo mit herkömmlicher Motorbremse, Scania mit Retarder

<sup>3)</sup> Alle Fahrzeuge in vergleichbarer Ausstattung, mit vollem 400-Liter-Tank, Sattelkupplung und Bereifung 315/80 R 22,5 auf Stahlfelgen

<sup>4)</sup> Alle Fahrzeuge mit Bereifung 295/80 R 22,5 auf Alufelgen, Mercedes ohne Spacecab, Scania ohne Topline, Volvo mit normalem Fernverkehrshaus und dünnerem Rahmen (Frame 66)

### Betriebskosten im Vergleich zum Wettbewerb

Betriebskosten	Mercedes 1853 LS Megaspacer	Volvo FH 16/520 Globetrotter	Scania R 144 LA 530 Topline
Feste Kosten pro Jahr	80 720 Mark	81 592 Mark	81 899 Mark
Feste Kosten pro km	53,81 Pfennig	54,40 Pfennig	54,60 Pfennig
Variable Kosten pro km	55,63 Pfennig	58,40 Pfennig	57,57 Pfennig
Gesamtkosten pro km	109,44 Pfennig	112,80 Pfennig	112,17 Pfennig

Parameter für die Dekra-Betriebskostenberechnungen: Kaufpreis: Mercedes 175 000 Mark, Volvo 177 000 Mark, Scania 179 000 Mark, Testverbrauch: Mercedes 33,4 L/100 km, Volvo 33,9 L/100 km, Scania 33,8 L/100 km, Haftpflicht und Kasko 100 Prozent, jährliche Laufleistung 150 000 km, Nutzungsdauer vier Jahre.



### Wertung



- Hohe Nutzlast
- Sparsamer Motor
- Viel Platz im Fahrerhaus



- Detailmängel bei Instrumenten und Spiegeln
- Zu lange Achsübersetzung
- Raumaussnutzung könnte besser sein



### Motor

Wassergekühlter V8-Zylinder (Mercedes OM 502 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Vier Ventile pro Zylinder. Nasse, auswechselbare Laufrohre, elektronische Einspritzung

Bohrung/Hub 130/150 mm  
Hubraum 15 928 cm<sup>3</sup>  
Verdichtung 17,25 : 1  
Effektiver Druck 18,94 bar bei maximalem Drehmoment  
Nennleistung 390 kW (530 PS) bei 1800/min  
Maximales Drehmoment 2400 Nm bei 1080/min  
Mittlere Kolbengeschwindigkeit 9,00 m/s bei Nenn Drehzahl (1900/min)  
Motorgewicht 1125 kg = 2,88 kg/kW  
Schmierung Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, Hauptstromölfilter, Ölkühler  
Einspritzung eine Steckpumpe (DTC 5000) pro Zylinder, elektronische Steuerung, bis 1800 bar Pumpendruck, Achtlochdüsen

### Kraftübertragung

**Kupplung:** hydraulisch betätigte Zweischeiben Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung 400 mm Durchmesser

**Getriebe:** Mercedes G 240-16, Viergang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 16 Gänge, elektropneumatische Vorwählschaltung

### Übersetzungen:

1. Gang 11,27	11. Gang 1,80
2. Gang 9,75	12. Gang 1,50
3. Gang 7,92	13. Gang 1,20
4. Gang 6,58	14. Gang 1,00
5. Gang 5,29	15. Gang 0,83
6. Gang 4,40	16. Gang 0,69
7. Gang 3,64	
8. Gang 3,02	R1-Gang: 10,66
9. Gang 2,66	R2-Gang: 8,86
10. Gang 2,22	

**Hinterachse:** einfach übersetzte Antriebsachse mit Differentialsperre, Übersetzung 3,73 zu 1 = 138 km/h bei Nenn Drehzahl und Bereifung 315/80 R 22,5

### Fahrgestell

Vorne gespreizter U-Profil-Leiterrahmen mit geschraubten und genieteten Querträgern, Parabelfedern vorn, Luftfederung hinten (Verstellweg + 170, - 90 Millimeter, Stoßdämpfer und Stabilisatoren vorn, Stabilenker hinten, Bereifung 295/80 R 22,5 auf Steilschulterfelgen 8,25 : 22,5, Mercedes-Lenkung LS 8 mit variablem Übersetzung von 19,3 bis 23,0 zu 1. Innenbelüftete Scheibenbremsen (Schwimmsattel) an Vorder- und Hinterachse mit elektronischer Steuerung, Durchmesser 430 mm



## Test: Mercedes Actros 1853 LS Megaspace

auf von Spurrillen durchzogenen Strecken Erinnerungen an einen auf hoher See schwankenden Dampfer. Der Bruttoaufpreis (gegenüber dem serienmäßigen Hochdach-Fahrerhaus) für dieses Haus beträgt netto nur etwa 2000 Mark. In Verbindung mit Reifen, die sich in Spurrillen unempfindlich zeigen, eine lohnende Investition. Nicht nur wegen des größeren Platzangebots, sondern



Der wichtigste Megaspace-Vorteil: ein durchgängig ebener Boden im Fahrerhaus



Bekannt und umstritten: Das Innere trifft nicht jedermanns Geschmack.

Übersichtliche Instrumente, nur die Ganganzeige ist bei Sonnenlicht kaum abzulesen

auch des besseren Überblicks aus dieser Warte wegen.

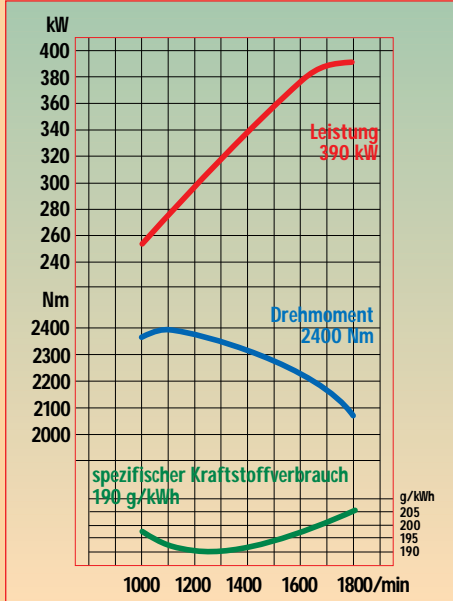
Gehalten hat der Actros ebenso sein Versprechen in Sachen Bremsen. Wenn man die peinlichen, anfänglichen Aussagen der Werbestrategen (Actros: 20 Meter weniger Bremsweg) zu diesem Thema mal außer acht läßt, dann bleibt, daß die elektronisch gesteuerten Scheibenbremsen in puncto Sicherheit derzeit das Maß der Dinge darstellen. Erst recht in Verbindung mit einem scheibengebremsten Auflieger. Top-Verzögerung aus sehr hohen Geschwindigkeiten, sauberes, schnelles Ansprechen und sehr

gut und leicht zu dosieren. Beim letzten Kriterium schneiden die Bremsen sogar deutlich besser ab als die vergleichbaren Scheibenbremsen im Vierer-Scania.

Nicht ganz gehalten hat der Actros das Versprechen mit dem niedrigsten Verbrauch. Ohne Zweifel sind die von Michael Schittler, ein ausgewiesener Motorenspezialist und Köhner auf seinem Gebiet, entwickelten Motoren beste Futterverwerter. Allerdings gab es in der Anfangszeit einige Probleme. Doch mehr noch wog der generelle Nachteil, daß der Triebstrang den hohen Wirkungsgrad der Motoren teilweise zu-

### Maße und Gewichte

Radstand	3600 mm
Überhang vorn	1440 mm
Rahmenhöhe	1038 mm unbelastet
Vorsattelmaß	ca. 500 mm
Leergewicht	
laut Typenblatt	6590 kg
fahrfertig	7410 kg
optimiert	7205 kg
Nutzlast	10 590 bis 10 795 kg
Gesamtgewicht	18 000 kg
Nutzlast	bis 26 295 kg (Pritschenzug)



Kontinuierlicher Drehmomentanstieg bei fallender Drehzahl.

## Die Teststrecke

So schnell wie noch kein anderer Mercedes und drei Liter sparsamer als sein Vorgänger lief der Actros 1853 im Test.



## Test: Mercedes Actros 1853 LS Megaspace

nichte gemacht hat. Denn nach wie vor setzte Mercedes im Actros Getriebe mit ins Schnelle übersetzten großen Gängen und Außenplanetenachsen ein. Zumindest die Sechszylinder im Actros laufen jetzt mit Direktganggetriebe G 211 (der größte Gang läuft ohne Umlenkung durchs Getriebe) und einfach übersetzten Hypoidachsen.

Den Kräften der Achtzylinder ist dieses Getriebe allerdings nicht gewachsen. Wohl aber die neue Hinterachse HL 8. Mehr als die Hälfte der Verluste, die noch der SK-Triebstrang verbuchte, gehören damit im Actros 1853 der Vergangenheit an. Verbrauch und Fahrleistung dokumentieren dies deutlich. In seiner Leistungsklasse mischt er nun ganz vorne mit und gibt sich in beiden Disziplinen weder vom ausgemachten Kraftwerk Volvo FH 16 noch vom King of the Road geschlagen. Und seinen direkten Vorgänger 1853 SK disqualifiziert der Neue deutlich: drei Liter weniger beim Verbrauch und eine halbe Leistungsklasse schneller. Ein Teil des Top-Verbrauchs geht dabei auf den optimierten Auflieger und dessen kompromißlose Aerodynamik zurück.

Ganz von selbst stellten sich diese tollen Werte beim Test aber nicht ein. Denn die lange Gesamtübersetzung des Actros hält die Kräfte des Motors mehr im Zaum, als es dem Fahrer lieb ist. Erst



Fahrer mögen keine geteilten Liegen. Aber: Die Stauräume darunter lassen sich so leicht erreichen.



Die obere Liege hat gleiche Form wie die untere und ist – weil einteilig – der bessere Platz.

Statt Motorhaube: Im Megaspace bleibt unter der Liege Platz für Stauraum und Kühlschrank.

### Meine Meinung



#### Es geht voran

*Nicht alles, womit der Actros beim Start glänzen wollte, kam bei Kunden oder Fahrern an. Die Materialien und Farben der Inneneinrichtung*

*etwa entlockten vielen nur ein Wort: „Billig“. Manches andere wie die Aufstiege vorne und hinter dem Fahrerhaus ist zwar eigenwillig, aber nicht praxisgerecht gelöst. Und der Antriebsstrang setzt auf Achsen, die zwar robust, jedoch nicht mehr zeitgemäß sind. Doch anders als in vergangenen Zeiten reagieren die Männer vom Stern heutzutage auf solche Kritik, geloben Besserung und machen sich an die Arbeit. Der aktuelle Actros 1853 mit Hypoidachse und wohnlicherer Inneneinrichtung zeugt davon.*

Frank Zeitzen

häufiges Abwärtsschalten (bis zu 65 Prozent öfter als in vergleichbaren Lkw) läßt den Achtzylinder munter sprinten. Er fühlt sich mit höherem Drehzahlniveau sauwohl und geht dabei trotzdem sparsam mit dem teuren Diesel um. Somit ist die Gesamtübersetzung von 2,57 im größten Gang (Achse: 3,73, größter Gang: 0,69) sicher nicht der Weisheit letzter Schluß. Nur etwa 1100/min dreht der Motor bei 80 km/h. Einen halben Gang zuzulegen lohnt bei diesem niedrigen Drehzahlniveau kaum, meist muß es schon ein ganzer sein, damit zugkräftige 1500/min anliegen. Daher manövriert die Übersetzung hart an jener Grenze, die ein kompetenter Mercedes-Ingenieur einmal mit „allzu lang ist ungesund“ bezeichnete. Klarer Fall, daß sich so ein wenig Sprit sparen läßt. Aus Sicht des Fahrers aber dürfte es etwas zugkräftiger und einfacher zugehen. Einfacher auch deswegen, weil

trotz 16 Gangstufen am Berg nicht immer der passende Gang zur Hand war. Daß der Actros 1853 mit dieser Übersetzung zurechtkommt, verdankt er seiner geglückten Motorcharakteristik, die auch im unteren Drehzahlbereich bei fallender Geschwindigkeit noch zusätzliche Kräfte aktiviert.

Bleiben ein paar Dinge, von denen es zu berichten gilt. Schönere Stoffe für die Inneneinrichtung finden sich mittlerweile im Fahrerhaus, Nachholbedarf gibt es immer noch bei der Schaltanzeige, bei den Aufstiegen vorne und hinter dem Fahrerhaus und bei den rechten Spiegeln, die ihre beste Position noch nicht gefunden haben. Ansonsten aber gilt: Der Actros 1853 trägt das Prädikat megagut. Was in diesem Zusammenhang und laut Duden-Fremdwörterbuch heißen soll: mächtig in Ordnung.

Frank Zeitzen