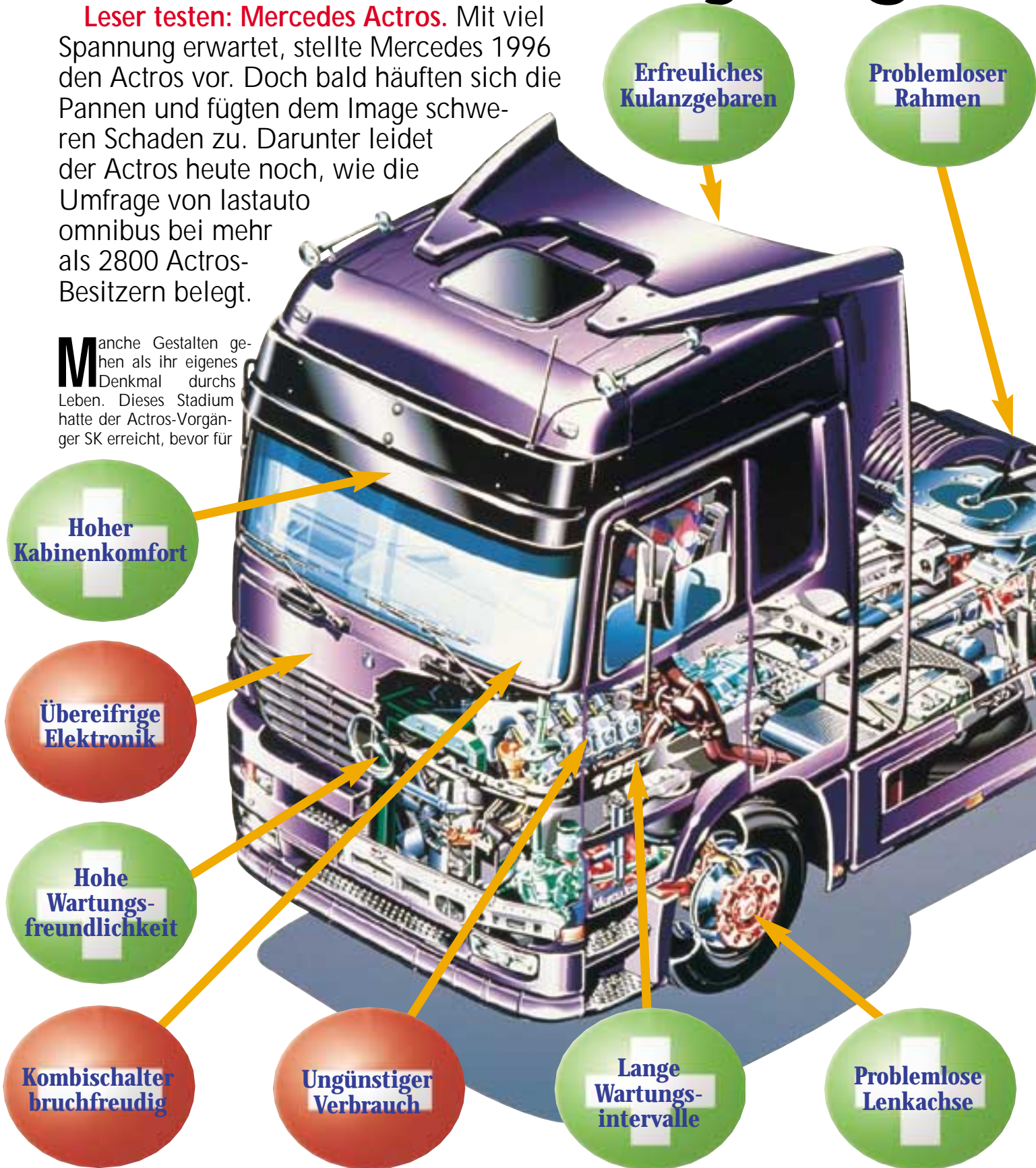


# Die Leiden des jungen

**Leser testen: Mercedes Actros.** Mit viel Spannung erwartet, stellte Mercedes 1996 den Actros vor. Doch bald häuften sich die Pannen und fügten dem Image schweren Schaden zu. Darunter leidet der Actros heute noch, wie die Umfrage von lastauto omnibus bei mehr als 2800 Actros-Besitzern belegt.

**M**anche Gestalten gehen als ihr eigenes Denkmal durchs Leben. Dieses Stadium hatte der Actros-Vorgänger SK erreicht, bevor für



Erfreuliches  
Kulanzgebaren

Problemloser  
Rahmen

Hoher  
Kabinenkomfort

Übereifrige  
Elektronik

Hohe  
Wartungs-  
freundlichkeit

Kombischalter  
bruchfreudig

Ungünstiger  
Verbrauch

Lange  
Wartungs-  
intervalle

Problemlose  
Lenkachse

# Wörther

ihn der Vorhang fiel. Der Mercedes-Marktanteil litt schwer unter dem zunehmenden Alter des SK. So stand das Unternehmen 1996 mit dem Rücken zur Wand, setzte alles auf die Karte Actros. Auch wenn der junge Wörther deshalb statt Kinderschuhen gleich die großen Siebenmeilenstiefel geschnürt bekam.

Kostenvorteile versprachen sich die Manager obendrein von diesem ambitioniert schnellen Vorpreschen mit der neuen Baureihe, die in nur zweieinhalb Jahren den SK komplett ersetzen sollte. Mit dem Mut der Verzweiflung stürzte sich Mercedes ins Abenteuer Actros: „Bei diesem schnellen Umbau der Produktion in Wörth und dem raschen Anlauf aller Baumuster gab es wenig Möglichkeiten, Kinderkrankheiten schnell zu beseitigen“, räumt Entwicklungschef Dr. Hartmut Marwitz ein.

Der Actros löste aber nicht nur einen kleinen Kulturschock deshalb aus, weil die Produktionsjahrgänge 97 und 98 durch ihre Kinderkrankheiten auffielen. Denn Mercedes hatte mit dem Actros die Lkw-Philosophie des Hauses radikal auf den Kopf gestellt. Bis dahin jahrzehntelang eifrige Verfechter und Prediger stockkonservativer Konzepte, stellten die Mannen vom Stern ihren Kunden mit einem Schlag ein Hightech-Geschoss reinsten Wassers auf den Hof: Elektronik allerorten, Motoren mit Pumpe-Düse-Elementen, Scheibenbremsen an allen Achsen serienmäßig

sowie ein vollkommen neu konzipiertes Fahrerhaus – fast kein Stein war beim Wechsel vom SK zum Actros auf dem anderen geblieben. Zweifellos setzten die Ingenieure damit richtungsweisende Zeichen im Lkw-Bau.

Doch das Risiko einer solch totalen Abkehr von Bewährtem wurde unterschätzt. So nahm es aus Kundensicht fast tragikomische Züge an, dass Mercedes den anfangs notorisch kränkelnden Spross über den grünen Klee lobte: „Was nützen mir Wartungsintervalle von 100 000 Kilometern“, fasst ein großer Spediteur aus Süddeutschland seinen heftigen Ärger von damals zusammen, „wenn der Lkw wegen lauter Krimskrums sowieso dauernd in die Werkstatt muss?“ Während Skepsis und Unmut stiegen, tönnte die Werbung für den frisch gekürten Truck of the Year weiter unbeirrt: „Wir haben etwas sehr Wichtiges gewonnen. Die Herzen.“

## Motor, Antriebsstrang

Viel Gutes legten die Konstrukteure der neuen Motorenbaureihe 500 in die Wiege: Mit Einzelsteckpumpen und umfassender Elektronik realisierten die Techniker einen vorbildlichen Drehmomentverlauf. Sie schafften es auch, die Dominanz des V8 in den gängigen Leistungsklassen bis 430 PS zu brechen und dem Kunden in Gestalt des V6 Preis- und Gewichtsvorteile anbieten zu können. Doch trübten anfangs verschiedene Gebrechen das Bild. Die Kipphelbel zum Beispiel zeigten sich als bruchfreudig und mussten in großem Stil getauscht werden. Es kam zu Kolbenfressern und auch die Zylinderköpfe ärgerten die Kunden. Mal leckte die Dichtung, mal wies der Kopf Risse auf. „Für die Dichtung nehmen wir heute ein anderes Material“, kommentiert Hartmut Marwitz das Problem, „die steiferen Zylinderköpfe von damals haben sich als nicht dauerhaft erwiesen und sind schon lange ausgetauscht.“

Auch der Verbrauch des Actros hielt anfangs nicht das, was Mercedes versprochen hatte. „Keiner braucht weniger als der Actros“ hieß es in Anzeigen. Die Kunden stützten ob eines Verbrauchs, der ihnen in vielen Fällen keinen Fortschritt gegenüber dem SK dünkte. Und es dauerte, bis Mercedes diesen Schwachpunkt kuriert hatte. Die Therapiemaßnah-

## Auf und ab

### Mercedes-Marktanteile

(Westeuropa mit Deutschland)

	ab 6 Tonnen	ab 16 Tonnen
1993	30,2 %	25,7 %
1994	27,2 %	22,0 %
1995	24,8 %	20,9 %
1996	23,0 %	19,0 %
1997	24,8 %	21,4 %
1998	24,1 %	20,7 %
1999	25,1 %	21,0 %

Quelle: Mercedes

## Skeptisches Echo

### Mit den Noten „sehr gut“ und „gut“ wurden bewertet:

Reparaturanfälligkeit von	
Lenkachse	86 %
Rahmen	86 %
Triebstrang	25 %
Federung	25 %
Bremsen	22 %
Elektrik	22 %
Wartungsfreundlichkeit	82 %
Wartungsintervalle	82 %
Kabinenkomfort	82 %
Qualität Werkstätten	60 %
Lieferzeiten Teile	60 %
Kulanz	55 %
Fahrerfreundlichkeit Kabine	54 %
Pannenhilfe	50 %
Wiederverkaufswert	43 %
Verarbeitung Kabine	36 %
Reparaturkosten	27 %
Pannenanfälligkeit	20 %
Ersatzteilpreise	18 %
Verbrauch	18 %

Fotos: Augustin, Kern, Werk

men reichten von der Einführung der einfach übersetzten Hypoidachse HL 8 (statt der stets leckanfälligen Außenplanetenachse HL 7) im Oktober 1997 über das Direktganggetriebe G 211-16 (Februar 1998) bis hin zum Einsatz der V8-Abgasanlage in den V6. Weitere Maß-



Etwas gegen den Durst: Es dauerte eine Weile, bis die Trinksitzen der Motoren dem genügten, was Mercedes versprochen hatte.

Hoher Bremsenverschleiß

Außenplanetenachsen undicht

## Leser testen: Mercedes Actros

nahmen wie der Einbau einer kleineren Wasserpumpe, einer optimierten Ölpumpe, eines neuen Auspuffkrümmers sowie einer Linnig-Lüfterkupplung waren zudem nötig, um dem Actros zu dem guten Verbrauch von heute zu verhelfen.

Die Hinterachse HL 8 verrichtet ihren Dienst in den Augen der Leser tadellos, auch wenn sie wegen ihres gusseisernen Charakters nicht gerade der Renner in Fragen der Nutzlast ist. Die leichtere, in Umformtechnik gebaute Variante namens HL 6 lässt aber noch eine Weile auf sich warten. Über die Getriebe kommen keine Klagen. Nur die

Kupplung bereitet manchem Werkstattmenschen Sorgen, „weil das Hebelwerk der Ausrückung zum Ausschlagen neigt“, so der Fuhrparkleiter einer mittelständischen Spedition. Trotz aller Modellpflege hat der Actros aber gerade durch die anfängliche Schwäche beim Verbrauch viel Kredit beim Kunden verspielt. Nur 18 Prozent der Befragten vergaben für den Verbrauch die Noten „sehr gut“ oder „gut“. Die Reparaturanfälligkeit des gesamten Triebstrangs kommt mit solch uneingeschränkter Zustimmung in Höhe von 25 Prozent kaum besser weg.

### Lenkachse, Federung und Rahmen

Großen Anklang bei den Praktikern finden das problemlose Wesen von

Lenkachse und Rahmen. Die Federung indes fällt stark dagegen ab und bereitet öfters Kummer. Bis die Dreiblattfeder an der Vorderachse durch ein zweiblättriges Pendant ausgetauscht war, kam es öfters zu Brüchen. Doch seit diesem Tausch herrscht an dieser Front Ruhe. Unrühmlich von sich reden machte allerdings die Fahrerhauslagerung, die bei den Jahrgängen 97 und 98 in der Regel nach ungefähr einem Jahr ab Fahrzeugkauf schlappzumachen begann. „Anfang 98 haben wir das Problem bemerkt“, schildert Hartmut Marwitz die Geschichte dieses Kritikpunkts, „Mitte 98 waren die Ursachen gefunden.“ Als Übeltäter identifiziert war die Buchse im Jörnlager. Doch fruchteten die Versuche, den Schaden zu begrenzen, erst mal nur bedingt. Denn nicht jede Werk-



Martin Strassburg

### „Erweiterte Kulanzmaßnahmen“

**Martin Strassburg, Leiter Global Service bei Daimler-Chrysler, zu den Kinderkrankheiten und Schwachpunkten des Mercedes Actros.**

Als der Actros eingeführt wurde, lag der Eindruck nahe, Mercedes hätte den Lkw neu erfunden. Massiver und lang anhaltender Befall mit Kinderkrankheiten schadete dem Image jedoch schwer. War es ein Fehler, von A bis Z auf neue Technik zu setzen?

**Strassburg:** Wir haben den Actros tatsächlich von Grund auf neu entwickelt und eine Reihe von zukunftsweisenden Techniken eingeführt, die im Nutzfahrzeugbau teilweise heute noch einmalig sind. Beispiele dafür sind die hochmoderne Bremsanlage und die Teelligent-Systeme auf Basis eines CAN-Busses. Solche Technologien lassen sich konsequent nur in grundlegend neuen Fahrzeugkonzepten verwirklichen.

**Haben Sie damals zu viel versprochen?**

**Strassburg:** Damit haben wir bei den Kunden sehr hohe Erwartungen geweckt, denen die Fahrzeuge aus der Serienfertigung hinsichtlich der Zuverlässigkeit zunächst nicht immer gerecht geworden sind. Die so genannten Kinderkrankheiten aus den ersten Produktionsjahren sind behoben. Die neue Technik ist aber auch erforderlich, um Sicherheitssysteme wie Abstands- und Stabilitätsregelung anbieten zu können. Umfassende Fahrzeug- und Fuhrpark-Managementsysteme wie Fleetboard werden durch das hohe Maß an Elektronik überhaupt erst möglich.

**Der Verbrauch der Baureihe 500 findet wenig Akzeptanz. Haben Sie mit Einzelsteck-**

**pumpen-Einspritzung aufs falsche Pferd gesetzt?**

**Strassburg:** Keineswegs. Während der Erprobung hatten wir stets sehr gute Ergebnisse, auch bei den Kunden. Bei den ersten Fahrzeugen aus der Serie stieg der Verbrauch aber an. Wir haben darauf mit einem Bündel von Maßnahmen geantwortet, von denen ich hier nur die neue Hinterachse und das neue Getriebe nennen will. Der Actros ist heute hinsichtlich des Verbrauchs Benchmark, wie es uns sowohl die Kunden als auch interne Messungen und nicht zuletzt die Tests von Fachzeitschriften belegen.

**Was die Unternehmer weiter schmerzt, sind hoher Bremsenverschleiß und generell Probleme mit den Bremsen. Was haben Sie getan, um das in den Griff zu bekommen?**

**Strassburg:** Den Bremsenverschleiß haben wir zwischenzeitlich im Griff. Zum einen haben wir Materialanpassungen vorgenommen sowie die Kühlleistung der innenbelüfteten Scheibenbremsen erhöht. Zum anderen wurde die Auslegung der Bremsanlage des Gesamtzugs optimiert.

**Von Fahrerseite werden heute noch vor allem zwei Dinge moniert: mangelnder Komfort der Liege und zu wenig Stauraum. Auch ist der neue Tacho mit seiner engen Skalierung ein wenig mühsam abzulesen. Passiert da noch etwas?**

**Strassburg:** Wir haben frühzeitig begonnen, den Actros weiterzuentwickeln. Die größten Beanstandungen gab es wegen der Wertanmutung verschiedener Oberflächen im Innenraum. Diese haben wir geändert sowie eine bequemere Liege und ein großzügiges Ablagenkonzept eingeführt. Selbstverständlich entwickeln wir den Actros wie alle unsere Fahrzeuge kontinuierlich weiter. Die Skalierung des Tachos ist uns von Kunden nicht als Beanstandungspunkt gemeldet worden.

**Generell waren die Kunden von der Verarbeitung des Actros nicht angetan. Sind Sie beim Sparen übers Ziel hinausgeschossen?**

**Strassburg:** Zu Beginn der Serienproduktion gab es Beanstandungen hinsichtlich der Verarbeitungsqualität. Wir haben aber dann die Auslieferungsqualität sehr schnell auf unsere Zielwerte verbessert. Dabei hat uns eine neue Messmethode geholfen, das Fahrzeug mit den Augen des Kunden zu betrachten.

**Wenn nun zudem Lenkstockhebel brechen und die Fahrerhauslagerung hartnäckig vorzeitig ausschlägt, dann steckt da doch auch ein Problem mit den Zulieferern dahinter. Hat der Einkauf „billig“ mit „preiswert“ verwechselt?**

**Strassburg:** So etwas ist keine Frage des Preises oder der Kosten, sondern in erster Linie eine Frage der Prozessbeherrschung vom Lieferanten bis zum Kunden. Wir haben vor einigen Jahren ein Konzept namens Tandem entwickelt, mit dem wir in partnerschaftlicher Zusammenarbeit die Prozesse gemeinschaftlich mit den Lieferanten gestalten. Deshalb waren und sind wir auch heute in der Lage, bekannt werdende Mängel kurzfristig zu beheben.

**Jetzt haben Sie trotzdem ein Imageproblem und müssen zudem mit dem Vorwurf leben, die Kunden à la Microsoft unfreiwillig in Entwicklung/Versuch eingespant zu haben. Was soll die Ehre des Actros retten?**

**Strassburg:** Die so genannten Kinderkrankheiten der ersten Produktionsjahre, die im Fuhrpark teilweise erst heute sichtbar werden, haben zu Diskussionen geführt. Dank der frühzeitigen Weiterentwicklung mit rund 50 technischen Änderungen und ebenso vielen Anpassungen des Leistungsangebots braucht der Actros heute bei Qualität und Nutzwert keinen Vergleich zu scheuen. Unsere Kunden honorieren dies. Davon zeugen die rund 140 000 Actros, die wir mittlerweile hergestellt haben, genauso wie unsere Marktanteilgewinne in Europa. In diesem Jahr rollen im Werk Wörth so viele Lkw vom Band wie nie zuvor. Sicherlich haben aber auch erweiterte Kulanzmaßnahmen dazu beigetragen, das Vertrauen zu erhalten.

statt verstand es, die neue Buchse mit der korrekten Toleranz einzupressen. Worauf der Zauber wieder von vorn losging. Deshalb gibt es heute in diesem Punkt auch keine Reparaturen mehr im Feld. Mercedes tauscht nun das schadhafte Teil gesamt.

Zudem arbeitet auch die vordere Luftfederung der Kabine nicht immer zur Zufriedenheit der Kundschaft. Richten sollen es nun ein verstärktes Auge oben und eine verbesserte Schmierung unten. Dass an dieser Stelle nun wieder ein Schmiernippel auftaucht, dürfte zwar kaum im wartungsarmen Sinne der Erfinder des Actros sein – aber doch im Sinne der Kunden, bei denen der untere Gummipuffer dann länger hält.

### Kabine und Fahrerarbeitsplatz

Ein deutlicher Fortschritt – verglichen mit dem bunkerartigen Gehäuse des SK – war die Kabine des Actros. Und doch zog sie von Anfang an massive Kritik auf sich. Schnell war die Verarbeitung ins Kreuzfeuer geraten. Es dauerte bis zum Frühsommer 1997, bis die Qualität endlich jenen Standard erreichte, den Mercedes sich wünschte. Stockflecken im Himmel sowie gewaltiges Klappern und Quietschen nervten Unternehmer und Fahrer. Der anfangs schlechte Eindruck wirkt bis heute nach, zumal zwischendurch eine Charge des Kombischalters (Ende 1997) ein bruchfreudiges Wesen an den Tag legte.

Nur 36 Prozent der Befragten attestierten der Verarbeitung des Actros gute Noten. Besser kommen hingegen die Punkte Kabinenkomfort (82 Prozent „sehr gut“ und „gut“) und Fahrerfreundlichkeit (54 Prozent „sehr gut“ und „gut“) weg. Erfreulich für Mercedes, um diese Noten hat man nämlich hart gekämpft und gerade in Fragen der Kabine eifrig Modellpflege betrieben. Denn weder die dreiteilige Liege noch das Farbkonzept des Ur-Actros fanden viele Freunde unter den Fahrern. Mercedes hatte im Sprinter mit einem hellen, blaugrauen Farbton gute Erfahrungen gemacht und just diese Farbe auf den Actros übertragen. „Vielleicht betrachtet der Lkw-Fahrer die Kabine doch zuerst als Wohnraum und dann erst als Arbeitsplatz“, zog Hartmut Marwitz als Lehre aus den Diskussionen um die Farbgebung. „Wir wollten die Farbumstellung so früh wie möglich“, erläutert er das Vorgehen des Werks, das den Actros schließlich seit Januar 1999 mit dunkleren Tapeten aus-

liefert. Auch bei den Ablagen und der Liege besserte Mercedes nach und stellt gerade für die nun einteilige Liege weitere Verbesserungen in Aussicht: „Das ist noch nicht das Amen in der Kirche“, kommentiert Marwitz.

### Elektrik/Elektronik

Jahrzehnte lang dazu erzogen, technischer Hausmannskost zu vertrauen, staunte die Daimler-Kundschaft nicht schlecht über Finessen wie CAN-Bus und elektronisch geregelte Bremsen. Freilich stellte sich bald heraus, dass das vielköpfige Orchester an Steuergeräten die Partitur nicht immer richtig intus hatte. Und dass es die Elektronik auch zu gut meinen kann. Kryptische Fehlermeldungen etwa verstörten Fahr- und Werkstattpersonal. „Das Telefon stand zeitweilig nicht still“, beschreibt ein Leser die Erfahrungen mit seinen stark irritierten Fahrern. Dass sich teilweise die Fahrbeleuchtung bis hin zu den seitlichen LED-Leuchten als empfindlich erwiesen hat, beschert dem Actros in dieser Hin-



Verstärkung geholt: Bei den Brems-scheiben besserte Mercedes nach.



Nimm zwei: Die Zweiblatt-Federung arbeitet besser als die Dreiblattlösung.



Härtefall: Die anfällige Lagerung der Kabine ärgerte die Kundschaft hartnäckig.

sicht keine gute Noten. Auch wenn Mercedes Lehren gezogen und das elektrische System stabilisiert und bei den Fehleranzeigen stärker siebt.

Ziel von Mercedes ist es übrigens, die Zuverlässigkeit der gesamten Elektrik auf einen Wert zu bringen, der doppelt so hoch wie beim alten SK ausfällt. „Mit dem Actros waren wir nach wenigen Monaten so gut wie der SK“, zitiert Marwitz die Statistik, „heute sind wir deutlich besser und nur noch ein kurzes Stück von diesem Ziel entfernt.“

### Service, Reparatur

Zu den guten Seiten des Actros gehören im Urteil der Leser eindeutig sein wartungsfreundliches Konzept sowie seine langen Wartungsintervalle. Beides schafft Sympathie, für beide Punkte gaben die Leser jeweils zu mehr als 80 Prozent Bestnoten. Weitaus besser als üblich schnitt auch das Kulanzgebaren der Mercedes-Mannen ab, die den Rahmen für ihre Kulanzleistungen von Anfang an sehr großzügig bemessen hatten: „Wir wollten auf keinen Fall die Schwierigkeiten auf den Schultern der Kunden abladen“, umreißt Dr. Hartmut Marwitz die Philosophie.

Als Schwachpunkt entpuppte sich allerdings gerade jene Komponente, mit der der Actros besonders glänzen sollte: die Bremsen. Wunderdinge hatte Mercedes für sie versprochen und musste gleich im ersten Winter eine Rückrufaktion starten, weil Eisbildung im Bremswertgeber vorkam und die Sicherheit gefährdete. „Wir haben in einer Woche alle 4000 im Markt befindlichen Einheiten saniert“, erinnert sich Marwitz. Weitere Überraschungen sollten folgen. Die ↪

## Leser testen: Mercedes Actros

Kundschaft erlebte kräftigen Verschleiß und Risse in den Brems Scheiben. Befeuert von der vollmundigen Werbung für die Superbremsen muteten die Fahrer dem Actros mehr zu, als Mercedes ursprünglich angenommen hatte. Das Werk hat inzwischen Brems Scheiben mit höherer Wärmekapazität gebracht. „Verbesserung um Faktor 5“ beziffert Marwitz den Effekt der neuen Scheiben.

Und trotz elektronisch gesteuerter Verschleißharmonisierung kam es beim Actros vor, dass die Beläge ausgerechnet doch unsymmetrisch verschlissen. Eine bestimmte Charge eines bestimmten Lieferanten war bald als Übeltäter dingfest gemacht, der diese Beläge nicht thermisch ausgehärtet und ihnen auf diese Weise die Neigung zum Zerbröseln eingepflegt hatte. „Wir haben den Lieferanten dann gesperrt, den Markt leergefegt“,



Gründlich revidiert: Das dreiteilige Bett sowie die aus dem Transporter abgeleitete helle Farbgebung im Actros hat Mercedes inzwischen geändert.

rekapituliert Hartmut Marwitz, „dann gab es aber doch noch weitere Exemplare auf dem grauen Markt, die wir nicht erwischt haben.“

Zu alledem gesellte sich außerdem, dass Mercedes den Notdienst ab der zweiten Hälfte des Jahres 1998 nach Maastricht verlegte und auch dort Startschwierigkeiten hatte. Die Telefonan-

lage wollte nicht so recht und es gab nicht genügend geschultes Personal. Die Folge: Die Kundschaft drehte lange Runden in der telefonischen Warteschleife und mangels genauer Kenntnis der Geografie schickte das Servicecenter den einen oder anderen Ersatzwagen ans falsche Ziel. Klagen gibt es aber auch über die Teileversorgung im Osten Europas. „Bis zu 14 Tage Lieferzeit“ moniert etwa eine große Spedition, die viel Russlandrelationen fährt. Vom gewaltigen Radius der Kundschaft überrascht, hat Mercedes dann ein ehrgeiziges Projekt zur Verbesserung der Ersatzteilversorgung im Osten aufgelegt, das noch dieses Jahr seinen Abschluss finden soll.



Unter Strom: An der Verbesserung der Elektrik arbeitet Mercedes mit Macht.



Mangelnde Stabilität: Bestimmte Kombischalter neigten dazu, zu brechen.

### Fazit

Das Pech scheint dem Actros dick an den Profilstollen zu kleben. Was freilich nicht von ungefähr kommt: Mercedes hat offensichtlich die Schwierigkeiten unterschätzt, die solch eine geballte Ladung an neuer Technik mit sich bringen kann. Zwar hat das Werk reagiert und die unzureichende Reife des Fahrzeugs mit großer Kulanz und viel Modellpflege kompensiert. Doch ließ manche Verbesserung in der Serie lange auf sich warten. Und obwohl der aktuelle Actros auch nach Erfahrungen der Kundschaft nun die Kinderkrankheiten überstanden hat, leidet sein Image immer noch unter den Schwächen, die vor allem den Produktionsjahrgängen 1997 und 1998 anhängen. Noch überwiegt bei den Lesern der Unmut. Sie erteilen dem Fahrzeug ein teilweise drastisches Zeugnis. Nach allem, was war, kann es allerdings nur besser werden. Dass der Actros in seiner heutigen Fassung bereits deutlich gewonnen hat, dürfte sich auf lange Sicht ebenso herumsprechen wie die lange Latte der Leiden des jungen Wörther.

Michael Kern

## Modellpflege Mercedes Actros

### Punkt für Punkt

- September 1996: Einführung Mercedes Actros
- Oktober 1997: Einfach übersetzte Hypoidachse HL 8 für Fernverkehrsfahrzeuge
- Februar 1998: Direkt übersetztes Getriebe G 211-16 anstelle von G 210-16 und G 240-16
- April 1998: Leichtlauföl für Getriebe, Wegfall des Getriebeölkühlers
- Juni 1998: Gerade statt gekröpfter Vorderachse bei Kippserien
- September 1998: V8-Kühlanlage bei V6-Motoren mit 400 und 430 PS
- Dezember 1998: Umstellung der Motorenbaureihe 500 auf Leichtlauföl
- Januar 1999: Dunklerer Farbton in der Kabine
- Februar 1999: Einführung der Lowliner-Sattelzugmaschine
- März 1999: Einführung der Standklimaanlage
- Juni 1999: Megaspaces-Fahrerhaus für Baustellenfahrzeuge
- Juli 1999: Einführung M-Fahrerhaus für Autotransporter
- September 1999: Einsatz des Euro-3-Kühlmoduls für Euro-2-Fahrzeuge
- Oktober 1999: V6- und V8-Motoren in Euro-3-Version, Sattelkupplung mit Bauhöhe 140 Millimeter für Low-Liner
- Dezember 1999: Einführung der pneumatischen Lenksäulenverstellung
- Januar 2000: Neue Armaturentafel
- Mai 2000: Neue Radiogeneration
- Juni 2000: Kompressorkühlbox für Megaspaces-Fahrerhaus