

Test: Mercedes Actros 1841. An den Start ging der neue Actros mit einer Menge Vorschusslorbeeren. Sparsamer soll er sein, kräftiger dazu und enorm fahrerfreundlich. Kann die Brot-und-Butter-Ausführung – ein 1841 mit Standard-Fahrerhaus – das halten?

Eine fulminante Werbekampagne begleitet den Produktstart des neuen Actros. Und verfehlt ihre Wirkung nicht. Denn überall, wo der Neue beim Test auftrat, zollten ihm die Fahrer Respekt. Nicht nur jene, die einen Alt-Actros ihr eigen nennen, sondern auch diejenigen, die mit anderen Fabrikaten unterwegs waren, mussten unbedingt einen Blick ins Fahrerhaus werfen. Um es wenige Minuten später mit einem „Gut gemacht“ zu sagen wieder zu verlassen.

Dabei haben es die Macher der Werbung nicht leicht. Müssen sie mit dem Actros doch ein Fahrzeug verkaufen, das äußerlich vom Vorgänger kaum zu unterscheiden ist, das zumindest mit Standard-Fahrerhaus genauso unauffällig daherkommt wie zuvor und das bis dato den Ruf genießt, nicht eben fahrerfreundlich zu sein.

Gut 300 Millimeter weniger als beim Mega-space-Haus misst der Einstieg beim L-Fahrerhaus.



Großes Versprechen



Im L-Fahrerhaus findet sich ein Motortunnel mit etwa 250 Millimeter Höhe.



Jetzt gibt es auch im Actros standesgemäße Außenstauräume.

ACTROS



Fotos: Tschovikov

Test: Mercedes Actros 1841

Schon der erste Blick auf die Instrumente und die Einrichtung zeigt, dass die alten Vorurteile über Bord geworfen werden müssen. Denn statt Transporteratmosphäre vermittelt die Einrichtung S-Klasse-Ambiente. „Wenn ich solch teuren Materialien vorschlagen würde“, so fasste ein Ingenieur des Wettbewerbs seinen Eindruck nach ausführlicher Begutachtung zusammen, „dann würden meine Chefs mich für verrückt erklären.“

Verrückt selbstverständlich sind die Stuttgarter Lkw-Entwickler nicht. Das gilt schon gar nicht für den promovierten Ingenieur Andreas Zygan, der für die Fahrerhaus-Einrichtung verantwortlich zeichnet und im Unternehmen als jemand gilt, der Ahnung von den Bedürfnissen der Fahrer hat und zudem hartnäckig genug ist, seine Ideen durchzusetzen.

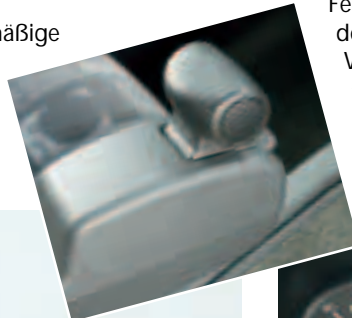


Eine große Wirkung haben die drehbaren Düsen in den Türen.

Das Ergebnis spricht für sich. Sämtliche Fehler des Vorgängers sind ausgemerzt und unzählige praxisgerechte Details finden sich in der Actros-Kabine. So gibt es den verwirrenden 140er-Tacho nicht mehr, die Instrumente haben das Spiegeln aufgehört, sämtliche Schalter sind übersichtlich angeordnet und finden sich da, wo sie hingehören. Der Radioschacht wanderte aus der klappernden Halterung im Armaturenräger nach oben über die Frontscheibe. Bedient wird es – genau wie das Telefon oder das Fahrerinformationssystem – mit Tasten im Lenkrad.

Die kleinen Außenstauräume, die beim Standard-Fahrerhaus (L-Fahrerhaus genannt) noch unter dem Fahrerhausboden hingen, haben großen Exemplaren Platz gemacht. Und das Angebot an kleinen sowie großen Ablagen überzeugt ebenso. Ganz einfach, aber gleichfalls überzeugend gemacht, ist die Raumaufteilung unter der serienmäßigen einteiligen Liege: links und rechts die beiden von innen zugänglichen Außenstauräume, mittig dazwischen ein Staufach, das gegen den deutigen Aufpreis von 1350 Euro Platz für einen Kühlschrank macht.

Die serienmäßige Ausstattung ist recht umfangreich und beinhaltet unter anderem das



Die Telligent-Schaltung ist Serie im Actros. Der Arbeitsplatz lässt keine Wünsche mehr offen.

Funktionslenkrad, die elektronisch geregelte Klimaanlage sowie ein Kassettenradio. Selbstverständlich an Bord sind die vielen elektrischen Helfer für Fensterheber, Spiegelverstellung oder Aufstelldach. Aus Fahrersicht fehlen einzig ein Kühlschrank, ein CD-Spieler und ein Schiebedach (statt Aufstelldach). Gegen Aufpreis ist freilich alles lieferbar: von der 100 Euro teuren Kassettenbox bis zur fast 4000 Euro teuren Standklimaanlage.

Die neue Einrichtung überzeugt und ist praxisgerecht

Mit der Standard-Einrichtung – eine Liege, Komfortsitz für den Fahrer und Funktions-sitz (klappbare Sitzfläche und Rücklehne) auf der Beifahrerseite – lässt es sich prima leben. Das famose und 80 Zentimeter breite Komfortbett oben würde die Situation weiter verbessern, doch schränkt es den Bewegungsfreiraum zumindest im L-Fahrerhaus etwas ein. Wer regelmäßig im Lkw schläft, ist mit dieser 1250 Euro teuren Luxusliege jedoch weitaus besser bedient als mit der Federkernmatratze – der unteren Liege.

Was die Motoren betrifft, so führte Feinarbeit an den V6- und V8-Zylindern zu mehr Kraft und Leistung. Vorweggenommen hatte Daimler-Chrysler diese Änderungen schon bei der 460-PS-Ausführung. Mit dem Ergebnis, dass dieser Motor unverändert im neuen Ac-



In tiefen Höhlen sitzen die blendfreien Instrumente.



Lenkradtasten für Radio, Telefon und Fahrer-Informationssystem.

Die Klappen der Stauräume hängen an soliden, teilweise doppelten Scharnieren.



Der klappbare Beifahrersitz ermöglicht zusätzliche Stehhöhe.



Das über Kopf angebrachte Radio wird über Lenkradtasten bedient.



tros Dienst tut, aus dem 40er-Actros jedoch ein 41er wurde. Dabei kletterte die Leistung von 394 auf 408 PS (plus 3,5 Prozent), das maximale Drehmoment wuchs gar um fast neun Prozent von ehemals 1850 auf jetzt 2000 Nm. Damit steht besonders im mittleren Drehzahlbereich deutlich mehr Leistung (bis zu 30 PS) als zuvor zur Verfügung. Anders: Der neue 1841 geht genau so kräftig zu Werke wie ein alter 1843 und übertrifft seinen Vorgänger (1840) auf hügeliger Piste und Bergstrecken mit drei bis vier Prozent mehr Tempo deutlich.

Anders als frühere Actros-Testfahrzeuge war der aktuelle 1841 mehr auf Zugkraft als aufs unbedingte Sparen ausgelegt. Also mit einer Achsübersetzung von 3,077 und einem direkten Durchtrieb im größten Gang, was in Kombination mit Reifen des Formats 315/70 eine Marschdrehzahl von gut 1400/min bei 85 km/h ergibt. Auf ebener Strecke handelte sich der 1841 mit dieser Auslegung kleine Nachteile beim Verbrauch ein. Die Größenordnung: etwa ein Liter pro 100 Kilometer.

Sobald sich die Topografie jedoch ändert, kehrt sich das Bild um. Mit der zugkräftigen Triebstrangauslegung geht er die Steigungen energischer an, als es die 41 im Typenschild vermuten lässt, und erledigt sein Arbeitspensum dabei äußerst sparsam. Denn sämtliche Steigungen meisterte der knapp zwölf Liter große Sechszylinder mit minimalen Verbräuchen. Und nahm es dem Fahrer auch nicht übel, wenn er mal 1600 oder 1700/min als Arbeitspensum verlangte. Kurz: Mit 32,8 Liter/100 km stellte

der 1841 einen neuen Verbrauchsrekord für Euro-3-Lkw auf der lastauto omnibus-Runde auf.

Mit den eingefahrenen Werten für Verbrauch und Transportgeschwin-

digkeit zeigten sich die Triebstrangauslegung und Motorcharakteristik als äußerst passende Kombination auch für schwere Transportaufgaben. Für den ausschließlichen Einsatz im Flachland lässt sich der Verbrauch mit einer etwas

Meine Meinung



Frank Zeitzen

In den vergangenen Jahren kam es nicht oft vor, dass lastauto omnibus ein Loblied auf die schweren Lkw aus Stuttgart gesungen hat. Denn es gab eigentlich immer einiges auszusetzen. Mal war es die dürftige Zugkraft, mal ein Triebstrang mit argen Verlusten, mal eine zu einfach gestrickte Verarbeitung, mal schlechte Liegen und eine dürftige Heizung. Und manchmal auch alles zusammen. Mit dem neuen Actros ist alles anders. Denn nach mehreren Fahrten und Tagen im Actros und nach einem ausführlichen Test festigt sich der Eindruck, dass den Stuttgartern mit dem Actros II ein großer Wurf gelungen ist. Gleichgültig, wo man hinschaut: Schwachstellen sind keine zu finden. Allenfalls zu finden sind gut gemachte Kompromisse, wenn es ohne Kompromiss nicht ging. Oder anders: Als Maßstab die Michelin-Sterne für beste Restaurants zu Grunde gelegt, müssten den Kühlergrill mindestens zwei Sterne zieren.

ten, mal eine zu einfach gestrickte Verarbeitung, mal schlechte Liegen und eine dürftige Heizung. Und manchmal auch alles zusammen. Mit dem neuen Actros ist alles anders. Denn nach mehreren Fahrten und Tagen im Actros und nach einem ausführlichen Test festigt sich der Eindruck, dass den Stuttgartern mit dem Actros II ein großer Wurf gelungen ist. Gleichgültig, wo man hinschaut: Schwachstellen sind keine zu finden. Allenfalls zu finden sind gut gemachte Kompromisse, wenn es ohne Kompromiss nicht ging. Oder anders: Als Maßstab die Michelin-Sterne für beste Restaurants zu Grunde gelegt, müssten den Kühlergrill mindestens zwei Sterne zieren.

Serienmäßig im L-Fahrerhaus ist die einteilige untere Liege.



Das große und komfortable Klappbett kostet 1250 Euro.



Mercedes Actros 1841 LS: Technische Daten, Messwerte, Betriebskosten, Wertung



Motor

V-Sechszylinder (Mercedes OM 501 LA) mit Turbolader und Ladeluftkühlung. Vier Ventile pro Zylinder, nasse Lauffbuchsen, halbhoch liegende Nockenwelle, elektronische Einspritzung
 Bohrung/Hub 130/150 mm
 Hubraum 11 946 cm³
 Verdichtung 17,25 : 1
 Effektiver Druck 21,04 bar
 bei maximalem Drehmoment
 Nennleistung 300 kW (408 PS) bei 1800/min
 Maximales Drehmoment 2000 Nm bei 1080/min
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit 9,00 m/s bei Nenn Drehzahl 1900/min
 Motorgewicht 885 kg = 2,95 kg/kW
 Schmierung Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, Hauptstromölfilter mit Ölkühler
 Einspritzung elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen (Pumpe-Leitung-Düse), bis 1800 bar Einspritzdruck, Achtlochdüsen

Kraftübertragung

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

Getriebe: Mercedes G 211-16, Viergang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 16 Gänge, elektropneumatische Schaltung

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

Hinterachse: einfach übersetzte Antriebsachse (HL 6/1 DCS-13) mit Differenzialsperre, Übersetzung 3,077 zu 1, entsprechend 109 km/h bei Nenn Drehzahl 1800/min und Bereifung 315/70 R 22,5, wahlweise 2,846

Fahrgestell

Vorn gespreizter U-Profil-Leiterrahmen (283 x 80 x 7 mm) mit geschraubten und genieteten Querträgern, Zweiblatt-Parabelfedern vorn, Vierbalg-Luftfederung hinten, Stoßdämpfer und Stabilisatoren vorn, Stabilenker hinten. MB-Hydrolenkung mit variabler (19,3 bis 23,0) Übersetzung, elektronisch gesteuerte Scheibenbremsen vorn und hinten

Daten und Messwerte im Vergleich¹⁾

Fahrzeugtyp		Mercedes Actros 1841 LS	Mercedes Axor 1840 LS	Scania R 124 LA 420HPI Topline
Etappe 1	(65,0 km) A 6/A 67/A 5	km/h 85,2 L/100 km 26,0	85,2 24,1	85,1 25,9
Etappe 2	(226,0 km) A 5/ A 7	km/h 79,3 L/100 km 37,3	79,1 37,4	80,7 37,7
Etappe 3	(126,3 km) B 80/B 27	km/h 63,8 L/100 km 28,9	64,0 31,4	64,5 30,8
Etappe 4	(113,6 km) B 27	km/h 57,9 L/100 km 40,4	57,9 43,3	58,6 43,6
Etappe 5	(143,1 km) A 81/A 6	km/h 86,6 L/100 km 26,1	86,8 27,9	86,9 27,0
Gesamte Testrunde	(674,0 km)	km/h 73,2 L/100 km 32,8	73,2 34,0	74,2 33,9
Antriebsstrang-Auslegung²⁾				
Gesamtübersetzung im größten Gang		3,077	3,077	3,27
Gerechnete Höchstgeschwindigkeit	km/h	109	122	114
Steigfähigkeit im größten Gang	%	2,87	2,70	3,02
Motordrehzahl bei 85 km/h	min	1405	1330	1415
Volllastverbrauch				
Herstellerangabe Minimum	g/kWh	190	190	191
Steigung 3,5 Prozent	L/100 km	82,2	88,9	85,6
Teillastverbrauch bei 85 km/h	L/100 km	25,4	22,7	24,7
Steigungsbedingte Schaltungen		63	55	47
Motorbremse³⁾				
Bremsleistung (Herstellerangabe)	kW	320	300	230
Acht Prozent Gefälle	km/h	63,8	63,9	-
Innengeräusch				
in dB(A)	bei 85 km/h	63,5	67,2	63,0
Beschleunigung	0 bis 85 km/h in s	-	53,8	51,1
Leergewicht fahrfertig ⁴⁾	kg	7100	6945	7300
Sattellast max.	kg	10 900	11 055	10 700
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	18 000	18 000	18 000
Wartungsintervalle	km	bis 120 000	bis 120 000	120 000
Betriebskosten				
Kaufpreis netto	Euro	80 000	75 000	85 000
Feste Kosten pro Jahr	Euro	39 511	38 239	40 627
Feste Kosten pro km	Cent	26,34	25,49	27,09
Variable Kosten pro km	Cent	34,32	35,07	35,93
Gesamtkosten pro km	Cent	60,66	60,56	63,02

1) Daten und Messwerte aus Einzeltests

2) Bei Bereifung 315/80 R 22,5 (Axor und Scania) und 315/70 (Actros)

3) Motorbremse bei Scania nicht separat messbar

4) Alle Fahrzeuge in vergleichbarer Ausstattung mit Sattelkupplung, Reserverad, gefülltem 400-Liter-Tank, Spoilerpaket, Bereifung 315/80 R 22,5 auf Alufelgen

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



Fahrerhaus

Mercedes L-Fahrerhaus, langes Ganzstahl-Fahrerhaus mit Hochdach und mechanischer Federung. Serienmäßige Ausstattung: elektrische Fensterheber und elektrisches Aufstelldach, Spiegel elektrisch verstellbar, einteilige Liege unten, Wegfahrsperrle, elektropneumatische Schaltung, elektronisch gesteuerte Klimaanlage, Radio mit Kassettenspieler

Maße

Höhe (ohne Spoiler)	3510 mm
Radstand	3600 mm
Überhang vorn	1440 mm
Rahmenhöhe	
normal, über HA	993 mm
niedrig, über HA	850 mm
Vorsattelmaß	mindestens 540 mm
Wendekreis	14 900 mm

Test: Mercedes Actros 1841

geringeren Marschdrehzahl nochmals ordentlich senken. Die Mittel dazu: entweder etwas größere Reifen oder die wahlweise lieferbare längere Achsübersetzung. In beiden Fällen sinkt die Drehzahl um etwa 100/min. Beides zusammen allerdings wäre mit 40 Tonnen Gesamtgewicht des Guten zu viel.

Über die Actros-Bremsen noch viele Worte zu verlieren ist so überflüssig wie Regen im Sommerurlaub. Kurz: Es brems sich bestens. Wozu auch die serienmäßige und leise arbeitende Konstanddrosselmotorbremse ihren Teil beiträgt. Die übrige Bedienung lässt ebenfalls keine Wünsche offen. Einzig das perfekte, sprich weiche, Zusammenspiel von halbautomatischer Schaltung und herkömmlicher Kupplung will im-



Beide Außenstauräume sind von innen zugänglich.

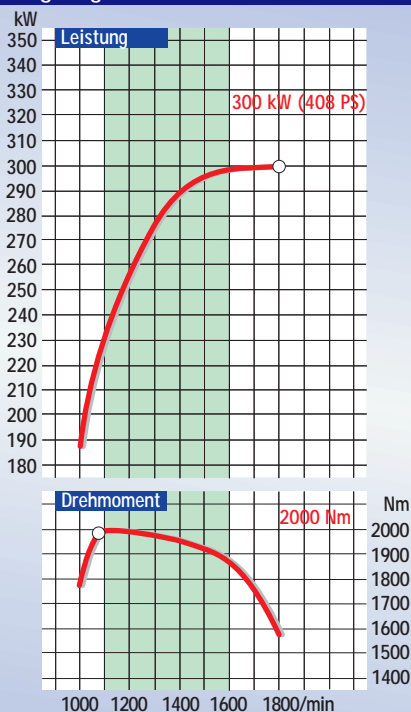


Einen Klappstisch bietet jetzt die Schublade unter der Liege.



A	Außenbreite/-länge	2490/2200 mm
B	Vorderer Überhang	1440 mm
C	Höhe Stufen Gesamthöhe Einstieg	345/335/355/345 mm 1440 mm
D	Frontscheibe/Rückwand	1971 mm
E	Fenster zu Fenster	2354 mm
F	Innenhöhe maximal auf Motortunnel	1918 mm 1670 mm
G	Motortunnel (H x B)	250 x 1100 mm
H	Liegenbreite unten	610 bis 720 mm
I	Liegenlänge unten	2070 mm

Leistungsdiagramm



Schon bei 1500/min steht fast die komplette Nennleistung zur Verfügung.

Wertung



Äußerst sparsamer und sehr kräftiger Motor ♦ gut passender Triebstrang ♦ sehr gutes Fahrverhalten ♦ hohe Nutzlast ♦ sehr guter Arbeitsplatz mit gekonnter Raumaufteilung im Fahrerhaus



Serienausrüstung nicht komplett ♦ immer noch gewöhnungsbedürftige EPS-Schaltung



Viel Stauraum und reichlich Ablagen vereint die Mittelkonsole.

mer wieder neu gelernt sein. Es dauert seine Zeit, bis die Schaltvorgänge so sauber wie bei einer Automatik oder bei einem geübten Fahrer funktionieren.

Über jeden Zweifel erhaben zeigen sich auch die Fahreigenschaften. Der stoische Geradeauslauf ist allenfalls von deftigen Spurrillen aus der Ruhe zu bringen und das Fahrverhalten in Kurven ist gänzlich unspektakulär. Zumal das im Testzug eingebaute ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) so früh eingreift, dass brenzlige Situationen von vornherein ausgeschlossen sind.

Und schließlich hat der neue Actros auch beim Thema Nutzlast Verbesserungen aufzuweisen. Denn die aus dem Axor bekannte einfach übersetzte Antriebsachse HL 6

gibt's jetzt auch im Actros. Rund 90 Kilogramm spart die Konstruktion aus Stahlblech statt Grauguss. 7100 Kilogramm wiegt ein 1841 LS heute in lastauto omnibus-Spezifikation. Weniger als sieben Tonnen sind ohne Reserverad und mit Alufelgen möglich. Damit gräbt der Actros dem Axor weiteres Wasser ab, zumal der motorische Vorteil (mehr Drehmoment des zwölf Liter großen Reihenmotors) des Axor mit der Überarbeitung der V6-Motoren nun auch hinfällig ist.

Klar, dass die Einrichtung der Kabine das Gros der Unterschiede zwischen Alt und Neu ausmacht. Doch mit den vielen kleinen Verbesserungen an Motor, Triebstrang, Nutzlast und Wirtschaftlichkeit entsteht ein Menü, das Fahrern und Käufern bestens schmecken wird.

Frank Zeitzen ■

