

# Die graue Eminenz

**Test: Mercedes Actros 1848 LS Megaspacespace. Von kleinen, altersbedingten Marotten abgesehen, präsentierte sich dieser Actros als gereifter Gentleman mit tadellosen Manieren.**

**V**erglichen mit den Lebensphasen eines Menschen, der in der westlichen Welt im Durchschnitt ein Alter von fast 80 Jahren erreicht, steht der Actros nach elf Jahren aktivem Arbeitsleben quasi kurz vor der Rente. Einen Modellzyklus von 15 Jahren zugrunde gelegt, ist er also gerade in das letzte Drittel seiner Lebenszeit eingetreten.

Ihm aber jetzt als rüstigem Oldie zu schmeicheln, wird der Sache nicht gerecht. Denn ein Lkw-Leben verläuft in anderen Phasen als das der Menschen. Gut, mit Kinderkrankheiten geht es in beiden Fällen los, dann folgen eine zumeist unbekümmerte Jugend und ein mehr oder weniger intensives Arbeitsleben. Aber spätestens beim ersten Facelift divergiert die Chose gewaltig. Beim Menschen dient eine solche Runderneuerung der Vorspiegelung falscher Tatsachen, beim Lkw festigt sie die Reife. Und dann trennen sich die Wege endgültig.

Die erste umfangreiche Erneuerung hat der Actros schon ein paar Jahre hinter sich, im kommenden Jahr steht ein weiteres, kleines Facelift auf dem Programm und

dann folgen noch einige Jahre bis zur endgültigen Ablösung, mit der vor 2010 nicht zu rechnen ist.

Das aktuelle Programm der Actros-Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr reicht von 320 bis 600 PS, die allesamt Euro 4 oder wahlweise Euro 5 erfüllen. Bis hin zum 476 PS starken 1848 LS arbeitet der knapp zwölf Liter große V6 (OM 501) unter dem Fahrerhaus. Mehr Leistung gibt es nur in Verbindung mit dem 15,9 Liter großen V8 (OM 502), der aber nochmal ein paar 100 Kilogramm von der ohnehin nicht reichlich vorhandenen Nutzlast verzehrt. Insofern ist der 1848 LS für all jene Kunden erste Wahl, denen daran gelegen ist, möglichst viel Leistung mit vertretbaren Kosten und einer brauchbaren Nutzlast zu kombinieren.

In Sachen Leistung ist die Konkurrenz mit den etwas größeren Sechszylindern mittlerweile aber davongeeilt. Denn sowohl DAF und Iveco als auch MAN, Renault und Volvo liefern mindestens 500 und maximal sogar 560 PS aus ihren mit 12,4 bis 12,9 Liter Hubraum immer noch kompakten Reihensechszylindern. ▶



*Fast 1600 Millimeter misst der steile Einstieg ins hoch montierte Fahrerhaus.*



*Vier Außenstauräume mit insgesamt 500 Liter Volumen gibt es im Megaspacespace.*



*Ein Lattenrost mit Zusatzfedern sorgt für den Schlafkomfort der oberen Liege.*

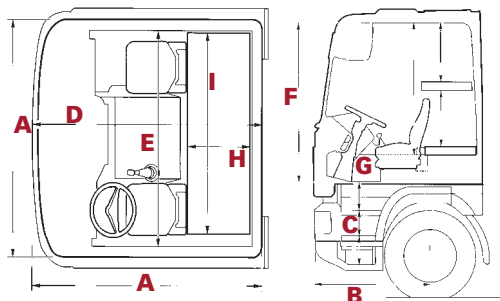


*Unten schläft es sich nicht ganz so komfortabel wie im oberen Bett.*



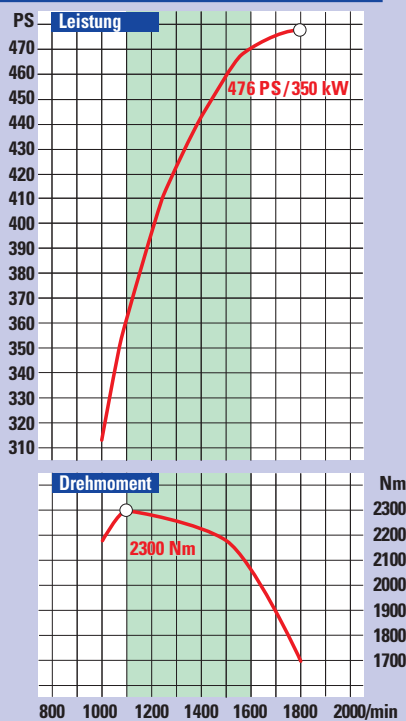
Fotos: Kippers

*Die obere Liege muss während der Fahrt aber hochgeklappt werden.*



<b>A</b>	Außenbreite/-länge	2490/2200 mm
<b>B</b>	Vorderer Überhang	1440 mm
<b>C</b>	Höhe Stufen	295/310/320/325/315 mm
	Gesamthöhe Einstieg	1565 mm
<b>D</b>	Frontscheibe/Rückwand	1971 mm
<b>E</b>	Fenster zu Fenster	2354 mm
<b>F</b>	Innenhöhe vor Sitz	1920 mm
	Immelhöhe maximal	2040 mm
<b>G</b>	Motortunnel (H x B)	-
<b>H</b>	Liege unten (B x L)	610/700 x 2050 mm
<b>I</b>	Liege oben (B x L)	790 x 2100 mm

### LEISTUNGSDIAGRAMM



Als einziger Lkw-Motor dieser Größe verzichtet der V6 auf ein konstantes Drehmoment.

### Wertung

- ◆ Niedriger Verbrauch
 ◆ hoher Fahrkomfort,
 + tadelloses Fahrverhalten
 ◆ hochwertige und gut verarbeitete Inneneinrichtung
 ◆ logische Bedienung
- ◆ vier Außenstauräume
 ◆ gut gemachte Getriebeautomatik und Triebstrangauslegung
- Eingeschränktes Nutzlastangebot
 ◆ einfache untere Liege
 ◆ V6-Motor nur bis 476 PS

Daran wird sich wohl erst etwas ändern, wenn die neue Generation der „Weltmotoren“ zum Einsatz kommt. Die ersten Exemplare dieser drei unterschiedlich großen Reihenmotoren sind bereits in Sicht und werden noch im Laufe dieses Jahres beim Tochterunternehmen Freightliner ihre Premiere haben.

Aber auch mit knapp 480 PS ist ein Actros mit 40 Tonnen Gesamtgewicht ordentlich motorisiert. Auf den mit reichlich Lkw-Überholverbieten gespickten deutschen Autobahnen entsteht gar der Eindruck von Übermotorisierung, weil ein 1848 ein Quäntchen schneller als das Gros der Fernverkehrszüge unterwegs ist. Was zur Folge hat, dass sich der Fahrer an fast jeder Steigung zwischen Gaslupfen und Punkterisiko entscheiden muss.

Gemessen an einem 1844 mit 435 PS lief der 1848 im Mittel zwar nur 0,4 Kilometer pro Stunde schneller über die 674 Kilometer lange Messrunde, doch diese Differenz reichte aus, um immer wieder auf langsamere Züge aufzulaufen. Insgesamt jedoch zog der 1848 den 32 Tonnen schweren Testaufleger etwas gemütlicher über die Runde als beispielsweise ein MAN TGA 18.480.

Bei gleicher Triebstrangauslegung, also Reifen im Format 315/70 R 22,5 und einer Achsübersetzung von 2,85 zu 1, resultiert dieses marginal geringere Tempo aus den unterschiedlichen Motorcharakteristika. Hier, also im 1848, ein Drehmomentmaximum bei exakt 1080/min, dort ein konstanter Bereich von 1050 bis 1400/min auf gleicher (2300 Nm) Höhe. In Leistung umgerechnet ergibt sich im ungünstigsten Fall (bei 1400/min) ein Plus von 15 PS für den

### MEINE MEINUNG



Frank Zeitzen

Es muss nicht 1848 Mega-space sein. Ein Blick auf die Straße macht deutlich, dass die Actros-Mehrheit Bescheidenheit zeigt.

L-Haus und 435 PS scheint die beliebteste Kombination.

Die Differenz beim Kaufpreis wäre in einem Safety Paket gut angelegt. Fast jedem Fahrer ist dies mittlerweile lieber als die nächststärkere Motorvariante, deren Leistung sich auf vielen Strecken ohnehin nicht in Durchschnittsgeschwindigkeit umsetzen lässt.

480 PS starken MAN. Damit ist auch zu erklären, dass im Mercedes ein wenig mehr Schaltarbeit anfiel (siehe Tabelle rechts) als im MAN. Auffällig beim Mercedes-V6 ist auch, dass das Drehmoment knapp unterhalb von 1100/min schlagartig in den Keller sackt und die Leistung drastisch nachlässt.



Die praktische Kühlbox in der oberen Schublade kostet 1277 Euro (Listenpreis).



Über der Frontscheibe und unter der Liege gibt es 265 Liter Stauvolumen.



**Weitgehend blendfreie Rundinstrumente und ein gut ablesbares zentrales Display.**

Trotzdem: Die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit von 74,7 Kilometern pro Stunde passt in die Leistungsklasse der rund 480 PS starken Zugmaschinen.

Beim Verbrauch gilt Ähnliches: Die eingefahrenen 33,7 Liter auf 100 Kilometer auf der gewiss nicht flachen Rundstrecke sind ein sehr guter Wert, auch dann, wenn es der 1844 LS fast einen Liter besser kann. Hinzu kommen 5,2 Prozent oder 1,75 Liter pro 100 Kilometer für den Adblue-Zusatz. Der (am 1844 gemessen) höhere Dieserverbrauch geht zum einen auf das höhere Tempo am Berg und zum anderen auf die vermutlich etwas schlechtere Aerodynamik der Megaspaces-Kabine zurück. Der Actros 1844 war mit dem sogenannten L-Haus zum Test angetreten, das sich vom Megaspaces vor allen Dingen durch die niedrigere Montagelage unterscheidet. Die Einstiege messen 1440 (L-Haus) und 1570 Millimeter.

Eine jener Zutaten, die zur altersbedingten Reife des Actros einen wesentlichen Beitrag geleistet hat, heißt Powershift. Diese neuen, automatisierten Getriebe, die von einer Ausnahme abgesehen über zwölf Gänge verfügen, haben die



**Beste Verarbeitung, hoher Komfort, praxisgerechte Bedienung und gute Sichtverhältnisse.**

EAS genannten 16-Gang-Automaten im vergangenen Jahr abgelöst. Die wesentlichen Unterschiede: vier Gänge weniger, Klauen statt Synchronkörper im Hauptgetriebe, weniger Gewicht, eine verbesserte elektronische Steuerung und eine Reihe von Hilfsfunktionen (etwa Freischaukel- und Rangier- sowie Powermodus), die das Leben erleichtern. Vier Rückwärtsgänge, im schnellsten sind locker Tempo 30 möglich, gibt es gratis dazu. Unterm Strich fährt es sich mit Powershift deutlich besser als mit den Vorgängergetrieben. Und selbstverständlich auch deutlich entspannter als mit der einfach gestrickten

Halbautomatik namens Telligent (alias EPS), die in Kombination mit den alten 16-Gang-Getrieben serienmäßig in allen Actros-Varianten vertreten ist.

Überhaupt ist der massive Einsatz von elektronischen Helfern ein markantes Kennzeichen des in Ehren ergrauten Actros. Sie kommen allerdings nicht nur der Bedienung zugute, sie kümmern sich auch um die aktive Sicherheit; ein Thema, bei dem die Stuttgarter den Ton an- und das Tempo vorgeben. Etwas enttäuscht sind die Elektroniker von Mercedes über die schleppende Nachfrage der entsprechenden Features. Als Konsequenz stehen



**Sämtliche Schalter, Federspeicherventil und Dosenhalter sind in Reichweite.**



**Drei übereinander angeordnete Drehschalter für Heizung und Lüftung.**



**Die Batterien im Heck machen Platz für Adblue, Katalysator und große Dieseltanks.**

jetzt zwei Pakete (Classic und Top Safety Package) zur Wahl. Das Top Safety Paket enthält unter anderem das Notbremssystem Active Brake Assist. Die Pakete kosten mit 10 984 beziehungsweise 11 343 Euro (Listenpreis) rund 30 Prozent weniger als die addierten Einzelausrüstungen.

Ganz vorbildlich zeigt sich der Arbeitsplatz. Beste Materialien, hervorragende Verarbeitung und ein gekonntes Design kombiniert der Actros mit einer praxisgerechten Einrichtung, viel Stauraum und treffsicherer Bedienung. Dies gilt für L-Haus und Megaspaces gleichermaßen. Das höher montierte Megaspaces macht seinem Namen zumindest beim Stauraum alle Ehre. Auf üppige 500 Liter addiert sich das Volumen der vier Außenstauräume, innen kommen weitere 265 Liter unter der Liege und oberhalb der Frontscheibe hinzu. Und weil es hier keinen Motortunnel gibt, stellt sich auch die gewünschte Bewegungsfreiheit ein. Kritik? Nicht viel: Die obere Liege ist besser als die untere, aber längst nicht jeder möchte oben schlafen. Der Einstieg ist arg steil, der Frontaufstieg ist nicht besser und das Innenraumvolumen könnte durchaus einen Kubikmeter wachsen.

Fahrverhalten, Komfort und auch Sichtverhältnisse im Actros sind gut bis sehr gut. Die eingeschränkte Seitenneigung der hoch montierten Kabine dürfte den meisten Fahrern entgegenkommen. Grund zu klagen gibt es hier nicht. Aber an anderer Stelle. Nämlich beim Gewicht. Denn der ohnehin schon schwere Actros legt mit Adblue-Tank und SCR-Technik noch einmal mehr als 200 Kilogramm (mit dem größten Adblue-Tank auch 250 Kilogramm) zu. Kurz: Die graue Eminenz trägt mehr Speck mit sich herum, als es für einen fitten Oldie im dritten (und letzten) Lebensabschnitt verträglich ist.

Frank Zeitzen ■



**Der V6 ist im Lkw eine Rarität. Alle anderen Hersteller setzen auf Reihenmotoren.**



**Etwas schneller, aber auch etwas durstiger als ein 1844 ist der 1848 unterwegs.**



# Springinsfeld

**Test: MAN TGM 13.280 4x4-Kipper mit Gelände-Tipmatic. Für 13 Tonnen Gesamtgewicht ist er unverschämt gut motorisiert. Und dank Allradantrieb wühlt er sich durch dick und dünn.**

12,5 Tonnen Gewicht geht es dann auf die Reise – wegen der halben Tonne Last, die zum maximal zulässigen Gesamtgewicht noch fehlt, wird keine weitere Runde am Ladeplatz gedreht.

Es geht vom Unterland steil hinauf auf die Schwäbische Alb, gut sieben Prozent Steigung stemmen sich der Fuhre entgegen. Doch ist das eine leichte Übung für den 6,8 Liter großen Motor, dem die Automatik zum Anfahren gar den vierten von insgesamt zwölf Gängen verpasst hat: Das steckt er ebenso locker weg wie er den steilen Hang im zehnten Gang und mit knapp Tempo 60 vernascht.

Da würde es richtig Freude machen, noch einen Tieflader dranzuhängen: Nur um mal zu sehen, wie dieser agile Triebstrang



Fotos: Kern

*Hoch das Bein, in exakt 630 Millimeter Höhe wartet die erste Stufe.*

**A**nton schwingt sich auf seinen gelben Radlader und grinst. „Oh weh“, sagt er, „nicht mehr als sechs Tonnen?“ Souverän zirkelt er eine nicht ganz volle Schaufel Aushub auf die knapp bemessene Ladefläche des Allrad-MAN. Plattet den Haufen oben ab und schickt uns auf die Waage. Mit insgesamt



*Mit maximal sieben Tonnen Anhängelast glänzt der Allradler im Zugbetrieb nicht.*



*Serienmäßig kommt der TGM 13.280 mit hinterer Luftfederung daher.*



**Mit Multifunktionslenkrad gehört der TGM 13.280 zu den Vornehmsten seiner Klasse.**

Aufgaben schwererer Natur denn meistert. Der Blick auf die technischen Daten trübt den Spaß allerdings ein wenig: Mehr als sieben Tonnen Anhängelast sind nicht zulässig. Und das ist doch ein bisschen arg wenig. Jeder Mercedes Atego als 7,5-Tonner darf da schon mehr ziehen. Und der direkte Konkurrent Mercedes Atego 1323 AK bringt es doch immerhin auf 10,5 Tonnen Anhängelast.

Sei's drum: Solo braust der 13-Tonner den Hang hinauf, dass es ein Vergnügen ist. Treffsicher und elegant handelt sich die Tipmatic durch die Schaltstufen. Die Lenkung agiert angenehm direkt, der Motor setzt dank zweistufiger Aufladung und Common Rail bis 1600 bar jeden Wink des Gasfußes stante pede um.

Nur das Fahrzeugheck sendet dem Popometer leicht schwammige Signale: Trotz Stabi harmonisieren serienmäßige Luftfederung und Einzelbereifung (durchgängig die hohen Stiefel der Größe 385/65 R 22,5) etwas zweifelhaft. Doch ist die Luftfederung hinten zum Beispiel im Winterdienst schier unabdingbar: Die automatische Niveauregulierung stellt ein gleichmäßiges Streubild sicher.

Die zweilagigen Parabelfedern vorn wiederum machen kein Hehl daraus, dass sie auf geländetypisches Ungemach geicht sind. Was die Straße an Widrigkeiten zu bieten hat, dem schenken sie nur we-



**Steht der Zeiger auf „Dx“, ist die spezielle Geländesoftwre der Tipmatic aktiviert.**



**Hinten links an der kurzen Kabine gibt es einen praktischen Tritt.**



**Perfekt ist das Sperrenmanagement sowohl im Straßen- als auch im Geländegang.**

nig Beachtung und reichen das Ungemach kaltschnäuzig in die Kabine weiter.

Die große Stunde des Allradlers schlägt denn auch im Gelände: Hochbeinig tritt er an – vorn mit 372 Millimeter Bodenfreiheit, hinten lassen die Balgträger allerdings nicht mehr als 321 Millimeter zu. Dass der Einstieg dabei mit einem 630 Millimeter hohen ersten Treppchen fast turnerische Talente fordert, ist in Kauf zu nehmen.

Doch zurück zum Offroad-Benehmen des 13.280 4x4: Knackigen Biss verleiht ihm die Geländeübersetzung, per Dreh-schalter rechts des Lenkstocks eingelegt. Aus den maximal 8,6 Kilometer pro Stunde Höchstgeschwindigkeit des ersten Gangs im Straßenmodus werden so schnurstracks in der untersten Schaltstufe nur noch 5,3 Kilometer in der Stunde.



**Im Display signalisiert ebenfalls ein „X“, dass der Geländemodus eingelegt ist.**

**Das hohe Rohr direkt hinterm Fahrerrohr ist nicht der Weisheit letzter Schluss.**



**Wenig tief, aber zahlreich sind die Ablagen hinter den TGM-Sitzen.**

Im gleichen Maß, wie sich die Endgeschwindigkeit des Gangs reduziert, erhöht sich im Gegenzug die Zugkraft: Jene rund neun Tonnen Zugkraft, die der Triebstrang im Straßengang bei maximalem Drehmoment im ersten Gang den vier Rädern parat stellt, wachsen sich im Nu zu gut 14 Tonnen aus. Da muss der Kleine schon kräftig laden, will er das alles in Vortrieb umsetzen. Technisch möglich sind beim gefahrenen TGM 13.280 indes immerhin gut 14 Tonnen Gesamtgewicht. Das passt schon.



**Im Gelände fühlt sich der allradgetriebene und einzelbereifte 13-Tonner pudelwohl.**