

Mit Acht und Kraft

Test: Mercedes Actros 1854 LS. Acht Zylinder, fast 16 Liter Hubraum, 537 PS, Megaspacer-Fahrerhaus und eine üppige Ausstattung sind sicher nichts für kühle Rechner. Dass beides in Form von Liter und Euro bezahlt werden will, versteht sich von selbst. Doch die S-Klasse unter den Lkw bietet nicht nur Luxus, sondern auch eine Reihe von Vorteilen.

Eine eiserne Regel beim Test musste diesmal über Bord geworfen werden. Die Regel: Klimaanlage aus bei allen Verbrauchsmessungen. Doch diesmal war die Versuchung groß, es anders zu machen. Denn die hochsommerliche Hitze von rund 40 Grad beim Test entpuppte sich als gerade recht, der neuen, lobgepreisten Klimaanlage des Actros gründlich auf den Zahn zu fühlen. Das Ergebnis: Klasse gemacht.

Eine Stunde (von Speyer bis Frankfurt) erfreuten sich Fahrer und Beifahrer am tadellos temperierten Innenraum. Danach ging es mit leicht geöffneten Seitenfenstern, offener Dachluke und ohne Kühlung weiter in Richtung Norden, um den Verbrauch des Achtzylinders nicht mehr als nötig zu beeinflussen.

Die effektive, neue Klimatisierung ist aber kein Grund, den

1854 V8



Mit dem Mega-space-Fahrerhaus in Single-Ausführung bietet der Actros so viel Raum und Bewegungsfreiheit wie nie zuvor.



Fotos: Tschovikov

Seitlich finden sich normalerweise zwei Stauräume. Einen großen oben ...



... und einen kleinen unten, der vom Vorgänger übernommen wurde.

Test: Mercedes Actros 1854 LS

537 PS starken Achtzylinder zu ordern. Denn damit sind fast alle Varianten des Actros serienmäßig ausgerüstet. Jenen rund 15 Prozent der Actros-Kundschaft, die einen V8 kaufen, geht es um etwas anderes: um Zugkraft, um Prestige, aber auch um so etwas wie Motivation der Fahrer. Und wenn schon acht Zylinder, so sagen sie sich, dann mit einem Megaspaces-Haus darüber. Das jedenfalls zeigt der Blick auf die Straße, wo die Kombination V8 und langes Standardhaus kaum zu sehen ist.

Beides freilich hat seinen Preis. Mit mindestens 6000 Euro (Listenpreis) lässt sich Daimler-Chrysler den

1854

Sprung vom stärksten V6 mit 456 PS zum „schwächsten“ V8 mit 503 PS honorieren. Noch mal gut 3000 Euro mehr kostet die 537 PS starke Version des V8. Ähnliches gilt für das Megaspaces-Fahrerhaus, das

5000 Euro teurer in der Liste steht als das normale Fernverkehrshaus. Netto wird sich die Differenz zwischen 1846 mit langem Fahrerhaus und 1854 mit Megaspaces bei etwa gleicher Ausstattung auf etwa 10 000 Euro belaufen. Sind beide Zugmaschinen mit Megaspaces ausgerüstet, reduziert sich dieser Betrag auf etwa 6000 bis 7000 Euro.

Für den Megaspaces-Aufpreis gibt es allerdings nicht nur das höher montierte Haus, sondern auch deutlich mehr Einrichtung und Ausrüstung. Dazu zählen beispielsweise ein besseres Radio, Teppich auf dem Motortunnel, bessere Sitzbezüge, Halogen-Nebelscheinwerfer, eine durchsichtige Sonnenblende außen und – nicht zu vergessen – bis zu vier Außenstauräume. Denn mit der Einführung des neuen Actros blieben die beiden Staufächer unter dem Fahrerhausboden erhalten. Hinzu kamen zwei neue unter der Liege. Im gefahrenen 1854 LS mit Megaspaces-Haus und Single-Einrichtung reduzierte sich dieses üppige Angebot auf drei Stauräume, weil ein an der Rückwand fest montierter Ruhessessel den Platz des rechten oberen Stauraums beansprucht. Die Single-Variante kostet einen weiteren Tausender und bietet dafür vor allen Dingen eines: mehr Lebensraum im Fahrerhaus. Aber:



Trotz rund bauendem Armaturenräger bleibt reichlich Freiraum.

Schubladen und Staufächer sind im Megaspaces keine Mangelware.



Praktisch, aber mit 1350 Euro sehr teuer ist die herausziehbare Kühlbox.



Der Ruhessessel ist fest montiert, die Rücklehne lässt sich umklappen.



Der ebene Boden ermöglicht durchgängig 1940 Millimeter Innenhöhe.



Um Platz für den Ruhessessel zu schaffen, ist die untere Liege im Fußbereich geteilt.

Die tolle obere Liege entfällt. Geschlafen wird unten. Und zwar auf einer im Fußbereich geteilten und gleichfalls noch recht komfortablen Federkernmatratze.

Wer mit einem V8-Actros für den Fernverkehr liebäugelt, der sollte es bei 537 PS bewenden lassen. Denn den nochmals stärkeren V8 mit 578 PS gibt es ausschließlich in Kombination mit der guten, alten Außenplanetenachse. Die gilt zwar als äußerst robust, kostet aber ein paar Prozent Kraftstoff. Was letztlich bedeutet, dass dieser Motor im Schwertransport bestens aufgehoben ist.

Auch beim 1854 verdient der Triebstrang nicht unbedingt das Prädikat „schlank“. Zwar setzt Daimler-Chrysler in diesem Fall eine einfach übersetzte Hypoidachse ein, doch muss ein Overdrive-Getriebe her, das den Kräften (immerhin 2500 Nm) gewachsen ist. Im Fall

Oberhalb der Frontscheibe gibt es drei Stauräume, offene Ablagen und ein abschließbares Wertfach.



Blendfreie Instrumente, großes Display und übersichtliche Anordnung.

1854 kommt also das 16-Gang-Getriebe G 240 mit zwei ins schnelle übersetzten Gängen zum Einsatz. Die bis zu 456 PS starken Sechszylinder sind grundsätzlich mit einem Direktganggetriebe kombiniert. Dieser Kunstgriff Overdrive sorgt dafür, dass das Getriebe deutlich geringere Drehmomente verarbeiten muss als bei einer Direktgangausführung. Beim Verbrauch allerdings macht sich dies mit einem Zuschlag in der Größenordnung von zwei bis drei Prozent bemerkbar. Auf die Spreizung hat dies keinen Einfluss. Von 17,0 bis 1,0 (also Spreizung 17,0) reicht die Spanne der Übersetzungen beim Direktganggetriebe. 11,7 bis 0,69 (Spreizung 16,96) heißen die entsprechenden Zahlen für das Overdrive-Getriebe.

Gegenüber dem Vorgänger 1853 LS hat sich am Triebstrang also nichts getan. Allerdings stieg die Motorleistung um sieben PS, was eine 54 in der Typenbezeichnung rechtfertigt. Wichtiger als diese paar PS ist aber das um 100 Nm (2500 statt 2400 Nm) höhere Drehmoment, was letztlich dafür sorgt, dass im

unteren und mittleren Drehzahlbereich deutlich mehr Leistung zur Verfügung steht, als es die sieben Mehr-PS vermuten lassen. Bei 1100/min beispielsweise leistet der 53er 375 PS, der 54er erreicht immerhin gut 390 PS.

Wie die Messwerte auf Seite 16 zeigen, läuft der 1854 etwas schneller als sein Vorgänger, etwas sparsamer und kommt zudem mit deutlich weniger Schaltungen aus. Das mit weniger Schaltungen erreichte höhere Tempo resultiert aber nur teilweise aus der größeren Kraft. Einen großen Teil tragen auch das kleinere Reifenformat (315/70 statt 315/80) und die diesmal energisch zu Werke gehende Automatik bei. Denn statt sich wie vor zwei Jahren beim Test des 1853 halbgangweise die Steigungen hochzuarbeiten, legte die EAS diesmal fast immer ganze Gänge nach, sobald auch nur ein Berg in Sicht kam. Auf den langen Steigungen der A 5 und A 7 zwischen Frankfurt und Kassel führte dies zu einer deutlich höheren Geschwindigkeit bei niedrigerem Verbrauch. Anders die Situation auf jenem Teil der Messstrecke, die via Bundesstraße 27 über die Rhön führt. Hier passt die Schaltstrategie der Automatik schlechter zur Topografie, was sich sowohl beim Tempo als auch beim Verbrauch bemerkbar macht.

Insgesamt jedoch erzielte der 1854 unter dem Strich einen etwas besseren Verbrauch als der 1853. Für sich betrachtet sind die 35,8 Liter zwar zwei bis drei Liter von den Bestwerten auf dieser Rundstrecke entfernt, in dieser

Leistungsklasse jedoch ist der Verbrauch in Ordnung und siedelt im Mittelfeld der starken Motoren mit über 500 PS. Bleibt zum Thema Verbrauch noch der Hinweis, dass derart starke und große Motoren nach einem Fahrer verlangen, der gekonnt mit dem vorhandenen Potenzial umgeht, damit der Verbrauch im Rahmen bleibt.

Ein Vorteil des riesigen Hubraums zeigt sich beim Motorbremsbetrieb. Denn immerhin 420 kW (571 PS) bei 2500/min beträgt die Bremsleistung der Konstantdrossel-Motorbremse. So viel Drehzahl ist allerdings in der Praxis nur selten nötig. Auch mit

Mehr Drehmoment und kleinere Reifen machen Tempo

V8

Meine Meinung



Frank Zeitzen

Wie beim Pkw sind acht Zylinder in V-Form eher die Ausnahme als die Regel. Beim Pkw stehen die V8-Motoren für gehobenen Luxus und Leistung satt. Im Lkw ist das ähnlich. Bleibt allerdings die Frage, was Luxus und hohe Leistung in einem

Investitionsgut zu suchen haben. Ein Controller wird die Frage mit einem klaren „Nichts“ beantworten und hat aus seiner Sicht auch Recht damit. Trotzdem: Auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wie momentan greifen 15 Prozent der Actros-Kunden zum V8. Bei Scania ist der Anteil noch höher. Was beweist, dass es jenseits der nüchternen Zahlen noch andere Beweggründe geben muss. Der wichtigste: Auch ein Lkw ist ein Fahrzeug, bei dessen Kauf Emotionen eine Rolle spielen. Sich diesem Zusammenhang zu entziehen ist manchmal richtig.



Motor

Wassergekühlter V8-Zylinder (OM 502 LA) mit zwei Turboladern und Ladeluftkühlung. Vier Ventile pro Zylinder, nasse Laufbuchsen, halbhoch liegende Nockenwelle, elektronisch gesteuerte Einspritzung

Bohrung/Hub 130/150 mm
Hubraum 15 928 cm³
Verdichtung 17,75 : 1
Effektiver Druck 19,73 bar
bei maximalem Drehmoment

Nennleistung 395 kW (537 PS) bei 1800/min
Maximales Drehmoment 2500 Nm bei 1080/min
Mittlere Kolben-
geschwindigkeit 9,00 m/s bei
Nenn Drehzahl 1800/min

Motorgewicht 1250 kg = 3,16 kg/kW
Schmierung Druckumlaufschmierung mit
Zahnradpumpe, Haupt-
stromölfilter mit Ölkühler
Einspritzung elektronisch gesteuerte Ein-
spritzung mit Einzelsteckpum-
pen, bis 1800 bar Einspritz-
druck, Achtlochdüsen

Kraftübertragung

Kupplung: automatisch betätigte, gezogene
Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftun-
terstützung, 430 mm Durchmesser

Getriebe: Mercedes G 240-16, Viergang-Grund-
getriebe mit Range- und Splitgruppe, 16 Gänge,
automatisierte Schaltung

1. Gang 11,72	10. Gang 2,22
2. Gang 9,75	11. Gang 1,80
3. Gang 7,92	12. Gang 1,50
4. Gang 6,58	13. Gang 1,20
5. Gang 5,29	14. Gang 1,00
6. Gang 4,40	15. Gang 0,83
7. Gang 3,64	16. Gang 0,69
8. Gang 3,02	R1-Gang 10,66
9. Gang 2,66	R2-Gang 8,86

Hinterachse: einfach übersetzte Antriebsachse
(HL 8/1 DCS-13) mit Differenzialsperre, Überset-
zung 4,10 zu 1, entsprechend 118 km/h bei
Nenn Drehzahl 1800/min und Bereifung 315/70
R 22,5

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 LS8 mit variabler (19,3 bis 23,0)
Übersetzung, elektronisch gesteuerte Scheiben-
bremsen vorn und hinten

Daten und Messwerte im Vergleich¹⁾

Fahrzeugtyp		Mercedes Actros 1854 LS Megaspace	Mercedes Actros 1853 LS Megaspace	Volvo FH12-500 Globetrotter
Etappe 1	(65,0 km) A 6/A 67/A 5	km/h 26,5	85,2 27,3	85,3 25,3
Etappe 2	(226,0 km) A 5/ A 7	km/h 40,9	82,6 41,4	81,4 39,0
Etappe 3	(126,3 km) B 80/B 27	km/h 31,2	64,3 31,2	64,4 31,9
Etappe 4	(113,6 km) B 27	km/h 45,0	59,9 44,6	59,5 44,6
Etappe 5	(143,1 km) A 81/A 6	km/h 29,8	87,4 29,2	87,1 28,5
Gesamte Testrunde	(674,0 km)	km/h 35,8	75,0 36,1	74,5 34,9
Antriebsstrang-Auslegung²⁾				
Gesamtübersetzung im größten Gang		2,83	2,83	2,79
Gerechnete Höchstgeschwindigkeit		118 km/h	125	127
Steigfähigkeit im größten Gang		3,20 %	3,05	3,01
Motordrehzahl bei 85 km/h		1295 min	1225	1205
Volllastverbrauch				
Herstellerangabe Minimum		190 g/kWh	190	186
Steigung 3,5 Prozent		90,4 L/100 km	91,0	84,1
Teillastverbrauch bei 85 km/h		24,5 L/100 km	25,2	24,5
Steigungsbedingte Schaltungen		56	91	53
Motorbremse³⁾				
Bremsleistung (Herstellerangabe)		420 kW	420	225
Acht Prozent Gefälle		65,8 km/h	66,1	-
Innengeräusch				
in dB(A) bei 85 km/h		65,0	66,0	63,0
Beschleunigung 0 bis 85 km/h in s		-	-	51,1
Leergewicht fahrfertig ⁴⁾		7690 kg	7675	7420
Sattellast max.		10 310 kg	10 325	10 580
Zulässiges Gesamtgewicht		18 000 kg	18 000	18 000
Testgewicht		40 050 kg	40 035	39 800
Wartungsintervalle		km bis 100 000	bis 100 000	bis 100 000
Betriebskosten				
Kaufpreis netto		Euro 97 000	94 000	92 500
Feste Kosten pro Jahr		Euro 45 813	45 143	44 680
Feste Kosten pro km		Cent 30,54	30,10	29,79
Variable Kosten pro km		Cent 36,25	36,47	34,84
Gesamtkosten pro km		Cent 66,79	66,57	64,63

¹⁾ Daten und Messwerte aus Einzeltests

²⁾ Actros 1854 mit Bereifung 315/70 R 22,5, Actros 1853 und Volvo FH 12 mit 315/80

³⁾ Motorbremse bei Volvo 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

F015, langes Ganzstahl-Fahrerhaus mit erhöh-
tem Dach und verzinkten Stahlblechen in Single-
Ausführung, Vierpunkt-Luftfederung, serien-
mäßige Ausstattung: eine Liege unten, ein
Ruhesessel rechts, elektrische Fensterheber,
elektropneumatische Schaltung, elektrisches
Aufstelldach, elektronisch gesteuerte Klimana-
lage, beheizte Außenspiegel

Maße

Höhe (ohne Spoiler)	3765 mm
Radstand	3600 mm
Überhang vorn	1440 mm
Rahmenhöhe normal, über HA	1015 mm unbelastet
niedrig, über HA	888 mm unbelastet
Vorsattelmaß	375 bis 545 mm
Wendekreis	14 900 mm

Test: Mercedes Actros 1854 LS

rund 2000/min bremst der Motor vehement. Was auch die Automatik weiß, die bei Motorbremsbetrieb in exakt diesen Bereich herunterschaltet.

Ein weiterer Vorteil des V8 ist seine erstaunliche Laufkultur, die er auch dann behält, wenn er mit niedrigsten Drehzahlen und Vollgas ziehen muss. Zudem sind in solchen Situationen keine Vibrationen von irgendwelchen Kunststoffteilen im Fahrerhaus zu hören, was wiederum für eine sehr gute Verarbeitung spricht.

Längstens jedoch, wenn die Sprache auf das Thema Nutzlast kommt, wird so mancher Kunde ins Grübeln geraten. Der Motor wiegt 1250 Kilogramm, von den beiden zur Verfügung stehenden Hypoidachsen (HL 6 und HL 8) kommt die schwerere zum Einsatz und das Megaspaces-Fahrerhaus samt üppiger

Einrichtung trägt weitere gut 200 Kilogramm (gemessen am Standard-Fernverkehrshaus) zum hohen Leer-

gewicht bei. Mit dem Ergebnis, dass ein 1854 LS Megaspaces mindestens 500 Kilogramm mehr als ein Actros 1846 mit langem Fahrerhaus wiegt. In lastauto omnibus-Spezifikation ergibt sich somit ein Leergewicht von 7,7 Tonnen, mit größerem Tank und mehr Ausstattung sind acht Tonnen schnell erreicht. Die Nutzlast reduziert sich mit dem gut sieben Tonnen schweren Testauflieger auf weniger als 25 Tonnen. Über Fahrkomfort, Fahrverhalten und Bedienung muss man kaum ein



Die elektrische Kipphydraulik mit Fernbedienung kostet 669 Euro.



Je Zylinderbank verfügt der OM 502 LA über einen Turbolader.

Wort verlieren. Denn in allen drei Disziplinen zieht sich der 1854 bestens aus der Affäre. Hinzu kommen eine tadellose Verarbeitung, hochwertige Materialien im gesamten Innenraum und ein äußerst kultivierter Motor.

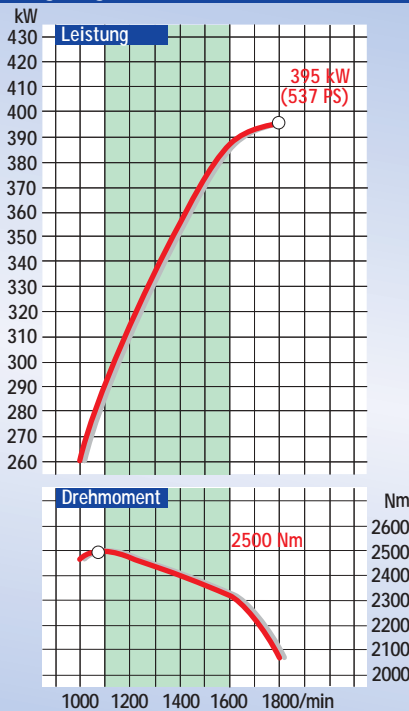
Unter dem Strich spricht also viel für den starken Actros. Von den typischen Nachteilen dieser Leistungsklasse (Preis, Leergewicht, etwas höherer Verbrauch) abgesehen, bietet der 1854 ein hohes Maß an Fahr- und Antriebskomfort. Wozu selbstverständlich auch die Klimaanlage zählt.

Frank Zeitzen ■



A	Außenbreite/-länge	2480/2220 mm
B	Vorderer Überhang	1440 mm
C	Höhe Stufen Gesamthöhe Einstieg	290/310/330/320/325 mm 1575 mm
D	Frontscheibe/Rückwand	1950 mm
E	Fenster zu Fenster	2310 mm
F	Innenhöhe maximal auf Motortunnel	1940 mm 1940 mm
G	Motortunnel (H x B)	-
H	Liegenbreite unten	bis 740 mm
I	Liegenlänge unten	2050 mm

Leistungsdiagramm



Gegenüber dem Vorgänger 1853 stieg das Drehmoment um 100 Nm.

Wertung



Sehr kräftiger und kultivierter Motor ♦ gut passender Triebstrang ♦ hoher Fahr- und Bedienkomfort ♦ praxisrechte Fahrerhauserichtung ♦ sehr gute Betriebs- und Motorbremse



Hoher Preis ♦ eingeschränkte Nutzlast ♦ Schaltstrategie der Automatik nicht mehr up to date



Mit dem sieben Tonnen schweren Auflieger bleiben 25 Tonnen Nutzlast.