

Als der Actros 1996 kam, sollte er die Erlösung bringen. Sein Vorgänger, der so genannte SK, war stark in die Jahre gekommen, die Marktanteile bröckelten und die Konkurrenz war dem Mercedes in puncto Technik längst davongefahren. Doch die Aufgabe, ein komplett neues Fahrzeug auf die Räder zu stellen, gestaltete sich derart komplex, dass der Start in die Hose ging. Kurz: Die Kunden sahen sich mit einer Reihe von kleinen und großen Defekten konfrontiert. Zur Ehrenrettung geriet den Stuttgartern, dass sie schnell reagierten und den Neuling binnen weniger Jahre auf hohe Zuverlässigkeit und gute Wirtschaftlichkeit trimmten.

Einzig der Fahrer blieb bei allen Bemühungen auf der Strecke. Klappergeräusche, billig wirkende Materialien, spiegelnde Instrumente, wenig Stauraum, schlechte Liegen, kaum Ablagen, unlogische Bedienung, unpraktische Einrichtung – es machte einfach keinen richtigen Spaß mit dem Actros zu fahren. Jetzt allerdings ist der Fahrspaß quasi garantiert. Dafür sorgen allein kräftigere V6- und V8-Motoren und – mehr noch – eine komplett neue Fahrerhaus-Einrichtung, die es mit den Besten aufnehmen will und auch kann.

Außerlich hat sich der Neue wenig, dafür aber markant verändert. Denn eindeutig und unverwechselbar dokumentiert die Frontpartie, dass hier der neue Actros kommt. An den Flanken fallen nur die großen Außenstaufächer im Format XXL auf. Der vom alten Megaspaces bekannte Außenstauraum unter dem Fahrerhausboden blieb erhalten und dient nun als praktisches Werkzeugfach. Dieser üppige Umgang mit Stauraum findet innen seine Fortsetzung. Es gibt mehr Ablagen sowie offene und geschlossene Staufächer als je zuvor. Außerdem sind sie allesamt sehr praxisgerecht. Dies gilt für die große Schublade unter der Liege, die auch als Platz für die Minibar dient, für die Türfächer, Flaschenhalter und das gesamte Stauraumkonzept. Nochmals großzügiger geriet dies alles im Megaspaces, wo sich gleich zwei große Schubfächer unter der Liege finden.

Einmal Platz genommen hinter dem griffigen Lenkrad, fallen erst einmal die neuen Rundinstrumente und das mittig angeordnete Display auf. Übersichtlich und klar gegliedert zeigen sich die Instrumente und sind zudem nahezu spiegelfrei. Der gewöhnungsbedürftige 140er-Tacho ist jetzt durch ein Exemplar mit den üblichen 125 km/h ersetzt worden. Um den Fahrer herum und in bequemer Griffweite sitzen nun alle wich-

Fotos: Tschornikov

Vom anderen Stern

Fahrbericht Mercedes Actros. Mit dem neuen Lkw will Mercedes jetzt auch die Herzen der Fahrer erobern, nachdem bei allen bisherigen Entwicklungsbemühungen vorwiegend Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit im Vordergrund standen. Das Ergebnis: Der Actros kommt jetzt wie von einem anderen Stern daher.



Jetzt endlich gibt es auch praxisgerechte Außenstaufächer.



Fahrbericht: Mercedes Actros

tigen Schalter, die zudem in Gruppen zusammengefasst sind. Gemessen an der bis dato verwendeten unübersichtlichen Tastenklaviatur ist dies einer der größten Fortschritte in Sachen Actros-Bedienung. Auch die Schalter für die Fensterheber und Spiegelverstellung sitzen nun dort, wo sie hingehören: oben in der Türverkleidung. Das Federspeicher-Bremsventil hat ebenfalls einen neuen Platz: Es ist jetzt rechts neben dem Lenkrad im Armaturenbrett untergebracht.

Mindestens genau so groß ist der Fortschritt bei den verwendeten Materia-



Übersichtliche Instrumente und in Gruppen zusammengefasste Schalter.

Lastauto omnibus

Mercedes Actros-Sattelzugmaschinen



sierte Schaltung. Einfach übersetzte Hypoidachse HL 6 (Stahlblech) für alle V6, darüber HL 8 (einfach übersetzte Hypoidachse als Graugussachse) oder doppelt übersetzte HL 7 (Außenplanetenachse)

Fahrgestell

Vorn gespreizter U-Profil-Leiterrahmen (183 x 70 x 8 mm) mit geschraubten Querträgern, Zweiblatt-Parabelfeder vorn, Zweibalg-Luftfederung hinten. Rahmenheck zur Aufnahme von Batterien und Luftkessel, MB-Hydrolenkung mit variabler Übersetzung (19,3 bis 23,0 zu), innenbelüftete und elektronisch gesteuerte Scheibenbremsen vorn und hinten



Fast völlig spiegelfrei präsentieren sich die Rundinstrumente und das Display.



Joystick am langen Arm und Armlehne darüber sind beide nach oben klappbar.



Schalter für Fensterheber und Spiegelverstellung sitzen jetzt in der Tür.

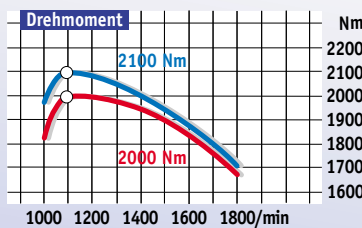
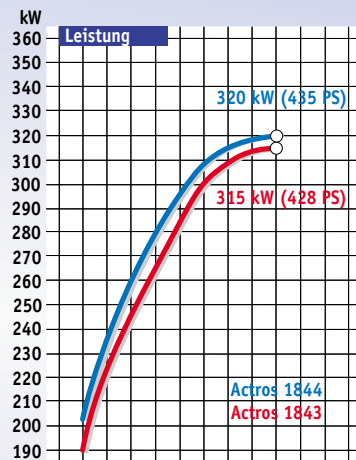
Motoren

Wassergekühlte V6-(OM 501 LA-)Motoren oder V8-(OM 502 LA-)Motoren mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung. Vier Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Einspritzung mit Einzelsteckpumpen

Hubraum (V6)	11 946 cm ³
Hubraum (V8)	15 928 cm ³
Bohrung/Hub	130/150 mm
Leistung (V6)	320 bis 456 PS
	bei 1800/min
Leistung (V8)	503 bis 578 PS
	bei 1800/min
Max. Drehmoment (V6)	1650 bis 2200 Nm
	bei 1080/min
Max. Drehmoment (V8)	1400 bis 2700 Nm
	bei 1080/min
Mittlerer Verbrennungsdruck bei max. Drehmoment	V6: 17,35 bis 13,14 bar
	V8: 19,78 bis 22,26 bar
Verdichtung Einspritzung	17,75 zu 1 elektronisch gesteuerte Einzelsteckpumpen (Pumpe-Leitung-Düse) bis 1800 bar Pumpendruck, Achtlochdüsen

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit 430 mm Durchmesser (V8: Zweisheibenkupplung mit 400 mm), Mercedes-Direktgang-Getriebe (G 231-16) oder Overdrive-Getriebe (G 240-16/G 260-16) mit Viergang-Hauptgetriebe und Split- sowie Rangegruppe. 16 Gänge, elektropneumatische Vorwählschaltung (EPS), wahlweise automati-



435-PS-Motor: deutlich mehr Leistung bei mittleren Drehzahlen als der alte 43er.

lien und der Sorgfalt, mit der sie ausgewählt wurden. Die üblichen Flaschen- und Dosenformate etwa sitzen in einer relativ weichen Aufnahme, die passgenau ist und Klappern verhindert. Das Gleiche gilt auch für das Radio, das sich nicht mehr in wackeligen Schubfächern befindet, sondern in einer genormten Aufnahme über dem Fahrer einen neuen Platz gefunden hat. Die Bedienung erfolgt über Lenkradtasten. Weitere Verbesserungen bisheriger Schwachstellen führen dazu, dass beim Fahren mit dem Actros nichts mehr vibriert oder wackelt.

Wer das Ganze jetzt noch mit dem rund und vibrationsarm laufenden

Fahrbericht: Mercedes Actros

Achtzylinder kombiniert, der erlebt Geräuschkomfort auf höchstem Niveau. Die Mehrzahl der Fahrer wird jedoch mit dem Sechszylinder gleicher Bauart Vorlieb nehmen müssen, weil der V6 billiger, leichter, letztlich auch sparsamer und jetzt zudem kräftiger ist. Die Drehmoment- und Leistungswerte machen zwar keine großen Sprünge nach oben, doch jene 100 Nm, die aus einem ehemaligen 43 mit 428 PS einen 44er mit 435 PS machen, sind gerade im mittleren Drehzahlbereich deutlich zu spüren und entsprechen einer halben Leistungsklasse. Zurückzuführen ist diese dezente Kraft-

kur auf verschiedene Änderungen an Einspritzung, Kolben, Auslasskanälen sowie Turbolader, mit denen der 456 PS starke V6 direkt an den Start ging. Dies erklärt auch, warum bei ihm sowohl Leistung als auch Drehmoment (2200 Nm) auf gleichem Niveau blieben. Alle anderen V6 und V8 aber legten bis zu 27 PS und

150 Nm zu. Die untere Grenze markiert nun der 320 PS starke V6, die obere der 578 PS starke V8-Motor.

Wie bisher kombiniert Mercedes diese Motoren mit eigenen 16-Gang-Getrieben unterschiedlicher Kapazität. Geschaltet wird grundsätzlich via EPS (oder Telligent-Schaltung). Wahlweise und gegen Aufpreis gibt es die EAS (oder Telligent-Schaltautomat). Der in beiden Fällen gleiche Joystick zur Bedienung sitzt jetzt auf einem langen Arm am Fahrersitz unter der rechten Armliege. Beide lassen sich hochklappen, so dass einem Durchstieg in Richtung Koje oder Beifahrerseite nichts mehr im Weg steht. Eine weitere Triebstrang-Neuheit gibt es in Form der HL 6 genannten Antriebsachse mit Einfachübersetzung und Stahlblechgehäuse, die einschließlich der geänderten Federung (zwei statt vier Luftbälge) rund 90 Kilogramm Gewicht spart.

Ein weiteres Highlight aus dem Kapitel Fahrerhaus findet sich bei den Sitzen und Liegen. Je nach Einsatz steht jetzt unterschiedliches Gestühl zur Wahl, des-

sen gemeinsamer Nenner Komfort heißt. Das gilt für den Fahrersitz, aber erst recht für die unterschiedlichen Beifahrerstühle, die mal zweckmäßig (klappbar) oder als Schlummersitze zu haben sind.

Nägel mit Köpfen haben die Fahrerhausentwickler auch bei den Liegen gemacht. Geht die untere Federkernmatratze noch als gehobener Standard durch, so bietet der Actros mit dem oberen Bett (nicht Liege) einen einzigartigen Schlafplatz mit Lattenrost und darauf zusätzlich gesteckten Fiberglasfedern.

Der einzige Nachteil des neuen Fahrerhausbetts: Das große Format (800 x 2020 Millimeter) passt nicht hinter die Sitze, folglich musste das Bett oben montiert werden. Der gebotene Komfort allerdings entschädigt für die leichte Kletterübung.

Insgesamt hinterlässt das neue Fahrerhaus den Eindruck, dass Könner mit Praxiserfahrung am Werk waren und dass Daimler-Chrysler der Arbeitsplatzqualität nun denselben Stellenwert wie der Wirtschaftlichkeit zumisst.

Frank Zeitzen ■



Deutlich gewachsenes Stauraumangebot und mehr Ablagen.



Flaschen und Dosen stehen sicher, ohne zu klappern.



Das obere Bett ist eines der Highlights, mit denen der Actros die Fahrer überzeugt.



Das Netz zur Sicherung des schlafenden Kollegen ist gute Tradition.



Beide Außenstauräume sind auch von innen zugänglich.



Der klappbare Sitz sorgt für Bewegungsfreiraum auf der Beifahrerseite.

Warum nicht gleich so, fragt sich der erstaunte Fahrer