

Sparsam unterwegs:  
Actros 1844 LS 4x2 Bluetec 5



Mercedes-Benz Actros 1844 LS 4x2

# Als Sparmeister bestätigt

Der Actros 1844 LS 4x2 Bluetec 5 absolvierte als ETC-Champion die Teststrecke des KFZ-Anzeiger und bestätigte mit Sparwerten seinen Meistertitel.

**D**er Actros 1844 LS 4x2 Bluetec 5 hat schon auf der European Truck Challenge 2009 (siehe ETC-Bericht KFZ-Anzeiger 10/09) die Wettbewerber das Fürchten gelehrt und sich gegenüber den Kontrahenten MAN 18.440, Volvo FH 420, Scania R 400 sowie Iveco Stralis 450 durchgesetzt. Da kam schon Spannung auf, wie der Actros 1844 beim KFZ-Anzeiger-Test abschneidet.

Mit Bestmarken beim Kraftstoffverbrauch konnte der ETC-Champion auch auf der seit 2007 befahrenen Teststrecke des KFZ-Anzeiger überzeugen: Als erstes

Testfahrzeug in der Leistungsklasse von 400 bis 460 PS durchbrach der Actros 1844 LS 4x2 Bluetec 5 mit einem durchschnittlichen Autobahn-Dieserverbrauch von 29,8 l/100 km die magische Grenze von 30 l/100 km. Zudem war das Testfahrzeug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,1 km/h ziemlich flott unterwegs (Einzelergebnisse siehe Kasten).

Das ist kein Schönwetter-Ergebnis: Am Testtag herrschten ungünstige Witterungsbedingungen wie bewölkter Himmel, aus dem es teilweise regnete, Tem-

peraturen zwischen 18 und 22°C sowie vor allem ein kräftig überwindend aus Südwest wehender Wind mit Stärken zwischen 3 und 4, örtlich sogar bis 5. Bei geringeren Windstärken wäre das Ergebnis sicher noch günstiger ausgefallen und der Verbrauch einschließlich des kostenanteilig hinzugerechneten Ad-Blue-Verbrauchs von 0,55 l/100 km (siehe Kostenrechnung) sicher unterhalb der Marke von 30 l/100 km geblieben. Entsprechend günstig ist auch das Test-Gesamtergebnis mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 32,5 l/100 km beziehungsweise 33,1



## TECHNISCHE DATEN

### Mercedes-Benz Actros 1844 LS 4x2

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamischen Sonderausstattungen

### Maße und Gewichte

Länge: 5,82 m; Breite: 2,50 m; Höhe (Kabinendach): 3,45 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 14,90 m; Leergewicht (mit Fahrer und vollem Tank): ca. 7,5 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

### Antriebsstrang

**Motor:** Daimler OM 501 LA Bluetec 5 (Euro 5): flüssigkeitsgekühlter V6-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Schadstoffnachbehandlung mit SCR-Technologie; Vierventiltechnik, vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Motormanagement mit Hochdruckdirekteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-System pro Zylinder; Hubraum: 11,9 l; Leistung: 435 PS (320 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.080/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Mercedes Powershift 2: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Übersetzungsverhältnisse von 14,93:1 bis 1:1; 4 Rückwärtsgänge,  $i = 14,93:1$  bis  $2,65:1$

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz; Übersetzung: 2,846:1; Gesamtauslegung: 1.228/min bei 80 km/h

### Fahrwerk

**Federung:** vorne: starre 7,5-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stabilisator, Stoßdämpfer, Achslastmesseinrichtung; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; 2-Balg-Luftfederung mit Telligent-Stabilitätsregelung, Stabilenker, Stoßdämpfer, Achslastmesseinrichtung

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Telligent-Betriebsbremsanlage mit 12 bar Electronic-Air-Processing-Unit (E-APU), integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie Rollsperrung und Trailer-Funktionen wie Lastzugabstimmung; Stauklappenmotorbremse mit leistungssteigernder Konstantdrossel-Dekompressionsstufe; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: ESP, ABA, ACC und LGS sowie Achslastmesseinrichtung und Voith-Retarder

**Reifen:** Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin X Energy; vorn: XF Safergreen und hinten: XD Safergreen; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin Energy XTA

l/100 km mit Ad-Blue bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68,5 km/h ausgefallen. Im Gegensatz zu den Kosten verhält sich der Ad-Blue-Verbrauch bei den Emissionen – auch bei CO<sub>2</sub> – weitestgehend umweltneutral.

**Die Entwicklungsarbeit** von Daimler für die dritte Actros-Generation spiegelt sich in den Sparergebnissen wider. Im Vergleich zum Vorgänger wurde das Antlitz gekonnt mit einem eher unauffälligen Face-Lifting auf jugendlich aufpoliert und dabei die Aerodynamik der Kabine verbessert. Optisch markant sind die geänderte Sonnenblende, der breitrippigere Kühlergrill sowie stilistische Änderungen am Bugspoiler.

Die meisten der insgesamt 37 kleinen und großen Modifizierungen sowie Weiter- und Neuentwicklungen zu den Themen „Umweltschonung“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“ und „Komfort“ hat es unterm Blechkleid gegeben. Auch im Actros III schlägt das bewährte V6-Diesel-

herz OM 501 LA. Doch Neuentwicklungen in der Motor-Peripherie machen das Antriebsaggregat noch sparsamer. Als Dieselsparer ist hier vor allem die Druckluftbevorratung E-APU zu nennen. Bei der elektronisch geregelten Druckluftbevorratung E-APU (Electronic Air Processing Unit) wird der auf 12 bar erhöhte Vorratsdruck vom intelligent geregelten Luftpresser überwiegend im Motorschub-Betrieb ohne Kraftstoffverbrauch erzeugt.

**Der Antriebsstrang** im Actros 1844 zeigt sich nicht nur sparsam, sondern auch auf hervorragende Fahrbarkeit und hohe Fahrharmonie abgestimmt. Der kompakte V6-Diesel OM 501 LA mit knapp 12,0 l Hubraum leistet 435 PS bei 1.800/min und bringt ein maximales Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.080/min auf. Entsprechend elastisch und durchzugsstark treibt der OM 501 LA den 40-t-Testzug mit einem Leistungsverhältnis von 10,9 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von starken 52,5 Nm/t nach vorn.

**KOSTENRECHNUNG****MERCEDES-BENZ ACTROS 1844 EURO 5 SCR****Sattel-KFZ; gewerblicher Güterfernverkehr**

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	11,9/435
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.525,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	394,00
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	32,50
Verbrauch Ad-Blue, [l/100 km]	1,10
Verbrauch Diesel und Ad-Blue, preisgewichtet [Euro/100 km]	33,00
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis Ad-Blue [Euro/l]	0,60

**Variable Kosten**

Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	39,00
Kosten Ad-Blue [Euro/100 km = ct/km]	0,66
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
<b>Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>52,06</b>

**Feste Kosten**

Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	18.300,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.728,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Feste Kosten [Euro/Jahr]</b>	<b>31.629,00</b>
<b>Feste Kosten [Euro/Tag]</b>	<b>131,79</b>

**Auswertung 1: Kosten/Jahr**

Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	18.300,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.728,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel u. Ad-Blue) [Euro/Jahr]	57.110,40
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Summe [Euro/Jahr]</b>	<b>106.595,40</b>

**Auswertung 2: Kosten/100 km**

Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	21,96
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,06
<b>Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>74,02</b>

Für die Kostenrechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig; u.a. mit Fernverkehrskabine „Megaspac“; Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „Powershift“; Sekundärretarder „Voith“; ESP; Tank 800 l; Sattelkupplung „Jost“; Bereifung 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“

(1) Quelle Mercedes-Benz Charterway, Berlin (2) 6 Reifen à 450,- 3 nach 24 Monaten oder 288.000 km; Umlage auf 48 Monate (3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtleistung

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenrechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neuereifen  
Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

**Sicherer Aufstieg****Pro Fahrer: perfekter Arbeitsplatz**

und sich voll auf das Verkehrsgeschehen zu konzentrieren. Alles Andere wie das Schalten und Kuppeln sowie die Gangwahl wird vom Mercedes Powershift 2 erledigt. Via Tastenschalter im Armaturenbrett kann der Fahrer die vorprogrammierte Fahrstrategien „Power“ und „Eco-Roll“ sowie „Rangier“- und „Freischaukel“-Modus aktivieren sowie schwierige Fahrsituationen einfacher meistern und das Fahrzeug besonders wirtschaftlich betreiben.

In die Tastschaltergruppe ist auch die von 2 bis 12 km/h stufenlos einstellbare Hysterese für die Tempomat-/Bremsomat-Funktion integriert.

**Im Wettbewerbsvergleich besitzt das Powershift mit dem Freischaukelmodus ein Alleinstellungsmerkmal.**

Der Freischaukelmodus ist eine weitere Besonderheit beim Mercedes Powershift: Bei Aktivierung arbeitet die Kupplung beim Vor- und Rückwärtsrollen im Takt mit der Fahrpedalstellung beson-

ders schnell, und der Fahrer kann mit einem finalen Schwung das Fahrzeug wieder freibekommen: zum Beispiel Gas wegnehmen = Kupplung auf, Gas geben = Kupplung zu.

Außerdem trägt ein spezielles Motorbremschaltprogramm für effektive Drehzahlen zur erhöhten Wirtschaftlichkeit bei. Zusätzlich war das Testfahrzeug noch mit dem Voith-Sekundär-Retarder R 115 HV ausgestattet. Eigentlich bringt die zweistufige Konstant-Drossel-Motorbremse schon eine recht hohe Verzögerungsleistung. Die zusätzliche Retarder-Ausstattung ist vorteilhaft bei aktiviertem ACC und bei Talfahrten auf sehr langgezogenen Gefällen. Alle Bremsenrichtungen des Sattelzugs werden beim Actros III über ein intelligentes Bremsenmanagement für eine möglichst verschleißarme Verzögerung geregelt.

**Auf der Testfahrt** zeigte sich der Actros 1844 von seiner Sonnenseite. An erster Stelle stehen das einfache Handling dank des exzellenten Serienkomforts mit dem Powershift 2 und die gelungene Abstimmung des wirtschaftlichen Antriebsstrangs auf eine hohe Fahrharmonie. Ge-



fallen hat auch die leichtgängige, etwas indirekte Lenkung mit angenehmer Dämpfung und perfektem Lenkverhalten. Hinzu kommen gute Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den großzügig dimensionierten Außenspiegeln. Die Laufruhe des V6-Diesels im Fahrbetrieb und eine angenehm niedrige Geräuschkulisse vermitteln eine hohe Souveränität hinterm Steuer.

Die L-Kabine bietet vor allem Alleinfahrern im Fernverkehr einen sehr zeitgemäßen Komfort. Der Fahrerplatz mit geschickt gewähltem Ablagefach- sowie Getränkeflaschen- und Becherhaltersystem im direkten Fahrerumfeld ist in allen Punkten erstklassig gelungen. Das ausgereifte Cockpit ist vorbildlich konzipiert und zeichnet sich durch ein übersichtlich bestücktes Kombiinstrument mit Fahrerinformationsdisplay im direkten Sichtfeld sowie intuitive Bedienbarkeit aus. Sitz-Schnellabsenkung und hochklappbares Lenkrad vereinfachen sowohl das Aus- und Einsteigen als auch den Überstieg zur Beifahrertür.

Das Interieur mit dezenter Farb- und hochwertiger Materialwahl präsentiert sich grundsätzlich verarbeitet und strahlt

eine wohnliche Atmosphäre aus. Die Kabine ist bei einer Außenlänge von 2,28 m sowie einer Innenbreite von 2,26 m und einer Stehhöhe von 1,92 m vor den Sitzen auch mit zwei komfortablen Schlafliegen bequem dimensioniert. Für lange Strecken stehen mit den großen, teilweise auch von außen zugänglichen Stauräumen unter der Liege sowie verschließbaren Großstaufächern über der Wind-



Wenn der Fahrer Durst hat ... das Staufach packt Einiges.

## Was der Tester sagt



### Fahrerhaus

- +** Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; zeitgemäßer Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zur Beifahrertür
- Unbequemer Aufstieg zum oberen Bett ohne Aufstiegsleiter

### Antriebsstrang

- +** Hohe Motorelastizität; serienmäßiges Mercedes Powershift 2 als 12-Gang-Automatikschaltgetriebe; hohe Fahrharmonie, Sparwerte beim Verbrauch
- Rappelliger Motorleerlauf

### Fahrwerk

- +** Zielgenaue, sehr gut gedämpfte Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

### Aktive/passive Sicherheit

- +** Serienmäßiges Powershift 2; günstige Paketpreise mit Sonderbonus für sicherheitsrelevante Hightech-Assistenzsysteme wie ESP, ACC, Spurwächter und ABA; optional Standklimaanlage und Xenon-Licht

### Routine-Check/Wartung

- +** Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel-Stände und Fahrzeugfunktionen; lange, vom Bordrechner nach Belastungsprofil und eingesetzten Betriebsmitteln errechnete Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel
- Scheinwerfer-Zierblendenschraube nicht verlustfrei

### Service

- +** Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz





Einfacher Birnenwechsel



Pro Unternehmer: zeitgerechtes Design, gutes Nutzlastverhältnis und günstiges Kostenprofil

schutzscheibe ausreichend Volumen zur Verfügung. Allein-Fahrer nutzen meist noch das obere Bett als zusätzlichen Stauraum.

Der Actros III präsentiert außerdem mit dem „Safety Pack Top“ höchstes Sicherheitsniveau. Die Top-Stufe umfasst Telligent-Stabilitätsregelung (ESP), Telligent-Spurassistent (LGS) und Telligent-Abstandsregelung (ACC) sowie Fahrer-

Airbag und Voith-Retarder. Und, vor allem ist der Brake Assist (ABA) an Bord. Er ist der erste Aktiv-Bremsassistent, der bei akuter Crash-Gefahr auf einen langsamen Vordermann automatisch eine Vollbremsung einleitet. Im Interesse an höheren Anteilen der Sicherheitsausstattung subventioniert Daimler die Safety Packs mit lukrativen Rabattsätzen im Vergleich zu den Einzelpreisen. Daimler hat zusätzlich

schraube des Zierrings ist nicht verlustsicher konzipiert. Im Grunde alles Peanuts, über die man jedoch bei der Entwicklung der nächsten Actros-Generation nachdenken sollte.

TESTERGEBNIS	
<b>Autobahn</b>	
gefahren km.....	115,6 km
Verbrauch Ø.....	29,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø.....	78,1 km/h
davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 36,1 l/100 km bei 77,2 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 24,1 l/100 km bei 79,0 km/h	
<b>Mischstrecke</b>	
55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn	
gefahren km.....	65,4 km
Verbrauch Ø.....	37,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø.....	56,4 km/h
<b>Bergwertung</b>	
A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung.... 2,0 km	
Verbrauch Ø.....	125,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø.....	45,3 km/h
<b>Gesamt</b>	
65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke	
gefahren km.....	181,0 km
Verbrauch Ø.....	32,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø.....	68,6 km/h
Ad-Blue-Verbrauch Ø.....1,1 l/100 km	
<b>Wetter</b>	
bewölkt; teilweise Regen; Wind: 3 bis 4 in Böen 5 aus SW; Temperatur +18 bis +22° C	

### Der Actros 1844 empfiehlt sich als komfortables Flottenfahrzeug mit günstigem Preis-Leistungsverhältnis.

für einen vereinfachten Einsatzzuschnitt das Ausstattungsprogramm in ein dreistufiges Comfort-Pack- und ein zweistufiges Economy-Pack-Angebot gebündelt.

**Zu den Schattenseiten** beim Test mit dem Actros 1844 zählt aus meiner Sicht das rappelige Leerlaufverhalten des V6-Diesels, das im Gegensatz zur hohen Laufkultur im Fahrbetrieb besonders auffällig ist. Die obere Schlafkoje ist wegen einer fehlenden Aufstiegsleiter recht unbequem zu erreichen. Der Birnenwechsel an den Fahrscheinwerfern lässt sich zwar einfach durchführen, doch die Befestigungs-

**Insgesamt gesehen** hat der Actros 1844 LS 4x2 Bluetec 5 den KFZ-Anzeiger-Test mit Bravour bestanden und kann zudem noch mit einem günstigen Preis-/Leistungsverhältnis punkten. Der Sparmeister ist laut verhandelbarer Nettopreisliste als Standard-Sattelzugmaschine für 116.860 Euro zu haben. Hinzu kommen 10.715 Euro für das L-Fahrerhaus sowie für die empfehlenswerte Ausstattung mit dem Safety-Pack Top für 12.013 Euro, dem Economy-Pack Basic für 4.030 Euro, dem Comfort-Pack Top für 3.635 Euro und dem Truck-Navigationssystem für 3.343 Euro – alle genannten Preise ohne Gewähr. Damit summiert sich der Kaufpreis für das rundum komfortabel ausgestattete Testfahrzeug auf 157.596 Euro. Auf Dauer zählen vor allem die Einsatzkosten pro Jahr, und hier kann sich der Actros 1844 laut Kostenrechnung als günstiges Flottenfahrzeug empfehlen.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)



# Ihr Fahrzeuginserat in Europa.



**1 x inserieren, in 16 Sprachen sichtbar:**

Mit mobile.de erhalten Sie eine Vielzahl von Interessenten-Anfragen aus dem Ausland. Dank der vielen Sprachversionen und europaweiten Partnerportale. Schon jetzt gehen 35% der über mobile.de verkauften Fahrzeuge ins Ausland.\*

Deutschlands größter Fahrzeugmarkt

**mobile.de**