



**DER NEUE ACTROS** Das Mercedes-Benz-Flaggschiff, der neue Actros, beeindruckte auf der ersten Fahrvorstellung mit mehr Power und mehr Komfort.

## Stärker – besser – wirtschaftlicher

**D**aimler-Chrysler hat sich beim neuen Actros einiges einfallen lassen, um das Mercedes-Benz-Flaggschiff schon gleich beim geplanten Start im Frühjahr 2003 auf die Überholspur zu setzen. Das Motto lautete: Bewährtes übernehmen und Gutes weiter verbessern. So tritt der Actros mit leistungs- und drehmomentgesteigerten Motoren aus den Baureihen OM 501 LA und OM 502 LA auf. Technische Innovationen sorgen für neue Achs- und Federungskonzepte nebst gewichtsgünstigeren (rund 200 kg) und rollwiderstandsgünstigeren (etwa 8 Prozent) Superbreitreifen 495/45 R 22,5 an der Hinterachse. Eine verbesserte Aerodynamik, eine gesteigerte Verbrauchseffizienz sowie eine erweiterte Eigendiagnose und mehr Nutzlast machen den Actros noch wirtschaftlicher als bisher.

Der Actros stand im Ruf, hauptsächlich auf die Belange der Unternehmer ausgelegt zu sein. Das neue Innenleben der Kabine wurde diesmal ganz auf die Fahrerbedürfnisse zugeschnitten. Auf Wunsch gibt es sogar ein orthopädisches Komfortbett mit konturabstützendem Lattenrost und großflächiger, atmungsaktiver Matratze. Weitere Details sind ein neuer Fahrersitz sowie unterschiedliche Einrichtungsvarianten mit vier eigenständigen Ausführungen des Beifahrersitzes.

Der neue Actros beeindruckt schon auf den ersten Blick: Der breitrippige, tief in die Bugschürze eingezogene Kühlergrill wirkt ritterlich, strahlt Zuverlässigkeit und Leistungsstärke aus. So verschafft sich der Actros Respekt, ohne bedrohlich zu wirken. Insgesamt ein gelungenes Face-Lifting der Vorgängerkabine, und dazu noch ein aerodynamischer Feinschliff für einen um etwa drei Prozent verringerten Luftwiderstandsbeiwert. Weitere markante Details sind die Klarglas-Scheinwerfer und vergrößerte Bugkanten-Windteile.

Hochwertige Materialien und vornehme Farben des neu entwickelten Interieurs zeigen Wirkung und lassen Fahrerherzen höher schlagen. Beim neuen Cockpit fallen vor allem das elegante Armaturenbrett mit vorgezogenem Mittelteil sowie das 4-Speichen-Multifunktio-

onslenkrad auf. Über die Lenkrad-Tasten lassen sich zum Beispiel Radio und Telefon-Freisprechanlage bedienen. Das vorgezogene Mittelteil bietet ein durchdachtes Ablagesystem und ein Schubfach sowie Getränkehalter auf der Fahrer- und Beifahrerseite.

Die Wahlhebel-Schaltkonsole für Telligent-Schaltung und -Schaltautomatik ist verschwunden. Dafür gibt es jetzt einen am Fahrersitz montierten schwenkbaren Ausleger mit integriertem Joystick. Dieser lässt sich ideal erreichen und ermöglicht auch einen bequemeren Durchstieg zum Mittelteil und zur Beifahrertür. Das hatte auch die Integration des Handbrems-Betätigungsventils ins Armaturenbrett zur Folge. Auch hier wurde eine verbesserte Bedienbarkeit erreicht.

Für die Probefahrten hatte Daimler-Chrysler eine anspruchsvolle sowie landschaftlich reizvolle 50 km lange Test-

### **Den 16-l-V8-Diesel gibt es nur für die Königsklasse ab 500 PS.**

strecke mit Überlandabschnitt und sehr engen Ortsdurchfahrten sowie einem Autobahnabschnitt abgesteckt. Gestartet wurde in Gaienhofen/Hemmenhofen am Bodensee. Die ersten Eindrücke waren beeindruckend. Insgesamt 15 Fahrzeuge standen in den Leistungsklassen von 410 bis 580 PS sowie mit mittellanger M-Kabine, langer Fernverkehrs-Kabine und dem Megaspace-Fahrerhaus bereit. Den Actros mit dem 16-l-V8-Diesel OM 502 LA gibt es in den Leistungsversionen 503, 537 und 578 PS. Volumenmäßig wird jedoch wie beim Vorgänger der V-6-Diesel OM 501 mit 12 l Hubraum zum Einsatz kommen. Er steht in fünf Leistungsklassen von 320 bis 460 PS zur Verfügung. Für die erste Fahrt fiel die Wahl auf den Actros 1844 Megaspace, der 435 PS bei 1.800/min leistet und ein maximales Drehmoment von 2.100/min bei 1.080/min besitzt.

Die Megaspace-Kabine macht einfach einen starken Eindruck, der ebene Fußboden sowie das Firstclass-Interieur sorg-

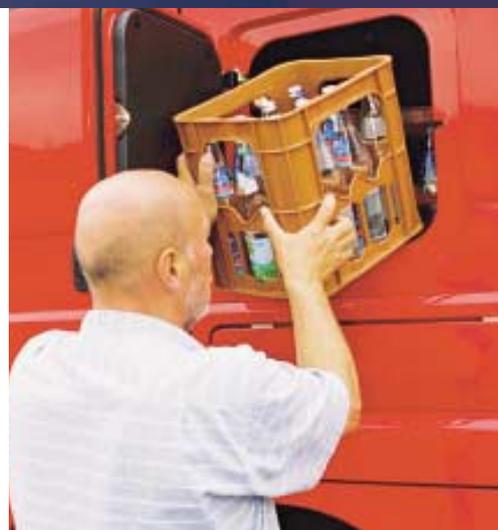
ten für erhabene Gefühle. Dazu kam noch die Ausstattung mit der Telligent-Schaltautomatik in 2-Pedal-Technologie, so nennt Daimler-Chrysler das hauseigene Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung und automatisierter Kupplung. Das war schon ein starkes Gefühl, nur noch den Anfahrang anzuwählen und mit einem Tritt aufs Fahrpedal sanft auf Tour zu gehen. Außerdem verhindert bei der Telligent-Schaltautomatik ein Anfahr-Assistent zum Beispiel bei einem Ampelstopp am Berg eine Fahrzeugbewegung, wenn der Fuß vom Brems- aufs Fahrpedal umgesetzt wird. Ein Fahrkomfort, der schon fast mit einem Wandler-Automatgetriebe gleichzusetzen ist.

Bei der Telligent-Schaltung hält der Anfahr-Assistent den Bremsdruck bei betätigter Kupplung so lange bis das Fahrpedal bedient wird. Die 2-Pedal-Technologie hat sich in der Vergangenheit als überaus zuverlässig erwiesen, so dass jetzt auch das ausklappbare Notkupplungspedal eingespart wurde. Außerdem wurde die Kupplungsautomatik nochmals in der Funktion verbessert. Das werden Actros-Fahrer beim Aufsatteln feststellen.

Die Telligent-Schaltautomatik kam auch bei der nicht einfachen Streckenführung und hügeligen Topographie gut zurecht und lag nach meinem Gefühl in der Gangwahl fast immer goldrichtig. Nur wenn es um die vorausschauende Fahrweise ging, war hier und da ein wenig Unterstützung durch eine entsprechende Ganganwahl im Automatik-Modus angesagt.

Es war erstaunlich, wie vertraut der Actros-Megaspace schon nach den ersten Kilometern wirkte. Das Lenkverhalten war hervorragend, das Fahrzeug ließ sich überaus sicher und spurtreu führen. Das wurde vor allem auf den Landstraßenabschnitten und noch viel mehr bei den engen Ortsdurchfahrten sehr geschätzt. So ließen sich auch schwierige Situationen in Verbindung mit der Telligent-Schaltautomatik gelassen meistern.

Danach erfolgte noch eine Fahrt mit einem Actros 1844 Megaspace und der serienmäßigen Telligent-Schaltung. Auch



**Top-Stauraum:** Das Stauraumangebot wurde beim Actros um 200 Prozent vergrößert, dazu gibt es ein erweitertes Ablagefachsystem.



**Top-Innovation:** Der Super-Single für die Antriebsachse besitzt einen Notlaufreifen, das spart das Reserverad.



**Top-Leistung:** Den 16-l-V8-Diesel für die Königsklasse gibt es in drei Leistungsklassen von 503 bis 578 PS.

hier war das einfache Handling bemerkenswert. Selbst schwierige Situationen ließen sich gelassen und ohne Hektik dank bequemer Gangwahl über den Joystick-Ausleger angehen. Beim automatisierten Schaltgetriebe der Telligent-Schaltung müssen die Gänge in je- ➤



*(oben)* Top-Handling: Im neuen Actros kann der Fahrer auch schwierige Situationen ohne Hektik meistern.

*(links)* Top-Komfort: Das neue Cockpit mit Multifunktionslenkrad, Joystick-Ausleger und vorgezogenem Mittelteil bietet einen erstklassigen Arbeitsplatz.

dem Fall von Hand angewählt werden. Beim Betätigen des Kupplungspedals werden sie dann automatisch eingelegt. Der Fahrer kann allerdings im Rollbetrieb durch Drücken einer Funktionstaste und Zug des Wahlhebels nach hinten einen passenden Fahrgang durch die Elektronik vorwählen lassen.

Bei der manuellen Gangwahl erzeugten gesteigerte Motorelastizität sowie erhöhtes Durchzugsvermögen im unteren Drehzahlbereich der Actros-Motoren eine ausgezeichnete Fahrharmonie. Die Steigerung der Leistung, je nach Motortyp von 7 bis 27 PS, und vor allem der maximalen Drehmomente von fast 10 Prozent zeigten ihre Wirkung. Selbst unter 1.000/min lag noch eine spürbare Durchzugskraft an. Immerhin reichte das grüne Drehzahlmesserfeld bis 800/min. Die

Spitzenpositionierung des Actros wird, wie beim Vorgänger, im schweren Fernverkehr liegen. Dies fördert auch die erfolgreiche Einführung des Axor im schweren Mittelklassensegment. Allerdings wird die Actros-Familie wie bisher in einem breiten Einsatzspektrum Fernverkehr, Regional- und Verteilerverkehr sowie Baustellenfahrzeuge aufgestellt sein.

Dieses breite Spektrum ermöglichen ausgetüftelte modulare Konzepte wie das Innenraum- und Chassis-Konzept sowie die neue Elektronik-Architektur „Kont-Act“. Selbst das Cockpit ist modular aufgebaut und kann mit drei Varianten auf die Einsatzverhältnisse vom Fern- bis zum Baustellenverkehr angepasst werden. Das Schalterkonzept ermöglicht eine freie Funktionsgruppierung unter

Berücksichtigung des Ausstattungsumfanges und der Ergonomie.

Die Chassis-Modularität verdeutlichen zum Beispiel die neuen Achs- und Federungskonzepte wie Zwei- und Vierbalgluftfedern an der Hinterachse. Dazu sind auch vollluftgefederte Sattelzugmaschinen im Programm. Auch wenn es noch etwas dauern wird, die Hinterachs- und Radaufhängungen sind bereits für eine Umrüstung auf Superbreitreifen an Stelle von Zwillingsbereifung konzipiert. Allerdings wird hier beim Superbreitreifen von einem Systemaufpreis in Höhe von etwa 1.500 Euro gesprochen.

Laut Dr. Klaus Maier, Leiter des Global-Business Mercedes-Benz Trucks bei Daimler-Chrysler, wird der neue Actros im Vergleich zu einem entsprechenden Vorgängermodell zwischen 2,5 und 3,0 Prozent mehr kosten. Unter Berücksichtigung des Mehrwertes durch die neue Technologie eine moderate Anhebung. Außerdem wird es auch keinen Ausverkauf des Vorgängers geben.

Die Einführung soll ab Frühjahr 2003 schrittweise und zunächst mit Sattelzugmaschinen erfolgen. Bis Jahresmitte soll

**Der neue Actros wird 2,5 bis 3 Prozent mehr kosten als sein Vorgänger.**

dann die komplette Umstellung einschließlich der 4-Achser-Baustellenfahrzeuge abgeschlossen sein. Eine gewaltige Aufgabe, denn die neue Actros-Familie umfasst 48 Grundtypen, sechs Fahrerhaus-Varianten, acht Leistungsklassen und 12 Radstandvarianten für rund 530 Actros-Modifikationen.

Nach den ersten Fahreindrücken lässt sich aus meiner Sicht schon jetzt sagen: „Daimler-Chrysler ist mit der neuen Actros-Familie ein überaus guter Wurf gelungen.“ Die Fahrzeuge haben sich vor allem in puncto Handling, Straßenlage, Fahr- und Kabinenkomfort Bestnoten verdient und zeichneten sich auch durch ein niedriges Geräuschniveau in den Kabinen aus.

ADELBERT SCHWARZ