



Der Actros 1851 Powershift zeigte sich leistungsstark, wirtschaftlich und komfortabel.

**Actros Powershift 1851 4x2 Bluetec 5**

# Erstaunlich sparsam

Der Actros 1851 beeindruckte beim Test mit souveräner Leistung, exzellentem Komfort und sparsamem Verbrauch.



Der ebene Fußboden bei 1,92 m Stehhöhe und der einfache Überstieg kennzeichnen im Megaspace den Langstreckenkomfort.





**D**er Mercedes Benz Actros 1851 4x2 Bluetec 5 mit 12-Gang-Powershift und Megaspace-Kabine glänzt weniger mit PS-Zahlen als vielmehr mit dem Prestige und Werterhalt eines hubraumstarken V8-Diesels, der neuen 12-Gang-Philosophie des Powershift sowie einer bemerkenswert hohen Wirtschaftlichkeit. In der untersten Leistungsversion bringt das mächtige 16-l-V8-Triebwerk OM 502 LA bereits 510 PS bei 1.800/min und ein maximales Drehmoment von immerhin 2.400 Nm bei 1.080/min auf.

Das ist jedoch keine Sensation: In der Königsklasse ab 500 PS sind heute schon Motoren der 12-l-Klasse vertreten. Allerdings nicht bei Daimler-Chrysler, denn hier reicht der stärkste 12-l-V6 (OM 501 LA) im Actros 1848 nur bis 480 PS und 2.300 Nm maximales Drehmoment. So ist beim Actros der Aufstieg in die Königsklasse nur mit dem 16-l-V8-Triebwerk möglich, das es neben der 510-PS-Version noch in den Leistungsstufen mit 551 und 598 PS sowie maximalen Drehmomenten von 2.600 und 2.800 Nm gibt. Daimler-Chrysler protzt hier nicht mit PS-Zahlen

wie einige Wettbewerber, die mit ihren 16-l-Aggregaten bereits in neue Leistungsklassen von 620 und 660 PS vorgestoßen sind.

**Linie der Vernunft.** Der Actros 1851 Powershift 4x2 Bluetec 5 bewegt sich eher auf der Linie der Vernunft. Er bietet die Souveränität eines großvolumigen Triebwerks mit 16 l Hubraum und die Wirtschaftlichkeit der 12-l-Klasse. Und was will man eigentlich noch mehr bei 40 t Zuggesamtgewicht: Hier ist der Actros

1851 bei voller Auslastung auf rund 40 t – wie beim Test – mit einem Leistungsverhältnis von immerhin 12,5 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 60 Nm/t unterwegs.

Ein Kapitel für sich ist beim Actros 1851 die neue 12-Gang-Powershift-Getriebeeneration. Das Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung wurde schon beim Test mit dem Actros 1848 gelobt (siehe KFZ 17/06 ab Seite 8). Auch im Actros 1851 konnte das Powershift-Getriebe G



Der gut gestufte und gesicherte Einstieg führt bequem nach oben. Der Fahrerplatz ist in allen Punkten vorbildlich gelungen.



Besonders praktisch sind beim Powershift die vorprogrammierten Zusatzfunktionen wie Freischaukel- und Rangiermodus.



In der Kühlbox aus dem Sonderausstattungsprogramm lassen sich Getränke und Proviant kühl und frisch lagern.

281-12 wieder einmal begeistern. Allerdings wurde, wie schon beim Actros 1848, auch beim Actros 1851 ein leichtes Kupplungsrupfen beim Anfahren bemerkt.

#### TECHNISCHE DATEN

##### Actros 1851 LS 4x2 Euro 5:

Als Sattelzugmaschine 4x2 mit Megaspaces-Fahrerhaus für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 3,98 m hohen Sattelzug mit Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen.

##### Maße und Gewichte

Länge: 6,11 m; Breite (Megaspaces): 2,49 m; Höhe (Kablenndach): 3,72 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 15,20 m; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t;

##### Antriebsstrang

**Motor:** Daimler-Chrysler OM 502 LA Bluetec 5: Euro-5-Motor; V8-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbo-lader und Ladeluftkühlung, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder), elektronisch geregelte Abgasnachbehandlung SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue; Einspritzung: Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) mit vollelektronischem und eigendiagnosefähigem Motormanagement; Bohrung/Hub: 130/150 mm; Hubraum: 15,9 l; Leistung: 510 PS (375 KW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.400 Nm bei 1.080/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung, selbstnachstellend;

**Getriebe:** Mercedes-Benz Powershift G 281-12: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe-System in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Getriebe: unsynchronisiertes Allklauenschaltgetriebe mit synchronisierter Split- und Range-Gruppe; Fahrprogrammregelung mit wahlweise manueller Bedienung über Armlehnenwippschalter, 12 Fahrgänge mit Übersetzungsverhältnis von 14,93:1 bis 1:1

**Antriebsachse:** Daimler-Chrysler HL 6/1 DCLS-13: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperrre (i=2,733:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.180/min

##### Fahrwerk

**Achsen:** vorn: starre 7,5-Vorderachse mit Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 2-Balg-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabi-Lenker

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS (Telligent-Bremssystem) mit ABS- und ASR-Funktionen, Radbremsen-Temperaturüberwachung, Rollsperrung sowie Bremsbelagverschleißausgleich und integrierter Lastzugabstimmung über

Koppelkraftregelung; Stauklappen-Motorbremse mit leistungssteigernde Konstantdrossel als Dekompressionsstufe; Sonderausstattung: ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm = Telligent-Stabilitätsregelung) und Spurassistent; Hilfs- und Feststellbremse: über Feder-speicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

**Lenkung:** Daimler-Chrysler LS 8: Kugelmutter-Servo-blocklenkung

**Reifen:** Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin Energy 2 XZA vorn und XDA hinten; Sattelanhänger: 385/55 R 22,5 Michelin Energy 2 XTA

Insgesamt ist Daimler-Chrysler das 12-Gang-Powershift erstklassig gelungen. Im Vergleich zur 16-Gang-Telligent-Schaltautomatik der Vorgänger-Generati-on zeigt sich die neue 12-Gang-Power-



**Die wichtigsten Kontroll- und Nachfüllpunkte sind einfach zu erreichen.**

shift-Familie noch intelligenter in der Fahrprogrammregelung sowie schneller und sanfter beim Schalten. Im Actros 1851 nutzt die Elektronik die überaus geschmeidige Gangart des 16-l-V8-Triebwerks für eine zügige Beschleunigung mit wenigen Schaltunterbrechungen.

Ebenso intelligent auch die integrierte Eco-Roll-Funktion: Hier wählt der Mikroprozessor bei leicht talwärts geneigter Topographie die Getriebeneutralstellung und lässt den Actros 1851 Powershift ohne Motorschleppverluste länger rollen. Das ist vor allem bei einem großvolumigen Aggregat von Vorteil. Allerdings zieht dafür der Motor für die Aufrechterhaltung des Leerlaufbetriebs einiges an Diesel aus dem Tank. Da bewegt sich die Software schon auf einem sehr schmalen Grad, um mit der Eco-Roll-Funktion Kraftstoff einsparen zu können.

**Hohe Wirtschaftlichkeit.** Die Wirtschaftlichkeit eines Fahrzeugs ist beim Test in erster Linie an Hand der Kraftstoffverbräuche und Transportleistungen quantifizierbar. Und hier zeigte sich der Actros 1851 Powershift Bluetec 5 von seiner besten Seite: Das Sparergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 31,3 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit

von 78,3 km/h auf dem 377 km langen und schwierigen Autobahnabschnitt kann sich ebenso wie das Gesamtergebnis mit 32,4 l/100 km bei 75,2 km/h sehen lassen.

Allerdings müssen zum Dieserverbrauch im Durchschnitt etwa 1,9 l/100 km Ad-Blue hinzugerechnet werden. Das macht dann am Ende 33,2 l/100 km beziehungsweise 34,3 l/100 km aus. Auch das sind Sparergebnisse, mit denen der Actros 1851 Powershift glänzen kann (Einzelergebnisse siehe Kasten).

So geht für Daimler-Chrysler beim Actros Powershift 1851 Bluetec 5 die Rechnung voll auf: Die SCR-Technologie sorgt unter dem Begriff „Bluetec 5“ für saubere Abgase gemäß Euro 5 bei verringertem Dieserverbrauch. Ein weiterer Vorteil ist die bis 1. Oktober 2009 verminderte Mautgebühr auf deutschen Autobahnen. Die Bauweise des 12-Gang-Powershift als Direktgang-Getriebe für hohe Eingangsdrehmomente und die Kombination mit einfach übersetzten Hypoidachsen für das komplette V6- und V8-Motorenpro-



gramm bis 600 PS soll vor allem bei der V8-Motorisierung eine weitere Kraftstoffersparnis von bis zu 3,6 Prozent bringen.

Beim Actros 1851 mit dem neuen 12-Gang-Powershift ist für den Fahrer im Cockpit dank dem klappbaren Armlehnen-Wippschalter zunächst alles so wie gewohnt. Auffällig sind jedoch die Ganganzeige auf dem großzügigen Display in ganzen Gängen von 1 bis 12 und die neuen Tastschalter im Armaturenbrett für die vorprogrammierten Fahrstrategien „Power“, „Eco“ und „Eco-Roll“, „Rangier-“ und „Freischaukel“-Modus sowie für die regelbare Hysterese (von 2 bis 15 km/h) des Tempomat/Bremsomat-Betriebs. Und aufgrund der Bauweise als 3-Gang-Grundgetriebe mit Split- und Range-Gruppe stehen jetzt sogar vier Rückwärtsgangstufen zur Verfügung.

Beim Mercedes-Benz 12-Gang-Powershift braucht sich der Actros-Fahrer auch nicht mehr mit der Wahl des Anfahrgangs beschäftigen: Der wird nach Einschalten der Zündung von der Elektronik beim ersten Anfahren automatisch er-



**Die von außen zugänglichen Großstaufächer sind bei den Fahrern sehr beliebt. Die kleineren Staufächer darunter sind ideal für Tank- und Pannen-Utensilien.**

rechnet und dann bei Stopps immer wieder vorgegeben. Neu ist auch, dass bei aktiviertem Power-Programm und Pedal-Kickdown-Stellung die Gänge besonders zügig – mit immerhin um 15 Prozent verkürzten Schaltzeiten – komfortabel gewechselt werden. Das minimiert Zug-

kraftverluste in Steigungen. Hilfreich sind vor allem die schon angesprochenen vorprogrammierten Zusatz-Funktionen: Ein Tipp auf den Kippschalter im Armaturenbrett für den Rangiermodus, und schon wird der Ein- und Ausrückweg der Kupplung feinfühlig fast über den ge-



**Über eine Bedienkonsole am Bett kann der Fahrer wichtige Funktionen wie Beleuchtung, Standheizung und Dachluke bequem regeln.**

**Die großen Staufächer über der Windschutzscheibe sorgen auch auf längeren Touren für Ordnung im Fahrerhaus.**

samtigen Fahrpedalweg dosiert. Gleichzeitig ermöglicht der Rangiermodus ein vereinfachtes schnelles Schalten in den Vor- und Rückwärtsgang.

**Hilfe beim Freischaukeln.** Aktuell zur Winterzeit hat Daimler-Chrysler mit dem „Freischaukelmodus“ beim Powershift etwas Besonderes zu bieten: Hier öffnet und schließt die Kupplung beim Vor- und Rückwärtrollen im Takt des Fahrpedals besonders schnell: Gas wegnehmen = Kupplung auf, Gas geben = Kupplung zu. So lässt sich – wie mit einer manuellen Kupplung – der richtige Takt für einen finalen Schwung finden, um wieder freizukommen. Neben den zusätzlichen Funktionen ist auch der moderate Aufpreis für das 12-Gang-Powershift von 2.460 Euro laut verhandelbarer Nettopreisliste ein weiterer Vorteil. Darüber hinaus sorgt die Bauart als unsynchronisiertes 3-Gang-Hauptgetriebe mit synchronisierter Split- und Range-Gruppe außerdem für weniger Bau- und Verschleißteile und ein geringeres Gewicht.

Daimler-Chrysler ist als einstiger Verfechter der 16-Gang-Philosophie mit dem

12-Gang-Powershift auf einem neuen, guten Weg. Die 12-Gang-Powershift-Familie deckt mit den Schnell- und Direktganggetriebenen G 211-12 und G 281-12 einen maximalen Drehmomentbereich von 2.100 bis 2.800 Nm ab. Später soll noch ein weiteres Familienmitglied den Bereich bis 3.300 Nm abdecken. Gerade diese Ankündigung ließ bei der Erstvorstellung des 12-Gang-Powershift im April diesen Jahres die Branche über Lei-

stungssteigerungen beim 16-l-V8 OM 502 LA von weit über 600 PS spekulieren. Wie sich im Herbst auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover zeigte, will Daimler-Chrysler jedoch nicht weiter an der Leistungsschraube drehen, es ist in Zukunft eher mit weiter gestiegenen maximalen Drehmomentwerten zu rechnen.

**Beeindruckende Vorstellung.** Alles zusammengenommen beeindruckte der Actros Powershift 1851 beim Test mit hervorragender Fahrharmonie und beachtlichem Durchzugsvermögen. Darüber hinaus hat das Testfahrzeug mit der Megaspaces-Kabine einen überdurchschnittlich hohen Langstreckenkomfort zu bieten. Entscheidend sind hier der praktisch ebene Fußboden bei einer Stehhöhe von 1,92 m sowie der in allen Punkten vorbildlich gelungene Arbeitsplatz. Passend dazu auch das niedrige Geräuschniveau in der Kabine und die komfortable Fahrwerksabstimmung bei hoher Fahrstabilität. Allerdings fehlte beim Lenkverhalten für die Bestnote noch eine Kleinigkeit mehr an Präzision im Bereich der Lenkmittelstellung.

Der Actros 1851 Bluetec 5 mit dem 12-Gang-Powershift empfiehlt sich mit dem Megaspaces-Fahrerhaus als ein leistungsstarkes und komfortables Fernstreckenfahrzeug. Vor allem wenn überwiegend mit 40-t-Gesamtgewicht gefahren wird, bringt der großvolumige 16-l-V8-Diesel den Actros 1851 souverän und wirtschaftlich voran.

Erfreulich ist auch das günstige Preis/Leistungsverhältnis für die ziemlich komplett ausgestattete, 510 PS starke Basisversion mit dem souveränen 16-l-V8-Diesel: Laut verhandelbarer Nettopreisliste ist der Actros 1851 als Bluetec 5 (Aufpreis: 2.849 Euro) mit 12-Gang-Powershift (2.460 Euro) und Megaspaces-Fahrerhaus (12.986) für 130.695 Euro zu haben. In der Komplettausstattung des Testfahrzeugs sind etwa 162.000 Euro aufzubringen. Darin sind Sonderausstattungen wie Telligent-Stabilitätsregelung (ESP) für 1.735 Euro, Luftleitkörper für 2.416 Euro, Fleetboard-Fahrzeugrechner für 2.551 Euro und Alcoa Alu-Felgen für 3.246 Euro sowie weitere Dinge wie Navigationssystem, Fahrer- und Beifahrer-Klimaschwingsitz und Lederlenkrad enthalten.

**ADELBERT SCHWARZ**

#### TESTERGEBNIS 1851

**Autobahn**  
 gefahrene km ..... 377,0 km  
 Verbrauch Ø ..... 31,3 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 78,3 km/h

**Ad-Blue-Verbrauch Ø ..... 1,9 l/100 km**

*davon: einfache Strecke A 4*  
 gefahrene km ..... 34,2 km  
 Verbrauch Ø ..... 22,1 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 82,9 km/h

**Landstraße**  
 gefahrene km 70,4 km  
 Verbrauch Ø ..... 38,6 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 62,0 km/h

**Bergwertung Autobahn**  
 Steigung ca. 5 Prozent, Länge ..... 2,0 km  
 Verbrauch Ø ..... 142,0 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 53,3 km/h

**Testverbrauch gesamt**  
 gefahrene km ..... 447,4 km  
 Verbrauch Ø ..... 32,4 l/100 km  
 Geschwindigkeit Ø ..... 75,2 km/h

**Wetter**  
 bewölkt/heiter; Wind: 2 bis 3 aus NO bis O;  
 +27 bis +34° C

Ø = Durchschnitt