

TEST Mercedes-Benz Actros 1844



Die 435 PS starke Sattelzugmaschine Actros 1844 LS 4x2 überzeugte beim Test durch Fahrharmonie und günstige Verbrauchswerte.

Beachtlich aufgewertet

Sparsamer und komfortabler: die Mercedes-Benz Sattelzugmaschine 1844 LS 4x2 ist als erstes Fahrzeug aus der neuen Actros-Generation zum Test angetreten. Daimler-Chrysler ist mit dieser Mehrwert-Generation ein besonders guter Wurf geglückt.

Beim Test mit der Mercedes-Benz Sattelzugmaschine Actros 1844 LS 4x2 zeigt sich deutlich, dass die neue Actros-Generation die Sonnenseite gepachtet hat. Sie präsentiert die Telligent-Technologie im Actros auf bisher unerreicht hohem Niveau und kann bei Technik, Design und Komfort einige Highlights bieten. Schon von außen macht der Actros im Vergleich zum Vorgänger mehr her. Bereits bei der Erstvorstellung im Vorjahr wurde das neue, maskuline Erscheinungsbild als ein optisch gelunge-

nes Facelifting mit markantem Kühlergrill und neuen Luftleitteilen gelobt.

Was nicht zu sehen ist: Es wurden praktisch alle Blechteile der Kabine geändert, um eine Verbesserung des CW-Wertes von immerhin rund drei Prozent zu erreichen. Außerdem wurde die Rückwand um etwa 10 cm ausgedrückt. Jetzt kann es sich der Fahrer auf der unteren Liege mit einer durchgehenden Breite von etwa 70 cm gemütlich machen.

Damit der Actros auf Tour sein Geld verdienen kann, hat Daimler-Chrysler

zum Beispiel die Testsattelzugmaschine Actros 1844 LS 4x2 gut bestückt. Da ist zunächst der 12-l-V6-Diesel OM 501 LA. Diese bekannte Motorenbaureihe umfasst fünf Leistungsklassen von 320 bis 456 PS. Alle Versionen – außer dem 456-PS-Aggregat, das kurz zuvor mit der weiter entwickelten Motorentechnik auf den Markt kam – wurden in der Leistung zwischen sieben und 27 PS und beim maximalen Drehmoment bis zu zehn Prozent erhöht. So leistet der OM 501 LA im Actros 1844 jetzt 435 PS bei 1.800/min und

besitzt ein maximales Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.080/min. Der Vorgänger Actros 1843 brachte es dagegen bei jeweils gleichem Drehzahlniveau auf 428 PS und 2.000 Nm.

Um den Feinschliff der Motorenbauer richtig würdigen zu können, wurde die Handlingstrecke einmal bewusst im manuellen Modus der Telligent-Schaltautomatik II gefahren. Der Motor zeigte einfach eine perfekte Elastizität, sogar noch bei 900/min und darunter zieht er klaglos durch.

Allerdings ist eine empfohlene Fahrweise im unteren Drehzahlbereich nicht mit untertourigem Fahren zu verwechseln, sonst schnellt bei Last unnötig der Verbrauch in die Höhe. Die Gefahr besteht, eben wegen der hohen Motorelastizität und der hohen Durchzugskraft. Der Drehzahlmesser mit variablem grünen Kennfeld von Daimler-Chrysler ist ein Alleinstellungsmerkmal im Wettbewerbsvergleich. Bei unter- oder hochtouriger Fahrweise leuchtet ein grünes Band ➤



Die neue Actros-Generation bietet außen ein ansprechendes Design und innen eine Menge an Komfort und durchdachten Details.

TEST Mercedes-Benz Actros 1844



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.817 mm
Gesamtbreite	2.494 mm
Gesamthöhe	3.083 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	14.900 mm
Zulässige Achslast vorn	7.500 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug	7.100 kg
mit vollem Tank, ohne Fahrer	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,60 m
Gesamtzughöhe	4,0 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung;	
starres 3-Achs-Aggregat	

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 501 LA: Euro 3: flüssigkeitsgekühlter V6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder; vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Motormanagement; Vierventiltechnik; Bohrung/Hub: 130/150 mm; 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; automatisierte Kupplungsbetätigung (Telligent-Schaltautomatik II)

Getriebe: Daimler-Chrysler G 211-16 synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 16 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 17,03:1 bis 1:1); Sonderausstattung mit Telligent-Schaltautomatik II als Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie

Antriebs-Hinterachse: HL 6/1 DCIS-13 einfachübersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre und Übersetzung 3,077:1; Gesamtauslegung: 1.250/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe;

Fahrwerk

Federung: starre 7,5-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung; Telligent-Stabilitätsregelung; Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: 2-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung; Telligent-Stabilitätsregelung; Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und druckluftbetätigten Rundum-Scheibenbremsen; ABS und ASR; Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: Zugfahrzeug: 315/70 R 22.5 Michelin Energy 2: vorn XZA und hinten XDA; Auflieger: 385/65 R 22.5 Continental HTL long Distance



Das neue Komfortbett (Sonderwunsch) im Actros setzt neue Maßstäbe in der Kabinenausstattung.

Dank klappbarem Sitzpolster entsteht vor dem Funktionssitz auf der Beifahrerseite eine große Stell- und Stehfläche zum Umziehen oder bequemen Einladen des Reisegepächs.

auf, in das der Fahrer die Nadel des Drehzahlmessers durch entsprechendes Schalten bringen soll. Insgesamt haben die Leistungserhöhung und das vergrößerte maximale Drehmoment beim OM 501 LA den Actros zu einer weiter verbesserten Fahrharmonie geführt. Daimler-Chrysler kann mit einer ziemlich ausgereiften V6-Technologie antreten, die sich auch beim Thema Laufruhe mit 6-Zylinder-Reihenmotoren durchaus messen kann.

Bei der Telligent-Schaltautomatik ist der Drehzahlmesser mit variablem grünen Kennfeld eigentlich überflüssig. Die Arbeit des Automatik-Schaltgetriebesystems in 2-Pedaltechnologie war einfach phantastisch: Starten und Gas geben, alles andere – Kuppeln und Schalten – übernimmt die Telligent-Schaltautomatik. Und das in einer bemerkenswert hohen Qualität, an die selbst Top-Fahrer nicht heranreichen. Ebenso verhält es sich bei Gangwahl und Schaltgeschwindigkeit für eine wirtschaftliche Fahrweise.

Die Vorteile der Telligent-Schaltautomatik wurden vor allem auf dem Land-

straßenabschnitt mit autobahnähnlich ausgebauten Teilstrecken, 8-prozentigem Serpentinanstieg, schmalen Landstraßenabschnitten, Ortsdurchfahrten mit Schikanen und engen Kreisverkehren deutlich. Beim Test mit dem Actros 1844 gab es für den Fahrer kaum einen Anlass in das Fahrprogramm einzugreifen. Höchstens bei leicht abfallendem Terrain, um das Rollen durch ein Hochschalten in voraussehender Fahrweise zu begünstigen.

Für die manuelle Gangwahl reicht ein Tipp am Joystick nach vorn oder hinten. Dabei wird der Automatik-Modus nicht verlassen und eine nicht passende Gangwahl nach einigen Sekunden korrigiert. Der Fahrer kann weiterhin über die Stellung des Fahrpedals und den Kick-Down-Punkt das Schaltprogramm beeinflussen, oder im manuellen Modus schalten. Deshalb ist eine ausführliche Einweisung oder noch besser ein Öko-Training für den Fahrer weiterhin wertvoll.

Die Senkung des Flottenverbrauchs ist bei der Telligent-Schaltautomatik jedoch nur ein Thema: Auf der Autobahn lassen sich bei aktiviertem Tempomat und Bremsomat in Autopilot-Qualität wirtschaftlich und bequem hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielen. Wesentlich sind auch Vorteile wie Konditionssicherheit des Fahrers, erhöhte Verkehrssicherheit und dramatisch verlän-

Kompakt: Actros 1844 LS 4x2

- ★ Das maskuline Erscheinungsbild wirkt sympathisch und strahlt Leistungsbereitschaft aus.
- ★ Die weiter entwickelte Technik der Motorenbaureihe OM 501 LA hat beim Actros 1844 für eine erhöhte Fahrharmonie und günstige Verbrauchswerte gesorgt.
- ★ Die Telligent-Schaltautomatik (Sonderausstat-

tung) lieferte eine perfekte Schalt- und Kupplungsarbeit und sorgte für eine wirtschaftliche Gangwahl.

- ★ Dank deutlichem Mehrwert tritt der Actros 1844 LS 4x2 im Vergleich zum Vorgänger mit einem äußerst günstigen Preis/Leistungsverhältnis an.

gerte Kupplungsstandzeiten sowie die Schonung der Bremsbeläge durch ein Motorbremsprogramm. Bei aktivierter Motorbremse kann der Fahrer durch einfaches Tippen am Joystick noch schneller die maximal mögliche Motorbremsdrehzahl anfordern. Die Stauklappen-Motorbremse bringt zusammen mit der serienmäßig eingebauten Konstantdrossel als Dekompressionsstufe eine Motorbremsleistung von beachtlichen 448 PS bei 2.500/min ins Spiel.

Natürlich bedeutet die Ausstattung mit Telligent-Schaltautomatik auch eine deutliche Komforterrhöhung. Eine Menge Vorteile für einen verhältnismäßig geringen Aufpreis. Kein Wunder, dass sich der Anteil der Telligent-Schaltautomatik in der Actros-Fertigung von zur Zeit etwa 20 Prozent weiter erhöht.

Der Actros 1844 konnte dank eines Gesamtergebnisses (Einzelergebnisse

siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 31,6 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 77,7 km/h in seiner Leistungsklasse auffällig günstig abschneiden. Auf dem schwierigen Autobahnabschnitt wäre es mit einem Verbrauchswert von 30,5 l/100 km bei 80,3 km/h beinahe gelungen, die magischen Grenze von 30 l/100 km zu erreichen oder sogar zu unterbieten.

Ein Ergebnis, das für sich spricht. Interessant ist da ein Blick auf die Testergebnisse des Vorgängers Actros 1843; Autobahnabschnitt: Durchschnittsverbrauch 33,3 l/100 km und Durchschnittsgeschwindigkeit 78,0 km/h sowie ein Gesamtergebnis von 34,9 l/100 km bei 74,2 km/h. Damit dürfte der neue Actros 1844 im Praxisverbrauch merklich günstiger liegen.

Im neuen Actros ist der Fahrer besonders gut aufgehoben. Das hat sich ►

TEST Mercedes-Benz Actros 1844



Das völlig neu entwickelte Cockpit im Actros ist elegant und ergonomisch perfekt gelungen.



In den großen Außenstaufächern lassen sich sogar Getränkeboxen versenken.

schon auf der Europatour gezeigt (siehe KFZ-Anzeiger 8/2003). Hier wurden die Qualitäten der Kabine samt Ambiente-Innenbeleuchtung ausgiebig im praxisnahen Einsatz mit Übernachtung im Fahrerhaus getestet und für hervorragend befunden. Vor allem mit dem neuen Komfortbett hat Daimler-Chrysler neue Maßstäbe für einen gesunden Schlafkomfort gesetzt. Komfortabel auch die in die Fahrerhausbelüftung integrierbare Standheizung.

Das komplett neue Cockpit mit Multifunktionslenkrad und komplexem Fahrerinformationssystem ist perfekt in Design und Ergonomie gelungen. Eine besonders gute Lösung ist die in einem klappbaren Ausleger integrierte Joystick-Schaltung unterhalb der rechten Armlehne. Sie vereinfacht auch den Durchstieg vom Fahrerplatz zum Mittelteil und zur Beifahrertür.

Ziemlich perfekt wirkte auch das Fahrgefühl im Actros 1844. Der Motor teilte sich noch dezenter als beim Vorgänger mit. Die Rundumsicht auf das Verkehrsgeschehen und die Blickwinkel in den großzügig dimensionierten Rückblickspiegeln waren erstklassig. Bemerkenswert auch das Lenkverhalten mit gut gedämpfter Mittelstellung, ausreichenden Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf. Dazu kam eine ausgezeichnete Fahrstabilität bei überaus komfortabler Gesamtabstimmung. Das Interieur mit hochwertigen Materialien vermittelt eine

hocklassige Wohlfühlatmosphäre. Für den Actros hat Daimler-Chrysler ein neues Modul-Innenraumkonzept mit unterschiedlichen Varianten für Zwei-Mann-Besatzungen und Single-Fahrer mit differenziertem Sitzplatz- und Schlafräumangebot entwickelt.

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km	377,0 km
Verbrauch Ø	30,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	80,3 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 4</i>	
gefahrte km	34,2 km
Verbrauch Ø	21,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,8 km/h

Landstraße

gefahrte km	70,4 km
Verbrauch Ø	37,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	66,3 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	142,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	44,1 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km	447,4 km
Verbrauch Ø	31,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	77,7 km/h

Wetter

sonnig; kaum windig; +23 bis +31° C

Ø = Durchschnitt

Der Actros 1844 besaß die Ausstattung für den überwiegenden Single-Einsatz mit zusätzlichem Komfortbett oben und Funktionssitz für den Beifahrer. Dank hochklappbarer Sitzfläche lässt sich vor dem Funktionssitz eine zusätzliche Stellfläche schaffen, das ist sehr praktisch beim Umziehen und beim Einladen des Reisegepäckes. Auch beim Stauraumangebot hat der Actros ordentlich zugelegt, und im großen Außenstaufach lassen sich jetzt sogar Getränkeboxen versenken. Für Kleinkram und Getränkeflaschen und -dosen gibt es ein durchdachtes Ablagesystem im direkten Fahrerumfeld.

Die neue Elektronik-Architektur „Kont-Act“ im Actros bietet mit einem auf das Gesamtfahrzeug vernetztem CAN-Datenbus und dezentralen Regelmodulen eine erweiterte Diagnosefähigkeit. So gibt zum Beispiel das Telligent-Betriebsbremssystem eine aktive Warnmeldung an den Fahrer, wenn eine Überbeanspruchung droht. Außerdem lassen sich die notwendigen Wartungsintervalle und die fälligen Ölwechsel belastungsabhängig noch genauer bestimmen. Mit der neuen Actros-Generation hat Daimler-Chrysler sein Image bei Fahrern und Unternehmern mächtig aufpolieren können. Beim Test konnte die Sattelzugmaschine Actros 1844 mit hohen Komfortniveau und sparsamen Verbrauchswerten begeistern.

Noch besser ist, dass die Sattelzugmaschine Actros 1844 4x2 mit 114.030 Euro plus Mehrwertsteuer zum gleichen Basispreis wie der Vorgänger Actros 1843 in der Preisliste steht. Allerdings kostet die Test-Sattelzugmaschine Actros 1844 LS 4x2 mit dem L-Fernverkehrsfahrerhaus in der Grundausstattung 123.325 Euro im Gegensatz zu 120.872 Euro, die der vergleichbare Vorgänger Actros 1843 LS 4x2 gekostet hat. Am Ende eine Preissteigerung von zwei Prozent. Die jedoch durch den deutlichen Mehrwert mehr als nur ausgeglichen wird: zum Beispiel eine weiter entwickelte sowie auf Sparsamkeit getrimmte Motorentechnik mit mehr Leistung und Drehmoment sowie ein völlig neues Interieur mit Multifunktionslenkrad, Rollsperr als Anfahrhilfe und anderen Details. So erscheint das Preis/Leistungsverhältnis des Actros 1844 LS 4x2 in einem besonders günstigen Licht.

ADELBERT SCHWARZ