

# Im Reich der Nuancen

Actros 1843 versus Actros 1845, ein Wettstreit auf gleichem Niveau, wobei die Kontrahenten jeweils ihre Stärken und Schwächen zeigten.



Attraktive Arbeitstiere: der Actros 1843 (links) und der Actros 1845 im Vergleich

**D**er Actros 1843 und der Actros 1845 sind auf der ETC-Teststrecke gegeneinander angetreten. Es war ein Wettkampf unter Zwillingenbrüdern: Schon aus der Typbezeichnung geht hervor, dass beide im Leistungsverhältnis ziemlich dicht beieinander liegen. Einzeln betrachtet kommt jedoch jeder aus einer anderen Hubraumklasse: Der Actros 1843 ist mit dem OM 470 bestückt, damit bedient Daimler beim Actros das Feld der 11-l-Motoren. Der kompakte 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit 10,7 l Hubraum leistet als stärkste Version im Actros 1843 immerhin 428 PS bei 1.800/min und gibt sein maximales Drehmoment von kräftigen 2.100 Nm bei 1.100/min ab.

Beim Actros 1845 ist es der OM 471 aus der 13-l-Klasse der Daimler-Dieselantriebe. Das wuchtige 6-Zylinder-Reihenaggregat mit 12,8 l Hubraum leistet 449 PS bei 1.800/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm bei 1.100/min. Hinzu kommt noch Top-torque für eine Drehmomenterhöhung auf 2.400 Nm in der höchsten Gangstufe. Dabei befindet sich die Leistungsversion für den Actros 1845 unten in der Hierarchie des OM 471, der einen Power- und Drehmomentbereich bis 510 PS und 2.500 Nm abdeckt.

Also ein hochtrainierter OM 470 im 1843 gegen einen gezähmten OM 471 im 1845. Und, so viel vorweg: Am Ende lie-

gen beide Testfahrzeuge in der Bewertung erstaunlich dicht beieinander. Aber, je nach Anforderungsprofil zeigen sich auch jeweils Stärken und Schwächen. Gefahren wurden mehrere Testrunden über 1.000 km, sowohl mit 75 Prozent Nutzlast (Zuggesamtgewichte: 32,8 beziehungsweise 33,0 t) als auch voll bepackt mit 39,0 und 39,2 t Zuggesamtgewicht.

## Sparmeister ETC 2014

Als erster geht der Actros 1843 an den Start. Übrigens konnte Daimler mit diesem Fahrzeug dank Sparverbräuchen auf der ETC 2014 den Titel „Dieselmeister“ einfahren. Im großen internationalen Euro-6-Vergleichstest, der European Truck

Challenge (ETC) 2014, waren fünf LKW-Hersteller - DAF, Daimler, Iveco MAN und Scania - im niedersächsischen Northeim zu Titelfkämpfen angetreten.

Damit legt der Actros 1843 als ETC-Sparmeister in der 11-I-Klasse vor: Zunächst mit 75 Prozent Nutzlast und 32,8 t Zuggesamtgewicht. Das Testfahrzeug ist dank eines Leistungsverhältnisses von 13 PS/t und eines maximalen Drehmomentniveaus von 64 Nm/t agil unterwegs und kommt vom Stand weg kraftstoffsparend, zügig-elegant sowie mit wenigen Gangsprüngen auf Tour. Und auch auf der Autobahn wird in den langgezogenen Steigungsabschnitten der Kasseler Berge zügig voran gefahren.

Anschließend geht es für den Actros 1843 im 2. Testzyklus mit einer Ausladung auf 39,0 t Zuggesamtgewicht weiter. Jetzt wird mehr Last mit einem Leistungsverhältnis von knapp 11 PS/t und einem Drehmomentniveau von 54 Nm/t bewegt. Damit ist der 1843 zwar noch gut bestückt, doch ein wenig behäbig unterwegs. Und auch in den Kasseler Bergen geht es wesentlich langsamer nach oben.

### Sparmeister ETC 2013

Nun wird zum Actros 1845 gewechselt: Mit diesem Fahrzeugtyp war Daimler schon bei der ETC 2013 vertreten und konnte mit den Titeln „Dieselmeister“ und „Umweltmeister“ als Gewinner heimfahren. So greift der 1845 als Sparmeister aus der 13-I-Klasse an. Er muss 33,0 t teilbeladen und 39,2 t ausgelastet schultern. Rund 200 kg mehr, die größtenteils auf das Konto der OM-471-Motorisierung gehen. Das bedeutet ein Leistungsverhältnis rund 14 PS/t und ein maximales Drehmoment-Niveau von 67 Nm/t (73 Nm mit Toptorque) teilbeladen sowie etwa 12 PS/t und 56 Nm/t (61 Nm mit Toptorque) ausgelastet.

### Kopf an Kopf

Die geringe Differenz bei den Leistungsverhältnissen zwischen den beiden Testfahrzeugen spiegelt sich auch in den knappen Verbrauchsunterschieden wider (Einzelergebnisse siehe Kasten). Beim Vergleichstest erzielte der Actros 1843 bei 32,8 t Zuggesamtgewicht ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnitts-Dieserverbrauch von 29,3 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,7 km/h. Für den Autobahnabschnitt wurden 28,4 l/100 km bei 78,8 km/h errechnet. Bei voller Ausladung



Zwillings-Paar: der Actros 1843 und 1845 mit Motorpower aus unterschiedlichen Hubraumklassen

auf 39,0 t Zuggesamtgewicht ergeben sich ein Gesamtergebnis von 33,1 l/100 km bei 68,9 km/h und 31,6 l/100 km bei 77,0 km/h auf dem Autobahnabschnitt.

Im Vergleich dazu die Werte für den Actros 1845 mit einem Gesamtergebnis von 29,5 l/100 km bei 71,2 km/h und 28,4 l/100 km bei 79,4 km/h auf dem Autobahnabschnitt teilbeladen sowie entsprechend 33,5 l/100 km bei 70,4 km/h beziehungsweise 31,5 l/100 km bei 79,0 km/h vollbeladen. Beim Adblue-Verbrauch liegen beide mit 2,6 (1843) und 2,4 Prozent/l Diesel (1845) praktisch gleichauf.

### Identische Fahrleistungen

In Verbindung mit einer für die 11-I-Klasse beachtlichen Kraftentfaltung, hohen Lauf-ruhe und einem niedrigen Geräuschniveau in den unteren Drehzahlbereichen ist zumindest der gefühlte Unterschied bei Fahrleistungen und ausgezeichneter Fahrharmonie zwischen dem Actros 1843 und Actros 1845 äußerst gering.

Eigentlich wurde erwartet, dass der 1843 seinem stärkeren Zwillingsbruder vor allem bei Teilbeladung mit deutlich niedrigeren Verbrauchswerten davonfahren kann. Doch das ist nicht der Fall: Der 1845 glänzt teilbeladen auf dem Autobahnabschnitt mit einem besseren Ergebnis dank höherer Transportleistung bei gleichem Verbrauch und macht auch beim Gesamtergebnis mit minimalem Mehrverbrauch mehr Tempo. Das gilt in etwa auch für die Testrunde bei voller Zuladung.

Logisch ist das: Einerseits liegen die Leistungsverhältnisse ziemlich dicht beieinander, und andererseits wird mit unterschiedlich ausgelegten Antriebssträngen gefahren. Der Actros 1843 ist mit einer Gesamtauslegung auf eine Motordrehzahl von 1.178/min bei Autobahntempo 80 km/h im höchsten Gang ideal abgestimmt unterwegs. Beim Actros 1845 dreht der Motor dagegen bei ausgezeichneter Fahrbarkeit mit 1.126/min im Bereich um 50/min langsamer. Damit wurde bei der An-

## ETC 2015 Test der Kings

Die 6. European Truck Challenge (ETC) ist vom 26. bis 30. Oktober 2015 geplant. Der Vergleichstest ETC, veranstaltet von der DVV Media Group GmbH und der Stünnings Medien GmbH, prüft dieses Jahr Sattelzugmaschinen mit einem Drehmoment von mindestens 2.500 Nm als Maximalzugkraft. Als typischer Einsatz wird der in-

ternationale Fernverkehr mit hoher Gewichtsbelastung gesehen. So werden die Teilnehmer mit einem Zuggesamtgewicht von etwa 40 t antreten.

Die Ausschreibung nennt folgende Modelle als Favoriten in alphabetische Reihenfolge: DAF XF 510 Super Spacecab, Iveco Stralis 560 Hi-Way, MAN TGX 18.520 XXL, Mercedes-Benz Actros 1851 Gigaspace, Renault T 520 Hi-Sleepercab, Scania R 490 Topline und Volvo FH 500

Globetrotter XL (siehe auch european-truck-challenge.com).

Zuwachs in der ETC-Fangemeinde: Dieses Jahr werden die Zeitschriften „Transportmagazin“ aus Norwegen und „Kamion & Bus“ aus Kroatien den Kreis der ETC-Partnerzeitschriften erweitern. Damit berichten 18 Transportmagazine aus 11 europäischen Ländern über die ETC 2015 mit einer Gesamtauflage von knapp 100.000 Exemplaren. **AS**

## Technische Daten: Actros 1843/Actros 1845



Perfektes Cockpit: elegant, übersichtlich und intuitives Handling

### Maße und Gewichte

Actros 1843 und Actros 1845

Truck Länge/Breite	5,86/2,50 m
Truck Höhe Kabinendach	3,77 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,55/4,00 m
Radstand	3,70 m
Wendekreisdurchmesser	15,00 m
Tankvolumen Diesel/Ad Blue	390/60 l
Truck Leergewicht Testwagen ca.	7,6 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t
Testzuggesamtgewicht 1./2. Runde	32,8t/39,0 t
Nutzlast 1./2. Runde ca.	18,8 t/25,0 g

### Antriebsstrang

**Motor:** Daimler OM 470 LA Euro 6 (Actros 1843) und Daimler OM 471 LA Euro 6 (Actros 1845): 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Emissionsminderung: Kombination aus extern gekühlter AGR, Oxi-Kat, Partikelfilter, SCR-Technologie mit Adblue und Anti-Slip-Kat (ASC); druckverstärkte Common-Rail-Direkteinspritzung X-Pulse.

**OM 470:** Hubraum 10,7 l; Leistung: 428 PS (315 kW), maximales Drehmoment: 2.100 Nm.

**OM 471:** Hubraum 12,8 l, Leistung: 449 PS (330 kW); maximales Drehmoment: 2.200 Nm, mit Drehmomenterhöhung (Toptorque) im höchsten Gang 2.400 Nm. OM 470/ OM 471: Nennleistung bei jeweils 1.800/min, maximales Drehmoment bei jeweils 1.100/min.

**Getriebe:** Mercedes Powershift 3: Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; 12 Fahrgänge; Spreizung 14,93:1 bis 1:1.

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Actros 1843: Übersetzung: 2,73:1; Gesamtauslegung: 1.179/min bei 80 km/h; **Actros 1845: Übersetzung: 2,61:1; Gesamtauslegung: 1.126/min bei 80 km/h.**

### Fahrwerk

**Vorne:** starre 7,5-t-Achse; 2-Blatt-Stahlparabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator

**Hinten:** starre 11,5-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Hebe- und Senkfunktion

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-ASR-Funktionen sowie ESP; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse (Actros 1843: 462 PS bei 2.300/min; **Actros 1845: 544 PS bei 2.300/min**); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend.

**Weitere Ausstattung:** Active Brake Assist ABA 3; Voith-Sekundär-Wasserretarder mit 3.500 Nm Bremsmoment; ACC und GPS-gestützter Tempomat PPC, Eco-Roll sowie Spurwächter LDWS und Aufmerksamkeits-Assistent, Reifendruck-Kontrollsystem, Airbag und Gurtstraffer, Xenon-Scheinwerfer, Abbiegelicht

**Reifen:** Zugfahrzeug: vorn 315/70 R 22,5; hinten 315/70 R 22,5 Michelin; vorn: X Energy Savergreen XLEZ; hinten: X Energy Savergreen XLED; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy

### Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



#### Fahrerhaus

**+** Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr mit ebennem Fußboden; ausreichend Stauraum, großen Außenstaufächer und günstig platzierten Ablagen; ebener Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

**-** umständliches Aufklappen der Fahrer-Sonnenblende und straffe Federung

#### Antrieb

**+** Gute Motorelastizität; hohe Fahrharmonie; GPS-gestützter Tempomat PPC und Eco-Roll für sparsame Verbrauchswerte.

#### Fahrwerk/Sicherheit

**+** Sehr zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel, jedoch straff abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität. Automatik-Schaltgetriebe Mercedes Powershift 3 in 2-Pedal-Technologie; EBS und ESP; breites Sicherheits- und Sonderausstattungsprogramm von Sekundär-Wasserretarder; ACC und GPS-gestützten Tempomat PPC bis Active Brake Assist ABA 3 und Spurverlassenswarner LDWS.

#### Wartung/Service

**+** Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und nach Belastungsprofil errechnete Wartungsintervalle; Einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; flächendeckendes Servicenetz, umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur- und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannenhilfe.

**Sowohl der Actros 1843 als auch der Actros 1845 überzeugten beim Test mit ihren Spartalenten.**

## Kostenrechnung

Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	Actros 1843	Actros 1845
Motor: Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	10,7/428	12,8/449
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>		
Full-Service-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.774,00	1.804,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240	240
Nutzungsdauer [Monate]	48	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000	100.000
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25	56,25
Testverbrauch Diesel [l/100 km] (3)	33,10	33,50
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km] (3)	0,90	0,80
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	33,50	33,80
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,10	13,10
Preis Diesel [Euro/l]	1,10	1,10
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,45	0,45
<b>Variable Kosten</b>		
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	36,41	36,85
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,41	0,36
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (4)	10,48	10,48
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,30	47,69
<b>Feste Kosten</b>		
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.288,00	21.648,00
Reifen [Jahr]	675,00	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	29.889,00	30.249,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	124,54	126,04
<b>Auswertung 1: Kosten/Jahr</b>		
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr] (1)	21.288,00	21.648,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	46.018,75	46.512,50
Maut [Euro/Jahr]	13.100,00	13.100,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00	7.926,00
Feste und variable Kosten je km [Euro/Jahr]	89.007,75	89.861,50
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>		
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	23,91	24,20
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,30	47,69
Feste und variable Kosten je km [ct/km]	71,21	71,89

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 80 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5

(1) Quelle: Mercedes-Benz Charterway, Stand Februar 2015

(2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate

(3) Verbrauch ermittelt auf der ETC-Testrecke des Kfz-Anzeiger

(4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen.

Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

## Kraftstoffverbrauch und Fahrleistung

		Actros 1843	Actros 1843	Actros 1845	Actros 1845
<b>Testgewicht</b>	Tonnen	39,0	32,8	39,2	33,0
<b>Autobahn gesamt 218 km</b>	Ø l/100 km	31,6	28,4	31,5	28,4
	Ø km/h	77,0	78,8	79,0	79,4
<b>Autobahn einfach Anteil ca. 30 %</b>	Ø l/100 km	20,6	20,0	21,4	20,5
	Ø km/h	81,6	81,9	82,9	82,1
<b>Autobahn mittel-schwierig ca. 31 %</b>	Ø l/100 km	31,3	27,8	31,0	27,7
	Ø km/h	79,7	80,5	80,9	81,5
<b>Autobahn schwierig ca. 26 %</b>	Ø l/100 km	45,0	39,0	44,1	38,6
	Ø km/h	69,6	73,5	72,7	74,2
<b>Landstraße 32,2 km</b>	Ø l/100 km	38,0	32,3	39,7	33,3
	Ø km/h	51,6	52,5	52,5	52,7
<b>Test gesamt 188,5 km; 87 % BAB, 13 % Landstraße</b>	Ø l/100 km	33,1	29,3	33,5	29,5
	Ø km/h	68,9	70,7	70,4	71,2
<b>Bergmessung 8,5 km</b>	Ø l/100 km	105,5	91,7	105,3	91,7
	Ø km/h	57,8	64,4	62,4	67,3
<b>Gefällemessung</b>	Ø l/100 km	2,7	2,2	1,5	1,2
	Ø km/h	70,0	72,9	73,2	69,5
<b>Minimalverbrauch</b>	Ø l/100 km	20,4	19,9	22,2	20,5
	Ø km/h	81,4	81,8	83,0	80,0
<b>Adblue (rel.)</b>	Ø %	2,6	2,6	2,4	2,4
<b>Adblue (abs.)</b>	Ø l/100 km	0,9	0,8	0,8	0,7

Streamspace: erstklassiger Arbeitsplatz mit hervorragender Ergonomie





**Langstreckenkomfort: bequeme Liege und reichlich Stauräume im Streamspace**



triebsstrangabstimmung mit dem OM 471 das größere Hubraumvolumen, die höhere Leistung und vor allem das stärkere maximale Drehmoment samt Toptorque für ein niedrigeres Drehzahlniveau zugunsten einer verbesserten Effizienz genutzt.

### Perfekte Symbiose

Bei beiden Testfahrzeugen fällt ein perfektes Zusammenspiel zwischen Automatik-Schaltgetriebe Mercedes Powershift 3 in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung sowie PPC (Predictive Powertrain Control) mit Navigation, Motor- und Getriebeelektronik einschließlich Eco-Roll auf. Einfach phantastisch, wie gut die voraussehende Fahrweise auf Autobahnen

und Landstraßen bei jeweils hoher Verfügbarkeit funktioniert. Der Fahrer kann niemals – vor allem nicht teilbeladen – so präzise die richtigen Punkte treffen, um das Fahrzeug mit ausgesetztem Tempomat im Schubbetrieb bei Null-Förderung oder im Eco-Roll-Einsatz bei Leerlaufbefuerung des Motors zu betreiben. PPC liegt immer richtig und hilft so auf intelligente Weise beim Spritsparen. Übrigens lässt sich jetzt der New Actros ab einem bestimmten Baujahr mit PPC nachrüsten (siehe Kasten).

Auch talwärts ist die GPS-gestützte Regie via PPC hilfreich und nutzt mit Einsatz des Unterschwungs schon vorzeitig die Gefällekraft. Das spart eine Menge Sprit und später am Beginn des Abstiegs unnö-

tige Bremsungen. So sind beide Testfahrzeuge vor allem auf den anspruchsvollen langen Gefälleabschnitten in den Kasseler Bergen klar im Vorteil. Sie meistern die Talfahrten innerhalb des vorgegebenen Tempolimits via PPC-Bremsomat und auf rund 1.000 PS begrenzte Dauerbremsleistung dank aufgeladener regelbarer Dekompressions-Motorbremse und zusätzlichem Sekundär-Wasserretarder in bravouröser Weise. Außerdem sorgt ein spezielles Motorbremsschaltprogramm für eine komfortable Verzögerung mit hohen Leistungen in effektiven Motordrehzahlen bis in niedrige Geschwindigkeitsbereiche hinein, zum Beispiel beim gebremsten Anrollen an eine rote Ampel.

### GPS-gestützter Tempomat

## PPC als Nachrüstlösung

Seit dem 1. April gibt es den vorausschauenden GPS-Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC) für New Actros, Antos und Arocs europaweit bei Mercedes-Benz-Servicepartnern zur Nachrüstung. Voraussetzungen sind eine Neuzulassung des LKW ab August 2012 und das Automatikschaltgetriebe Mercedes Powershift 3. Die PPC-Installation dauert etwa 2,5 Stunden. Eine Abnahme durch eine Prüforganisation ist nicht erforderlich. Die Netto-Nachrüstkosten sollen in Deutschland bei rund 1.500 Euro liegen.

Wesentlicher Bestandteil des Nachrüst-Pakets ist ein zusätzliches Steuergerät. Es kann mit aktualisiertem Karten- und Datenmaterial auf dem neuesten Stand gehalten werden. In den 3D-Karten sind rund 95 Prozent aller Autobahnen und Fernstraßen in Europa hinterlegt.

PPC reguliert als GPS-Tempomat nicht nur die Geschwindigkeit. Das System nutzt auf Basis dreidimensionaler Karten im Gefälle Schwungspitzen, nimmt vor Kuppen rechtzeitig Gas weg, greift in die Schaltung ein und nutzt die Getriebe-Neutralstellung Ecoroll. Laut Daimler senkt PPC den Kraftstoffverbrauch um bis zu fünf Prozent und reduziert somit nachweisbar die Gesamtbetriebskosten eines LKW. Nach Berechnun-



**Sparmeister: PPC als Nachrüstlösung für höchste Effizienz**

gen des Herstellers soll sich PPC, abhängig vom Verbrauch, bei fünf Prozent Kraftstoffersparnis und einer fernverkehrsüblichen Laufleistung von rund 130.000 km/Jahr selbst bei den zurzeit günstigen Kraftstoffpreisen innerhalb

von acht Monaten amortisieren. Seit Sommer 2012 hat PPC im New Actros einen Verbaugrad von durchschnittlich 64 Prozent in Europa erreicht, mit weiter steigender Tendenz.

AS

## Qual der Wahl

Beim fast identischen Fahrverhalten der Testfahrzeuge Actros 1843 LS 4x2 Streamspace und Actros 1845 LS 4x2 Streamspace fällt die Wahl, wer nun den Siegerkranz bekommen soll, ziemlich schwer. Zumal beide als attraktive Arbeitstiere mit hervorragendem Flottenkomfort dank PPC und Mercedes Powershift 3 für ein einfaches Handling und wirtschaftliche Fahrweise angetreten sind.

Mit dem Streamline haben sie als gemeinsame Merkmale einen erstklassigen Arbeitsplatz- und ein hervorragendes Cockpitdesign sowie sehr gute Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen zu bieten. Und, der praktisch ebene Fußboden ist einfach das wahre Komfortmerkmal für unterwegs.

Hinzu kommt der Gleichklang bei zielgenauer Lenkung mit gut markierter Mittelstellung und hohen Rückstellkräften. Beide Testfahrzeuge zeichnen sich weiterhin durch ihre stabile Straßenlage bei guten Fahrkomfort aus. Gemeinsam ist ihnen jedoch bei kurzen Bodenwellen eine schon recht sportlich-straffe Trimmung der Federung.

So gesehen sind der Actros 1843 und Actros 1845 als Streamspace eine ideale Wahl für den Flotteneinsatz im nationalen Fernverkehr. Bei der Siegerentscheidung hilft auch der Blick auf die Kostenrechnung (siehe Kasten) von Hans-Jürgen Wildhage nicht so richtig weiter, zumal hier die Unterschiede gleichfalls im Zehntelbereich liegen.

## Die Entscheidung

Meine Wahl: Im schweren Fernverkehr würde ich

mich für den Actros 1845 entscheiden, auch wenn das mit höheren Gesamtkosten von 0,7 Euro-Cent/km zu Buche schlägt. Bei den vorgegebenen Parametern der Kostenrechnung sind das im Vergleich zum Actros 1843 etwa 850 Euro an Mehrkosten pro Jahr. Dafür ist der Actros 1845 mit höheren Transportleistungen ohne nennenswerten Mehrverbrauch unterwegs und besitzt aus meiner Sicht eine höhere Wertigkeit dank größerem

Hubraum-Volumen und niedrigeren Motordrehzahlen.

Wo jedes Kilo Nutzlast zählt, ist natürlich der Actros 1843, der etwa 200 kg weniger auf die Waage bringt, die bessere Wahl. Es ist eben schwierig, sich bei Unterschieden im Reich der Nuancen zu entscheiden. Um so mehr ist die richtige Wahl von einer genauen Einsatzanalyse abhängig.

**Adelbert Schwarz**



# PEMA

Zur Kurz- oder Langzeitmiete:  
**Silo- und Tankfahrzeuge von PEMA.**



**Neues bzw. junges Equipment, modulare Servicegestaltung, Kurz- und Langzeitmiete, Kunden-CI und -Spezifikationen realisierbar – und das zu attraktiven Mietpreisen!**

<p><b>Feldbinder Silosattelanhänger EUT 37.3-2/1</b> zum Transport von Baustoffen, ca. 37.000 l, Aluminium, 1-kammerig, 2 Materialauslaufkonen</p> 	<p><b>Feldbinder Tanksattelanhänger TSA 30.3-1 ADR</b> z. Transport v. Gefahrstoffen gem. ADR Tankcode: L4 BH, ca. 30.000 l, V4A-Edelstahl, 1-kammerig, 3 Schwallwände</p> 
<p><b>Feldbinder Kippsilosattelanhänger KIP 60.3</b> ca. 60.000 l, Aluminium, für Staub- und Rieselgüter technisch und Lebensmittel</p> 	<p><b>Feldbinder Tanksattelanhänger TSA 30.3-1 BIT</b> z. Transport v. Bitumen gem. ADR Tankcode: L4 BH, ca. 30.000 l, V2A-Edelstahl, 1-kammerig, 3 Schwallwände</p> 
<p><b>Feldbinder Kippsilosattelanhänger KIP 60.3 ADR</b> ca. 60.000 l, Aluminium, für Staub- und Rieselgüter ADR Produkte</p> 	<p><b>Feldbinder Tanksattelanhänger TSA 32.3-3 LM</b> z. Transport v. Lebensmitteln, ca. 32.000 l Volumen, V2A-Edelstahl, 3-kammerig</p> 

**Tankcontainer Chassis – entspricht Fahrzeugklasse EX/II, EX/III, FL, OX, AT (o. Abb.)**

- für 7,15 m, 7,45 m und 7,82 m (swap body) Tankcontainer als auch für 20- Fuß ISO-Container geeignet
- serienmäßig mit Auslaufwanne, Aluminiumfelgen, ADR-Tafel, Feuerlöcher und innenliegenden Schlauchrohren


[www.pema.eu](http://www.pema.eu)



Der MAN TGX EfficientLine 2  
kann deutlich mehr. Um genau  
zu sein: 6,57% weniger.

Noch sparsamer als sein Vorgänger. MAN kann.

Normalerweise ist das gar nicht unsere Art, aber in diesem Fall geben wir uns mit weniger zufrieden. Und sind auch noch stolz darauf. Der TÜV Süd bestätigte im September 2014 dem MAN EfficientLine 2 genau 6,57% weniger Verbrauch gegenüber seinem ohnehin schon sehr sparsamen Vorgänger. Das minimiert weiter Betriebskosten und CO<sub>2</sub>-Emissionen – und maximiert Ihren Gewinn. Der optimierte D26-Motor mit TopTorque-Drehmomenterhöhung in den letzten beiden Gängen, der GPS-gestützte Tempomat EfficientCruise, das automatisierte Getriebe MAN TipMatic® 2 und weitere Spritspar-Lösungen machen aus einem PS-Riesen einen Verbrauchs-Zwerg. Was der MAN TGX EfficientLine 2 noch alles kann: [www.man.de/efficientline2](http://www.man.de/efficientline2)

**MAN kann.**

**100**  
100 Years  
MAN Truck and Bus

