



Das Duell: Reifen-Hightech 495/45 R 22,5 Bridgestone GMD (rechts) gegen Zwillingsbereifung 315/70 R 22,5

Tatsächlich sparsamer

Der erste Test mit Superbreitreifen in den Dimensionen 495/45 R 22,5 ist vielversprechend. Der Hightechreifen Bridgestone GMD ließ den Actros 1846 4x2 merklich sparsamer über die Teststrecke rollen.

Erstmal hatte Mercedes-Benz für einen Actros-Test die Superbreitreifen 495/45 R 22,5 Bridgestone Greatec Mega Drive – von Insidern auch kurz Bridgestone GMD genannt – aufgezogen. In die Hightech-Pneus sind das Notlaufsystem Aircept und ein Reifendruck-Kontrollsystem (RDKS) integriert. Sie ersetzen auf der Antriebsachse des Testfahrzeugs Actros 1846 LS 4x2 die Zwillingsbereifung 315/70 R 22,5.

Eigentlich fährt Mercedes-Benz auf den Testfahrzeugen rollwiderstandsminierte Michelin-Reifen Energy 2. Mit ihnen lassen sich gegenüber einer Standardbereifung bereits günstigere Ver-

brauchswerte einfahren. Der Superbreitreifen in den Dimensionen 495/45 R 22,5 auf der Antriebsachse soll den Kraftstoffverbrauch nochmals um bis etwa 2,0 Prozent reduzieren. Das macht im Vergleich zu einer nicht rollwiderstandsminierten Standard-Zwillingsbereifung insgesamt bis zu beachtliche 6,7 Prozent aus. So kam es diesmal zu einem Duell zwischen Bridgestone GMD und Michelin-Zwillingsbereifung Energy 2, das der Bridgestone GMD tatsächlich mit einem Verbrauchsvorteil von 1,0 l/100 km (Einzelergebnisse siehe Kasten) klar für sich entscheiden konnte. Seit Dezember 2003 stellt Daimler-Chrysler den

Bridgestone GMD für Sattelzugmaschinen 4x2 sowie Motorwagenfahrgestelle 4x2 und 6x2 aus der 2. Actros-Generation zur Verfügung. Die Motorisierung ist jedoch auf den V6-Diesel OM 501 LA beschränkt. Noch ist die Kundschaft beim Thema Superbreitreifen recht zögerlich. Doch wie sich beim Test mit dem Actros zeigte, wird die Entscheidung für den Hightech-Pneu mit einem reduzierten Kraftstoffverbrauch belohnt.

Eigentlich passen die zuverlässige Technik der neuen Actros-Familie und die Reifen-Hightech des Bridgestone GMD ausgezeichnet zusammen. Für den Test wurde der Actros 1846 LS 4x2 in



Ohne Probleme: Beim Wechsel von Zwillingsbereifung auf Bridgestone GMD gab es keine Schwierigkeiten, ein Nachrüsten ist jedoch wegen der RDKS-Elektronik nicht möglich.

Topausstattung mit Megaspaces und Klimaautomatik sowie Telligent-Schaltautomatik II, Telligent-Stabilitätsregelung (ESP) und Integralheck geordert. Unter der Kabine des Testfahrzeugs arbeitete die stärkste Version des V6-Dieselmotors OM 501 LA: Das bedeutet 456 PS bei 1.800/min und ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm bei 1.080/min für hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten und wirtschaftliche Verbrauchswerte.

Außerdem glänzte der Actros 1846 beim Test mit ausgezeichneter Fahrerplatzbewertung, hoher Fahrharmonie sowie sehr gutem Fahrkomfort und idealem Lenkverhalten. Abgerundet wurde das hervorragende Handling durch das ziemlich intelligente Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung Telligent-Schaltautomatik II. Erstklassig zeigte sich auch der Komfort der Megaspaces-Kabine mit ebenem Fußboden, befreienden Dimensionen und üppiger Ausstat-

tung. Damit beim Test vergleichbare Werte produziert wurden, ging es mit dem Testfahrzeug Actros 1846 LS 4x2 auf der ersten Fahrt mit der gewohnten Michelin-Testbereifung in den Dimensionen 315/70 R 22,5 auf Tour: und zwar Michelin XZA 2 Energy vorn sowie hinten Zwillingsbereifung Michelin XDA 2 Energy. Für die zweite Fahrt wurde dann, so wie es von Daimler-Chrysler im Sonderausstattungsprogramm vorgesehen ist, reinrassig auf Bridgestone gewechselt: 315/70 R 22,5 Bridgestone Low Profile vorn und hinten Einzelbereifung mit den Hightech-Reifen 495/45 R 22,5 Greatec Mega Drive (GMD).

Zunächst fiel auf der 2. Fahrt beim Actros 1846 mit Bridgestone GMD ein verändertes Reifengeräusch auf. Nach meinem Fahrgefühl zeigten sich jedoch auf der Handlingstrecke keine spürbaren Veränderungen: Der Actros besaß eine unverändert hohe Fahrstabilität und ein her-



Spart Diesel: Der Bridgestone GMD senkte beim Testfahrzeug Actros 1846 LS 4x2 (rechts) den Durchschnittsverbrauch um 1,0 l/100 km.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.109 mm
Gesamtbreite	2.495 mm
Gesamthöhe	3.750 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	15.200 mm
Zulässige Achslast vorn	7.500 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug mit vollem 400-Tank	7.100 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtlänge	16,50 m
Gesamtbreite	2,60 m
Gesamthöhe	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; Ventilttechnik (je 2 Ein- und Auslass-Ventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 130/150 mm; Hubraum: 11,9 l; Leistung: 456 PS (320 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.200 Nm bei 1.080/min;

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; automatisierte Kupplungsbetätigung (Telligent-Schaltautomatik II)

Getriebe: Daimler-Chrysler G 231-16 synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 16 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 17,03:1 bis 1:1); Sonderausstattung als Automatik-Schaltgetriebe mit Telligent-Schaltautomatik II in 2-Pedaltechnologie

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

Fahrwerk

Federung: starre 7,1-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung; Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: 2-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer und Stabilenker

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

Reifen: Zugfahrzeug: 1. Testfahrt: 315/70 R 22,5 Michelin Energy 2, vorn XZA und hinten XDA; 2. Testfahrt: 315/70 R 22,5 Bridgestone Profile vorn, 495/45 R 22,5 Bridgestone Greatec M 729; Auflieger: 385/65 R 22,5 Continental HTL

TEST Actros Superbreit-/Zwillingbereifung

vorragendes Lenkverhalten für ein zielgenaues Fahren.

Beim Test kam ausschließlich der Autobahnabschnitt in die Wertung, weil es auf dem Landstraßenabschnitt einfach zu unterschiedliche Verkehrsbedingungen an beiden Test-Tagen gab. Zusätzlich rollte ein zweiter Actros 1846 als Referenz-Fahrzeug in identischer Fahrzeug-Konfiguration und mit Michelin-Energy-2-Bereifung hinterher.

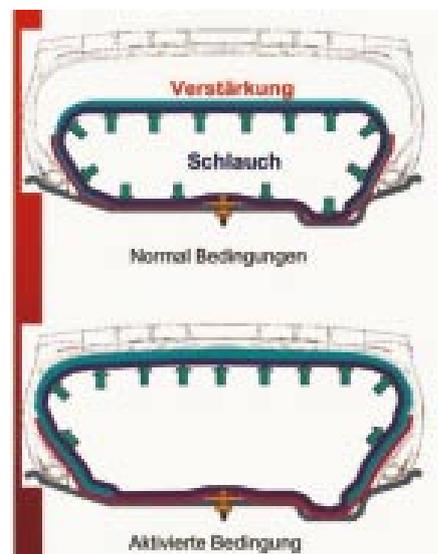
Auf dem Autobahnabschnitt konnte das Testfahrzeug Actros 1846 einen Durchschnittsverbrauch von 33,9 l/100 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80,5 km/h erreichen. Das Referenz-Fahrzeug kam dagegen mit 32,9 l/100 km bei 80,0 km/h günstiger über den Autobahnabschnitt, schließlich waren keine eineiigen Sattelzüge zum Test angetreten.

Am späten Abend des 1. Tages wurde dann in der Frechener Daimler-Chrysler-Niederlassung Köln das Testfahrzeug auf Bridgestone Pneus umgerüstet. Das verlief recht zügig. An der Antriebsachse gab es beim Wechsel von der Zwillingberei-

fung auf die Hightech-Pneus Bridgestone GMD, außer einer neuen Tachobnahme gemäß § 57 b, keinen besonderen Aufwand zu verzeichnen. Allerdings lässt sich der Actros wegen der integrierten RDKS-Elektronik nicht nachträglich von Zwilling auf GMD umrüsten.

Am zweiten Testtag spielte nach etwa einem Drittel der Teststrecke das Wetter nicht mehr mit: Es kam kräftiger Wind auf, und Regentropfen sorgten für eine reichlich nasse Fahrbahn. So konnte der Actros 1846 Bridgestone GMD mit einem Durchschnittsverbrauch von 33,7 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 79,4 km/h im Vergleich zum Vortag nur 0,2 l/100 km besser abschneiden. Nach der witterungsbedingten Korrektur sieht das Ergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,9 l/100 km, das einer Verbrauchsreduzierung von 1,0 l/100 km entspricht, um einiges besser für den Bridgestone GMD aus.

Beim Referenzfahrzeug spiegelte sich die schlechte Witterung mit einem Verbrauch von 33,8 l/100 km bei 80,0 km/h



Höchste Sicherheit: So funktioniert das neuartige Notlaufsystem im Bridgestone GMD.

wider. Für die 377 km wurden insgesamt rund 3,3 l mehr als am Vortag aus dem Tank gefördert, woraus ein Korrekturfaktor von 0,97408 errechnet wurde.

Neben dem verminderten Kraftstoffverbrauch sprechen für den Superbreitreifen Bridgestone GMD auch ein geringeres Gewicht von insgesamt 80 kg und das einzigartige Notlaufsystem Aircept für höchste Sicherheit. Nach der Aktivierung kann der Fahrer noch mit Tempo 60 km/h etwa 25 km weit fahren.

Außerdem entfällt dank Reifendruck-Kontrollsystem (RDKS) die häufigste Ursache (zu niedriger Luftdruck) von Reifenschäden sowie Kraftstoffverschwendung über die gesamte Lebensdauer des nachschneide- und runderneuerungsfähigen Bridgestone GMD. Die Telligent-Stabilitätsregelung für 1.906 Euro ist beim Actros zwar ein enormer Sicherheitsgewinn und sehr empfehlenswert, jedoch für den Bridgestone GMD nicht zwingend vorgeschrieben.

Laut Netto-Aufpreisliste ist die Kombination mit dem Hightech-Pneu Bridgestone 495/45 R 22.5 Greatec Mega Drive für 2.354 Euro zu haben. Eine Investition, die sich amortisiert – zumal Laufleistung, Geräuschentwicklung und Handling auf dem Niveau der gewohnten Zwillingbereifung liegen sollen: „Und Notlaufsystem Aircept sowie Reifendruck-Kontrollsystem (RDKS) sind auch schon drin.“

ADELBERT SCHWARZ

TESTERGEBNIS Autobahn: 377 km

ACTROS TESTFAHRZEUG

1. TESTFAHRT:

Bereifung 315/70 R 22,5; vorn: Michelin XZA 2 Energy; hinten XDA 2 Energy;
Verbrauch Ø: 33,9 l/100 km;
Geschwindigkeit Ø: 80,5 km/h;

2. TESTFAHRT:

Bereifung; vorn: 315/70 R 22,5 Bridgestone Low Profile; hinten: 495/45 R 22,5 Bridgestone Greatec Mega Drive;

(korrigierte Werte)

Verbrauch Ø 33,7 (32,9) l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 79,4 km/h

KORREKTUR:

(Korrekturfaktor siehe Referenz-Actros rechts)

2. TESTFAHRT Durchfluss 127,2 l x Korrekturfaktor 0,97408 = 123,9 l oder Ø 32,9 l/100 km

Kraftstoff-Minderverbrauch 495/45 R 22.5 Greatec Birdgestone M 729 gegen Zwillingbereifung Michelin Energy 2: rund 2,1 Prozent beim Durchfluss für 377 km oder 1,0 l/100 km beziehungsweise 2,9 Prozent beim Durchschnittsverbrauch l/100 km

ACTROS REFERENZFAHRZEUG

1. TESTFAHRT:

Bereifung: 315/70 R 22,5 Michelin Energy vorn: XZA 2; hinten: XDA 2
Verbrauch Ø: 32,9 l/100 km;
Geschwindigkeit Ø: 80,0 km/h;

2. TESTFAHRT

Bereifung: 315/70 R 22,5 Michelin Energy vorn: XZA 2; hinten: XDA 2

Verbrauch Ø: 33,8 l/100 km;
Geschwindigkeit Ø: 80,0 km/h;

KORREKTURFAKTOR: 0,97408

1. TESTFAHRT 124,0 l Durchfluss:
2. TESTFAHRT 127,3 l Durchfluss

WETTER

1. TESTFAHRT: bewölkt/sonnig; windig; +9 bis +22° C

2. TESTFAHRT: bewölkt; sehr windig; ca. 60 Prozent teilweise starker Regen und nasse Fahrbahn; +9 bis +14° C

Ø = Durchschnitt