

FAHRBERICHT **MB Actros 1846**



Der Actros 1846 LS 4x2 zeigte sich mit seinem 456 PS starken V6-Diesel als ein agiles und komfortables Zugfahrzeug.

Ordentlich hochgeschraubt

Mit dem 12-l-V6-Diesel OM 501 LA in der neuen 456-PS-Version hat Mercedes-Benz ein kompaktes Power-Triebwerk für den Actros 1846 im Programm.

Mercedes hat sich den Kundenwünschen nach einem kompakten, jedoch überaus leistungsstarken Aggregat gebeugt. Die Motorenbaureihe OM 501 LA wurde jetzt um eine neue 456-PS-Version erweitert. Am Typenschild „1846“ ist der Actros mit dem 12-l-V6-Diesel zu erkennen. Das Aggregat bietet 456 PS bei 1.800/min und ein maximales Drehmoment von immerhin 2.200 Nm, das bereits bei 1.080/min anliegt. Mercedes-Benz ist so in der 12-l-Klasse, innerhalb deren vom Wettbewerb sogar über 500 PS starke 6-Zylinder-Reihendiesel angeboten werden, mit dem V6-Motor OM 501 LA in die 460 PS-Klasse aufgestiegen. Die Actros-Baureihe bie-

tet nun insgesamt acht Leistungsklassen, wobei der V6-Diesel fünf Stufen (313, 354, 394, 428 und jetzt 456 PS) abdeckt. Darüber hinaus steht noch das mächtige 16-l-V8-Dieseltriebwerk für die Leistungsstufen 476, 530 und 571 PS zur Verfügung.

Auf der Probefahrt mit der Sattelzugmaschine Actros 1846 LS 4x2 ging recht ordentlich die Post ab. Bei einem Gesamtgewicht von rund 40 t des Testsattelzugs ergaben sich ein Leistungsverhältnis von 11,4 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 55 Nm/t. Von Anfang an war die geschmeidige Elastizität des Triebwerks präsent. Das zeigte sich vor allem auf dem schwierigen ➤



Für ein bequemes Ein- und Aussteigen lassen sich der Sitzschnellabsenker und das Lenkrad einfach nach oben klappen. (oben)
Die Kabine zeichnet sich durch wohnliches Interieur, jede Menge Staufächer und Ablagemöglichkeiten sowie eine gute Stehhöhe aus. (unten)

Autobahnabschnitt auf der A3 zwischen Köln und dem Kreuz Frankfurt von km 42 bis km 77,5 und zurück. Hier sind in beiden Richtungen einige langgezogene Steigungen in der Güte um 5 Prozent und teilweise sogar noch etwas mehr enthalten. Von Köln in Richtung Frankfurt ist die 5-Prozent-Steigung, die bei km 74 beginnt und bei km 76 endet, besonders markant. Hier ging es mit einem Durch-

schnittstempo von 57,1 km/h weiter bergauf – trotz einer Behinderung zu Beginn des Aufstiegs durch eine Baustelle. Am steilsten Anstieg bei km 75,5 zog der Actros 1846 noch im 7. Gang klein mit 1.320/min und 51 km/h weiter nach oben. Noch etwas steiler ist der Anstieg bei km 49,5 zum Rasthof Fernthal – hier war der 6. Gang groß bei 1.550/min und 49 km/h angesagt. Insgesamt war der Actros auf dem Autobahnabschnitt von Köln in Richtung Frankfurt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 81,4 km/h und auf der schwierigeren Rücktour mit 78,1 km/h ziemlich flott unterwegs.

Die 456 PS des 12-l-V6-Aggregats bedeuten schon eine erhebliche Leistungsdichte. Vor allem das maximale Drehmoment von 2.200 Nm bei 1.080/min ist ein starker Wert für einen 12-l-V6-Motor. Gerade dieses Durchzugsvermögen in den unteren Drehzahlbereichen macht die Klasse dieses Motors aus. Auf dem Landstraßenabschnitt ließen sich die Qualitäten des 12-l-V6-Diesels erst so richtig genießen. Hier gibt es Autobahn- sowie autobahnähnlich ausgebaute und schmale Landstraßenabschnitte sowie Ortsdurchfahrten und eine etwa 3,5 km lange 8-prozentige Serpentinauffahrt.

Die Telligent-Schaltautomatik in 2-Pedal-Technologie erstaunt immer wieder durch die ausgetüftelte Fahrstrategie. Es ist nicht nur die Gangwahl des Mikroprozessors, der wie ein Profi für wirtschaftliche Drehzahlbereiche des Motors sorgt. Schneller und schonender – fast ohne Zugkraftunterbrechung – kann kein Fahrer schalten, und das System ist niemals unaufmerksam.

Die volle Integration der Telligent-Schaltautomatik in die Fahrzeugelektronik bedeutet das Einbeziehen der Gangwahl in die Tempomat- und Bremsomatfunktion sowie ins Telligent-Bremsmanagement, so wird beim Betätigen der Motorbremse automatisch ein Gang für effiziente Motordrehzahlen geschaltet. Die Bremsleistung von Stauklappenmotorbremse und serienmäßiger Konstantdrossel als Dekompressionsstufe war schon ab 1.800/min deutlich spürbar.

Mit der Telligent-Schaltautomatik hat der Fahrer beide Hände am Steuer und den Kopf frei für die eigentliche Aufgabe: seinen 40-t-Zug sicher, schnell und wirt-

schaftlich ans Ziel zu bringen. Dabei hat er immer noch das Sagen und kann selbst Gänge im Automatikmodus vorwählen oder auf manuelle Gangwahl umschalten. Dazu kommt noch der schonende Kuppelungseinsatz beim Anfahren und Rangieren dank automatisierter Betätigung.

Diese Hightech-Getriebetechnologie Telligent-Schaltautomatik gibt es zwar nur gegen Aufpreis, doch sie dürfte jeden Euro wert sein. Dabei geht es nicht nur um Fahrkomfort, Sicherheit und die Kondition des Fahrers, sondern auch um reduzierten Kraftstoffverbrauch bei erhöhter Transportleistung und Verschleißminimierung beim Fahrzeugeinsatz.

Und es muss nicht immer gleich das Megaspaces-Fahrerhaus sein. Auch das normale L-Fernverkehrshaus verfügt über eine Stehhöhe von 1,92 m und Wohlfühl-Interieur. Allerdings muss der Fahrer hier mit einem Motortunnel zurechtkommen. Doch dank Sitzschnellabsenkung und hochklappbarem Lenkrad ist selbst der Wechsel zum Beifahrersitz ohne große Probleme möglich. Die pneumatische Verriegelung für das stufenlos in Höhe und Neigung verstellbare Lenkrad ermöglicht immer ein schnelles und einfaches Justieren der Fahrposition.

Das Testfahrzeug war mit einem interessanten Konzept für Alleinfahrer aus dem Wunschprogramm angetreten. Da gab es eine von 60 auf 70 cm auziehbare dreiteilige Liege mit hochklappbaren Segmenten für den separaten Zugang zu den drei Großraumstauflächen unter der Liege, die ein Gesamtvolumen von rund 336 l besitzen. An Stelle der oberen Liege gab es an der Rückwand nochmals drei geräumige Boxen, die bei langen Touren für Ordnung und Platzreserven sorgen. Ideal für Zeitschriften und Straßenkarten zeigten sich hier auch die zusätzlichen Pompadourtaschen.

Insgesamt zeigte sich die Sattelzugmaschine Actros 1846 LS 4x2 als agiles Fahrzeug mit jeder Menge Komfort. Der V6-Diesels lief im Fahrbetrieb bemerkenswert rund und elastisch. Er teilte sich in der Kabine mit einem niedrigen Geräuschniveau mit. Das passt zum souveränen Eindruck, den der Fahrer schon nach den ersten Kilometern von diesem Fahrzeug gewinnt.

ADELBERT SCHWARZ