

Effizienz auf Achse

Mit seinen 330 kW oder knapp 450 PS ist der Mercedes Actros 1845 so etwas wie der Brot-und-Butter-Benz schlechthin: Kein anderes Modell ordern die Sternenkäufer öfter. Im Eco-Test des KFZ-Anzeiger bewies der bewährte Bestseller vor allem seine Spritsparqualitäten.



„Brot-und-Butter-Benz“ für hocheffiziente Transporteinsätze:
der Actros 1845 (mit im Bild: Profi-Liner-Trailer mit den Logos unserer
offiziellen Test-Partner BPW, Continental und Krone)

Es ist noch gar nicht so lange her, da war man mit einem 450-PS-Lastwagen punktgenau in der Leistungsmittelklasse unterwegs. Im Jahr 2014 betrug ihr Anteil drei Viertel aller neuzugelassenen Sattelzugmaschinen in Deutschland. Heute kommen die ehemaligen Brot-und-Butter-Trucks gerade noch auf 46 Prozent. Die Mehrzahl der typischen Fernverkehrsfahrzeuge hingegen leistet inzwischen mehr als 480 PS, die „500er“ haben bei den Neuzulassun-

gen mit knapp 52 Prozent klar die Führung übernommen. Motto: Die Kunden wollen Leistung, die Kunden bekommen Leistung – Fahrer und Unternehmen ziehen hier in selten gesehener Eintracht am selben Strang in dieselbe Richtung.

Stuttgarter Bestseller

Den Fahrzeugherstellern kann das nur recht sein, heißt mehr Nennleistung doch zumeist auch mehr Umsatz und, wenn's gut läuft, auch mehr Ertrag. Zum „größ-

ren“ Motor, der sich in der Regel bautechnisch nicht von der „kleineren“ Maschine unterscheidet, wird gern auch gleich eine größere Fahrerkabine geordert; auch das ist gut fürs Geschäft der Hersteller. Und für die Transportunternehmen, die mit den neuen 500-PS-Standard-Trucks das ohnehin chronisch akute Thema Fahrerbindung und – noch dringlicher – die Nachwuchsrekrutierung einfangen wollen. Dessen ungeachtet ist das ehemalige Mittelklassemodell Actros 1845 bei



Mercedes-Benz immer noch der Bestseller, obgleich der Marktführer gleich drei Alternativen oberhalb des 450ers im Angebot führt. Die Kundschaft wird ihre Gründe haben, sich in großer Zahl für den Leistungsklassiker zu entscheiden. Einer davon könnte seine Wirtschaftlichkeit, genauer: sein gezügelter Dieseldurst sein. Im Eco-Test des KFZ-Anzeiger jedenfalls setzt sich der aktuelle Prüfling mit einem Autobahnverbrauch von 25,1 l/100 km dermaßen souverän in

Szene, dass er den bisher Besten in dieser Disziplin gleich um einen satten halben Liter abhängt.

Dabei bleibt die Fahrleistung nicht dramatisch auf der Strecke, wenngleich bei unserer beinahe extrem auf den bestmöglichen Dieserverbrauch ausgelegten Economy-Prüfung grundsätzlich gewisse Zugeständnisse zu machen sind. Auf leichten Strecken gilt schlichtweg Tempo 80 als Setzwert für den GPS-gestützten Geschwindigkeitsregler, dessen so-

ge-
nannter Unterschwingung fallweise voll zum Tragen kommt. Mit 80,6 km/h zieht sich der Actros 1845 hier bestens aus der Affäre und erzielt zugleich einen neuen Verbrauchsrekord für Flachstücke von 19,5 l/100 km.

Faktisch dieselbe Fahrleistung (80,4 km/h) arbeitet der schwäbische 450er auf unseren als mittelschwer eingestuften Streckenanteilen heraus. Der Dieserverbrauch liegt hier naturgemäß um einiges höher als auf der reinen Rol-

Mit Schulung geht's noch besser

Die Sache ist eindeutig: Ohne den Fahrer kann selbst die beste Technik ihr Potenzial nicht voll entfalten. Die Einzelmessungen im Rahmen der aktuellen Messfahrten mit einem Actros 1845 der neuesten Generation haben das erneut deutlich gezeigt. Das ganze Sparpotenzial einer wirklich ausgefeilt programmierten Assistenztechnik wie dem GPS-Tempomaten PPC 2.0 kann nur jener Kraftfahrer in den Fahralltag überführen, der bestens geschult ist. Dazu gehört als Basis immer noch ein gerüttelt Maß an Wissen und Verstehen der Zusammenhänge zwischen Marschgeschwindigkeit und tatsächlich erreichbarer Transportgeschwindigkeit. Zum Beispiel. Oder dem Nutzen feiner Tempospitzen am Ende einer Talfahrt. Genau diesen Punkt haben die Daimler-Ingenieure bekanntlich in ihren vorauswissenden Geschwindigkeitsregler einprogrammiert.

Der fährt nun nach eigenem Gusto mit bis zu 94 km/h, obwohl der Fahrer ein Limit von 90 km/h eingegeben hat. Eine wunderbare Hilfe – für den, der sich traut, die magische 90er-Linie regelmäßig, wenngleich auch nur kurze Zeit, zu überschreiten. In Kraftfahrerkreisen wird diese Mimik nach wie vor kontrovers diskutiert.

Wir haben uns bei der Eco-Messung gegen die maximal möglichen 94 km/h entschieden. Stattdessen fahren wir talwärts zunächst mit höchstens 85 km/h, um die Fuhre dann in der Senke für höchstens 40 Sekunden auf Tempo 89 rollen zu lassen. Geht komplett vollautomatisch, übrigens auch ohne Retarder an Bord. Man muss also darüber reden. Am besten auch und vor allem im Rahmen einer fundierten Fahrerschulung. Steht der neue Actros hingegen irgendwann einfach nur auf dem Speditionshof und dann soll's sofort auf Tour gehen, ist fahrerseitige Ablehnung neuer Features wie des feinen „Dip“ quasi vorprogrammiert. Merke: Die Idee vom Lastwagen, der alles allein und dann am besten macht, bleibt eine Utopie.

Watt oder Pferd

Die Elektromobilität steht ja quasi schon in den Startlöchern, will uns die Nutzfahrzeugindustrie bisweilen Glauben machen. Da wäre es doch an der Zeit, den liebgewonnenen Pferdestärken aus der steinalten Verbrennerzeit nun endlich das verdiente Gnadenbrot zu gönnen. Actros 1833 statt Actros 1845. Kilowatt statt PS. 330 statt 450. Schließlich sprechen und denken ernsthafte Eisenbahner – genau wie nicht minder ernsthafte (Lastwagen-) Ingenieure – am liebsten von Watt, wenn's um die Leistung geht.

Die Schienenfraktion hält sich dabei gar nicht erst mit Kilowatt auf: Um die sechs Megawatt liefern die in der Regel vierachsigen Zugmaschinen für den Gütertransport. Im modernen Personenmassentransport bringt der ICE 4 glatt die doppelte Dauerleistung auf die Schiene. Grund genug also, in ziemlich vorseilendem Elektrogehorsam aus dem Actros 1845 (18 t, 449 PS) nun einen 1833 (18 t, 330 kW) zu machen? Nein! Wir bleiben bei der Pferdestärke, solange ein Verbrennungsmotor sie erzeugt. Und wir werden uns standhaft weigern, die Leistung zukünftiger Elektrolastwagen in PS umzurechnen – die Ehre sollen sich die Straßen-Stromer erst mal verdienen.



Der Actros 1845 spielt sein Kraftstoffsparpotenzial im Autobahneinsatz voll aus.



Effizientes Triebwerk: der 449-PS-Motor des Actros

Autobahn, konkret um 32 Prozent oder 6,2 l/100 km. Dennoch hieven die gemessenen 25,7 l/100 km den Stuttgarter ganz nach vorn in diesem Teilstrecken-Ranking. Was auch für die Teilmessung auf den schweren Streckenteilen gilt. 34,7 l/100 km lautet das Ergebnis für die Berg- und Talfahrt, wobei das Tempo mit 74,2 km/h unerwartet hoch ausfällt. Nach unserem Fahrerlebnis ganz klar das Ergebnis der sorgfältig augetüftelten Schaltstrategie des PPC-Systems 2.0, und das sogar im Fahrprogramm „Economy-Plus“.

Insgesamt errechnen wir für die Eco-Prüfung des Actros 1845 einen Verbrauchswert von 26,1 l/100 km bei einem Geschwindigkeitsmittel von 72,2 km/h. Das Tempo geht insofern in Ordnung, als wir im reinen Dieselsparbetrieb nicht viel mehr erwarten können. Zahlreiche andere Lastwagen – durchaus mit mehr Nennleistung gesegnet – waren da schon langsamer unterwegs.

Eco vs. Klassik

Andererseits ist Eco nicht alles. Deshalb fahren wir zusätzlich zur vorstehend beschriebenen Eco-Messung eine weitere Runde, bei der die Fahrleistung im Vordergrund steht. Wir nennen das den Standardstil. Man könnte auch Klassik dazu sagen. Wie dem auch sei: Die zweite Fahrt soll spürbar flotter als die erste vonstatten gehen. Bisher begnügten wir uns vor allem damit, an Steigungen schneller und nicht selten manuell zu fahren. Flotter jedenfalls, als es die Eco-Automatik tun würde. Im Flachland ließen wir es hingegen zumeist bei Tempo 80 bewenden.

Hier haben wir ein wenig nachgeschärft. Als Testgesamtempo erwarten wir in Runde zwei nun mindestens 75,4 km/h (Eco: 73,0), die reine Auto-

Mercedes-Benz Actros 1845

Kraftstoffverbrauch · Fahrleistungen · Betriebskosten im 32-t-Zug

		Testfahrzeug			Vergleichsklasse
Auslastung		75 %			
Basisdaten	Nennleistung	449 PS			450 PS
	Nenndrehmoment	2200 Nm			2220 Nm
	Nutzungsdauer	48 Monate			
	Laufleistung Fahrzeug	120.000 km/Jahr			
	Laufleistung mautpflichtig [1]	114.000 km/Jahr			
	Service-Leasing [2]	1.438 EUR/Monat			
	Reifen [3]	56,25 EUR/Monat			
	Maut	18,70 ct/km			
	Preis Diesel	1,10 EUR/l			
	Preis Adblue	0,45 EUR/l			
Messergebnisse	1. Messung: Eco	2. Messung: Standard	Test gesamt	Vergleichsklasse	
Kraftstoffdaten	Testverbrauch in l/100 km	26,1	27,7	26,9	28,9
	Autobahn gesamt (82 %)	25,1	26,8	26,0	27,9
	Autobahn leicht (32 %)	19,4	22,3	20,9	22,1
	Autobahn mittel (32 %)	25,7	27,0	26,4	28,2
	Autobahn schwer (18 %)	34,7	34,8	34,7	38,2
	Bergmessung	85,9	83,8	84,9	91,6
	Landstraße (18 %)	30,6	31,8	31,2	33,4
	Verbrauch Adblue	1,1	1,2	1,1	1,4
	CO ₂ -Emission (g/tkm Nutzlast)	36,7	38,9	28,4	30,6
Werksangaben (Langstrecke)	Verbrauch Diesel [l/100 km]	29,2	---	---	---
	CO ₂ -Emission (g/tkm Nutzlast)	39,6	---	---	---
Fahrleistungen	Geschwindigkeit in km/h	72,2	74,9	73,5	73,2
	Autobahn gesamt	79,1	82,0	80,5	80,1
	Autobahn leicht	80,6	85,1	82,8	81,9
	Autobahn mittel	80,4	82,9	81,7	81,4
	Autobahn schwer	74,2	75,4	74,8	74,8
	Bergmessung	65,5	67,1	66,3	68,2
	Landstraße	52,1	54,1	53,0	52,9
Werksangabe	Langstrecke	79,0	---	---	---
Betriebskosten	Gesamtkosten in ct/km	68,6	70,3	69,5	71,8
	feste Kosten [4]	21,0			21,0
	Betriebsmittelkosten	29,3	31,0	30,1	32,4
	sonstige variable Kosten	18,3			
	feste Kosten in EUR/Tag [4]	104,93			104,93
Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Die Beschaffungskonditionen basieren auf dem jährlichen Neuwagenbedarf von 20 Fahrzeugen sowie dem kontinuierlichen Ersatz von 120 Neureifen. Zusätzliche Aufwendungen einer speziellen Winterreifenlogistik bleiben unberücksichtigt					
Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBs gemäß den aktuellen gesetzlichen Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5					
[1] 95 % der jährlichen Fahrleistung; [2] angenommene Obergrenze auf Basis eigener Marktbeobachtungen; [3] 6 Reifen à 450,-€ nach 24 Monaten/240.000 km; Umlage auf 48 Monate; [4] einschließlich einer Pauschale für Versicherungen, Steuern und sonstigen festen Kosten					

Messwerte und Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

bahnprüfung soll im Mittel mit wenigstens 83,2 km/h (Eco: 79,7) absolviert werden. Das erfordert ein Marschtempo nahe dem wirklichen Geschehen auf deutschen Autobahnen. Der Actros 1845 nähert sich diesen Vorgaben durchaus

an. Für die Gesamtstrecke errechnen wir im Klassikstil 74,9 km/h, wobei der Schnellfahranteil mit 82,0 km/h in der Ergebnistabelle steht.

Verbrauchsseitig passiert, was passieren muss: Der Dieselkonsum geht

nach oben. Plus sechs Prozent macht der Verzicht auf konsequentes Eco-Trucking in der Betriebsmittelbilanz aus. Dafür bekommt man als Gegenleistung eine Zeitgutschrift von knapp 15 Minuten, gerechnet auf einen Transportweg von 500



**Komfortabel:
die Aufstiegsituation**



**Modern und aufgeräumt:
der klar strukturierte Arbeitsplatz
in der Fahrerkabine**

km mit dem Profil unserer Teststrecke in Südniedersachsen.

Echter Sparmeister

Als Testgesamtergebnis werten wir beide Fahrten gleichgewichtig. Die Tabelle weist das Ergebnis mit 26,9 l/100 km und 73,5 km/h aus. Beide Werte sind zumindest im Ansatz noch vergleichbar mit dem früher praktizierten Testprozedere, weshalb wir auch den langjährigen Euro-6-Klassenmittelwert dazustellen. Zwischenfazit: Der Fortschritt beim Verbrauch seit Einführung der verschärften Abgasgrenzwerte wird am Beispiel des aktuellen Mercedes-Benz Actros 1845

deutlich; bei vergleichbar hoher Fahrleistung, das sei unterstrichen.

Der Einzeltest des Stuttgarter Bestsellers macht am Ende deutlich, dass der Trend zu deutlich höherer Nennleistung im Fernverkehr durchaus seine zwei Seiten hat. Denn mit einem Verbrauchsergebnis, wie es der 450er Actros hier vorgelegt hat, können die Alternativmodelle 1851 und 1853 – wer will, zählt auch noch den Actros 1848 mit dazu – nicht mithalten. Mindestens ein Liter Mehrverbrauch ist nach den Testergebnissen des KFZ-Anzeiger einzukalkulieren; bei vergleichbarer Ausstattung, vor allem hinsichtlich der gewählten Fahrerkabine, versteht sich.



Praktisch: die Außenstauflächen beim 1845er

Alles an Bord

Apropos Ausstattung. Dass der Testwagen als Streamspace zum Test kam, zeigen die Bilder. Die aerodynamisch günstige Hütte reicht für den normalen Fernverkehr allemal. Mehr Platz und Prestige bringen naturgemäß die zur Wahl stehenden Varianten Bigspace und Gigaspace. Weit mehr als ausreichend zeigte sich die sonstige Ausstattung vom Notbremsassistenten ABA 5 über die Seitenraumüberwachung bis hin zur im Ansatz teilautonomen Spurführung. Auf das Spiegelerersatzsystem Mirrorcam soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden. Der KFZ-Anzeiger widmet sich der Kamera-Monitor-Lösung in einem eigenen Bericht im Rahmen der „European Truck Challenge“, dann gleich im direkten Vergleich zum brandneuen Gegenstück von MAN.

Wer den Actros 1845 jetzt bestellt, kann sich entscheiden zwischen der eher Flotten-affinen Version Actros F und dem aufgewerteten Actros L. Letzterer bringt laut Hersteller einige Aufwertungen mit. Mehr Ruhe am Arbeitsplatz soll eine verbesserte Geräuschdämmung garantieren, mehr Sicht und Sicherheit dürften die optional lieferbaren LED-Hauptscheinwerfer liefern. Sitzriesen dürften sich über eine um 40 mm abgesenkte Sitzkonsole freuen, und dem Ruhebereich wird eine komfortablere Matratze inklusive 45 mm dickem „Topper“ gegönnt.

Ausstattungsdetails wie ein neuer Sitzbezug nebst geänderter Türinnenverkleidung sowie angenehmere Haptik der Kabinenrückwand im Bettbereich gehören ebenfalls zum modifizierten Actros mit dem „L“.

Hans-Jürgen Wildhage

„Traum-Truck“ aus Wörth

Tobias Wöllmer von der Spedition Gressel aus Neustadt an der Aisch hat kürzlich seinen Actros Edition 2 im Mercedes-Benz-Werk in Wörth abgeholt. Der Fahrer ist jetzt mit einem Sondermodell unterwegs, das auf 400 Einzelstücke limitiert ist.

Wöllmer hat sich am Tag der Übergabe schon früh zusammen mit Pascal Ertel, LKW-Verkäufer des Mercedes-Benz Truck Center Nürnberg, auf den Weg gemacht und teilt seine Vorfreude mit den Kollegen: „Die klingeln schon seit 6 Uhr morgens bei mir durch. Jeder will wissen, ob ich schon drinsitze. Dieser LKW ist halt etwas ganz Besonderes.“

Der Truck ist Tobias Wöllmers Wunschfahrzeug, Ertel hat ihn bei der Konfiguration unterstützt. Auf welche Details Wöllmer sich am meisten freut? „Das mit Nappaleder bezogene Armaturenbrett und das Lenkrad sind auf jeden Fall Highlights.“ Vor Monaten hatte sein Chef ihm eröffnet, dass es Zeit für ein neues Fahrzeug sei. Wöllmer hat dann im Internet recherchiert. Auf „RoadStars“, der Fahrer-Community von Mercedes-Benz Trucks, fand er einen Artikel über den Actros Edition 2. „Da wusste ich sofort, was ich haben möchte.“ Sein Chef, für den Wöllmer mittlerweile seit 16 Jahren unterwegs ist, gab grünes Licht.

Die Front des Actros Edition 2 präsentiert sich immer in Mondsteingrau Metallic. Wöllmer hat sich bei seinem Fahrzeug für eine komplette Lackierung in diesem Farbton entschieden. Als



Freut sich über seinen neuen Actros: Fahrer Tobias Wöllmer

Kabine hat er die Gigaspace-Variante gewählt – das größte verfügbare Fahrerhaus mit dem entsprechenden Platzangebot. Ideal, weil er in der Regel die ganze Woche unterwegs ist. Das einzigartige Solo-Star-Concept im LKW bietet einen komfortablen Sessel samt Tisch statt des Beifahrersitzes. Das verschafft volle Beinfreiheit und entspanntere Pausen – auch darauf freut Wöllmer sich schon besonders. Ein weiterer Clou seines Premium-Trucks mit dem Stern ist der durchzugsstarke 12,8-l-Sechszylinder-Reihenmotor mit 390 kW Leistung. Noch in der Auslieferungshalle wird der langjährige Gressel-Fahrer von den Mitarbeitern des Kundencenters ausführlich in alle Funktionen des neuen Mercedes-Benz Flaggschiffs eingewiesen.

Bis zu 40 Extra-Umfänge sorgen dafür, dass Fahrer, die den Actros Edition 2 einmal ge-

sehen haben, das Fahrzeug sofort wiedererkennen. Ins Innere gelangt man etwa über Edelstahl-Einstiegsstufen. Dort bietet die hochwertige Sonderausstattung eine echte Wohlfühlatmosphäre und erstklassigen Komfort. Für die Edition 2 ist sogar der Startbildschirm im Display des Multimedia-Cockpits mit dem Sternenpattern angepasst worden. Auf der Beifahrerseite fällt sofort das Edition-Logo aus gebürstetem Aluminium auf. Zum Exterieur gehört unter anderem der beleuchtete Mercedes-Stern in der schwarzen Blende. Die Ziergitterapplikationen kommen in Darkchrome daher, während der Scheinwerferkranz abgedunkelt ist. Das Sondermodell ist für Zwei- und Dreiachser der jüngsten Actros-Generation mit Gigaspace- und Bigspace-Fahrerhaus bestellbar.

Philipp Bönders



KLAESER
Internationale Fachspedition und Fahrzeugbau GmbH

Hohewardstraße
333-335, 45699 Herten
www.klaeser.de

A photograph of a silver and red Klaeser tanker truck parked on a road. The truck has 'KLAESER' and 'FAHRZEUGE' written on its side.

KLAESER Fahrzeugbau – Ihr Partner für individuelle Tankfahrzeuge und Reparaturen aller Art

Wir können Ihnen aus einer Hand die folgenden Leistungen anbieten:

- Individueller Neubau von Tanksattelaufiegern für Chemikalien- und Lebensmittel Transporte sowie von Container-Chassis
- Generalüberholung von Aufiegern, auch Gasfahrzeuge möglich
- Service, Wartung und Reparaturen an Sattelzugmaschinen, Aufiegern und Anhängern aller Hersteller und Typen
- Installation und Wartung von elektrischen Anlagen an Fahrzeugen
- Installation und Wartung von Zusatzausrüstung wie z.B. Hydraulikanlagen an Fahrzeugen
- Lackierungen und Beschriftungen aller Art sowie Sandstrahlarbeiten
- Reparaturen an Unfallfahrzeugen
- Sonderedelstahlarbeiten nach Anfrage
- Hol- und Bringservice für Ihre Fahrzeuge

Ansprechpartner für Angebote:
Herr Kevin Trapp, Tel. 02366-187-254, k.trapp@klaeser.de

Ansprechpartner für Terminabstimmungen:
Herr Alexander Rossmann, Tel.: 02366-187-178, a.rossmann@klaeser.de