



Überraschung gelungen:
Beim Wintertest beeindruckte der Actros 1845 Euro 6 mit Sparwerten.

Euro 6 versus Euro 5

Der Mercedes-Benz New Actros 1845 tritt als erstes Fahrzeug aus Daimlers Euro-6-Riege zum Test an. Gegenspieler ist der New Actros 1845 Euro 5, Sparmeister der European Truck Challenge (ETC) 2012.



Kostenvergleich Euro 6/Euro 5: Als Vergleichsbasis dient der ETC-Sparmeister Actros 1845 Euro 5. Sicher: günstige Einstiegssituation beim New Actros (unten rechts)

Der Mercedes-Benz New Actros 1845 LS 4x2 Euro 6 BigSpace trat als erstes Testfahrzeug aus Daimlers Euro-6-Riege beim KFZ-Anzeiger an – auf der ETC-Teststrecke unter erschwerten Bedingungen zur Winterzeit. Auf dieser Teststrecke hatte im Sommer der Zwillingbruder New Actros 1845 Euro 5 bei der ETC (European Truck Challenge) 2012 als Sparmeister überrascht. Er war derzeit im Vergleichstest mit Scantias erstem Euro-6-Modell sowie den speziellen Euro-5-Energie-Spar-Modellen von DAF und MAN angetreten. Dieses Mal zeigte der New Actros 1845 Euro 6 im Einzeltest unter winterlichen Bedingungen, warum Daimler beim Euro-6-Poker ganz vorne liegt. Immerhin ist der Bestellanteil der New-Actros-Saubermänner seit dem Jahreswechsel 2012/2013 schon auf über 30 Prozent gestiegen.

Beim Wintertest sorgte der New Actros 1845 Euro 6 tatsächlich für eine echte Überraschung: Immerhin konnte der Saubermann

beim Gesamtergebnis einen durchschnittlichen Euro-6-Dieserverbrauch von 34,0 l/100 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,9 km/h (auf der Autobahn 32,9 l/100 km bei 78,6 km/h) erzielen. Dagegen wurde für den New Actros 1845 Euro 5 auf der ETC 2012 im Sommer ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsdieserverbrauch von 33,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,0 km/h (Autobahn 32,8 l/100 km bei 78,5 km/h) errechnet.

Auf gleichem Niveau

Damit liegen beide Fahrzeuge praktisch auf gleichem Niveau. Das bleibt auch so, wenn der AdBlue-Verbrauch preisgewichtet im Verhältnis von 1,26 Euro/l Diesel zu 0,63 Euro/l AdBlue hinzugerechnet wird. Bei einem Euro-6-AdBlue-Verbrauch von 2,5 Prozent je l/100 km ergeben sich Verbrauchswerte von 33,4 l/100 km auf der Autobahn und 34,4 l/100 km als Gesamtergebnis. Beim New Actros 1845



Fakten kompakt Actros 1845 Euro 6



Euro-6-Power: Motor OM 471 im New Actros

Technische Daten

Maße und Gewichte

Sattelzug mit Planenaufleger, Aufmaß ca.: 16,50 x 2,50 x 4,0 m (Länge x Breite x Höhe); Sattelzugmaschine Mercedes-Benz Actros 1845 Euro 6 BigSpace 4x2; Aufmaß ca.: Länge: 5,86 m; Breite (Kabine): 2,50 m; Höhe (Hochdach-Kabine): rund 3,79 m; Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 15,00 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 390-l-Tank und 60 l AdBlue): ca. 7,7 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang

Motor: Daimler OM 471 Euro 6: 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; Hubraum: 12,8 l; Leistung: 449 PS (330 kW) bei 1800/min; maximales Drehmoment: 2.200 Nm bei 1.100/min mit elektronischer Drehmomenterhöhung auf 2.400 Nm bei 1.100/min im 12. Gang

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Merdes PowerShift 3: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge; Spreizung 14,93:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: einfach über-setzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 2,61:1; Gesamtauslegung: 1.126/min bei 80 km/h

Fahrwerk

Federung: vorne: Stahlblatt-Parabelfederung; hinten: Luftfederung
Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS-ASR-Funktionen; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse; Voith Sekundär-Wasserretarder; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Assistenzsysteme: ESP, Active Brake Assist ABA 2, ACC und GPS-gestützter Tempomat PPC sowie Spurwächter LGS

Reifen

Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Bridgestone; vorn: Ecopia H-Steer; hinten: Ecopia H-Drive; Auflieger: 385/55 R 22,5 Michelin X Multi T

Testergebnis

ETC-Teststrecke

Autobahn

gefahren km: 154 km
Verbrauch Ø: **32,9 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **78,6 km/h**
davon 33 % einfacher Abschnitt: Ø 25,7 l/100 km bei 81,7 km/h; 32 % mittelschwieriger Abschnitt: Ø 34,6 l/100 km bei 80,6 km/h und schwieriger Abschnitt: Ø 43,9 l/100 km bei 70,3 km/h

Landstraße

gefahren km: **34,5 km**
Verbrauch Ø: **38,9 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **52,2 km/h**

Bergwertung

gefahren km: **8,5 km**
Verbrauch Ø: **100,0 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **58,0 km/h**

Gesamt

82 % Autobahn, 18 % Landstraße
gefahren km: **188,5 km**
Verbrauch Ø: **34,0 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **71,9 km/h**
Ad-Blue-Verbrauch Ø: **2,5 % je l/100 km**

Wetter

bewölkt; Wind: 1 bis 2 aus NW bis N; Temperatur +4 bis +6° C



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

+ Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrversion überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr mit ebenem Fußboden; ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen und günstig platzierte Ablagen; freier Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

Antriebsstrang

+ Ausgezeichnete Motorelastizität; elektronische Drehmomenterhöhung; hohe Fahrharmonie; GPS gestützter Tempomat PPC für sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk

+ sehr zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel, jedoch straff abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

Aktive/passive Sicherheit

+ Sicherheitsgurt; Automatik-Schaltgetriebe Mercedes PowerShift 3 in 2-Pedal-Technologie; EBS und breites Sonderausstattungsprogramm von ESP, Sekundär-Wasser-Retarder; ACC und GPS-gestützter Tempomat; Active Brake Assist ABA2, Spurhalte- und Aufmerksamkeits-Assistent sowie Wankregel-Assistent.

Routine-Check/Wartung

+ Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und nach Belastungsprofil errechnete Wartungsintervalle; Einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Haubtscheinwerfer.

Service

+ Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag, flächendeckendes Vertriebs- und Werkstatt-Netz.

Kostenrechnung Mercedes-Benz Actros 1845 Bigspace Euro 6

Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	Euro 6	Euro 5
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,8 / 449	12,8 / 449
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000	25.000
Rahmenbedingungen		
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.788,00	1.643,00
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 gesamt [l/100 km]	34,00	33,80
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	0,80	1,40
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	34,40	34,50
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,26	1,26
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,63	0,63
Variable Kosten		
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	42,84	42,59
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,50	0,88

Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	Euro 6	Euro 5
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	55,74	55,78
Feste Kosten		
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.456,00	19.716,00
Reifen [Jahr]	675,00	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	30.057,00	28.317,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	125,24	117,99
Auswertung 1: Kosten/Jahr		
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.456,00	19.716,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	54.180,00	54.337,50
Maut [Euro/Jahr]	15.500,00	15.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	99.737,00	98.154,00
Auswertung 2: Kosten/100 km		
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	24,05	22,65
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	55,74	55,78
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	79,79	78,52

Euro 5 sind es bei einem Ad-Blue-Verbrauch von 4,1 Prozent entsprechend 34,5 l/100 gesamt und 33,5 l/100 km auf der Autobahn.

Zugeben: Die Werte stammen jetzt nicht aus einem wirklichen Vergleichstest. Der New Actros 1845 Euro 5 wurde im Sommer gefahren und war mit der StreamSpace-Kabine bestückt. Hinzu kamen als Handicap eine Neubereifung für den Fern- und Regionalverkehr, aber dafür ein vollverkleideter Auflieger. Der 1845 Euro 6 war mit dem BigSpace und gut eingefahrener Fernverkehrsbereifung bestückt, wurde dafür jedoch im Winter gefahren. Damit sind für jedes Fahrzeug unterschiedliche Bedingungen gegeben, die das eine oder andere Prozent beim Verbrauch ausmachen. Doch auch in der Fuhrparkpraxis gibt es nie genau identische Bedingungen.

So ist es in Ordnung, wenn diese Verbrauchsdaten in der Kostenrechnung Euro 6/Euro 5 von Hans-Jürgen Wildhage als Berechnungsgrundlage erhalten. Allerdings werden darin zwei typgleiche Fahrzeuge, jeweils mit BigSpace, verglichen. Damit ist die um 1.740 Euro erhöhte Leasing-Jahresrate für

das Euro-6-Exemplar hauptsächlich in der sauberen Technologie begründet.

Fehlende Anreize

Im Gegenzug fehlen verlässliche Anreize. Ob es die KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau)-Förderung in Form eines Zuschusses der Investitionsmehrkosten für Euro-6-Fahrzeuge in Höhe von 55 Prozent (je nach Unternehmensgröße zwischen 3.850 bis 6.050 Euro) gibt, ist aufgrund der starken Nachfrage bereits geleertem Fördertopf ungewiss. Die Mittel werden nach dem Windhundprinzip vergeben.

Wahrscheinlich ist, dass es 2014 die versprochene Mautspreizung geben wird. Im Gespräch ist ein Nachlass von etwa 0,04 Euro/km. Das macht bei unserer Kostenrechnung mit 100.000 mautpflichtigen km immerhin 4.000 Euro/Jahr aus. Bei einer Verweildauer von 48 Monaten im Fuhrpark kann sich die Anschaffung schon in diesem Jahr

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22,5 Michelin X Energy Saver Green*

(1) Quelle: Mercedes-Benz Charterway, Berlin; Preisstand: Januar 2013. (2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 288.000 km; Umlage auf 48 Monate. (3) Verbrauch ermittelt auf der ETC-Messstrecke unter winterlichen Witterungsbedingungen. (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

3765

Ihre Wert-Anlage.
First Class. Second Hand.

www.trailer-store.com



Perfekt: Cockpit
im New Actros BigSpace
Praktisch: verschließbare
Stauräume über der
Windschutzscheibe



Langstreckentest 10.000 km

Nach einer Vergleichsfahrt Rotterdam–Stettin–Rotterdam im simulierten Linienverkehr konnte Daimler den Minderverbrauch des neuen Actros auch unter praxisnahen Bedingungen nachweisen. Am Ende der über 10.000 km

langen Marathonfahrt vom 26. Juni bis 2. Juli 2011 wurden für den noch aktuellen Actros-Vorgänger 1844 Euro 5 ein Durchschnittsverbrauch von 27,1 l/100 km (100-Prozent-Basiswert), für den New Actros 1845 Euro 5 von 25,1 l/100 km (7,6 Prozent weniger) und für den New Actros Euro 6 von 25,9 l/100 km (4,5 Prozent weniger) bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von jeweils 77,5 km/h erreicht.

lohen. Immerhin stehen nach einer Restlaufzeit von rund 36 Monaten noch etwa 12.000 Euro im Plus. Der Mehrpreis für die Euro-6-Technologie dürfte sich am Ende auch zum Teil über den höheren Wiederverkaufswert amortisieren. Bei der Voll-Service-Leasingrate der jeweiligen Kostenrechnung sind bereits der erhöhte Euro-6-Wartungsaufwand enthalten, und die Hersteller haben das Einhalten der Euro-6-Grenzwerte über 700.000 km oder über sieben Jahre zu garantieren, so dass auch von dieser Seite keine weiteren Kosten zu erwarten sind. Darüber hinaus sind im Vergleich zwischen Euro 6 und Euro 5 auch die Wartungsintervalle auf dem Niveau von etwa 150.000 km im Fernverkehr geblieben. Damit gibt es keine Unterschiede bei der Fahrzeugverfügbarkeit.

10.000-km-Langstreckentest

Allerdings hat sich bei einem von der Dekra zertifizierten 10.000-km-Langstrecken-Vergleichstest doch ein Mehrverbrauch für den New Actros Euro 6 ergeben. Der Test wurde vom 26. Juni bis 2. Juli im Jahre 2011 mit dem V6-motorisierten Actros-Vorgänger 1844 Euro 5 (MP 3), dem New Actros 1845 Euro 5 und

New Actros 1845 Euro 6 durchgeführt. Gefahren wurde überwiegend auf der Autobahn. Am Ende der Marathonfahrt wurde für den noch aktuellen V6-Euro-5-Actros ein Ergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 27,1 l Diesel/100 km (100-Prozent-Basiswert) errechnet. Der New Actros Euro 5 konnte einen Durchschnittsverbrauch von 25,1 l Diesel/100 km (7,6 Prozent weniger) erzielen, und beim New Actros Euro 6 waren es 25,9 l Diesel/100 km (4,5 Prozent weniger). Die Werte zeigen nebenbei die überlegene Technologie der neuen 6-Zylinder-Reihenmotoren aus der globalen Daimler-Plattform.

Das bedeutet für den New Actros Euro 6 im Vergleich zum New Actros Euro 5 einen Diesel-Mehrverbrauch von rund 3,1 Prozent. Allerdings ist noch der Ad-Blue-Verbrauch (Euro 6: 0,9 l/100 km; Euro 5: 1,1 l/100 km) preisgewichtet hinzuzurechnen. Damit ergeben sich Verbrauchswerte von 26,3 l/100 km für Euro 6 und von 25,7 l/100 km für Euro 5. So steht am Ende ein preisgewichteter Gesamt-Mehrverbrauch von etwa 2,3 Prozent.

Plus in Sicht

In der Kostenrechnung würde sich dadurch der Jahresbetrag in der Rubrik Betriebsstoffe (Diesel und AdBlue) von 54.180 Euro eben um diese 2,3 Prozent Mehrverbrauch um rund 1.260 Euro auf rund 55.440 Euro erhöhen (Basis: preisgewichteter Gesamtverbrauch von 34,4 auf 35,2 l/100 km und eine Gesamtleistung von 125.000 km/Jahr). Zusammen mit dem Aufpreis in der Euro-6-Leasingrate von 1.740 Euro würde das unterm Strich Mehrkosten pro Jahr von 3.000 Euro bedeuteten. Am Ende steht in diesem Fall trotz Mehrverbrauch von 2,3 Prozent, im Vergleich zu Euro 5 bei einer Mautentlastung von 4.000 Euro/Jahr immer noch ein Plus.

Und vielleicht liegen ja heute wirklich der New Actros Euro 5 und New Actros Euro 6 im Verbrauch gleichauf.

PPC trifft genau die Euro-6-Motorcharakteristik.

Beim 10.000-km-Vergleichstest 2011 wurde noch mit konventionellem Tempomatsystem gefahren. Mit dem Einsatz des GPS-gestützten Tempomatsystem PPC (Predictive Powertrain Control) und dem neuen Automatik-Schaltgetriebe Mercedes PowerShift 3 wird der Fahrereinfluss weiter zurückgedrängt. Als weltweit erster GPS-Tempomat greift PPC zusätzlich zur reinen Geschwindigkeits- und Bremsregelung auch in die Getriebesteuerung ein. So erweitert das System die verbrauchssenkenden Einsatzzeiten der im New Actros serienmäßigen EcoRoll-Funktion nachhaltig und platziert zudem – wenn sinnvoll – gekonnt und frühzeitig

einfache oder doppelte Rückschaltungen. Mit Sicherheit trifft PPC die Euro-6-Motorcharakteristik weitaus besser als jeder Fahrer. Diesem intelligenten Tempomatsystem ist demnächst ein eigener Testartikel im KFZ-Anzeiger gewidmet.

A.Schwarz



120 Jahre Innovation

**Nr.1
in Europa.**

Wirtschafts.Wunder.



Wechseln Sie auf die Erfolgspur.

SCHMITZ CARGOBULL

The Trailer Company.

Mit Schmitz Cargobull Trailern meistern Sie Ihre Transporte sicher und effizient. Heute und in Zukunft – **just more.**

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001