

Gutes noch besser gemacht

Daimler tourte mit dem New Actros 12 Tage durch Europa, der KFZ-Anzeiger war auf der Etappe von Barcelona nach Malaga dabei.



New Actros im Langstreckentest

Daimler hat mit der Aktion „Actros Trucking 2012“ für *das* Highlight in der Nutzfahrzeugbranche gesorgt. Mit zehn Fahrzeugen ging es auf Tour. Der New Actros stellte sich mit fünf Exemplaren seinem bewährten „Noch-Mitstreiter“ Actros MP3, der in gleicher Stärke dabei war und bis zur Euro-6-Einsetzung 2013/2014 weiter im Rennen ist. Ein spannender Vergleich – wenn höchster Reifegrad auf praktisch noch jungfräuliche Technologie trifft. Immerhin waren die Fahrzeuge 12 Tage lang mit Test-Fachjournalisten unterwegs und spulten auf sechs Etappen von Deutschland bis Südspanien und zurück etwa 5.500 km ab. Auf der zwei Tage langen Etappe 3, von Barcelona über Elche bis Malaga, war der KFZ-Anzeiger dabei. Gefahren wurde überwiegend auf der Autobahn 7 mit teilweise sehr hügeliger Topographie.

Actros on Tour

Der Fahrer des New Actros ist an der Multifunktions-Funkfernbedienung im Handy-Format zu erkennen. Die steckt er an Stelle eines Zündschlüssels in das Armaturenbrett. Gleich daneben der Start/Stop-Knopf: Wie beim Kamerauslöser erfolgt beim ersten Andrücken der Fahrzeug-Selbstcheck. Mit festem Durchdrücken erweckt der Fahrer den völlig neu konstruierten 6-Zylinder-Reihendieselmotor OM 471 mit 12,8 l Hubraum zum Leben.

Ungewohnt rund und vibrationsarm arbeitet der OM 471 im Leerlauf. Er leistet im

New Actros 1845 kräftige 449 PS bei 1.800/min und stellt ein bulliges maximales Drehmoment von 2.200 Nm zur Verfügung.

Nun noch die Anwahl von „Neutral“ in „Automatik“ und ein leichter Druck aufs Fahrpedal – der New Actros rollt an. Alles andere wie das Kuppeln, Schalten und die Gangwahl wird vom Powershift 3 übernommen. Die inzwischen 3. Generation des 12-Gang-Automatik-Schaltegetriebes mit Fahrprogrammregelung und 2-Pedal-Technologie arbeitet noch schneller und mit kaum spürbaren Zugkraftunterbrechungen.

Schon auf den ersten Kilometern fällt der dezente Sound des 6-Zylinders im BigSpace meines Actros 1845 auf. Soweit sich das auf einer fremden Teststrecke feststellen lässt, zeigt sich das Triebwerk superelastisch mit starkem Antritt in den unteren Drehzahlen. Auf den langgezogenen Steigungen der Teststrecke hat der OM 471 noch etwas Besonderes zu bieten: Am Berg erhöht die Motorelektronik bei Drehzahlabfall im 12. Gang das maximale Drehmoment um 200 Nm. Damit stemmt sich der 12,8-l-Dieselmotor jetzt mit 2.400 Nm in den Anstieg und verhindert auf diese Weise oft ein Herunterschalten oder kommt in einer höheren Gangstufe oben an.

Insgesamt konnte der New Actros 1845 mit einer perfekten Antriebsstrangabstimmung für eine gelungene Fahrharmonie auftrumpfen. Er liegt bei allen Gelegenheiten satt auf der Straße, und die straffe, sehr direkte und

Actros Trucking

Fahrzeugdaten

Daimler hat für die Europatour einen Actros-Tross von zehn Fahrzeugen zusammengestellt, je zur Hälfte mit New-Actros-Typen und Actros MP3.

Der New Actros ist mit fünf Fahrzeugen – 1851 BlueTec 6 GigaSpace, 1842 BlueTec 5 EEV StreamSpace, 1845 BlueTec 6 StreamSpace 1845 BlueTec 6 BigSpace und 1845 BlueTec 5 EEV StreamSpace – vertreten. Motor OM 471 BlueTec 6 gemäß Euro 6; OM 471 BlueTec 5 gemäß Euro 5 und EEV-Zertifikat: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Dieselmotor mit Ladeluftkühlung und asymmetrischem Abgas-

turbolader. Einspritzung: 900-bar-Common-Rail-Direkteinspritzung mit X-Pulse-Druckerhöhung auf 2.100 bar; Abgasnachbehandlung: Kombinator gekühlte Abgasrückführung AGR, SCR-Technologie und AdBlue mit Partikelfilter; Hubraum: 12,8 l; Leistungsversionen: 421 PS (310 kW) und 2.100 Nm mit Zugkrafteerhöhung im 12 Gang auf 2.300 Nm, 449 PS (330 kW) und 2.200 Nm mit Zugkrafteerhöhung im 12. Gang auf 2.400 Nm 510 PS (310, 330 und 375 kW) bei jeweils 1.800/min; maximale Drehmomentwerte: , und 2.500 Nm bei jeweils 1.100/min; Getriebe PowerShift 3; Gesamtauslegung: New Actros 1842: i=2,733:1 (1.179/min bei 80 km/h); New Actros 1845 und 1851: i= 2,611:1 (1.129/min bei 80 km/h).

Der Actros MP3 war mit den Modellen 1851 V8 Megaspacespace, 1844 L-Fahrerhaus, 1846 Megaspacespace und 1848 Megaspacespace, jeweils gemäß Euro 5, vertreten. Motor OM 501: V6-12-l-Dieselmotor, Ladeluftkühlung, Abgasturbolader und Hochdruckeinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse pro Zylinder: Abgasnachbehandlung: SCR-Technologie und AdBlue; Leistungsversionen: 435, 455 und 476 (320, 335 und 350 kW) bei jeweil 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.000, 2.200 und 2.300 Nm bei jeweils 1.080/min; Motor OM 502: flüssigkeitsgekühlter V8-16-l-Dieselmotor mit 510 PS (375 kW) und 2.400 Nm maximalem Drehmoment. Gesamtauslegung: MP3 1844, 1846 und 1848 (1.228/min bei 80 km/h), MP3 1851 (1.179/min bei 80 km/h).



**New Actros on Tour:
mit perfekter
Antriebsstrang-Abstimmung
für hohe Fahrharmonie**

zielgenaue Lenkung erfordert kaum Korrekturen. Allerdings gibt sich dafür die Fahrwerksabstimmung zwar komfortabel, doch mit einer spürbaren sportlichen Note.

Innovative Sicherheit

Auf der Etappe von Barcelona bis Malaga ging es oft auf recht knackigen langezogenen Abstiegen ins Tal. Bei diesen Gelegenheiten konnte der New Actros mit weiteren Highlights beeindrucken. Für sichere Talfahrten steht optional eine neu entwickelte Hochleistungs-Motorbremse zur Verfügung. Mit ihrer dreistufigen Regelung für eine Bremsleistung von bis zu 544 PS setzt Daimler Maßstäbe. Neu und ebenfalls als Option verfügbar ist der innovative Wasser-Sekundär-Retarder mit einer Verzögerungsleistung von 1.020 PS oder einem Bremsmoment von 3.500 Nm. Er wiegt dabei nur noch 65 kg an Stelle der bisher üblichen rund 100 kg.

Es liegt auf der Hand, dass Daimler den New Actros für die Europatour mit allem, was an Sicherheitsausstattungen im Programm zu finden ist, bestückt hat. Neben EBS mit ABS- und ASR-Funktionen kommen ESP, das selbsttätige Notbremsssystem ABA, Abstandsregel-Assistent mit Stopp-and-Go-Funktion, Spurhalte-Assistent und ein Reifendruck-Überwachungssystem hinzu. Nach wie vor können hier die Actros-Kunden von den Preisvorteilen

der fertig konfektionierten Sicherheitspakete von „Safety Pack Basic“ bis „Safety Pack Top“ profitieren.

Eine Klasse besser

Und schon ist das erste Etappenziel in Elche erreicht. Nun noch rückwärts in den abgesperrten Stellplatz setzen. Es wird etwas eng – doch die Technik hilft: In der Rangierstellung wird das Glas des rechten Spiegels um einen Winkel von zehn Grad für einen besseren Überblick nach außen gestellt.

Schließlich noch die Festsellbremse gesetzt und mit dem Start/Stopp-Knopf das Triebwerk abgestellt. Und – gut gemacht, New Actros. Er hat mich sicher und entspannt ans Ziel gebracht. Dass ich mich allerdings noch so fit und frei von Rückenschmerzen fühle, ist vielleicht auch dem neuen optionalen Sitz mit Massagefunktion zu verdanken. Damit hatte Daimler mein Testfahrzeug großzügigerweise ausgestattet. Ein Grund, mich zum Abschied nochmals kräftig per Knopfdruck durchkneten zu lassen.

Mein Fazit am Ende der zweitägigen Test-Etappe, auf der sowohl mit dem New Actros als auch mit dem Actros MP3 gefahren wurde, lautet: Der New Actros hat seinen designierten Vorgänger zwar nicht in den Schatten gestellt, sich jedoch um eine Klasse besser gezeigt.

Adelbert Schwarz



„Der New Actros hat den noch aktuellen MP3 zwar nicht in den Schatten gestellt, sich jedoch als Nachfolger um eine Klasse besser gezeigt.“

**Adelbert Schwarz,
Testredaktion KFZ-Anzeiger**



Der New Actros über-
zeugte mit Technik und
bestem Kabinenkonzept.

Hotel Actros

Teil des Actros Trucking 2012 war natürlich auch, im neuen Daimler-LKW zu übernachten.

Nach der Ankunft in Barcelona wurde zuerst die Actros-Kabine bezogen. Aufgereiht standen die zehn Actros-Sattelzüge zur Begrüßung Spalier. Hoch aufgerichtet zieht der New Actros mit dem GigaSpace als Topversion die Aufmerksamkeit auf sich. Daneben übt der New Actros BigSpace den Schul-

terschluss mit dem bisherigen Spitzenmodell Actros MP3 Megaspacer. Dahinter füllen drei New Actros mit StreamSpace-Kabinen die Reihe zu den Actros MP3 mit den entsprechend adäquaten L-Fahrerhäusern aus der bisherigen bewährten Actros-Welt.

Das Los für die erste Nacht und erste Tour am nächsten Morgen fiel auf den New Actros Nummer 3 mit dem BigSpace. Fürs Reisegepäck sind große Außenstauflächen vorgesehen, die jedoch etwas ungewöhnlich hoch angesetzt sind. Sie sind dafür auch von innen zugänglich. In der Kabine lassen sich kleine und große Gepäckstücke in einer Vielzahl praktischer und gut platzierten Ablagen unterbringen.

Bequem und sicher geht es jetzt in die Kabine. Das Interieur überrascht mit dem ansprechenden Design der optionalen Edelausstattung. Auffällig sind vor allem das Holzlenkrad und die Applikationen in Wurzelholzdesign. Das überragende Komfortmerkmal ist jedoch der völlig ebene Fußboden.

Gut gebettet

Beim New Actros ist Vieles anders und besser: Es beginnt schon mit der Lenkradjustierung



Überraschend schnell, einfach und intuitiv gelingt die Navigation über die Tastaturen im Multifunktionslenkrad zu den gewünschten Fahrzeugkontroll- und Einstellmenüs.

per Fußdruckschalter. Damit lässt sich das Lenkrad besonders schnell aufklappen oder in eine ideale Fahrposition bringen. So ist in Verbindung mit der Sitzschnellabsenkung für eine komfortable Einstiegsituation und einen einfachen Übergang zur Ruhezone gesorgt.

Das BigSpace für die Übernachtung präsentierte die neue SoloStar-Version, wobei eine gemütliche Runddecke den zentralen Ruhebereich dominiert. Mit wenigen Handgriffen lässt sich daraus jedoch ein bequemes Bett für eine erholsame Nachtruhe bauen. Zusätzlich stand beim Testfahrzeug noch eine obere Liege zur Wahl. Doch ich habe mich wegen fehlender Aufstiegsleiter und erheblich mehr Abstand zum Kabinenhimmel fürs untere Bett entschieden. Das verstellbare Kopfteil der Liege ermöglicht zudem eine besonders angenehme Ruheposition.

Derart gut gebettet verlässt der Fahrer topfit sein Bett. Zumindest dieser Rastplatz, auf dem genächtigt wurde, zeigte sich in akzeptablen hygienischen Zustand. Damit war für einen guten Start in den Tag gesorgt.

Weiterhin bietet der New Actros ein elegantes Cockpitdesign mit perfekter Ergonomie für ein konditionssicheres Fahren. Auffällig das neue, klar durchstrukturierte Kombiinstrument mit zwei großen Rundinstrumenten für die Geschwindigkeits- und Drehzahlanzeige. Die übrigen Informationen bekommt der Fahrer in einer Kombination aus Analog- und Digitalanzeigen sowie über ein großes Farbdisplay in der Mitte dargeboten.

Neues Cockpit

Gravierend ist vor allem die neue Bedienphilosophie: Beim New Actros hat Daimler alle Wahl-Funktionen für das serienmäßige Powershift 3 sowie die Aktivierung und Regelung der Motorbremse und – falls vorhanden – auch Sekundär-Wasserretarder in idealer Weise auf einen Wipp-Tipp-Lenksäulenschalter zusammengefasst. Über diesen Schalter lässt sich beim neuen Powershift 3 im Actros das Programm „A-Economy“ aktivieren. Damit werden alle Sprintspar-Parameter genutzt,



Neues Kombi-Instrument und erstklassiges Cockpit

unter anderem die freiwillige Begrenzung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h.

Tempomat/Bremsomat und die Entfernungseinstellung der Abstandsregelung sowie weitere Fahrzeugkontroll- und Anzeigemenüs werden jetzt über Speichen-Wipp-Taster im Multifunktionslenkrad bedient. Überraschend schnell, einfach und intuitiv gelingt die Navigation über die Tastaturen im Multifunktionslenkrad zu den gewünschten Fahrzeugkontroll- und Einstellmenüs. Hilfreich ist auch der frei programmierbare Hotkey. Mit dieser Taste kann der Fahrer seine Wunschanzeige, wie Lenkzeit oder Momentanverbrauch, im Farbdisplay festlegen.

Für die zweite Nacht wurde dann in den Actros MP3 mit dem Megaspace gewechselt. Das Spitzenmodell aus der bisherigen Actros-Welt kann gerade so mithalten. Trotzdem wirkte das BigSpace, das beim New Actros ja noch nicht das Ende der Fahnenstange bedeutet, noch etwas großzügiger und auch ansprechender. Wie schnell man sich an die Bedienphilosophie beim New Actros gewöhnt, zeigt, dass ich beim Start im MP3 schon nach dem Lenksäulenschalter fürs Powershift suchte. So gesehen ist Daimler mit dem New Actros ein außergewöhnlich guter Wurf geglückt. **AS**



SoloStar-Konzept mit gemütlicher Runddecke