



23 t Nutzlast, Reserven für eine Radladerschaufel mehr, schmutzfangende Frontschutzplatte statt Lochungen: Unser Testkandidat zeigte sich gut aufgelegt.

Mercedes-Benz Actros 2646 LK 6 x 4

Der Stern verpflichtet

Der erste Eindruck trügt nicht: Der Bau-Actros verlangt von seinen Betreibern nur wenige Kompromisse. Luftgefederte Außenplanetenachsen versprechen guten Fahrkomfort und hohe Reserven, die automatische Powershift-Schaltung entlastet den Fahrer.

Für die Bauwirtschaft gibt es den Bau-Actros und keine preisgünstige Adaption eines Straßentrucks mehr. Sein Auftritt ist betont robust, sein Erscheinungsbild prägen Prallbleche und Schutzwannen, die den Schutz sensibler Komponenten übernehmen. Scheinwerfergitter bewahren die Lichter vor Steinen und Ästen. Auf den ersten Blick erkennt man den Bau-Actros von Mercedes-Benz an seinen kratzfesten Außenspiegeln mit Riffloptik – so knallen im Gelände keine

Äste aufs teure Gehäuse. Die modisch taillierte Sonnenblende als Markenzeichen tragen allerdings die Onroad- und Offroad-Modelle des Bau-Actros gleichermaßen. Die Mercedes-Strategen haben das Baugeschäft mit Akribie durchleuchtet, der Bau-Actros präsentiert sich nicht als Generalist, sondern als Experte für den groben Einsatz. Ob das auch für den weichgespülten Actros-Dreiachser mit Luftfederung und Powershift-Schaltung zutrifft?

Komfort versus Verschränkbarkeit.

Betont selbstbewusst posiert er noch als „Truck of the Year 2009“ und goldfarben, wie es sich für ein Premiumprodukt gehört. Einer wie er verdient mit Dreiseitenkipper und Tandemanhänger sein Geld – als Schüttguttransporter für die Baustellenbelieferung, oft auch unterwegs mit zwei verschiedenen Materialien auf seinen getrennten Ladungsträgern. Mit mittellangem M-Fahrerhaus, Luftfederung und Bordmatik-Kipper von Meiller



TECHNISCHE DATEN

Motor

V6-Dieselmotor OM 501 LA mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Hochdruck-Einspritzung über Pumpe-Leitung-Düse, 4 Ventile pro Zylinder, zweistufige Motorbremse, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Technologie.

Hubraum 11.946 cm³
 Nennleistung 335 kW/456 PS bei 1.800 U/min
 Max. Drehmoment 2.200 Nm bei 1.080 U/min
 Kühlmittelmenge 41,0 l
 Ölfüllmenge 34,0 l

Antriebsstrang

Kupplung:

Automatisierte, hydraulisch betätigte torsionsgedämpfte Einscheiben-Trockenkupplung MFZ 430.

Getriebe:

Automatisches 12-Gang-Gruppengetriebe G 330-12/11, klauengeschaltetes Dreigang-Grundgetriebe mit synchronisierter Range- und Splitgruppe, elektronisch gesteuert, schaltbar automatisch oder manuell. Übersetzungen 11,63 bis 0,77.

Lenkung

Kugelmutter-Servolenkung LS8 von Thyssen Krupp, variable Übersetzung 19,3 – 23,0 : 1; 6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Fahrwerk

Vorderachse Typ VL 4/50 DC 7,5 – gerade Starrachse mit 3-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; 2 angetriebene Hinterachsen Typ HD/HL 7/55 DCGS/DCS -13, Luftfederung mit 4 Bälgen je Achse, Stabilenker an beiden Achsen. Außenplaneten-Achsen mit Differenzialsperre, Übersetzung $i = 4,83$, Stoßdämpfer, schaltbare Längssperre, Quersperren. Bereifung 315/80 R 22,5.

Bremsen

Elektronisch geregeltes Zweikreis-Druckluftbremsensystem mit integrierten ABS-, ASR- und Trailerfunktionen, Scheibenbremsen mit Vollschutz an allen Rädern, Dauerbremse Motorbremse mit Konstantdrossel, leistungsoptimierter Voith-Retarder R 115HV.

Fahrerhaus

Mittellanges M-Fahrerhaus mit hydraulischer Kippvorrichtung, Rückwandfenster mit Schutzgitter, stahlgefederte Vierpunkt-Komfortlagerung, Stahlstoßfänger.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe 7.256 x 2.487 x 3.268 mm
 Radstand 3.300/1.350 mm
 Tankinhalt 300 l
 Leergewicht 11.920 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 26.000 kg
 Testgewicht mit beladenem Zentralachshänger 40.860 kg



spielt der schwere Mercedes-Dreiaxler nicht den Maximalisten, im Zugbetrieb mit dem Zentralachsenanhänger darf er 23 t laden – ein vergleichbarer Sattelzug packt deren 26 und mehr. Die beiden Antriebsachsen, gut für bis zu 13 t Achslast, federn aufwändig mit acht Luftbälgen, die leer wie beladen für eine konstante Ladehöhe sorgen. Damit ist der Actros für den Winterdienst gerüstet – zusammen mit einer Kommunalhydraulik ist er auch für Straßenbauämter interessant.

Der maßgeschneiderte kurze Radstand (3.300 mm) verleiht dem Dreiaxler die nötige Wendigkeit. Mit gerader Vorderachse, Außenplanetenachsen hinten und Längs-/Quersperren käme der Bau-Actros im Gelände weit – allein die limitierte Verschränkbarkeit der luftgefederten Achsen bremst Offroad-Ambitionen. Schon hier die erste Einschränkung: Unser Testkandidat ist ein Kipper für alle Fälle, wenn das Terrain nicht zu selektiv wird.

Kipperfahren ohne Verzicht.

Über drei moderate Stufen geht es nach oben, zwei kräftige Handläufe sichern den Aufstieg ins Fahrerhaus. Den Actros-Piloten erwartet ein hochwertiges Cockpit



Großzügige Platzverhältnisse mit Staumöglichkeiten; Identifikationsmerkmal: Offroad-Spiegel; ein wirklich hervorragender Arbeitsplatz; Unten: Ausguck auf die Ladung mit soliden Tritten und Dachreling



mit praxisgerechter Ausstattung, alles Nötige geht bestens zur Hand, nur langbeinige Fahrer wünschen sich die Sitzschienen ein wenig länger. Mit pneumatisch verstellbarem Lenkrad, Bordcomputer und Schaltkonsole am Sitz zieht der Kipperfahrer mit den Truckern des Fernverkehrs gleich. Elektrisch verstellbare Spiegel und die Fensterheber sitzen auf

Auf den ersten Blick erkennt man den Bau-Actros an seinen kratzfesten Außenspiegeln mit Riffeloptik.

der Fensterbrüstung, da wo man sie erwartet – auch die Feststellbremse, ideal ins Armaturenbrett platziert, große Köcher für die große Mineralwasserflasche in den Türen: Bau-Actrosfahrer müssen nicht darben. Das mittellange Format er-

weist sich als Idealbesetzung für den Bau – hinter den Sitzen bleibt reichlich Stauraum für Stiefel und Werkzeug, vielleicht auch für eine kleine Kühlbox und auf Wunsch für eine Klappliege. Der Motortunnel ist hoch, für einen Umstieg zur Seite etwas hinderlich, aber immerhin plan – eine überdimensionale Ablage für Papiere und mehr.

Der Fahrer wird schnell heimisch, hat er die Bedienung der Schaltwippe am Sitz verinnerlicht. Altgediente Actros-Fahrer haben es gleich drauf, rechts der Knopf für die Neutralschaltung, links die Wahl Vorwärts-Rückwärts. Die Mercedes-Techniker rüsten das automatisierte Powershift-Getriebe jetzt mit spezieller Gelände-Software hoch, die mit dem Einlegen der Längssperre aktiviert wird. Damit werden die Schaltzeiten verringert, das ABS-System lässt mehr Schlupf an den Achsen zu. Der manuelle Modus ist nur bei kniffligen Geländesituationen gefragt, um unerwünschte Schaltungen

zu vermeiden – an Steigungen, extrem steilen Gefällen oder bei tiefem Geläuf. Die neue Mercedes-Lenkung präsentiert sich deutlich verbessert, auch auf welligem Terrain. Der Geradeauslauf bleibt zielsicher, die Lenkung dirigiert direkt, mit Rückmeldung, aber ohne erhöhten Kraftaufwand beim Rangieren.

Gute Noten für Powershift.

Der schwere Actros hat die nötigen Reserven, wir sind mit 800 kg mehr als erlaubt unterwegs. Knapp 460 PS leistet der zweitstärkste V6-Diesel der 501er-Baureihe, seine flache Drehmomentkurve auf hohem Niveau verspricht einen Büffelmotor mit hohem Anfahrvermögen. Gut 2.000 Nm bei 1.000 Umdrehungen, schon knapp darüber das Maximum, der etwas raue V-Diesel ist gut bei Kräften. Er hängt prima am Gas und benötigt selten Drehzahlen oberhalb der 1.500er-Marke. Bei Vollgas kann der Fahrer bis dahin bereits 97 Prozent der Nennleistung abfordern und hat bei sinkenden Drehzahlen an Steigungen noch immer üppige Reserven. Auf die sich der Getrieberechner aber nicht immer verlässt – an langen Steigungen schaltet er zackig und oft einen Gang mehr als nötig zurück.

Rollt man auf Landstraßen mit 50 bis 60 km/h – jetzt bei Kraftstoff sparenden 1.100 Umdrehungen im großen Gang – neigt der Rechner zu Pendelschaltungen, nobody is perfect. In der Regel aber sammelt das rechnergesteuerte Schaltwerk





CASTROL ELIXION – DER EINE HAT'S, DER ANDERE NICHT.



Und während der eine vorneweg fährt, haben es andere schwer. Denn mit einem Motorenöl wie Castrol Elixion Low SAPS sind Sie als Fahrer klar im Vorteil. Schließlich reduziert die Low-Friction-Technology den Verschleiß, erhöht die Motorlebensdauer, mindert den Schadstoffausstoß, senkt den Ölverbrauch, fördert das Fließverhalten und steigert die Motorleistung. Dass Castrol Elixion Low SAPS auch noch den Kraftstoffverbrauch senkt, klingt bei diesem Leistungsportfolio schon fast unglaublich. Deshalb sollten Sie es unbedingt einmal selbst testen.

IT'S MORE THAN JUST OIL.



Elixion



Nicht optimal gelöst: Die Anhängeranschlüsse für Luft, Strom, ABS und die Hydraulik sind zu eng montiert.

mit stets passenden Gangwechsellern gute Noten. Für den Nahverkehr gibt es stimmige Übersetzungen, Tempo 85 wird mit noch sparsamen 1.500 Umdrehungen gemeistert. Auf ebener Landstraße rollt der 40-Tonner mit knapp 1.200 Touren im Zwölften, fordert der Fahrer Leistung, liefert der kompakte V6-Diesel 440 PS im 11. Gang mit 1.500 Umdrehungen. Der goldene Actros ist auf Zugkraft programmiert, seine Beschleunigungswerte liegen auf dem Niveau des Wettbewerbs. Wer höhere Drehzahlen fordert, wird nicht belohnt. Darauf reagiert der OM 501 LA unwillig zäh und lärmig, der aufmerksame Profi merkt es schnell.

Wer die Motorleistung mit Augenmaß nutzt, wird dafür mit genügsamen Trinkritten belohnt. Das Testprotokoll zeigt

deutlich: Auf der Autobahn wird es wegen des höheren Drehzahl-niveaus schon einmal ein Liter mehr sein, aber auf schweren Landstraßen, dort wo unser Testkandidat zu Hause ist, zählt er zu den Kostverächtern.

Straffe Blattfedern vorn.

In Sachen Komfort schlägt sich der luftgefederte Actros eher auf die robuste Seite. Die gerade Vorderachse verantworten straffe 3-Blatt-Parabelfedern, auch der Hinterwagen rollt eher steifbeinig ab. Voll beladen federt der Actros manierlich, neigt sich jetzt in Kurven schon früh zur Seite. Die straffe Fahrerhausfederung hält hier dagegen, hat aber mit harten Querfugen ihre Mühe. „Ein Kipper ist eben kein Straßenfahrzeug“, halten die Mercedes-

| TESTERGEBNIS | |
|--|-------------------------------|
| <i>Adblue-Verbrauch zu Kraftstoffkosten bewertet</i> | |
| Leerfahrten | |
| Landstraße | 35,36 l/100 km bei 54,50 km/h |
| Autobahn | 28,13 l/100 km bei 83,95 km/h |
| Beladen | |
| Landstraße | 49,34 l/100 km bei 52,04 km/h |
| Autobahn | 27,31 l/100 km bei 82,00 km/h |
| Gesamt | |
| Teststrecke | .205 km |
| Landstraßenanteil | 78 % |
| Verbrauch | .39,20 l/100 km |
| Beschleunigung | |
| Von 0 – 20/40/50/60 | 7,2/18,3/24,2/32,6 s |
| Fahrgeräusch | |
| Innen bei 85 km/h | 68,8 dB(A) |

Techniker dagegen, erst recht nicht, wenn er Reserven bieten muss. In engen Kurven schiebt der Dreiaxser mächtig über die Vorderräder, besonders auf losem Untergrund – ganz nach Art seines 6x4-Wesens. In Sachen Sicherheit spielt der Mercedes die volle Partitur. Mit EBS-Scheibenbrem-

Der goldene Actros ist auf Zukunft programmiert, die Beschleunigungswerte liegen auf Wettbewerbs-Niveau.

sen, die auch im Gelände keinen Schaden nehmen, gibt er sich ultramodern. Er verzögert so zügig wie er fährt, gefühlsrecht und zupackend. Unterstützung erfahren die Radbremsen durch den kräftigen Voith-Retarder, der dort, wo es langsam bergab geht, mit 270 kW der Motorbremse verstärkt wird.

Unser Fazit:

Der Bau-Actros findet zu Recht Anklang bei den Kunden. Sein Konzept ist solide und bis ins Detail durchdacht. Das hochwertige Fahrerhaus und die einfache Bedienung sammeln Sympathiepunkte bei den Fahrern, die Betreiber schätzen den günstigen Kraftstoffverbrauch und das breite Sortiment. Bei der Fahrwerksabstimmung sehen wir noch etwas Luft nach oben, trotz Hightech-Komponenten und Bau-Luftfederung.

WOLFGANG TSCHAKERT



Die Bordmatik vereinfacht das Abladen und erhöht die Umlaufgeschwindigkeit.