



Mercedes-Benz Actros 1836 LS 4x2

Sympathischer Urtyp

Wirtschaftlich und sympathisch: Der 360 PS starke Actros beeindruckte mit Sparwerten und ansprechendem Outfit.

Der Actros 1836 LS 4x2 Bluetec 5 absolvierte den Test als Arbeitstier, zeigte sich jedoch sympathisch sparsam und komfortabel.





Was der Tester sagt



Fahrerhaus



Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; zeitgemäßer Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zur Beifahrertür



Unbequemer Aufstieg zum oberen Bett ohne Aufstiegsleiter

Antriebsstrang



Gute Motorelastizität; serienmäßiges Mercedes Powershift 2 als 12-Gang-Automatikschaltgetriebe; hohe Fahrharmonie und Sparwerte beim Verbrauch



Rappeliger Motorleerlauf

Fahrwerk



Zielgenaue, sehr gut gedämpfte Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit



Serienmäßiges Powershift 2; günstige Paketpreise mit Sonderbonus für sicherheitsrelevante Hightech-Assistenzsysteme wie ESP, ACC, Spurwächter und ABA; optional Standklimaanlage und Xenon-Licht

Routine-Check/Wartung



Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel-Stände und Fahrzeugfunktionen; lange, vom Bordrechner nach Belastungsprofil und eingesetzten Betriebsmitteln errechnete Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel



Scheinwerfer-Zierblendschraube nicht verlustfrei

Service



Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz

Der Actros 1836 LS 4x2 Bluetec 5 ist weniger ein Vorzeigetyp als vielmehr ein Arbeitspferd für den Floteneinsatz. Dieses Mal steht in erster Linie die Wirtschaftlichkeit im Fokus, und es wird nicht mit PS-Zahlen geprotzt. Das Outfit der erst Anfang 2008 vorgestellten dritten Actros-Generation wurde nochmals areodynamisch verbessert und strahlt dank neuer Sonnenblende, breitrippigerem Kühlergrill sowie stilistischen Änderungen am Bugspoiler jugendliche Frische aus. Auch sonst hat der Actros III zu den Themen „Umweltschonung“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“ und „Komfort“ einiges zu bieten.

Der bereits im Vorgänger bewährte V6-Diesel OM 501 LA mit knapp 12 l Hubraum gibt 360 PS bei 1.800/min und ein maximales Drehmoment von 1.850 Nm bei 1.080/min ab. Bei 40 t Zuggesamtgewicht ergibt sich ein bescheidenes Leistungsverhältnis von 9 PS/t und je-

doch ein durchzugsstarkes maximales Drehmomentniveau von gut 46 Nm/t.

Der Actros 1836 war als Zugpferd des 40-t-Testsattelzugs mit Sparwerten und ziemlich flott unterwegs: Auf dem Autobahnabschnitt wurde mit einem Durchschnittsverbrauch von 29,0 l/100 und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 77,2 km/h in der Leistungsklasse unter 400 PS ein Top-Sparwert erzielt. Auch das Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) ist mit 32,5 l/100 km bei 70,1 km/h sehr sparsam bei hoher Produktivität ausgefallen.

Hinzu kommen noch recht ungünstige Witterungsbedingungen am Testtag: neben einem bewölkten Himmel, aus dem es teilweise regnete, blies vor allem ein kräftiger Wind überwiegend aus Südwest mit Stärken zwischen 3 und 4 – örtlich sogar bis 5. Ohne diese steife Briesse hätte der Actros 1836 mit Sicherheit noch günstigere Ergebnisse erzielen können. Aller-

Die PALFINGER Innovations-Förderung.

Nur bis
31. 12. 2009!



Die neue PALFINGER Innovations-Förderung ist da! Holen Sie sich für Ihren alten Kran gutes Geld und sparen Sie mit der neuen Palfinger Krantechnologie!

Nähere Informationen und Bedingungen finden Sie im Internet unter

www.palfinger.de/krantauschaktion

PALFINGER

PALFINGER GMBH
Feldkirchener Feld 1
83404 Ainring
Tel.: +49-(0)8654-477-0
Fax: +49-(0)8654-477-4000
E-Mail: info@palfinger.de
www.palfinger.de

KOSTENRECHNUNG

MERCEDES-BENZ ACTROS 1844 EURO 5 SCR

Sattel-KFZ; gewerblicher Güterfernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	11,9/360
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.801,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	0,00
Nutzungsdauer [Monate]	48,00
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000,00
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200,00
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	32,50
Verbrauch Ad-Blue, [l/100 km]	1,30
Verbrauch Diesel und Ad-Blue, preisgewichtet [Euro/100 km]	33,10
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis Ad-Blue [Euro/l]	0,60

Variable Kosten

Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	39,00
Kosten Ad-Blue [Euro/100 km = ct/km]	0,78
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,18

Feste Kosten

Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.612,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	0,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	30.213,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	125,89

Auswertung 1: Kosten/Jahr

Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.612,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	0,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel u. Ad-Blue) [Euro/Jahr]	57.283,20
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	105.352,20

Auswertung 2: Kosten/100 km

Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	20,98
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,18
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	73,16

Für die Kostenrechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsetzbar; u.a. mit Fernverkehrskabine „L“; Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „Powershift II“, Sekundärretarder „Voith“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“

(1) Quelle: Mercedes-Benz Charterway, Berlin; Full-Service-Leasing inkl. Wartung & Reparatur (2) 6 Reifen à 450,- nach 24 Monaten oder 288.000 km; Umlage auf 48 Monate (3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung

Der Musterfahrpark 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



Bequem: günstige Einstiegsituation



Beliebt: großer Rasierspiegel

ding muss jetzt noch der Ad-Blue-Verbrauch von 0,65 l/100 km (siehe Kostenrechnung) kostenanteilig hinzuge-rechnet werden. Auch dann bleibt der Actros 1836 auf dem Autobahnabschnitt unterhalb der Marke von 30 l/100 km.

Im Gegensatz zu den Kosten verhält sich der Ad-Blue-Verbrauch bei den Emissionen – auch bei CO₂ – weitestgehend umweltneutral. Gerade CO₂ steht als klimaschädigendes Treibhausgas am Pranger. Weltweit ist eine erhebliche Reduzierung der CO₂-Emissionen notwendig, um die Ziele der Weltklimakonferenz, die vor Kurzem im Kopenhagen stattfand, zu erreichen. Demnach soll eine Erderwärmung von mehr als 2° C unbedingt verhindert werden.

Dank Neuentwicklungen in der Motor-Peripherie ist der V6-Diesel OM 501 LA noch sparsamer im Einsatz. Ein Beispiel ist die elektronisch geregelte Druckluftbevorratung E-APU (Electronic Air Processing Unit), die den auf 12 bar erhöhten Vorratsdruck überwiegend im Motorschub-Betrieb ohne Kraftstoffverbrauch erzeugt.

Der Antriebsstrang des Actros 1836 ist serienmäßig mit dem 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe Mercedes Powershift 2 bestückt. Dank 2-Pedal-Techno-

logie und Fahrprogramm-Regelung braucht der Fahrer nur noch Gas zu geben und kann sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Alles andere wie das Schalten und Kuppeln sowie die Gangwahl wird von „Kollege Computer“ übernommen. Außerdem stehen für unterschiedliche Topographien und knifflige Fahrmanöver via Tastschalter im Armaturenbrett die vorprogrammierten Fahrstrategien „Power“ und „Eco-Roll“ sowie „Rangier“- und „Freischaukel“-Modus zur Verfügung.

Bemerkenswert ist auch das spezielle Motorbremsschaltprogramm von Powershift 2: Es sorgt bei aktivierter Motorbremse für effektive Drehzahlen und trägt auch zu mehr Sicherheit und erhöhter Wirtschaftlichkeit bei. Die zweistufige Konstant-Drossel-Motorbremse bringt schon ab 2.000/min eine recht hohe Verzögerungsleistung. Außerdem werden alle Bremsrichtungen des Sattelzugs über ein intelligentes Bremsenmanagement für eine möglichst verschleißarme Verzögerung geregelt.

Auf der Testfahrt zeichnete sich der Actros 1836 auch dank Powershift 2 durch sein einfaches Handling aus. Hinzu kommt die gelungene Abstimmung des Antriebsstrangs auf eine hohe Fahrhar-

DAS NEUE Trailer-Journal 2010

**Der europäische
Einkaufsführer
für Anhänger, Auflieger,
Aufbauten und Zubehör**

The European Shopping Guide
for Trailers, Semitrailers, Bodies
and Accessories

Alle Daten auch komplett
online! (inklusive Anzeigen)
www.trailer-journal.com

Die Neuausgabe Trailer-Journal
bestellen Sie bitte per Telefon, Fax,
E-Mail oder Internet

Telefon 021 51/51 00-1 23
Fax 021 51/51 00-2 15
trailer-journal@stuenings.de
www.trailer-journal.com



TECHNISCHE DATEN

Mercedes-Benz Actros 1836 LS 4x2

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamischen Sonderausstattungen

Maße und Gewichte

Länge: 5,82 m; Breite: 2,50 m; Höhe (Kabinendach): 3,45 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 14,90 m; Leergewicht (mit Fahrer und vollem Tank): ca. 7,5 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang

Motor: Daimler OM 501 LA Bluetec 5 (Euro 5): flüssigkeitsgekühlter V6-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Schadstoffnachbehandlung mit SCR-Technologie; Vierventiltechnik, vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Motormanagement mit Hochdruckdirekteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse-System pro Zylinder; Hubraum: 11,9 l; Leistung: 360 PS (265 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 1.850 Nm bei 1.080/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Mercedes Powershift 2: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Übersetzungsverhältnisse von 14,93:1 bis 1:1; 4 Rückwärtsgänge, $i = 14,93:1$ bis 2,65:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz; Übersetzung: 2,846:1; Gesamtauslegung: 1.228/min bei 80 km/h

Fahrwerk

Federung: vorne: starre 7,5-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stabilisator, Stoßdämpfer, Achslastmesseinrichtung; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; 2-Balg-Luftfederung mit Telligent-Stabilitätsregelung, Stabilenker, Stoßdämpfer, Achslastmesseinrichtung

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Telligent-Betriebsbremsanlage mit 12 bar Electronic-Air-Processing-Unit (E-APU), integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie Rollsperrung und Trailer-Funktionen wie Lastzugabstimmung; Stauklappenmotorbremse mit leistungssteigernder Konstantdrossel-Dekompressionsstufe; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: ESP, LGS und ABA

Reifen: Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin X Energy; vorn: XF Savergreen und hinten: XD Savergreen; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin Energy XTA

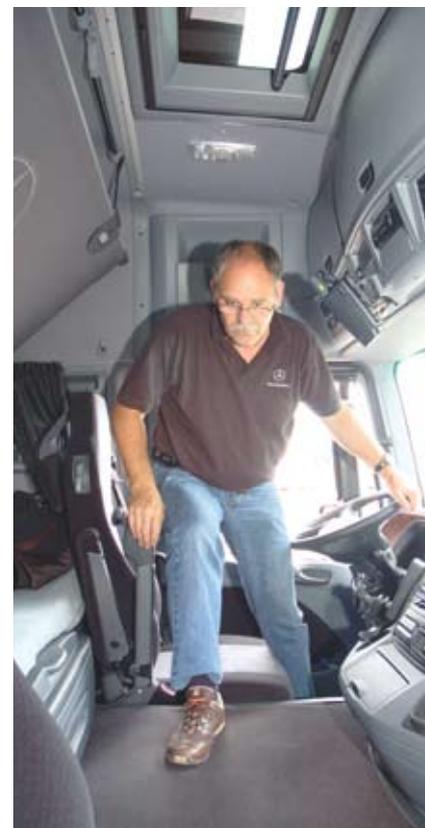
**Vorbildlich: perfekter Fahrerplatz**

monie. Gefallen hat auch die leichtgängige, etwas indirekte Lenkung mit angenehmer Dämpfung und perfektem Lenkverhalten sowie ausreichenden Rückstellkräften. Weitere Pluspunkte sind gute Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den großzügig dimensionierten Außenspiegeln sowie die Laufruhe des V6-Diesels im Fahrbetrieb und eine angenehm niedrige Geräuschkulisse in der Kabine.

Vor allem Alleinfahrer sind in der zeitgemäßen L-Fernverkehrskabine gut aufgehoben: Der Fahrerplatz ist erstklassig gelungen und bietet ein geschickt platziertes Ablagefach sowie ein Getränkeflaschen- und Becherhaltersystem im direkten Fahrerumfeld. Vorbildlich auch das ausgereifte Cockpit mit übersichtlich bestücktem Kombiinstrument und einfachem Handling dank intuitiver Bedienbarkeit. Sitz-Schnellabsenkung und hochklappbares Lenkrad vereinfachen sowohl das Aus- und Einsteigen als auch den Überstieg zur Beifahrertür.

Das hochwertige, solide verarbeitete Interieur präsentiert sich in dezenter Farbgebung mit wohnlicher Ausstrahlung. Bei einer Außenlänge von 2,28 m sowie einer Innenbreite von 2,26 m und

einer Stehhöhe von 1,92 m vor den Sitzen ist die Kabine mit zwei komfortablen Schlafliegen bequem dimensioniert. Für lange Strecken steht mit den großen, teil-

**Akzeptabel: verrenkungsfreier Überstieg**

1836

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km. 115,6 km
Verbrauch Ø. 29,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. 77,2 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 36,3 l/100 km bei 77,0 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 22,3 l/100 km bei 77,3 km/h

Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
gefahrte km. 65,4 km
Verbrauch Ø. 38,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. 60,4 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. ... 2,0 km
Verbrauch Ø. 136,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. 42,6 km/h

Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
gefahrte km. 181,0 km
Verbrauch Ø. 32,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. 70,1 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø. 1,3 l/100 km

Wetter

bewölkt; teilweise Regen; Wind: 3 bis 4 in Böen 5 aus SW; Temperatur +18 bis +22° C



Praktisch: klappbarer Mehrzwecktisch

weise auch von außen zugänglichen Stauräumen unter der Liege sowie verschließbaren Großstauflächen über der Windschutzscheibe ausreichend Volumen zur Verfügung.

Außerdem ist das Testfahrzeug Actros 1836 dank Telligent-Stabilitätsregelung (ESP), Telligent-Spurassistent (LGS) und vor allem Brake Assist (ABA) als Safety-Truck unterwegs. Der ABA ist der erste Aktiv-Bremsassistent in Nutzfahrzeugen, der bei akuter Crash-Gefahr auf einen langsamen Vordermann automatisch eine Vollbremsung einleitet. Allerdings stehen die Safety-Truck-Ausstattungen nur gegen Aufpreis zur Verfügung. Noch besser ist es, dass rundum komplette „Safety Pack Top“ für 12.013 Euro mit zusätzlicher Telligent-Abstandsregelung (ACC) und Voith-Retarder zu ordern, um im Einzelpreisvergleich die Maximalsumme aus den lukrativen Rabattsätzen herauszuholen.

Das Testfahrzeug Actros 1836 mit auf Wirtschaftlichkeit getrimmten 360 Pferdestärken kann eben alles, was ein LKW im Fernverkehrseinsatz benötigt, auf zeitgemäßen Niveau bieten. Sympathisch ist auch das günstige Preis-/Leistungsverhältnis: Laut verhandelbarer Nettopreis-

liste ist die Sattelzugmaschine Actros 1836 LS 4x2 Bluetec 5 als Standardmodell für 111.800 Euro zu haben. Hinzu kommen für das L-Fahrerhaus 10.715 Euro sowie für das empfehlenswerte „Safety-Pack Top“ 12.013 Euro. Praktisch unverzichtbar sind das „Economy-Pack Basic“, unter anderem mit Spoiler-Paket und Kompakt-Sattelkupplung, für 4.030 Euro und die rundum komplette Komfortausstattung „Comfort-Pack Top“ für 3.635 Euro sowie das Truck-Navigationssystem für 3.343 Euro – alle genannten Preise ohne Gewähr. Mit den Sonderwünschen summiert sich der Kaufpreis für den Actros 1836 4x2 Bluetec 5 auf stolze 152.536 Euro. Ein Preis, der den Actros 1836 eindeutig in die Premium-Klasse rückt.

Auf die Dauer des Lebenszyklus im Fuhrpark gerechnet, zählt jedoch weniger der Anschaffungspreis als vielmehr die Einsatz- und Betriebskosten pro Jahr. Vor allem hier kann sich der Actros 1836 als günstiges Flottenfahrzeug präsentieren (siehe Kostenrechnung).

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

Gute Neuigkeiten ...

www.renault-trucks.de

