

Das Gesamtkunstwerk

Mit reichlich Vorschusslorbeeren bedacht, muss der neue Mercedes-Benz Actros im ersten Fahrttest beweisen, dass der beste LKW wieder aus Stuttgart kommt.

Schauplatz München-Airport, das subjektiv längste Warten auf einen Fahrermin mit einem LKW-Debütanten geht zu Ende. „Ready for take off“ im neuen Actros, der lang ersehnte Start in die Zukunft des Fernverkehrs führt über vier Trittstufen in die große Gigaspace-Kabine. Alles ist neu gestaltet, rein gar nichts wurde vom Vorgänger übernommen – und trotzdem fühlt man sich sofort in einem Mercedes zu Hause. Ein extra bequemer Komfortsitz lässt sich perfekt einstellen, das neue Vierspeichenlenkrad mit integrierten Funktionstasten liegt wertig in der Hand. Durch den Druck auf den modisch-sinnbefreiten, aber spielerisch zu betätigenden Starterknopf erwacht die 510-PS-Sattelzugmaschine zum Leben.

Mit sonorem, aber gut gedämpften Grummeln meldet der neue Hightech-Reihensechszylinder seine Arbeitsbereitschaft. Fahrtritt in eine neue Ära des Lastwagenfahrens – das verspricht zumindest Mercedes seit ein paar Monaten von seinem neuen Flaggschiff. Auf dem neu gestalteten Armaturenträger im vierkantigen Design der aktuellen E-Klasse prangt ein großes Multifunktionsdisplay, auf dem ein anfangs fast unüberschaubares Infoangebot abrufbar ist. Fürs Erste reichen die Ganganzeigen als Info. Apropos Gang: Das neue Powershift-Getriebe wird nun über einen Lenkstockhebel mit Drehring aktiviert, über den sich gleichzeitig die Jake-Brake-Motorbremse und der neue Aqua-Retarder steuern lassen. Der kompakte Schaltknopf in der rechten Armlehne ist damit Geschichte, ebenso wie die Option auf ein handgeschaltetes Getriebe.

Erster Überraschungseffekt: Sobald das zwölfstufige Getriebe auf D geschaltet ist,

zum Kühlschranks für stehende Flaschen in den größeren Fahrerhausversionen bietet Raum für alles während der Fernfahrt. Kritikpunkt am Steuer: Die großen Spiegelpakete bieten Durchblick zwischen der A-Säule, sitzen aber etwas zu weit hinten.



Neues Cockpit mit vielen neuen Staufächern und diversen kleinen Extras



Schöner wohnen im neuen Actros

Mit sechs verschiedenen Fahrerhausversionen, zwei davon in schlanker 2,3-m-Breite, will Mercedes alle Anforderungen an einen Schwer-LKW abdecken. ClassicSpace, StreamSpace, BigSpace und GigaSpace sind die Namen für die unterschiedlichen Höhenversionen. Allen gemein ist eine komplett neue Innenausstattung: Neues Cockpit, neue Sessel, neue Betten, neue Staufächer und viele kleine Extras mehr. Die Dreiteilung der Kabine in Fahr-, Arbeits- und Wohn/Schlafbereich wird durch die unterschiedliche Farbgebung der Interieur-Materialien unterstrichen.

Der Kunde kann das Actros-Innendesign in schlichtem Kunststoffschwarz, mit Chromapplikationen oder dem wohnlichen Wurzelholzbesatz wählen. Eine fast unübersehbare Anzahl an Ablagen und Fächern bis hin

zum Kühlschranks für stehende Flaschen in den größeren Fahrerhausversionen bietet Raum für alles während der Fernfahrt. Kritikpunkt am Steuer: Die großen Spiegelpakete bieten Durchblick zwischen der A-Säule, sitzen aber etwas zu weit hinten.

Mit dem deutlich vergrößerten Raumangebot im Wohn- und Arbeitsbereich kann man bestens leben. Das neue Solo-Star-Concept für Alleinfahrer ist das Highlight der neuen Actros-Kabine. Ein üppiger Clubessel auf der Beifahrerseite ist voll relaxtauglich. Der ausklappbare Arbeits/Esstisch, die hochwertigen Betten und zahlreiche sinnvolle Details zeugen von der Praxisnähe im Kabinendesign. So kann man gute Fahrer bei der Stange – oder besser noch im Fahrerjob – halten.

Sowohl von außen
als auch aus
Richtung Motor
kommen allenfalls
busähnlich leise
Töne.



LKW-Tester Oliver Willms: „Spurstabil hält der Actros die eingeschlagene Linie, ohne Korrekturen in der Kurve.“



kriecht der Actros leicht gegen die Bremse. Damit kommt der 40-Tonner beim Tritt aufs Gas spontan und ohne die sonst übliche halbe Anfahr-Gedenksekunde in die Gänge. Mit kräftigem Antritt aus dem Anfahrang heraus schiebt der 12,8-l-Motor

kräftig an. Faszinierend ist der Schaltwechsel: Mit einem schnellen Klack ist der Anschlussgang sofort vorgespannt. Die Zugkraftunterbrechungen sind minimal, fast wie bei einem DSG-Getriebe.

Actros-Fahren neu definiert

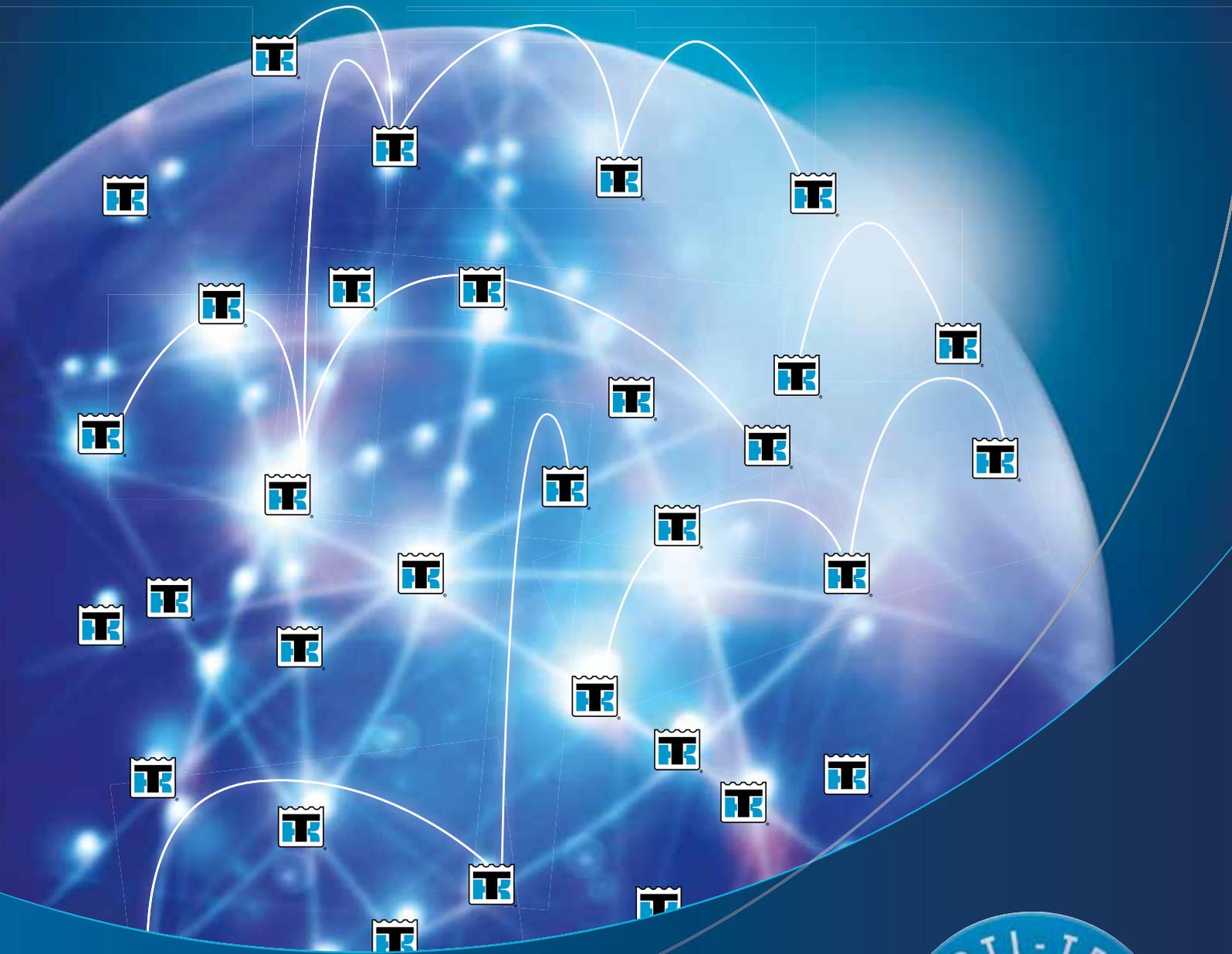
Mit flotten Schritten durch die Gänge kommt der Sattelzug überraschend schnell auf Marschtempo und schert auf die Autobahnauffahrt ein. Das erste Fahrwerkserlebnis: Trocken und spurstabil hält der Actros die eingeschlagene Linie, ohne dass in der Kurve auch nur kleine Korrekturen nötig werden. Das ist nicht mehr der Mercedes, den wir kennen. Das breitere Fahrwerk mit der spurstabilen, neu arrangierten Hinterachsabstimmung, die auf leichtes Untersteuern eingestellt wurde, definiert Actros-Fahren ab sofort neu. Dabei kommt der Komfort nicht einmal zu kurz: In das auf vier Punkten luftgefederte GigaSpace-Haus kommen nur die kurzen Schwingungsstöße der Autobahn-Betonplatten durch. Das gängige Schlagen oder Zittern am Lenkrad bei Fahrbahnunebenheiten haben die Fahrwerksentwickler dem Actros vollständig abgewöhnt.

Auf ebener Strecke wird der durchzugstarke 510er kaum gefordert und kurbelt extra lang übersetzt mit niedrigen Touren in Richtung Etappenziel. Mit dem eher unspektakulär gleichmäßigen Leistungsanstieg über den Drehmoment-Tafelberg von 1.000 bis 1.400/min arbeitet der Common-Rail-Motor harmonisch mit der länger ausgelegten Hinterachsübersetzung zusammen. Serienmäßig gesetzt ist eine Hinterachsübersetzung von $i = 2,61$. Damit verringert sich das Drehzahlniveau bei Autobahnmarschtempo um rund 150 Touren.

Durch das verwertbare Drehmoment bereits im Bereich ab 900 Touren stört die lange Achse nicht die Fahrdynamik, trägt aber zum angepeilt niedrigen Verbrauch des neuen Fernverkehrs-Trucks bei. Deutlich häufiger als beim Vorgänger-Actros schaltet der Ecoroll-Freilauf zu. Das „Segeln“ auf leichten Rollstrecken hilft Spritsparen. Sobald eine Bremsung ansteht oder Beschleunigungsbedarf durch

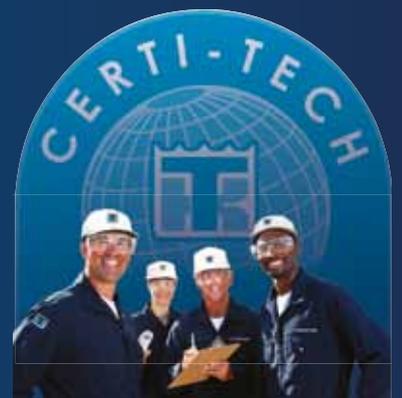


Unser Händlernetzwerk: Unterstützt Sie immer und überall



Kundendienst durch autorisierte Händler: Immer und Überall

Jede Ladung zählt. Deshalb bietet Ihnen Thermo King ein einzigartiges Händlernetzwerk mit zertifizierten Wartungstechnikern für LKW- und Sattelauflegergeräte. Rund um die Uhr sorgen Experten dafür, dass Ihre Ladung das gewünschte Ziel in gutem Zustand erreicht. Mit dem internationalen Servicenetz von Thermo King erhalten Sie garantiert an jedem Punkt Ihrer Fahrt die gewünschte Unterstützung.





Grau nur von außen: der neue Actros

Fleetboard serienmäßig

Als kostenlose Dreingabe für alle neuen Actros-Modelle baut Mercedes jetzt die komplette Fleetboard-Hardware mit ein. Die dazu gehörende Software gibt es die ersten vier Monate umsonst, später muss je nach Programm dafür extra bezahlt werden. Damit hat der Actros-Kunde aber ein ausgereiftes Fuhrpark- und Fahrzeugmanagementsystem zur Verfügung, das bereits in 2.000 Firmen genutzt wird und in seiner Vielzahl von Anwendungen wohl die meisten Kunden zufrieden stellen wird. 5 bis 15 Prozent Kraftstoffersparnis verspricht Mercedes bei optimal genutztem Fleetboard. Wenn man die nicht auf Antriebsersichtliche Logik der Fahrerbewertung verinnerlicht, wäre dies ein beträchtlicher Betrag an variablen Kosten, die man einsparen könnte. Infotainment für den Fahrer bietet das recht wohlwollend bewertende Fleetboard-Eco-Support-Programm, das neben Statusmeldungen über den Prozentgrad der richtigen Bedienung von Bremse, Gas, Retarder und Motorbetrieb auch Tipps fürs sparsame Fahren anbietet. Die Logik dahinter mag man aber nicht sofort durchblicken, denn das System geht am Start von 100 Prozent Wohlverhalten aus – man kann sich also nur verschlechtern ...

Gas oder Tempomat signalisiert wird, klinkt sich der Freilauf wieder in den Triebstrang ein – auch hierzu muss man attestieren: Besser kann's im Moment keiner.

Bemerkenswert ist das Geräuschniveau. Sowohl von außen als auch aus Richtung Motor unter dem ebenen Fahrerhausboden kommen allenfalls busähnlich leise Töne. Allerdings ist auch das kraftvoll-charakteristische Bollern des V-Motors mit dem neuen Modell endgültig Geschichte. Vorläufig deckt Mercedes mit dem 12,9-l-Reihenmotor den meistverkauften Leistungsbereich von 420 bis 510 PS ab. Die Abrundung nach unten als Ersatz für den Axor sowie in der Hochleistungsklasse über 510 PS wird später folgen.

Nach der ersten Etappe wird gewechselt. Jetzt steht ein 450er mit dem etwas niedrigeren mechanisch gefederten BigSpace-Haus bereit. Die straffere Kabinenfederung macht den Erlebniseffekt des neuen Fahrwerks noch deutlicher spürbar. Es mag abgedroschen klingen, aber hier trifft es tatsächlich zu: Der Actros lässt sich so simpel wie ein PKW steuern. Dazu trägt auch die Ergonomie am Arbeitsplatz bei. Die Schalter liegen gut im Blickfeld, über das modische Instrumentendesign kann man streiten, aber es macht einen guten Job, und die Lenksäule lässt sich – auch während der Fahrt – per Fußpedal im verwaisten Kuppelungsfußraum ideal einstellen.

Gestatten: Top-Torque

Bei der 450-PS-Version kommt der Kunde im zwölften Autobahngang in den Genuss einer kostenlosen Drehmomentzugabe. Top-Torque nennt Daimler jene 200 Nm Extradurchzug, die im höchsten Gang das Zugkraft unterbrechende Herunterschalten wenn möglich verhindern sollen. Auf der kommenden Landstraßenetappe steht Schalten natürlich häufiger an. Wobei das Powershift-Getriebe mit seinen maximal 1,25 Sekunden langen Schaltvorgängen jeden Handschalt-Fahrer locker überholt.

Auch die Schaltlogik ist stimmig. Manuelle Eingriffe in die Gangwahl, soweit sie notwendig werden, erledigt der Actros-Fahrer per Druck oder Zug am zentralen Lenkstockhebel. Etwas gewöhnungsbedürftig: Im Economy-Modus reagiert das Getriebe nicht auf Kick-down-Befehle des Fahrers.

Bei der zweiten Fahretappe über bayrisch-schwäbische Landstraßen mit engen Ortsdurchfahrten unterstreicht der Actros wieder seine Lenkpräzision. Schnelle Manöver durch Kreisverkehrrondelle gelingen ebenso stressfrei wie präzises Ansteuern von schmalen Stadtpassagen. Mit einer Aktion, die Fahrzeughersteller normalerweise meiden wie der Teufel das Weihwasser, unterstreicht Mercedes stolz diese Charaktereigenschaften des Nutzfahrzeug-Novizen. Im direkten Fahr-

ANZEIGE

Ihre Pannenhilfe.
24 h. 365 Tage. Ganz Europa.
00 800 24 CARGOBULL (gebührenfrei)

dynamikvergleich mit dem Vorgänger-Actros, den Mercedes mit beharrlicher Sturheit als „bewährten Actros“ benennt, anstatt sich des Begriffes „Classic“ zu bedienen, legt der neue Actros die Latte erwartungsgemäß auf eine neue Besthöhe. Das Nachschwingen des Sattelzuges fällt bei schnellem Spur- oder Richtungswechsel trotz des hoch thronenden Kabinenschwerpunktes dramatisch geringer aus als beim „Bewährten“.

Auf den achterbahnähnlichen Landstraßenstrecken der Schwäbischen Alp trumpt der Actros zu guter Letzt noch mit makelfreiem Bremsverhalten auf. Der neue, in den Kühlwasserkreislauf integrierte Voith-Aqua-Retarder arbeitet mit dem vergrößerten Kühlpotenzial des neuen Motors. Zusammen mit

der Deko-Motorbremse übernimmt der Wasserretarder so die meiste Bremsarbeit. Die Scheibenbremsen bleiben kalt und übernehmen nun mehr Sicherheitsaufgaben und das Stoppen. Das vollzieht man als Actros-Neu-Fahrer nur ungern, vor allem wenn es ans Aussteigen geht.

Selten wirkte ein neues LKW-Modell bereits auf Anhieb so stimmig, selten war die Zahl der Kritikpunkte so gering. Wobei sich im ersten Fahrtest kein Unterschied zwischen Euro-5- und Euro-6-Variante feststellen ließ. Jetzt muss man sehen, wie sich der Actros neu ab seiner Auslieferung im Oktober in Kundenhand schlagen wird. Denn der Neue sollte schnellstens auch das Attribut „bewährt“ bekommen. Bis dahin startet der neue Actros zu einem planmäßigen Höhenflug in der Branche – quasi der A380 der LKW-Szene. **owi**

Selten wirkte ein neues LKW-Modell so stimmig, selten war die Zahl der Kritikpunkte so gering.



Auf dem Weg zu den Kunden ... ab sofort ist der neue Actros zu haben.

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

Support your Business

Die Anforderungen steigen – Ihre Ressourcen nicht

EURO-Leasing hat deshalb die Lösung für Sie zu einem Rundum-sorglos-Paket zusammengeschnürt.

- Steigern Sie Ihre Effizienz!
- Verbessern Sie Ihre Kostenstruktur!
- Erhöhen Sie Ihre Flexibilität!
- Sichern Sie Ihre Wettbewerbsfähigkeit!

EURO-Leasing – Der Motor für Ihren Erfolg



MAN | Rental
www.manrental.eu

www.euro-leasing.de • Servicehotline: 0 18 05/25 46 73*

EURO-Leasing GmbH • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • info@euro-leasing.de

* 0,14 €/Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.

EURO LEASING
Immer in Bewegung