

Auf dem Osteuropa-Test-Drive durchquert der neue Actros die stärksten Wachstumsmärkte in der EU.



Der neue Actros on Tour



15 Tage lang war der Actros auf dem Test-Drive durch acht Länder in Osteuropa unterwegs.

Extrem attraktiv

Daimler stellte den neuen Mercedes-Benz Actros der dritten Generation auf dem Osteuropa-Test-Drive vor.

Der beeindruckende Tross mit dem neuen Mercedes-Benz Actros der dritten Generation war 15 Tage lang auf dem Osteuropa-Test-Drive unterwegs. Der Startschuss zur Acht-Länder-Tour fiel in Tallinn, der Hauptstadt Estlands, am Nordzipfel Osteuropas. Weiter ging es auf Südkurs durch die baltischen Länder Lettland und Litauen. Anschließend führte die geschickte Routenplanung durch die zentraleuropäischen Staaten Polen, Tschechien, Ungarn, Rumänien und Bulgarien.

So durchquerte der neue Actros auf dem Osteuropa-Test-Drive als internationale Fahrvorstellung die stark wachsen-

den Transportmärkte in acht EU-Mitgliedsstaaten Ost- und Zentraleuropas. Schon in rund der Hälfte der Tourländer ist Daimler mit der Marke Mercedes-Benz der klare Marktführer. In den Ländern des Osteuropa-Test-Drives hat im Vorjahr der Nutzfahrzeugmarkt über 16 t Gesamtgewicht mit rund 55.000 Einheiten einen neuen Höchststand erreicht. Das sind über 56 Prozent mehr als im Jahr 2006, in dem die europäischen Nutzfahrzeughersteller 35.100 Fahrzeuge absetzen konnten.

Der KFZ-Anzeiger war am Ende des Osteuropa-Test-Drives auf der Rückfahrt da-

bei. Sie führte den Actros-Konvoi durch Österreich zum Daimler-Werk Würth. Die gewählte Etappe von Budapest nach Salzburg war die erste lange Fahrt mit dem neuen Actros. Und das gleich im Euro-5-Flaggschiff Actros 1860 Megaspace.

Im Vergleich zum Vorgänger muss man schon genauer hinsehen, um die dritte Actros-Generation auszumachen. Die neue Sonnenblende mit Chrommittelteil, der breitrippigere Kühlergrill und der dezent gearbeitete Frontspoiler unterhalb der vorderen Stoßstange sorgen jedoch schon auf dem ersten Blick für ein frisches Antlitz, das Hochwertigkeit und Leistungsbereitschaft ausstrahlt. Insgesamt hat Daimler in 37 Einzelmaßnahmen investiert, um die Wirtschaftlichkeit, den Komfort und die Sicherheit sowie das Design der Actros-Familie weiter zu perfektionieren.

Die Fahrt mit dem Actros 1860 Megaspace verlief wie erwartet ohne Zwischenfälle. Der auf etwa 40 t voll ausgelastete Sattelzug traf bei guten Witterungsbedi-

Es ist erhabenes Gefühl, das V8-Triebwerk im Actros zu spüren.

nungen und staufreier Fahrt planmäßig am Etappenziel in Salzburg ein.

Es ist einfach ein erhabenes Gefühl, das V8-Triebwerk im Actros 1860 Megaspace unter sich zu spüren. Das 16-l-Powertriebwerk OM 502 LA Euro 5 liefert die Nennleistung von 598 PS schon bei 1.800/min und gibt das maximale Drehmoment von 2.800 Nm bereits bei 1.080/min ab. So ist der Actros 1860 bei 40 t Zuggesamtgewicht mit einem Leistungsverhältnis von rund 15 PS/t und einem maximalen Drehmoment von 70 Nm/t unterwegs. Bereits ab 1.000/min beeindruckt das Triebwerk in Steigungsabschnitten mit bärenstarker Standfestigkeit und enormem Durchzugsvermögen. Weiterhin bietet das jetzt im Actros serienmäßige 12-Gang-Automatikschaltgetriebe „Powershift 2“ überzeugende Handlings- und Sicherheitsvorteile. Dank 2-Pedaltechnologie und intelligenter Fahrprogrammregelung mit Eco-Roll ist zudem noch für eine erhöhte Wirtschaftlich-



In der Nacht dient das Megaspace als Luxus-Herberge.



Das obere Bett lässt sich dank Niveauregulierung auch auf Standplätzen mit Gefälle waagrecht stellen.

keit durch geringere Verbrauchswerte und weniger Verschleiß gesorgt.

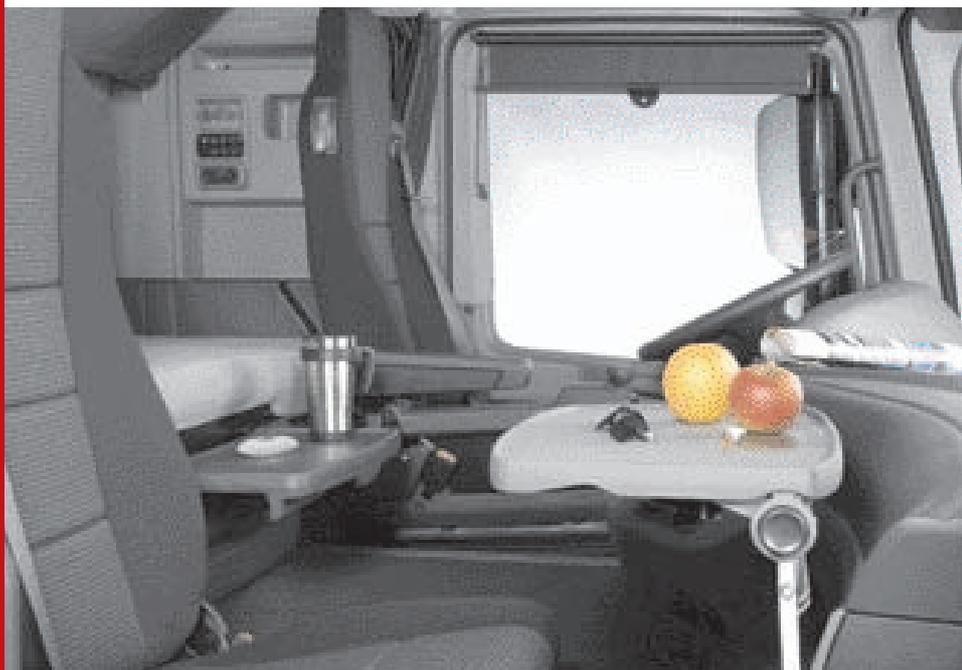
Auch der neue Actros mit dem V8-Triebwerk – neben der 598-PS-Version stehen noch die Leistungsstufen mit 510 und 551 PS mit maximalen Drehmomentwerten von 2.400 und 2.600 Nm zur Wahl – bleibt ein Prestigeobjekt. Die Masse wird, wie schon die Vorgänger, mit den V6-Dieselmotoren OM 501 LA bestückt. Diese 12-l-Aggregate decken die Leistungsklassen von 320 bis 480 PS und die Bandbreite bei den maximalen Drehmomentwerten von 1.650 bis 2.300 Nm ab. Alle V6- und V8-Triebwerke stehen sowohl als Bluetec 4 (Euro 4) als auch

Bluetec 5 (Euro 5) mit SCR-Technologie und Ad-Blue zur Verfügung.

Im Ferntoureneinsatz ist der Actros mit dem Megaspace-Fahrerhaus auf jeden Fall die richtige Wahl. Das üppige Raumangebot, die wohnliche Atmosphäre und vor allem der praktisch ebene Fußboden sind überzeugende Komfortargumente. Auch sonst setzt Daimler beim neuen Interieur der Actros-Fernverkehrskabinen neue Maßstäbe. So lässt sich das obere Bett dank einer Niveauregulierung auch auf Standplätzen mit Gefälle in eine waagerechte Stellung für einen erholsamen Schlaf bringen. Weitere praxisgerechte Neuheiten in der Kabine der dritten Ac-



Auch bei ungünstigen Bedingungen ist der Actros dank umfangreicher Hightech-Ausstattung sicher unterwegs.



Ein einsteckbarer Klappstisch und weitere praktische Ablageflächen vereinfachen das Leben an Bord.

tros-Generation sind zum Beispiel der schwenkbare Rasier- beziehungsweise Schminkspiegel, Haltestangen an der Decke, die sich auch als Handtuch und Wäschehalter nutzen lassen, sowie ein einfach zu montierender Klappstisch und ein serienmäßiger Druckluftanschluss

für die Kabinenreinigung. Allerdings müssen die Fahrer noch immer beim Aufstieg ins obere Bett auf eine Leiter verzichten.

Mit den drei Comfort-Packs „Basic“, „Classic“ und „Top“ lässt sich das Komfortniveau der Actros-Kabinen an die ge-

planten Einsatzverhältnissen anpassen. Neu sind die Economy-Packs, wie zum Beispiel die Ausführung „Classic“ für Sattelzugmaschinen mit Sicherungsautomaten, verstellbarem Luftleitkörper, Kompakt-Sattelkupplung und einem Voith-Retarder zum günstigen Paketpreis.

Beim Osteuropa-Test-Drive reichten die Witterungsverhältnisse von strahlenden Sonnentagen bis zu Tagen mit Sturm und Wolkenbruch.

Hier sorgen beim Actros von Haus aus Scheibenbremsen rundum und EBS mit Rollsperrung und Bremsassistent sowie integrierten ABS- und ASR-Funktionen und auch das Automatik-Schaltgetriebe Powershift 2 für einen hohen Sicherheitsstandard. Außerdem bietet Daimler den ersten Aktiv-Bremsassistent (ABA = Active Brake Assist), der bei akuter Crash-Gefahr auf den langsamen Vordermann automatisch eine Vollbremsung einleiten kann. Mit dem Regensensor ist ein weiteres Assistenzsystem im Programm.

Leider wird das Unfallvermeidungspotenzial der bereits etablierten Hightech-Assistenzsysteme wie ESP, Ab-

Im Ferntoureneinsatz ist der Actros Megaspacer die richtige Wahl.

standsregeltempomat (ACC) und Spurassistent noch zu wenig genutzt. Daimler bietet mit dem Classic-Safety-Pack sowie dem Top-Safety-Pack, das alle verfügbaren Assistenzsysteme umfasst, in vorbildlicher Weise abgestufte Sicherheitspakete mit Preisvorteilen im Vergleich zu den Einzelbestellungen an.

Einen weiteren Anreiz bietet die Mercedes-Benz AG mit einer LKW-Versicherung, die den Einbau von Sicherheits-Assistenzsystemen honoriert. Auch die Allianz-Versicherung gibt inzwischen einen Rabatt von zehn Prozent auf die fällige Versicherungsprämie. Allerdings gibt es zunächst die Comfort-, Economy- und Safety-Packs nur für den deutschen Markt.

ADELBERT SCHWARZ