



Im brüderlichen Wettstreit kämpfen der Actros 1844 (links) und der Actros 1836 um den Spormeister-Titel.

Im Vergleich: Actros 1844 versus Actros 1836

Überraschend gleichauf

Im brüderlichen Wettstreit spielen der Actros 1844 und der Actros 1836 ihre Karten auf, doch wer hat die höchsten Trümpfe in der Hand?

Macht es Sinn, mit 360 PS im Fernverkehr tiefzustapeln, oder ist die Leistungsklasse 440 PS doch die bessere Wahl? Die PS-Zahl ist keine reine Imagefrage – da steckt mehr dahinter – wie Transportleistung und Wirtschaftlichkeit. Der Wettstreit zwischen Actros 1844 und Actros 1836 soll klären, welcher der beiden Typen besser trumpfen kann. Bei der Endabrechnung

zeigt sich schnell: Es gibt kein Patentrezept. Und wenn der Stärkere das höhere Leistungspotenzial in niedrigere Drehzahlen für mehr Wirtschaftlichkeit umsetzt, ist er auch nicht schneller unterwegs. Im Gesamtergebnis liegen beide auf gleichem Sparniveau, und am Ende steht ein überraschendes Ergebnis.

Praktisch als eineiige Zwillinge traten der Mercedes-Benz Actros 1844 und der

Actros 1836 in identischer Ausstattung und mit vergleichbarer Antriebsstrangbestückung zum Test an. Jeder Test-Truck wurde mit demselben Auflieger in Begleitung eines Referenzfahrzeugs über zwei Tage auf der Teststrecke gefahren: das eine Mal mit voller Nutzlast und 40 t Gesamtgewicht und das andere Mal mit halber Nutzlast und etwa 27,5 t Gesamtgewicht.



TECHNISCHE DATEN

Mercedes-Benz Actros 1844 LS 4x2 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 Abgasurbolader 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: **435 PS/360 PS (320 kW/265 kW)** bei 1.800/min; maximales Drehmoment: **2.100 Nm/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-Luffederung 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 Rollsperr- und Trailer-Funktionen wie Lastzugabstimmung; Stauklappenmotorbremse mit leistungssteigernder Konstantdrossel-Dekompressionsstufe; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: ESP, LGS und ABA **sowie Achslastmessung und Voith-Retarder**

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

Solider Flottenstatus. Beide Testfahrzeuge glänzen im jugendlich-frischen Outfit der Standard-Fernverkehrskabine „L“. Mit ihr kann der Actros vor allem Alleinfahrern im Fernverkehrseinsatz ein überdurchschnittliches Komfortniveau und auskömmliches Stauraumvolumen bieten. Besonders beliebt sind die seitlichen Großstauflächen, die auch von außen zugänglich sind. Der erstklassig konzipierte Arbeitsplatz zeichnet sich durch ergonomisch platzierte Ablagefächer und ein Getränkeflaschen-/Becherhaltersystem im direkten Fahrerumfeld aus. Das ausgereifte Cockpit besitzt eine gediegene Eleganz, hervorragende Übersicht und ein einfaches Handling. Hinzu kommen Sitzschnellabsenkung und hochklappbares Lenkrad für eine günstige Einstiegsituation sowie einen akzeptablen Überstieg zur Beifahrertür.

Vergleichbar ist auch die Antriebsstrangbestückung der beiden Testfahrzeuge. Allerdings ist der Actros 1844 mit einem Voith-Retarder ausgestattet. Bei den heutigen hydrostatischen Retardern treten nur noch minimale Schleppverluste auf. So ist das Handicap aufgrund der Sonderausstattung äußerst gering.

Der V6-Diesel OM 501 LA Bluetec 5 mit SCR-Technologie leistet als 11,9-l-Aggregat im Actros 1844 gut 435 PS bei 1.800/min und bringt ein maximales Drehmoment von durchzugsstarken 2.100 Nm bereits bei 1.080/min auf. Beim Actros 1836 sind es 360 PS und 1.850 Nm.

Serienmäßig ist in beiden Testfahrzeugen das Mercedes Powershift 2 installiert. Das 12-Gang-Automatikschaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie mit intelligenter Fahrprogrammregelung ist

KOSTENRECHNUNG

Mercedes-Benz Actros 1844 5 SCR und 1836 Euro 5 SCR

(Sattel-KFZ; gewerblicher Güterfernverkehr)

	1844 Euro 5 SCR	1836 Euro 5 SCR
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	11,9/435	11,9/360
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000	25.000
Rahmenbedingungen		
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.869,00	1.801,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240,00	240,00
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	0,00	0,00
Nutzungsdauer [Monate]	48,00	48,00
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000,00	144.000,00
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200,00	115.200,00
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	32,50	32,50
Verbrauch Ad-Blue, [l/100 km]	1,10	1,30
Verbrauch Diesel und Ad-Blue, preisgewichtet [Euro/100 km]	33,00	33,10
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20	1,20
Preis Ad-Blue [Euro/l]	0,60	0,60
Variable Kosten		
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	39,00	39,00
Kosten Ad-Blue [Euro/100 km = ct/km]	0,66	0,78
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,06	52,18
Feste Kosten		
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	22.428,00	21.612,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	0,00	0,00
Reifen [Jahr]	675,00	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	31.029,00	30.213,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	129,29	125,89
Auswertung 1: Kosten/Jahr		
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	22.428,00	21.612,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	0,00	0,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00	675,00
Kraftstoffe (Diesel u. Ad-Blue) [Euro/Jahr]	57.110,40	57.283,20
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	105.995,40	105.352,20
Auswertung 2: Kosten/100 km		
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	21,55	20,98
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,06	52,18
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	73,61	73,16

Für die Kostenrechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig; 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 Musterfuhrpark 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



**Schnelle Innen-
reinigung mit
Druckluft (oben);
einfacher
Birnenwechsel**

ein deutlicher Komfort- und Sicherheitsgewinn. Beide Fahrzeuge bringen in der direkt übersetzten höchsten Getriebestufe die Motorpower über die im Verhältnis von 2,846:1 einfach übersetzte Hinterachse auf die Straße. Das bedeutet in Verbindung mit den Reifendimensionen 315/70 R 22,5 eine mathematische Gesamtauslegung des Antriebsstrangs auf 1.228/min bei Autobahntempo 80 km/h.

Bei der Motorleistung trennen den Actros 1844 und den Actros 1836 immerhin 75 PS und beim maximalen Drehmoment 250 Nm. Auf der Testfahrt war davon jedoch kaum etwas zu spüren. Ganz im Gegenteil: Der Actros 1836 wirkte



Großer Rasierspiegel für die Körperpflege



Auftritt der Testfahrzeuge als eineiige Zwillinge

subjektiv in bestimmten Situationen sogar noch etwas agiler als sein leistungsstärkerer Zwillingsbruder. Das liegt auch daran, dass die intelligente Fahrprogrammregelung in Steigungen die geringere Leistung und das schwächere Drehmoment durch ein etwas höheres Drehzahlniveau kompensiert.

Ein Beispiel ist die Autobahnsteigung von km 44 bis km 46 auf der A 3 in Richtung Köln: Der Actros 1844 bezwang die über 5-prozentige Steigung mit 40 t Zuggesamtgewicht im 9. Gang bei 1.300/min und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45,3 km/h, der Actros 1836 hing im 8. Gang bei 1.530/min und 42,6 km/h hinterher. Das höhere Drehzahlniveau suggeriert dem Fahrer jedoch mehr Leistung und ein höheres Tempo, als das tatsächlich der Fall ist.

Ansonsten gilt jeweils für beide Testfahrzeuge ein absolut vergleichbares, untadeliges Fahrverhalten. Ganz oben in der Rangliste stehen der exzellente Serienkomfort dank Powershift 2, die gelungene Antriebsstrangabstimmung und intelligente Fahrprogrammregelung für eine hohe Wirtschaftlichkeit und ausgezeichnete Fahrharmonie sowie ein überaus einfaches Handling dank vorbildlicher Fahrerplatz-Ergonomie und perfektem Lenkverhalten. Hinzu kommen gute Sichtverhältnisse auf das Verkehrs-

geschehen und in den groß dimensionierten Rückblickspiegeln, eine komfortable Fahrwerksabstimmung bei hoher Fahrstabilität und Flüsterwerte in der Kabine.

Verblüffende Ergebnisse. Die Testergebnisse (siehe Kasten) sind schon eine Überraschung. Das dichte Kopf-an-Kopfrennen der beiden Kontrahenten wurde so nicht erwartet: Die Testrunde mit voller Nutzlast und 40 t Zuggesamtgewicht absolvierte der 1844 insgesamt mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68,6 km/h. Der 1836 war mit 32,5 l/100 km bei 70,1 km/h

Das serienmäßige Powershift 2 sorgt für ein überaus einfaches Handling.

genauso sparsam, jedoch noch schneller unterwegs. Bei der Bewertung des Autobahnabschnitts sieht es nicht anders aus. Hier kommt der Actros 1844 mit einem Durchschnittsverbrauch von 29,8 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit 78,1 km/h voran. Der Actros 1836 liegt auch hier mit 29,0 l/100 km bei 77,2 km/h praktisch gleichauf. Er kann sich

jedoch bei einer etwas geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit einen Verbrauchsvorteil sichern.

Eigentlich ist jetzt bei den Fahrten mit halber Nutzlast und rund 27,5 t Zuggesamtgewicht ein deutlicherer Abstand zwischen den unterschiedlichen Leistungsklassen der Testfahrzeuge zu Gunsten des Actros 1836 zu erwarten. Doch auch hier ein unerwartetes Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 26,4 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,5 km/h für den Actros 1844 im Vergleich zu den Werten des Actros 1836 mit 27,1 l/100 km bei 73,9 km/h. Auf dem Autobahnabschnitt (1844: 24,7 l/100km bei 81,2 km/h; 1836: 24,5 l/100 km bei 82,3 km/h) liegen beide Fahrzeuge praktisch auf gleichem Verbrauchsniveau. Vor allem wenn der Ad-Blue-Verbrauch kostenanteilig im Verhältnis von 0,5:1 (0,60 Euro/1 l Ad-Blue : 1,20 Euro/1 l Diesel) hinzugerechnet wird. Daraus ergeben sich für den Actros 1844 Verbrauchswerte von 30,4 l/100 km bei voller Nutzlast und von 25,3 l/100 km bei halber Nutzlast sowie für den Actros 1836 entsprechend 29,7 l/100 km und 25,2 l/100 km – bezogen auf den Autobahnabschnitt. Womit sich der Abstand zwischen den beiden Kontrahenten noch weiter verringert.



Vorbildlicher Arbeitsplatz

Die erste Wahl. Nach Punkten sind bei der Siegerehrung eigentlich zwei erste Plätze zu vergeben. Doch der Actros 1844 ist eindeutig die erste Wahl. Er hat sich schon im Vorjahr bei der internationalen ETC (European Truck Challenge) – neben Daimler waren MAN, Volvo, Scania und Iveco dabei – sowohl bei den Verbrauchs-

werten als auch bei der Kostenrechnung als Sieger durchgesetzt. Anschließend konnte der Actros 1844 auf der Teststrecke des KFZ-Anzeiger seinen Titel als Sparmeister bestätigen und auf dem Autobahnabschnitt mit 29,8 l/100 km die magische 30-l-Grenze in der PS-Klasse über 420 PS unterbieten. Laut verhandelbarer Netto-Preisliste trennt das Standardmodell Actros 1844 LS 4x2 Bluetec 5 (Grundpreis: 118.790 Euro) im Vergleich zum Actros 1836 LS 4x2 Bluetec 5 (Grundpreis: 113.650 Euro) nur ein vergleichsweise geringer Geldbetrag von 5.140 Euro. Dieser Aufpreis und mehr dürfte durch den höheren Wiederverkaufswert beim Gebrauchtwagenverkauf wieder reinkommen. Eigentlich unverzichtbar sind das „Safety-Pack Top“ für 12.207 Euro mit ESP, LGS, ACC und einzigartigem Aktiv-Bremsassistent (ABA) sowie Voith-Retarder, das „Economy-Pack Basic“ für 4.158 Euro unter anderem mit Spoiler-Paket und Kompakt-Sattelkuppelung und das „Comfort-Pack Top“ für 3.690 Euro für eine rundum komplette Fahrerhaus-Ausstattung mit jeweils deutlichen Preisvorteilen im Vergleich zur Einzelbestellung. Sehr empfehlenswert sind auch das Audio/CD-Truck-Navigationssystem für 3.394 Euro und die Fleetboard-Vorrüstung für 558 Euro (Letztere ist im Economy-Pack bereits enthalten).

Bekanntlich sind die Anschaffungskosten – über die Einsatzdauer im Fuhrpark gerechnet – mit einem geringen Anteil an den Fahrzeugkosten beteiligt. Auch in der Kostenrechnung liegen beide Testfahrzeuge bei den Festen und variablen Kosten von 73,16 Cent/km für den Actros 1836 und 73,61 Cent/km auf etwa

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.
- Rappeleriger 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-Zierblendenschraube nicht verlustfrei.

Service

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

TESTERGEBNIS VOLLAST

Autobahn 1844/1836
 gefahrene km. 115,6 km
 Verbrauch Ø 29,8/ 29,0 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 78,1/ 77,2 km/h
 davon 50 % schwieriger Abschnitt:
 Ø 36,1/36,3 l/100 km bei 77,2/ 77,0 km/h und
 50 % einfacher Abschnitt: Ø 24,1/22,3 l/100 km bei 79,0/77,3 km/h

Mischstrecke
 55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km. 65,4 km
 Verbrauch Ø 37,2/38,7 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 56,4/60,4 km/h

Bergwertung
 A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. ... 2,0 km
 Verbrauch Ø 125,9/136,4 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 45,3/42,6 km/h

Gesamt
 65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km. 181,0 km
 Verbrauch Ø 32,5/32,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 68,6/70,1 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø 1,1/1,3 l/100 km

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

HALBLAST

Autobahn 1844/1836
 gefahrene km. 115,6 km
 Verbrauch Ø 24,7/ 24,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 81,2/ 82,3 km/h
 davon 50 % schwieriger Abschnitt:
 Ø 29,3/29,7 l/100 km bei 81,5/ 82,2 km/h und
 50 % einfacher Abschnitt: Ø 20,5/19,8 l/100 km bei 80,9/82,4 km/h

Mischstrecke
 55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km. 65,4 km
 Verbrauch Ø 29,5/31,7 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 61,0/62,5 km/h

Bergwertung
 A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. ... 2,0 km
 Verbrauch Ø 99,8/96,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 62,1/59,5 km/h

Gesamt
 65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km. 181,0 km
 Verbrauch Ø 26,4/27,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 72,5/73,9 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø 1,1/1,3 l/100 km

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

gleich günstigem Niveau. Da sei dem Fahrer mit einem Actros 1844 ein verbessertes Image für mehr Motivation im harten Fahreralltag gegönnt.

ADELBERT SCHWARZ

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