

Weiter auf dem Vormarsch:  
schwere LKW oberhalb der  
500-PS-Marke – so wie der  
neue Actros 1851 (links)



# Sparsames Kraftpaket

Seit dem Ende des abgelaufenen Jahres ist es amtlich: Leistungsstarke LKW sind auf dem Vormarsch. Nach den jüngst veröffentlichten Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes erreichte die Quote der „500er“ zum Jahresende die Hälfte aller Neuzulassungen. Die aktuelle Lage spielt PS-starken Trucks wie dem Actros 1851 in die Karten.

**D**amit ist klar: Berufskraftfahrer bekommen immer häufiger das, was sie eigentlich schon immer haben wollten: Leistung. Eine Entwicklung, die Fachleute nicht verwundert. Dabei sei der Trend zu höher motorisierten Fahrzeugen weder den Gesamtbetriebskosten noch der Fahrzeug-Performance geschuldet. Vielmehr könne man diese Tendenz auf den immer größer werdenden Mangel an Berufskraftfahrern zurückführen. Die Kunden würden ein PS-starkes Fahrzeug als geeignetes Instrument für die Mitarbeiterbindung betrachten, heißt es in Hersteller- und Vertriebskreisen.

Die aktuelle Lage spielt Mercedes-Benz in die Karten. Die Traditionsmarke aus Wörth bietet in der Leistungsklasse um 500 PS gleich drei Modelle mit dem knapp 13 l großen Sechszylindermotor OM 471 an.

Den Anfang macht das Modell Actros 1848. Dem fehlen zwar ein paar Pferdestärken bis zur magischen 500er-Marke, und auch in der Statistikwelt des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) fällt das 350-kW-Modell nicht in die Top-Leistungsklasse – mit 351 kW wäre der 1848 auch formal mit von der Partie und würde so die 500er-Quote noch weiter nach

oben treiben. Dennoch zählen wir das Fahrzeug mit seinen 350 kW oder 476 PS zur Oberklasse.

Grund: 2.500 Nm als Maximalzugkraft im 12. Gang sichern dem 480er-Actros eine respektable Schnellfahrelastizität, die der eines „echten“ 500er mit zumeist 2.500 Nm Nominal-Drehmoment in nichts nachsteht. Toptorque heißt die Zauberformel, eine Art Boost-Funktion, die ausschließlich im schnellsten Gang arbeitet.

Für die Schaltstufen 1 bis 11 wird das Motordrehmoment auf den Katalogwert von 2.300 Nm begrenzt.



Alles im Blick: mit der innovativen Mirror-Cam



Erwies sich auf der Teststrecke als sparsames Kraftpaket: der Actros 1851 ...



... mit zahlreichen digitalen Helfern wie Abbiegeassistent, Active Brake Assist 5 und Mirror-Cam samt 15-Zoll-Displays

## Schwäbische Oberklasse

Als 13-I-Topmodell haben die Schwaben die Version Actros 1853 im Angebot. 530 PS verspricht die Modellbezeichnung, 2.600 Nm stehen für das maximale Drehmoment im Datenblatt. Toptorque ist hier kein Thema. Die 2.600 Nm liefert die stärkste Euro-6d-Maschine aus der 471er-Familie in allen zwölf Getriebegängen. Dennoch fällt die Schaltbox nicht schwerer aus als beim Actros 1848.

Ebenfalls ohne die feine Toptorque-Dreingabe auf das Nominaldrehmoment muss die mittlere der drei Actros-Varianten für die 500-PS-Klasse auskommen. 1851 lautet die Typbezeichnung der früheren Topversion im Fernverkehrsangebot der Stuttgarter. 510 PS und 2.500 Nm liefert die zweitstärkste Ausgabe der 13-I-Mercedes-Maschine.

Mit Mirrorcam, Digital-Cockpit und Aktivlenkung trat dieses Modell in Gestalt des jüngst modellgepflegten Bestsellers zum Test beim KFZ-Anzeiger an.

## „Brot- und Butter-Mittelklasse“

Mit seinen Leistungsdaten, die man nach den neuesten KBA-Zulassungsdaten getrost als die „Neue Brot- und Butter-Mittelklasse“ bezeichnen darf, ist der Fahrerfänger flott unterwegs. Mehr als 74 km/h erreicht der zu drei Viertel ausgelastete Testsattelzug auf der Fernverkehrs-Messstrecke des KFZ-Anzeiger in Südniedersachsen. Das ist ein im Umfeld der Marktbegleiter sehr ordentlicher Wert.

Zu Stande kommt diese Transportgeschwindigkeit freilich nur, solange der Fahrer die im Fahrzeug installierte Leistung auch abrufen. Wir nennen das den Klassik-Fahrstil. Der erfordert allerdings – generell und markenübergreifend – ein wenig Mitarbeit vom Mann oder der Frau am Steuer. Und natürlich einiges an Grundlagenwissen über das ökonomische, sprich sparsame und zugleich angemessene flotte Lastwagenfahren.

Im Falle des Mercedes-Benz Actros mit seiner in der jüngsten Evolutions-

stufe noch einmal kräftig aufgefrischten Fahrerassistenz namens PPC (Predictive Powertrain Control, vorausschauender Tempomat) ist das an sich eine simple Angelegenheit. Zwei Wege führen hier zum Ziel.

## Zwei-Wege-Strategie

Am einfachsten ist es, sich beim Tempomatfahren mit der Werkseinstellung zu arrangieren. Die ruft nach jedem Motorstart zunächst einmal das neue Fahrprogramm „Economy-Plus“ auf. Wer damit fährt und zusätzlich überall dort, wo es fahrdynamisch sinnvoll ist, einfach manuell Vollgas gibt, macht schon einiges bei der Fahrzeit gut.

Der zweite Weg ist auf die Dauer der bequemere. Dazu schaltet man nach dem Anlassen des Motors das Eco-Plus-Programm ab und knipst die Standard-Automatik-Funktionalität an. Fortan genügt es, sich mit angemessener Marschgeschwindigkeit vollkommen auf die Geschwindigkeitsregelung der PPC-Technik zu verlassen.

# MB Actros 1851

## Kraftstoffverbrauch - Fahrleistungen - Betriebskosten im 32-t-Zug

		Testfahrzeug			Vergleichsklasse
<b>Basis- daten</b>	<b>Nennleistung</b>	<b>510 PS</b>			<b>510 PS</b>
	Nenndrehmoment	2500 Nm			2550 Nm
	Nutzungsdauer	48 Monate			
	Laufleistung Fahrzeug	120.000 km/Jahr			
	Laufleistung mautpflichtig [1]	114.000 km/Jahr			
	Service-Leasing [2]	1.618 EUR/Monat			1.650 EUR/Monat
	Reifen [3]	56,25 EUR/Monat			
	Maut	18,70 ct/km			
	Preis Diesel	1,10 EUR/l			
	Preis Adblue	0,45 EUR/l			
	Auslastung	75 %			
	Messergebnisse	<b>Messfahrt „Eco“ [*]</b>	<b>Messfahrt „Klassik“ [**]</b>	<b>Testergebnis gesamt</b>	<b>Vergleichsklasse</b>
<b>Kraftstoff- verbrauch</b>	<b>Testverbrauch in l/100 km</b>	<b>27,5</b>	<b>28,2</b>	<b>27,9</b>	<b>29,3</b>
	<b>Autobahn gesamt</b>	<b>26,5</b>	<b>27,2</b>	<b>26,9</b>	<b>28,3</b>
	Autobahn leicht	20,7	21,6	21,2	22,5
	Autobahn mittel	26,8	27,7	27,3	28,5
	Autobahn schwer	36,7	36,3	36,5	39,0
	Bergmessung	89,8	89,1	89,5	93,8
	Landstraße	32,2	32,7	32,4	33,7
	Verbrauch Adblue	0,9	1,0	1,0	1,4
	CO <sub>2</sub> -Emission (g/tkm Nutzlast)	38,6	39,6	39,2	41,1
Werksangaben (Langstrecke)	Verbrauch Diesel [l/100 km]	---	---	30,0	---
	CO <sub>2</sub> -Emission (g/tkm Nutzlast)	---	---	40,7	---
<b>Fahr- leistungen</b>	<b>Geschwindigkeit in km/h</b>	<b>72,0</b>	<b>74,3</b>	<b>73,1</b>	<b>73,7</b>
	<b>Autobahn gesamt</b>	<b>78,8</b>	<b>81,1</b>	<b>79,9</b>	<b>80,6</b>
	Autobahn leicht	81,1	82,3	81,7	82,0
	Autobahn mittel	79,9	82,4	81,1	81,7
	Autobahn schwer	73,1	76,7	74,9	76,4
	Bergmessung	66,8	74,5	70,4	72,4
	Landstraße	52,0	53,9	53,0	53,4
Werksangabe	Langstrecke	---	---	79,3	---
<b>Betriebs- kosten</b>	<b>Gesamtkosten in ct/km</b>	<b>71,8</b>	<b>72,6</b>	<b>72,2</b>	<b>74,3</b>
	feste Kosten [4]	22,8			23,1
	<b>Betriebsmittelkosten</b>	<b>30,7</b>	<b>31,4</b>	<b>31,1</b>	<b>32,8</b>
	sonstige variable Kosten	18,3			
	feste Kosten in EUR/Tag [4]	113,93			115,53

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Die Beschaffungskonditionen basieren auf dem jährlichen Neuwagenbedarf von 20 Fahrzeugen sowie dem kontinuierlichen Ersatz von 120 Neureifen. Zusätzliche Aufwendungen einer speziellen Winterreifenlogistik bleiben unberücksichtigt

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBS gemäß den aktuellen gesetzlichen Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5

(\*) Testfahrstil „Eco“: vollautomatische Fahrweise mit GPS-Geschwindigkeitsregler ohne Fahrereinfluß; (\*\*) Testfahrstil „Klassik“: fahrleistungsorientierte Messfahrt, fallweise mit manuellem Eingriff; [1] 95 % der jährlichen Fahrleistung; [2] angenommene Obergrenze auf Basis eigener Marktbeobachtungen; [3] 6 Reifen à 450,-€ nach 24 Monaten/240.000 km; Umlage auf 48 Monate; [4] einschließlich einer Pauschale für Versicherungen, Steuern und sonstigen festen Kosten

Messwerte und Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage



**Hochwertig: die modern-elegante Optik des Cockpits; zudem ...**

Der Actros fährt dann ausreichend flott über Berg und Tal, ohne dass man ihm dafür manuell auf die Sprünge helfen müsste.

Maximal sparsam ist dieser klassische Fahrstil naturgemäß nicht. Das verbrauchsseitige Minimum lässt sich einfach nur durch konsequentes „Gaswegnehmen“ erzielen. So wie wir es während der „Eco“-Messung im Test des KFZ-Anzeiger praktizieren: Tempomat auf 80 km/h, maximaler Unterschwingung am Ende selbst leichtester Anstiege, flotte Talfahrt im Rahmen des gerade noch Tolerierten.

Während der Eco-Messung werden weder das Gas- noch das Bremspedal berührt. Auch wird der Retarderhebel nicht gezogen, und manuelles „Beibremesen“ ist ohnehin tabu. Alles auf Vollautomatik lautet die Vorgabe – nur lenken muss der Testfahrer noch selbst.

### Fingerspitzengefühl

Die entsprechenden Parameter kann man im neuen Actros allesamt einzeln eingeben; dank Fingerpads aus der Mercedes-PKW-Welt übrigens eine außerordentlich fummelige und daher nervende Angelegenheit. Dass man die Empfindlichkeit der winzigen Wisch- und Drückflächen auch noch einstellen kann, ist zwar typisch Mercedes, macht die Sache aber leider nicht besser.

Schwamm drüber. Hat man die passenden Einstellungen einmal justiert,

fährt der neue Actros wunderbar nach Plan. Die angewählten Hysteresen werden sauber ausgenutzt, da und dort variiert die voll vernetzte Motor-Getriebe-Brems-Elektronik die Vorgabewerte auch.

Das ist besonders oft im Falle von Unterschwingern unter die gesetzte Marschgeschwindigkeit der Fall. Und weil das so ist, erscheint die Abkehr von festen Zahlenwerten und der Übergang zu Bandbreiten ausgesprochen sinnvoll. Mit einer Ausnahme: Neben dem ausgewählten Reisetempo hätten wir gern auch eine alphanumerische Information über die – immerhin bis 94 km/h – weitgehend frei einstellbare, obere Grenzgeschwindigkeit im neuen Volldigitaldisplay.

### Innovative PPC-Technik

Ein Lob gebührt der PPC-Technik hinsichtlich ihrer deutlich verbesserten Fahrzeugführung im abstandsgeregelten ACC-Betrieb. Zwar wird dieser Betriebsfall im Rahmen unseren Verbrauchs- und Fahrleistungsmessfahrten generell nicht benutzt, aber es gibt ja auch ein Fahren außerhalb akribischer Messungen. Auf unseren unvermeidlichen Transferfahrten zum Beispiel. Oder in Baustellen – ortskundige A7-Fahrer kennen die unverändert heikle Lage in Südniedersachsen.

Hier arbeitet die digitale Vorfeldüberwachung des Actros in ihrer neuesten Version doch erheblich besser mit der Karten- und GPS-gestützten Streckenkenntnis des autonomen Geschwindig-



**... bietet die neue Kabine zahlreiche nützliche Details wie Kühlfach und ...**



**... induktive Ladestation für Mobiltelefone**

keitsreglers PPC zusammen als ehemals.

Smileys vergibt das Testteam des KFZ-Anzeiger auch für die neue, voll-digitale Instrumentierung des Mercedes-Benz Actros. Alles schön übersichtlich hier, da gibt es nichts zu meckern. Gelingen ist auch das Hauptdisplay, dessen hochauflösende Grafik in der klassischen Darstellungsform von Tacho und Drehzahlmesser besonders gefällt.

Dass sich auch ein eher unkonventionelles Anzeigenkonzept namens „Advanced“ aufrufen lässt, soll nicht unerwähnt bleiben. Und wer mit der Wischtechnik auf Du ist, kommt auch mit dem Sekundärdisplay ziemlich schnell zurecht.

### Alles im Blick

Schnelle Freundschaft lässt sich mit den neuen Mirrorcams aufbauen. Vor Fahrtbeginn groß etwas einzustellen gibt es da nicht; allein das ist schon ein großer Pluspunkt gegenüber den althergebrachten, optischen Glasspiegeln.

Die Justage einer Hilfslinie zum Abschätzen der tatsächlichen Fahrzeuglänge macht man einmal nach dem Aufsatteln oder einem Trailer-Tausch, das war's dann aber auch.

Ansonsten erfreut das Kamera-Monitor-System mit einem bisher nicht für möglich gehaltenen, weil komplett verbauten Blick aus den Seitenfenstern. Auch gefällt der ungetrübte Blick nach hinten selbst bei heftigem Regen. Den hatten wir sowohl beim ersten Kennenlernen der neuen Actros-Generation im Mai des vergangenen Jahres als auch bei unserer ersten Testfahrt im Herbst.

Doch keine Sorge, die Verbrauchs- und Fahrleistungsmesswerte wurden selbstverständlich bei zwar kühlen, aber komplett trockenen Witterungsbedingungen ermittelt.

Dass es im Monitor flimmert, wenn Fahrzeuge mit digitalem Licht – LED und Artverwandtes – von hinten nahen, muss man vorläufig noch hinnehmen. Genau so wie man eine gewisse optische Grobschlächtigkeit der Monitore akzeptieren muss – das System wurde halt nachträglich auf ein bestehendes Kabinen-Layout draufgepflanzt.



**Viel Platz für Dokumente und Gepäck: dank der zahlreichen Staufächer in der Fahrerkabine**

Dass schließlich (alters-)weitsichtige Menschen von nun an – zumindest zur linken Fahrzeugflanke hin – mit einem unscharfen Abbild der Wirklichkeit werden leben müssen, sei nicht verschwiegen.

### Transportwirklichkeit

Ebenfalls eine Pflichterwähnung: Die tabellarische Testanalyse des KFZ-Anzeiger nennt von nun an – zusätzlich zu den selbst ermittelten Testwerten – nicht nur den werksseitig, gemäß EU-Vorgaben ermittelten Kraftstoffverbrauch nebst CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Normfahrleistung, sondern passt sich zudem noch ein Stück weit mehr der Transportwirklichkeit an.

Gemeint ist die angenommene Jahrfahrleistung von Fernverkehrs-Sattelzugmaschinen. Das eingangs bereits einmal erwähnte Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat nämlich festgestellt, dass heute erheblich weniger Wegstrecke je Fahrzeug und Jahr zurückgelegt wird als zur Mitte des vergangenen Jahrzehnts: minus 7.500 km oder minus 7,3 Prozent.

Grund genug, unsere Kostenbetrachtung hinsichtlich der angenommenen, jährlichen Fahrzeugfahrleistung von 125.000 auf 120.000 km zu modifizieren. Bezogen auf den aktuellen Testwagen Mercedes-Benz Actros 1851 bedeutet das: Anstieg der Gesamtbetriebskosten um knapp einen Cent je Kilometer gegenüber einer Testberichterstattung, hätte sie denn vor Jahresfrist stattgefunden.

Um diesen Betrag wären die in bisherigen Testveröffentlichung ausgewiesenen, relevanten Daten anzupassen, wollte man sie mit den neuen Resultaten vergleichen.

### Klarer Kostenvorteil

In der aktuellen Tabelle zum Actros 1851 wurde die Angleichung für die Referenzklasse natürlich bereits impliziert. Und so zeigt sich ein Kostenvorteil des Neulings von zwei Cent je Kilometer gegenüber dem Mittelwert der Euro-6-Vergleichsklasse. In erster Linie erarbeitet sich der Daimler seinen Bonus durch seinen sehr gemäßigten Diesel- und Adblue-Konsum. 31,1 ct/km stehen 32,8 ct/km gegenüber.

Bei etwas geringerer Fahrleistung, das gehört zur Wahrheit dazu – was die Transportzeit angeht, gibt es „Eco“ nicht zum Nulltarif. Doch keine Panik. Die ausgewiesene Tempodifferenz macht nur dreieinhalb Minuten aus; auf einen langen Transporttag mit 500 km vom Start bis zum Ziel wohlmerkt. Entwarnung also, alles im grünen Bereich.

**Hans-Jürgen Wildhage**

## Unsere Meinung

Am Ende überzeugt der neue Actros mit der 510-PS-Maschine in vielen Punkten. Im reduzierten Eco-Modus oder manuell gefahren gehen Verbrauch und Tempo in Ordnung. Akustisch gibt sich der Mercedes-Bestseller – subjektiv und wie gehabt – um einiges raubeiniger als beispielsweise die gleich starken Wettbewerber von DAF, Scania und Volvo.

Auf der Getriebeseite überzeugt Powershift, vor allem im Schluß mit PPC, mit stets sinn-

voller und flotter Schaltarbeit. Dabei kann die Kultur des sanften Übersetzungswechsels nicht eben als Stärke des von Daimler selbst gefertigten Zahnradwerks gelten. Bei den Assistenzsystemen verdient das neue PPC nicht zuletzt dank seiner vollumfänglichen Einstellmöglichkeiten größtes Lob. Die Mirrorcam hat viele Stärken und einige Schwächen; ABA 5, die autonome Notbremse mit Fußgängererkennung, ist über jeden Zweifel erhaben. Auch die opti-

onale Seitenraumüberwachung ist eigentlich ein Muss im neuen Actros – was man von „ADA“ (Advanced Driver Assist), der teilautonomen Spurführung, nicht durchgängig behaupten kann.

Dessen aktive Rückführung des Fahrzeugs auf den Pfad der Tugend, sobald ein Abkommen von der Fahrbahn droht, funktioniert dank elektrischer Überlagerungslenkung einwandfrei. Die permanente aktive Spurhaltung innerhalb des eigenen Fahrstreifens allerdings nervt allein schon deshalb gewaltig, weil der Fahrer bei diesem Level-2-konformen

System andauernd durch sinnfreie Lenkbewegungen belegen muss, dass er noch bei der Sache ist. Von Entlastung keine Spur.

Was im Grunde auch Daimler so sieht: Die Weiterentwicklung von Level 2 (Teilautomatisierung) zu Level 3 (Hochautomatisierung), so wurde vor einem Jahr verkündet, liegt ad acta. Das Unternehmen setzt gleich auf Level 4: Vollautomatisierung. Gut so. Bis es soweit ist, lenken wir lieber selbst. Allerdings: Andere sehen das anders, siehe dazu den Test des Actros 1846 im KFZ-Anzeiger 22/2019.