



Im Vergleich: Actros 1851 und Actros 1848

Zweimal die erste Wahl

Beim Vergleich der Gebrüder Actros 1851 und Actros 1848 verdient jeder für sich genommen den Titel des Champions.

Bei Vergleichen stellt sich ja oft die Qual der Wahl. Anders ist es bei den Gebrüdern Actros 1848 und Actros 1851. Entsprechend den vorgesehenen Einsatzzwecken zeigt sich das jeweilige Testfahrzeug als Mittel der ersten Wahl: Der Actros 1848 Bluetec 5 mit bequemem Hochdach-L-Kabine und 476-PS-V6-Diesel bietet viel Nutzlast und ist ideal für den schweren Fernverkehr. Der Actros 1851 Bluetec 5 mit dem überaus komfortablen Magaspace-Fahrerhaus und der 510 PS starken Einstiegsversion des mächtigen V8-Diesels ist wie geschaffen

für den schweren Einsatz bei hügeliger Topographie und für internationale Fernstrecken.

Von der Optik her wirkt der Actros 1848 mit der Hochdach-L-Kabine wie der kleinere Bruder des Actros 1851 Megaspacespace. Das Antlitz des Actros 1848 drückt sportliche Flexibilität und Leistungsbeurteilung aus. Die Hochdach-L-Kabine ist um über 30 cm niedriger als das Megaspacespace aufgesetzt. Das erfordert einen Motortunnel auf dem Kabinenboden, der jedoch dank hochklappbarem Lenkrad und Sitzschnellabsenkung einen akzeptablen

Überstieg zur Beifahrertür ermöglicht. Vor allem für Alleinfahrer bietet die geräumige Hochdach-L-Kabine mit einer Stehhöhe von 1,92 m vor den Sitzen einen überaus zeitgemäßen Fernverkehrskomfort. Große Klappen-Staufächer über der Windschutzscheibe sowie Großstaufächer unter der Liege, die auch von außen durch großzügige Klappenöffnungen erreichbar sind, sorgen selbst auf längeren Touren für genügend Stauraum.

Fahrerhaus-Empfehlung. Das Megaspacespace des Actros 1851 ist der passende Rahmen für den mächtigen V8-Diesel der 16-l-Klasse. Die imposante Silhouette wirkt Respekt einflößend, ohne aggressiv zu wirken, und strahlt eine elegante Souveränität aus. Beim Einstieg ins Megaspacespace ist im Vergleich zum Hochdach-L-



Der Fahrer hat auch im Cockpit der Hochdach-L-Kabine schnell eine ideale Sitzposition gefunden. (o. l.) Im Vergleich zur Hochdach-L-Kabine bietet das Megaspac nicht nur bei der Sitzposition ein höheres Niveau. (o. r.)

Das mächtige 16-l-V8-Triebwerk im Actros 1851 zeigt sich überraschend sparsam. (rechts)

Beim Test stellten sich der Actros 1851 mit Megaspac und der Actros 1848 mit Hochdach-L-Fahrerhaus zum Vergleich. (links)



Fahrerhaus eine weitere Stufe zu überwinden. Dafür gibt es im Megaspac einen fast ebenen Kabinenboden mit einer durchgehende Stehhöhe von 1,92 m als wahres Komfortmerkmal. Das Megaspac verfügt außerdem über ein nochmals erweitertes Staufach- und Ablagenangebot, zum Beispiel ein zusätzliches Schubfach im Mittelteil unterhalb der Liege sowie zusätzliche Außenstauflächen.

Sowohl das Megaspac als auch das Hochdach-L-Fahrerhaus gibt es nicht nur in der Standard-Zweibetten-Ausführung der Testfahrzeuge, sondern auch in einer Single-Cab-Ausstattung mit nur einer unteren Liege und besonders bequemem Ruhesessel auf der Beifahrerseite.

Motorenwahl. Neben den unterschiedlichen Fahrerhauskonzepten interessiert vor allem die Frage nach der Motorenwahl: Der Actros 1848 ist mit der leistungsstärksten Version des V6-Die-

sels OM 501 LA Bluetec 5 bestückt. Der 12-l-V6-Diesel leistet 476 PS bei 1.800/min und gibt ein maximales Drehmoment von 2.300 Nm bei 1.080/min ab. Beim Actros 1851 werkelt unter der Kabine die Einstiegsversion des V8-Triebwerks mit 15,9 l Hubraum sowie 510 PS bei 1.800/min und 2.400 Nm bei 1.080/min.

Die leistungsstärkste Version des V6 OM 501 LA beeindruckt im Actros 1848 Bluetec 5 mit starkem Antritt in unteren Drehzahlen und leistungsbetonter Beschleunigung. Immerhin stehen dem Fahrer des 40-t-Test-Sattelzugs ein Leistungsverhältnis von 11,9 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 57,5 Nm/t zur Verfügung. Das reicht, um zügig und mit wenigen Schaltunterbrechungen vom Stand weg auf Touren zu kommen. Insgesamt gesehen zeigt der V6-Diesel im Actros 1848 in jeder Fahrsituation hervorragende Leistungen. Au-

TESTERGEBNIS

Autobahn Actros 1851 / Actros 1848
 gefahrene km 377,0 km
 Verbrauch Ø 31,3 / 32,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 78,3 / 79,8 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø jeweils 1,9 l/100 km

davon: einfache Strecke A 4
 gefahrene km 34,2 km
 Verbrauch Ø 22,1 / 21,0 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 82,9 / 83,9 km/h

Landstraße

gefahrene km 70,4 km
 Verbrauch Ø 38,6 / 38,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 62,0 / 59,7 km/h

Bergwertung Autobahn

Steigung ca. 5 Prozent, Länge 2,0 km
 Verbrauch Ø 142,0 / 147,0 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 53,3 / 53,3 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrene km 447,4 km
 Verbrauch Ø 32,4 / 32,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 75,2 / 75,8 km/h

Wetter

bewölkt/heiter; Wind: 2 bis 3 aus NO bis O;
 +27 bis +34° C

Ø = Durchschnitt

TECHNISCHE DATEN

Actros 1851 LS 4x2 Euro 5: **Actros 1848 LS 4x2 Euro 5:**

Als Sattelzugmaschine 4x2 mit Megaspacer-Fahrerhaus für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 3,98 m hohen Sattelzug mit Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtwicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen.

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 3,98 m hohen Sattelzug mit Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtwicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen.

Maße und Gewichte

Länge: 6,11 m; Breite (Megaspacer): 2,49 m; Höhe (Kabinendach): 3,72 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 15,20 m; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/ Zuggesamtwicht: 18,0/40,0 t;

Länge: 5,82 m; Breite (L-Hochdach-Fahrerhaus): 2,49 m; Höhe (Kabinendach): 3,45 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 15,20 m; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtwicht: 18,0/40,0 t;

Motor

Daimler-Chrysler OM 502 LA Bluetec 5: Euro-5-Motor; V8-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor; Bohrung/Hub: 130/150 mm; Hubraum: 15,9 l; Leistung: 510 PS (375 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.400 Nm bei 1.080/min; Trockengewicht: 1.184 kg; Einbaugewicht einschließlich Betriebs- und Kühlmedien: 1.250 kg

Daimler-Chrysler OM 501 LA Bluetec 5: Euro-5-Motor; V6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor; Bohrung/Hub: 130/150 mm; Hubraum: 12,0 l; Leistung: 476 PS (350 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.080/min; Trockengewicht: 952 kg; Einbaugewicht einschließlich Betriebs- und Kühlmedien: 1.018 kg

jeweils mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder), elektronisch geregelte Abgasnachbehandlung SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue; Einspritzung: Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) mit vollelektronischem und eigendiagnosefähigem Motormanagement

Triebstrang Actros 1851, Actros 1848

Kupplung: jeweils Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung, selbstnachstellend;

Getriebe: jeweils Mercedes-Benz Powershift G 281-12: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe-System in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Getriebe: unsynchronisiertes Allklauenschaltgetriebe mit synchronisierter Split- und Range-Gruppe; Fahrprogrammregelung mit wahlweise manueller Bedienung über Armlehnenwippschalter, 12 Fahrgänge mit Übersetzungsverhältnissen von 14,93:1 bis 1:1

Antriebsachse: jeweils Daimler-Chrysler HL 6/1 DCLS-13: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre; **Actros 1851** (i=2,733:1); **Antriebsstrangauslegung:** 80 km/h bei 1.180/min; **Actros 1848** (i=2,846:1); **Antriebsstrangauslegung:** 80 km/h bei 1.228/min;

Fahrwerk

Achsen: vorn: starre 7,5-Vorderachse mit Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 2-Balg-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabi-Lenker
Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS (Telligent-Bremssystem) mit ABS- und ASR-Funktionen, Radbremsen-Temperaturüberwachung, Rollsperrung sowie Bremsbelagverschleißausgleich und integrierter Lastzugabstimmung über

Koppelkraftregelung; Stauklappen-Motorbremse mit leistungssteigernde Konstantdrossel als Dekompressionsstufe; Sonderausstattung: ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm = Telligent-Stabilitätsregelung) und Spurassistent; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend
Lenkung: Daimler-Chrysler LS 8: Kugelmutter-Servoblocklenkung
Reifen: Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin Energy 2 XZA vorn und XDA hinten; Sattelanhänger: 385/55 R 22,5 Michelin Energy 2 XTA



Beim Powershift lassen sich vorprogrammierte Funktionen einfach per Tastendruck aktivieren und die Bremsomat-Hysterese einstellen.

Das Cockpit im Actros ist in Design, Übersicht und Ergonomie anerkannt erstklassig gelungen und bietet in allen Lagen einen sicheren Arbeitsplatz.

Berdem passt die Auslegung des Antriebsstrangs auf eine Motordrehzahl von 1.228/min bei Autobahntempo 80 km/h ausgezeichnet zur Motorcharakteristik.

Das hubraumstarke 16-l-V8-Triebwerk im Actros 1851 Bluetec 5 bringt noch etwas mehr an Leistung, Durchzugsvermögen und Standfestigkeit ins Spiel. Hier stehen beim voll ausgelasteten 40-t-Testsattelzug ein Leistungsverhältnis von 12,8 PS/t und ein maximales Drehzahlniveau von 60 Nm/t zur Verfügung. Allerdings nutzte Daimler-Chrysler den Überschuss an Leistung und Kraft für eine wirtschaftliche Drehzahlabsen-

kung und nicht für erhöhte Transportleistung. Mit der Auslegung auf 1.180/min bei Autobahntempo 80 km/h in der höchsten Getriebestufe wurde die gutmütige Charakteristik des 16-l-Triebwerks besonders gut getroffen.

Erstaunlich sparsam. Beim Test zeigte sich der mächtige V8-Diesel im Actros 1851 mit einem Gesamt-Dieserverbrauch von durchschnittlich 32,4 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 75,2 km/h sowie einem Autobahnverbrauch von 31,3 l/100 km bei 78,3 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten) überraschend sparsam. Hier

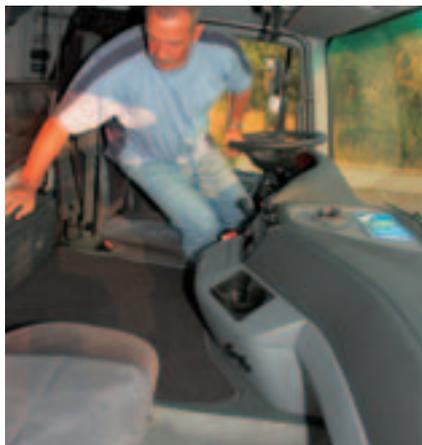


Der ebene Fahrerhausboden mit einer durchgehenden Stehhöhe von 1,92 m im Megaspac ist das Kennzeichen des wahren Komforts.

muss jedoch noch der Durchschnittsverbrauch von Ad-Blue mit 1,9 l/100 km hinzugerechnet werden. So ergibt sich ein Test-Gesamtverbrauch von 34,3 l/100 km und ein Autobahn-Gesamtverbrauch von 33,2 l/100 km.

Der Actros 1848 mit dem 12-l-V6-Motor kam dagegen auf einen Gesamt-Dieserverbrauch von 32,9 l/100 km bei 75,8 km/h und auf einen Autobahn-Dieserverbrauch von 32,1 l/100 km bei 79,8 km/h. Hier ergibt sich, nach Berücksichtigung des durchschnittlichen Ad-Blue-Verbrauchs von ebenfalls etwa 1,9 l/100 km ein Gesamtverbrauch von 34,8 l/100 km und ein Autobahnverbrauch von 34,0 l/100 km.

Schon erstaunlich, dass das mächtige 16-l-V8-Aggregat im Actros 1851 mit



Der Motortunnel im Hochdach-L-Fahrerhaus ist zwar etwas hinderlich, ermöglicht jedoch einen akzeptablen Durchstieg zur Beifahrertür.

rund 4,0 l mehr Hubraum und zwei zusätzlichen Zylindern bei den durchschnittlichen Verbrauchs- und Geschwindigkeitswerten praktisch auf gleich sparsamem Niveau des 12-l-V6-Motors im Actros 1848 liegt. Bei der Auswertung des Streckenprotokolls zeigt sich, dass der V8-Motor auf schwierigen Streckenabschnitten mit sehr hügeliger Topographie im Vorteil ist, wie zum Beispiel auf der Autobahn A 3 von Köln bis zum Frankfurter Kreuz und zurück. Dagegen schneidet der V6-Diesel im Teillastbereich auf einfachen Streckenabschnitten besser ab, wie auf der A 4 vom Kreuz Köln West bis zum Dreieck Heumar und zurück.

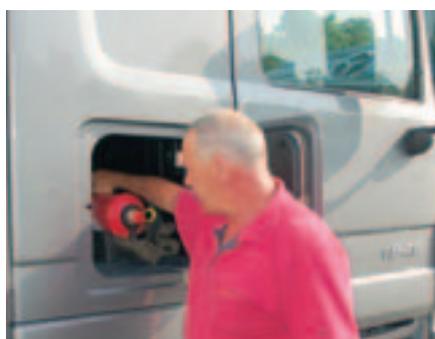
Es ist also nicht so, dass der leistungsstärkste V6-Diesel mit 476 PS und

2.300 Nm die Einstiegversion des V8 mit 510 PS Leistung und 2.400 Nm maximalem Drehmoment ersetzen könnte, ohne eine Lücke im Motorenprogramm zu hinterlassen.

So empfiehlt sich der Actros 1851 Bluetec 5 mit dem 16-l-V8 eher für besonders schwierige Einsatzverhältnisse und mit dem Megaspac vor allem für internationale Fernstrecken. Der Actros 1848 mit dem 12-l-V6 zeigt sich auch schwierigen Einsatzverhältnissen durchaus gewachsen, ist aber auf einfacheren Streckenabschnitten besonders sparsam und bietet mit dem Hochdach-L-Fahrerhaus im nationalen Fernverkehr einen überaus zeitgerechten Komfort.

Getriebe-Hightech. Jedenfalls bringt das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe Powershift beide – den Actros 1848 und den Actros 1851 – weit nach vorne in der Gunst des Kunden. Diese neue Getriebe-generation von Daimler-Chrysler wurde erst zu Beginn vorigen Jahres präsentiert. Das Powershift ist von Anfang an als Automatikschaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie konzipiert. Die Konstruktion als unsynchronisiertes Allklauen-Getriebe mit Split- und Range-Gruppe ermöglicht bei kompakter Bauweise und geringem Eigengewicht die Aufnahme hoher Eingangsdrehmomente. So steht das 12-Gang-Powershift als Direktgang-Getriebe für die V6- und V8-Motoren in den Drehmomentklassen von 2.100 bis 2.800 Nm zur Verfügung. Die 12 Gänge des Powershift reichen sowohl beim V6 als auch beim V8 für eine lückenlose Fahrharmonie in allen Fahrsituationen.

Die beiden Testfahrzeuge mit dem Powershift-Getriebe zeigt den Anhängern der 16-Gang-Getriebephilosophie, dass weniger auch mehr sein kann. Das 12-Gang-Powershift hat vor allem dem Actros 1851 zu den Sparwerten verhol-



Neben den von außen zugänglichen Großstaufächern gibt es beim Megaspac zusätzliche, abgeschottete Staufächer, zum Beispiel für Tank- und Pannen-Utensilien (li.).

Das Hochdach-L-Fahrerhaus besitzt ebenfalls von außen zugängliche Großstaufächer und bietet dem Fahrer einen zeitgemäßen Komfort (re.).

fen. Zuvor gab es den V8 nur mit 16-Gang-Schnellganggetriebe und doppelt über-setzter Hinterachse. Jetzt wird die Motor-power im 12. Gang ohne Zwischenrad di-rekt aufs Differenzialgetriebe der einfach über-setzten Hypoid-Hinterachse und von dort auf die Räder übertragen. Das spart einiges an Reibungsverlusten. Nach An-gaben von Daimler-Chrysler soll der Ein-satz des Antriebsstrangs mit dem 12-Gang-Powershift vor allem beim V8 den Kraftstoffverbrauch um bis zu 3,6 Pro-zent reduzieren.

Intelligente Fahrstrategien. Auf-grund der unterschiedlichen Hinterachs-übersetzungen für die schon genannten Auslegungen des Antriebsstrangs (beim Actros 1848 auf 1.228/min und beim Ac-tros 1851 auf 1.180/min bei jeweils 80 km/h in der höchsten Getriebestufe) be-sitzen beide Testfahrzeuge vergleichbare Fahrleistungen und die gleiche Fahr-philosophie im Fahrprogramm für das 12-Gang-Powershift. Entsprechend ver-gleichbar gut funktioniert die Eco-Roll-funktion: Auch ohne aktiviertem Tempo-mat schaltet hier das Powershift – zum Beispiel auf der Landstraße – in die Ge-triebe-Neutralstellung, um im Schubbe-trieb bei leicht talwärts geneigter Topo-graphie die Gefällekraft besser nutzen zu können.

Ein weiterer Vorteil des Powershift ist das intelligente Motorbrems-schaltpro-gramm. Je nach Motorbremsstufe oder beim Betätigen des Bremspedals wird automatisch bis in niedrige Geschwin-digkeiten der jeweils passende Gang für effektive Motorbrems-Drehzahlen einge-legt. Das Programm ist allerdings auf ei-ne deutliche Fahrerunterstützung im Sinne einer vorausschauende Fahrweise ausgelegt. Das verhindert unnötige Schwungverluste durch automatisches Herunterschalten.

Wie alle Actros-Fahrerhäuser verfü- gen auch das Hochdach-L-Fahrerhaus und das Megaspaces über einen identi- schen Arbeitsplatz. Da findet sich der Fahrer beim Actros-Wechsel im sowohl vom Design als auch von der Ergonomie und Übersichtlichkeit her anerkannt erstklassig gelungen Cockpit sofort zu-recht.

Beim Powershift-Getriebe fallen aller- dings einige neue Tasten im Armaturen-

brett auf. Damit lassen sich wohltuend einfach vorprogrammierte Fahrstrate- gien wie „Power“, „Eco“ und „Eco-Roll“ so- wie der „Rangier“- und der besonders zu dieser Jahreszeit angesagte „Freischau- kel“-Modus aktivieren. Hinzu kommt noch eine weitere Taste, mit der sich die Hysterese bei aktivierter Tempomat/ Bremsomatfunktion von 2 bis 12 km/h besonders einfach vorprogrammieren lässt. Das ist auch gut so, denn die werk- seitige Einstellung von 6 km/h ist aus meiner Sicht schon ein wenig hoch ange- setzt.

Jeder für seinen Zweck. Der Actros 1848 wie auch der Actros 1851 zeichnen sich durch fast gleichwertig gute Fahrei- genschaften aus. Allerdings zeigte sich bei Beiden ein leichtes Kupplungsrupfen beim Anfahren und auch bei der Lenkung fehlte noch das „i“-Tüpfelchen zur Per- fektion. Und klar, der V6 ist im Leerlauf schon sehr deutlich am Geräusch- und Vi- brationsniveau gegenüber dem V8 zu er- kennen.

Sonst glänzen der Actros 1848 und Actros 1851 gleichermaßen durch ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk mit

hoher Fahrstabilität sowie ein niedriges Geräuschniveau und eine wohnliche Atmosphäre in der Kabine. Allerdings spielt sich beim Actros Megaspaces alles auf einer höheren Niveaustufe ab – einschließlich der Sitzposition für den Fahrer.

Preis/Leistungsverhältnis. Die Grundausstattung des Sattelschlepperfahrgeräts Actros 1851 Euro 4 mit dem souveränen 16-l-V8 ist laut verhandelbarer Nettopreisliste für 112.400 Euro zu haben. Der Actros 1851 LS 4x2 als Magaspaces (Aufpreis 12.986 Euro) und Bluetec 5 (Aufpreis Euro 5: 2.849 Euro) mit 12-Gang-Powershift (2.460 Euro) kommt umfangreich ausgestattet auf etwa 130.695 Euro. Die Komplettausstattung des Testfahrzeugs Actros 1851 bringt es auf etwa 162.000 Euro.

Als agiles, leistungsstarkes Fernverkehrsfahrzeug bringt es das Sattelschlepper-Fahrgerüst Actros 1848 Euro 4 mit dem 12-l-V6-Diesel in der Grundausstattung auf 107.660 Euro. Das Testfahrzeug 1848 LS 4x2 ist mit dem Komfort des Hochdach-L-Fahrerhauses (Aufpreis: 9.691 Euro) als Bluetec 5 (2.485 Euro) und 12-Gang-Powershift (2.460 Euro) für 122.296 Euro zu haben. Die Vollausrüstung des Testfahrzeugs Actros 1848 bringt es hier sogar auf 167.777 Euro. Darin sind Ausstattungsdetails – das gilt übrigens mehr oder weniger für beide Fahrzeuge – wie Sonderlackierung für 4.189 Euro beziehungsweise 3.678 Euro, ESP für 1.735 Euro, Fahrer-Klima-Schwingsitz für 1.165 Euro sowie Alcoa Alu-Felgen für 3.260 Euro und andere Dinge wie Navigation und Kühltruhe enthalten.

Insgesamt können der Actros 1851 und Actros 1848, jeder für sich, mit einem günstigen Preis/Leistungsverhältnis abschließen. Hier stellt sich kaum die Qual der Wahl. Jedes Testfahrzeug zeigt sich entsprechend der vorgesehenen Einsatzfelder als erstklassige Transportlösung für den Fernverkehr mit wirtschaftlichen Leistungen, umweltverträglichem Einsatz, hohem Sicherheitsniveau und zeitgemäßem Komfort.

ADELBERT SCHWARZ