

# TEST Mercedes-Benz Actros 1854

Mit 537 PS Motorleistung und bürigem maximalen Drehmoment von 2.500 Nm ging der Actros 1854 V8 Megaspaces 4x2 an den Start.



## Souverän unterwegs

Der Actros 1854 V8 Megaspaces 4x2 ist die Top-Class im LKW-Programm von Mercedes-Benz. Eine gelungene Mischung aus Leistungsstärke, Komfort und wirtschaftlichen Werten.

**M**it dem mächtigen V8-Dieselmotor OM 502 LA ist der neue Actros gleich dreimal in der Königsklasse ab 500 PS vertreten. Das 16-l-Triebwerk gibt es in den Leistungsvarianten mit 503, 537 und 578 PS bei jeweils 1.800/min und entsprechenden maximalen Drehmomentwerten von 2.400, 2.500 und 2.700 Nm bei jeweils 1.080/min. Wie an der Typbezeichnung der Test-Sattelzugmaschine 1854 LS 4x2 zu erkennen ist, wurde für den Test die 537-PS-Variante gewählt.

Der V8-Diesel OM 502 LA machte mächtig Dampf. Reichlich Hightech wie das vollelektronische und diagnosefähige Telligent-Motormanagement, elektronisch geregelte PLD-Hochdruck-Direkteinspritzung sowie Vierventiltechnik, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sorgten für eine souveräne Kraftentfaltung.

Bei der Power ist die Telligent-Schaltautomatik mit dem 16-Gang-Schaltgetriebe G240 in 2-Pedal-Technologie mehr als sonst empfehlenswert. Da hieß es

dann nur noch Gas geben, und der leistungsstarke Actros 1854 LS ging zügig auf Tour. Das Kuppeln, das Schalten und die Gangwahl wurden von der Telligent-Schaltautomatik übernommen.

Schon auf den ersten Kilometern kam die ausgezeichnete Geschmeidigkeit des Motors OM 502 LA angenehm zur Geltung. Bei rund 40 t Zuggesamtgewicht ergaben sich für die Test-Sattelzugmaschine ein Leistungsverhältnis von 12,5 PS/t und vor allem ein enormes maximales Drehmoment-Niveau von durchzugsstar-

ken 62,5 Nm/t. Das nutzte die Telligent-Schaltautomatik beim Beschleunigen aus dem Stand, um den Motor durch Gangsprünge beim Schalten in unteren Drehzahlen ziehen zu lassen und so den Actros 1854 mit wenigen Zugkraftunterbrechungen elegant zu beschleunigen. Besser als die Telligent-Schaltautomatik konnte es auch ein erstklassiger Fahrer nicht machen.

Hilfe über den Joystick oder das Fahrpedal war nur in wenigen Situationen, wo es auf eine voraussehende Fahrweise ankam, notwendig. Vor allem auf dem Landstraßenabschnitt zeigten sich die Vorteile der Telligent-Schaltautomatik: Enge Schikanen in den Ortsdurchfahrten und eine Serpentinestrecke mit 8-prozentigem Anstieg ließen sich völlig entspannt und gelassen bewältigen.

Allerdings wirkte auf mich die Lenkung etwas nervös und zu leichtgängig. Die Lenkmittelstellung war durch die an sich ausreichenden Rückstellkräfte nicht klar definiert. Auch die Dämpfung der Mittelstellung war nicht ideal: Fahrbahnschläge kamen noch spürbar durch, und es zeigte sich eine geringe Spurrillenempfindlichkeit.

Doch das waren eigentlich Kleinigkeiten, die nach sehr kurzer Eingewöhnung das hervorragende Fahrgefühl im Actros 1854 und das einfache Handling nicht beeinträchtigten. Das neue Vierspeichenlenkrad lag griffig in der Hand. Über günstig angeordnete Funktionstasten in den Lenkradspeichen kann der Fahrer bequem und ohne große Ablenkung bei Bedarf Kommunikationsgeräte wie Radio und Freisprechtelefon bedienen. Außerdem ließen sich über die Tasten auch Funktionsanzeigen des Fahrer-Information-Systems (FIS) auf der neuen, übrigens sehr gut gelungenen Instrumentenanlage abrufen.

Es hatte schon etwas, das 16-l-Powertriebwerk unter sich zu spüren und den dezenten Sound wahrzunehmen. Die souveräne Stärke übertrug sich auch auf den Fahrstil. Besonders günstige Voraussetzungen, um mit dem Actros 1854 die 40 t Zuggesamtgewicht sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Und wie sich beim Test herausstellte auch das richtige Rezept, um in Verbindung mit der Telligent-Schaltautomatik wirtschaftliche



**(oben) Beim Single-Konzept mit Ruhesessel ist das Bett schnell gemacht. Mit ebenem Fußboden und 1,97 m Stehhöhe bietet das Megaspaces höchstes Komfort-Niveau.**

**(unten) Der neu gestaltete Arbeitsplatz ist sowohl vom Design als auch von der Ergonomie her erstklassig gelungen. Hochklappbares Lenkrad und Sitzschnellabsenkung ermöglichen ein bequemes Ein- und Aussteigen.**

Verbrauchswerte zu erzielen. Das Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 34,5 l/100 km und einer

Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,1 km/h spricht für sich. Die langgezogenen Autobahnsteigungen in der Größenordnung von gut fünf Prozent auf dem schwierigen Autobahnabschnitt auf der A 3 von Köln bis Frankfurt und zurück wurden noch im 7. Gang groß mit 55 km/h bei etwa 1.200/min genommen. Auf dem schwierigen Autobahnabschnitt kam der Actros wirtschaftlich und zügig mit 33,4 l/100 km bei 81,4 km/h voran. Damit kann sich der Actros 1854 in der Königsklasse in die erste Reihe ➤

## Kompakt: Actros 1854 Megaspaces

- ✦ Das mächtige Erscheinungsbild wirkt wie ein gutmütiger Riese und passt zur Motor-Power.
- ✦ Das Megaspaces mit ebenem Fußboden bietet sowohl einen perfekten Arbeitsplatz als auch einen Wohnraum auf höchstem Niveau.
- ✦ Der mächtige V8-Diesel mit 16 l Hubraum beeindruckte durch geschmeidige Kraftentfal-

tung und gab dem Fahrer ein souveränes Gefühl.

✦ Die Telligent-Schaltautomatik war sehr gut auf die Motorcharakteristik und auf eine hohe Fahrharmonie abgestimmt.

✦ In der Königsklasse ab 500 PS konnte der Actros 1854 V8 Megaspaces 4x2 wirtschaftliche

# TEST Mercedes-Benz Actros 1854



Es wurde auch an einen sicheren Aufstieg für das An- und Abkuppeln des Aufliegers gedacht.

stellen. Passend zur Leistung auch das Outfit: Mit der riesigen Megaspaces-Kabine wirkte der Actros 1854 LS wie ein gutmütiger Riese, dem auf der Straße gerne Platz gegeben wird. Die völlig neu entwickelte Megaspaces-Kabine für den Actros hat außen wie innen eine Menge zu bieten. Da ist zunächst das maskuline Erscheinungsbild. Es ist mehr als nur ein optisch gelungenes Facelifting mit markantem Kühlergrill und neuen Luftleitteilen. Eine aufwändige Überarbeitung der Blechteile brachte auch einen verbesserten Luftwiderstandsbeiwert.

Einfach perfekt ist das komplett neue Cockpit mit dem schon angesprochenen Multifunktionslenkrad und komplexem Fahrerinformationssystem in Design und Ergonomie gelungen. Mit einer in einen klappbaren Ausleger integrierten Joy-

stick-Schaltung unterhalb der rechten Armlehne hat sich Daimler-Chrysler eine besonders gute Lösung einfallen lassen. Diese Anordnung vereinfacht auch den Durchstieg vom Fahrerplatz zum Mittelteil und zur Beifahrertür.

Im Actros-Kabinenprogramm bietet bekanntlich das Megaspaces mit ebenem Fahrerhausboden und einer Stehhöhe von etwa 1,97 m die höchste Komfortstufe. Daimler-Chrysler gelang hier bei der

***Auch die zweite Actros-Generation, die seit Anfang 2003 vom Band rollt, hat wieder eine Trendsetter-Funktion.***

zweiten Actros-Generation eine weitere Steigerung auf hohem Niveau. Das neue Interieur ist durch hochwertige Materialien geprägt und vermittelt eine bemerkenswerte Wohlfühlatmosphäre. Das neue, modulare Innenraumkonzept mit unterschiedlichen Varianten für Zwei-Mann-Besatzungen und Single-Fahrer mit differenziertem Sitzplatz- und Schlafraumangebot bietet jetzt die Möglichkeit für maßgeschneiderte Ausstattungskonzepte und eine hohe Einsatzflexibilität.

Beim Testfahrzeug Actros 1854 mit Single-Ausstattung fiel der weit zurückgesetzte Ruhesessel auf. Er bietet in den Pausen reichlich Beinfreiheit zum Ausruhen. Dank installiertem Dreipunkt-Automatikgurt hat hier auch ein Beifahrer eine gemütliche Sitzgelegenheit. Vor dem Ruhesessel ergibt sich eine recht große ebene Fläche auf der es sich sowohl bequem stehen als auch das Gepäck

für die große Fahrt verladen lässt.

Nachteilig ist, dass der Fahrer vor dem Schlafengehen stets sein Bett bauen muss. Es sind zwar nur wenige Handgriffe – die Rückenlehne des Ruhesitzes umklappen und die falt-Federkernmatratze auslegen sowie das Bettzeug aufdecken –, doch auf Dauer kann auch das lästig werden. Insgesamt ist die Single-Ausstattung top. Sie wurde außerdem durch eine Kühlbox in der verschiebbaren Mittelablage, Klimatisierungs-Automatik mit Luftzusatzheizung und automatischer Umluftschaltung bei hoher Schadstoffkonzentration sowie Glas-Schiebe-Hebedach und Ambiente-Innenbeleuchtung anspruchsvoll aus dem Sonderausstattungsprogramm aufgewertet.

Der Fahrer kann beim Megaspaces über ein schon fast voluminöses Stauraumangebot verfügen. Über der Windschutzscheibe befinden sich Großfächer und ein abschließbares Wertfach. Für Kleinkram sowie Getränkeflaschen und



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.109 mm
Gesamtbreite (Fahrerhaus)	2.494 mm
Gesamthöhe (Kabinendach)	3.737 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	15.200 mm
Zulässige Achslast vorn	7.500 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug gewogen ca. 7.550 kg mit vollem 400 l Tank, ohne Fahrer	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,60 m
Gesamtzughöhe	4,0 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

### Antriebsstrang

**Motor:** Daimler-Chrysler OM 502 LA: Euro 3: flüssigkeitsgekühlter V8-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) pro Zylinder; vollelektronisches und eigendiagnosefähiges Motormanagement; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 130/150 mm; Hubraum: 16 l; Leistung: 537 PS (395 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.500 Nm bei 1.080/min;

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung; automatisierte Kupplungsbetätigung (Telligent-Schaltautomatik II)

**Getriebe:** Daimler-Chrysler G 240-16 synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 16 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 11,72:1 bis 0,69:1); Telligent-Schaltautomatik II (SA) als Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie  
**Antriebs-Hinterachse:** HL 8/1 DCLS-13 einfachübersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre und Übersetzung 4,1:1; Gesamtauslegung: 1.181/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe;

### Fahrwerk

**Federung:** starre 7,5-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung; Telligent-Stabilitätsregelung (SA); Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: 2-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung; Telligent-Stabilitätsregelung; Stoßdämpfer und Stabilenker

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und druckluftbetätigten Rundum-Scheibenbremsen; ABS und ASR; Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

**Reifen:** Zugfahrzeug: 315/70 R 22.5 Michelin Energy 2: vorn XZA und hinten XDA; Auflieger: 385/65 R 22.5 Continental HTL long Distance(SA)= Sonderausstattung

In den großen Außenstauflächen lässt sich einiges verstauen. Praktisch sind auch die kleineren Werkzeugfächer darunter.



Dosen gibt es ein durchdachtes Ablagesystem im direkten Fahrerumfeld. Dazu kommen rutschhemmende Ablageflächen für das Aufstellen von Kaffeemaschine und TV. Die großen Staukästen unter der Liege sind jetzt von außen und innen zugänglich, links lassen sich hier sogar Getränkekisten versenken. Praktisch sind auch auf beiden Seiten die kleineren Außen-Werkzeugfächer darunter.

Schon bei der Erstvorstellung im Jah-

re 1996 wurde der Actros im KFZ-Anzeiger als „Telligenter Musterknabe“ vorgestellt. Unter dem Begriff Telligent-Bremsystem brachte Daimler-Chrysler den Actros als weltweit ersten LKW mit serienmäßigem elektronisch geregeltem Betriebsbremsystem (EBS) und CAN-Datenbus auf den Markt.

Auch die zweite Actros-Generation, die seit Anfang 2003 vom Band rollt, hat wieder eine Trendsetter-Funktion. ➤



Mit der Megaspaces-Kabine wirkt der Actros 1854 V8 wie ein gutmütiger Riese, dem gerne auf der Straße Raum gegeben wird.

# TEST Mercedes-Benz Actros 1854



Das Single-Konzept baut auf diesen gemütlichen Ruhesessel mit viel Beinfreiheit auf.

Die neue Elektronik-Architektur „Kont-Act“ bietet mit einem auf das Gesamtfahrzeug vernetztem CAN-Datenbus und dezentralen Regelmodulen eine enorm verbesserte Betriebssicherheit sowie eine erweiterte Diagnosefähigkeit. Außerdem lassen sich die notwendigen Wartungsintervalle und die fälligen Ölwechsel dank der verbesserten Datenkommunikation jetzt belastungsabhängig noch genauer bestimmen.

Weiterhin bietet Daimler-Chrysler als weltweit erster LKW-Hersteller im Actros ein luftseitig geregeltes und über CAN-Bus vernetztes Heizungs-, Lüftungs- und Klimatisierungssystem in drei Ausführungen bis zur Klimautomatik. Das Telligent-Betriebsbremssystem mit integrierter ABS- und ASR-Funktion sowie Bremsassistenten kann jetzt eine aktive Warnmeldung an den Fahrer geben, wenn eine Überbeanspruchung droht.

Beim Telligent-Bremssystem assistiert Kollege Computer auch beim Bremsen und Betätigen der Motorbremse mit einem ausgetüftelten Konzept, um die Betriebsbremse zu schonen. Selbst beim Anfahren in Steigungen kann die Elektronik über eine zuschaltbare Rollsperr helfen.

Für eine weiter erhöhte Sicherheit stehen auf Wunsch auch das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, der Spurassistent, die Telligent-Abstandsregelung

und die Telligent-Stabilitätsregelung zur Verfügung.

Allerdings hat das Privileg, einen Actros 1854 V8 Megaspaces 4x2 zu fahren, auch seinen Preis: Zunächst ist wohl klar, dass das 16-l-Power-Triebwerk mehr verbraucht als der V6-Motor OM 501 LA mit

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahrte km 377,0 km

Verbrauch Ø 33,4 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 81,4 km/h

davon: einfache Strecke A 4

gefahrte km 34,2 km

Verbrauch Ø 22,1 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 85,0 km/h

### Landstraße

gefahrte km 70,4 km

Verbrauch Ø 40,4 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 64,0 km/h

### Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge 3,1 km

Verbrauch Ø 147,1 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 49,8 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km 447,4 km

Verbrauch Ø 34,5 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 78,1 km/h

### Wetter

sonnig; kaum windig; +20 bis +32° C

12 l Hubraum, der für den Actros in fünf Leistungsklassen von 320 bis 456 PS zur Verfügung steht.

In der überaus erfreulich kompletten Grundausstattung mit Megaspaces Single Cab kommt der Actros 1854 4x2 auf 143.676 Euro. In der reichhaltigen Vollausstattung des Testfahrzeugs mit Telligent-Schaltautomatik, Telligent-Stabilitätsregelung, Spoilern, Seitenverkleidungen, Kühlbox, Klimautomatik, Xenon-Scheinwerfern und Alufelgen von Alcoa sowie andere Dinge wie Fahrer-Airbag und Fleet-Board-Fahrzeugrechner summiert sich die Investition auf 170.966 Euro laut „Brutto“/Netto-Preisliste.

Mit mehr Sicherheit und Komfort so-



Das mächtige V8-Triebwerk machte beim Test mit 16 l Hubraum mächtig Dampf.

wie einer weiter verbesserten Wirtschaftlichkeit für den neuen Actros konnte Daimler-Chrysler sein Image bei Fahrern und Unternehmern in diesem Jahr enorm verbessern. Die Test-Sattelzugmaschine hat gezeigt, dass Daimler-Chrysler auch in der Königsklasse ab 500 PS sehr gut vertreten ist. Der Actros 1854 V8 Megaspaces 4x2 begeisterte durch enorme Leistungsstärke und wirtschaftlichen Verbrauchswerten sowie Komfort und Sicherheit auf hohem Niveau.

ADELBERT SCHWARZ