



Mercedes-Benz Actros 1860 Bluetec 5 Megaspacer

Sparsam, sicher und stark

Der Actros 1860 LS 4x2 überzeugte beim Test mit sparsamem 598-PS-Powerplay und höchstem Sicherheits-Niveau.

Daimler besitzt mit dem Flaggschiff Mercedes-Benz Actros 1860 LS Megaspacer Bluetec 5 zumindest vom Typenschild her die Eintrittskarte für die Super-Truck-Klasse ab 600 PS. Hier ist von den PS-Zahlen her der neue MAN 18.680 Euro 5 der Spitzenreiter, gefolgt vom entthronten FH16 660 Euro 4 (siehe auch KFZ-Anzeiger 19/2007) und dem Scania R 620, den es seit kurzem auch mit SCR-Technologie und Ad-Blue gemäß Euro 5 gibt. Der mächtige 16-l-V8-Diesel OM 502 im Actros 1860 leistet in der höchsten Leistungsversion „nur“ 598

PS bei 1.800/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 2.800 Nm bei 1.080/min. Dafür überzeugte der Actros 1860 Euro 5 beim Test um so mehr durch hohe Transportleistungen und sparsame Verbrauchswerte sowie exklusiven Komfort und höchstes Sicherheitsniveau.

Auch mit 598 PS zählt der 1860 zur prestigeträchtigen Premium-Spitzenklasse. Mit einem Leistungsverhältnis von etwa 15 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 70 Nm/t bei 40 t Zugsamtgewicht

kommt im Testfahrzeug schnell ein erhabenes Souveränitätsgefühl auf. Und das 12-Gang-Powershift-Getriebe sorgt für weitere Begeisterung. Gut, dass Daimler sein leistungsstärkstes Flaggschiff serienmäßig damit bestückt.

Das Powershift-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung steht seit dem Vorjahr für die Actros-Baureihe zur Verfügung. Hier ist Daimler quasi über den eigenen Schatten gesprungen und hat sich im schweren internationalen Fernverkehr von der 16-Gang-Philosophie verabschiedet.

Intelligent verzahnt. Das 12-Gang-Powershift punktet mit überaus intelligenter Fahrprogrammregelung sowie schnellem und sanftem Schalten. Das Zusammenspiel zwischen der Powershift-Elektronik



Das Cockpit im Actros ist ansprechend und funktionell gestaltet. (oben links) Dank Schubladen-Kühltruhe hat der Fahrer gekühlte Getränke stets griffbereit in seiner Nähe. (links) Die Megaspace-Kabine hält für den Fahrer einen fast ebenen Fußboden sowie 1,92 m Stehhöhe und ein gediegenes Interieur bereit. (oben)

und die überaus geschmeidige Gangart des 16-l-V8-Triebwerks sorgt beim Actros 1860 für eine phantastische Fahrharmonie in allen Verkehrssituationen und für eine zügige Beschleunigung mit wenigen Schaltunterbrechungen. So lassen sich hohe Transportleistungen und wirtschaftliche Verbrauchswerte überaus einfach erreichen.

Außerdem hilft die integrierte Eco-Roll-Funktion des Powershifts dabei, auf intelligente Weise einiges an Diesel zu sparen: Bei leicht talwärts geneigter Topographie wählt der Mikroprozessor die Getriebeneutralstellung und lässt das Fahrzeug ohne Motorschleppverluste länger rollen. Das ist vor allem bei einem großvolumigen Aggregat – wie im Testfahrzeug der Fall – von Vorteil. Allerdings kostet auch die Aufrechterhaltung des Leerlaufbetriebs einiges an Diesel. Ein durchaus schmaler Grat, auf dem sich die Software zum Kraftstoffsparen bewegen kann.

Überraschende Sparwerte. Beim Test überrascht der 598 PS starke LKW-Bolide Actros 1860 LS 4x2 Megaspace Bluetec 5 mit Sparwerten bei hohen Transportleistungen. Auf der neuen Teststrecke, die im Vergleich zur alten noch um Einiges schwieriger ist, kann das Testfahrzeug auf dem Autobahnabschnitt einen Durchschnittsverbrauch von 32,2 l/100 km bei

Beim Test überraschte der Actros 1860 mit Sparwerten bei hohen Transportleistungen.

einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,1 km/h erzielen. Auch das Gesamtergebnis mit 36,5 l/100 km bei 74,6 km/h kann sich sehen lassen (Einzelergebnisse siehe Kasten). Allerdings sind zum Beispiel beim Dieserverbrauch im Durchschnitt etwa 5,8 Prozent Ad-Blue hinzuzurechnen.

Insgesamt gesehen bemerkenswerte Sparergebnisse für die 600-PS-Klasse. Sie sind Daimler auch wichtiger als das „Blaue Band“ für den leistungsstärksten LKW in Europa. Daran sind die passgenaue Antriebsstrangabstimmung und in erster Linie die jüngsten Aggregate-Entwicklungen beteiligt. Vor allem sorgen das Powershift als Direktgang-Getriebe und der einfach übersetzte Hypoid-Hinterachsantrieb jetzt auch beim V8-Dampfhämmer-Triebwerk für eine, um etwa 3,6 Prozent gesteigerte Effizienz (laut Daimler).

Das 12-Gang-Powershift zeichnet sich auch durch die kompromisslose Bauart als unsynchronisiertes Direktgang-Automatikschaltgetriebe mit 3-Gang-Hauptgetriebe sowie synchronisierter Split- und Range-Gruppe für hohe Eingangsdrehmomente bis 2.800 Nm aus und bringt außerdem noch weniger Bau- und Verschleißteile mit sowie ein geringeres Gewicht auf die Waage.

TECHNISCHE DATEN

Actros 1860 LS 4x2 Euro 5:

Als Sattelzugmaschine 4x2 mit Megaspaces-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 Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen.

Maße und Gewichte

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

Antriebsstrang

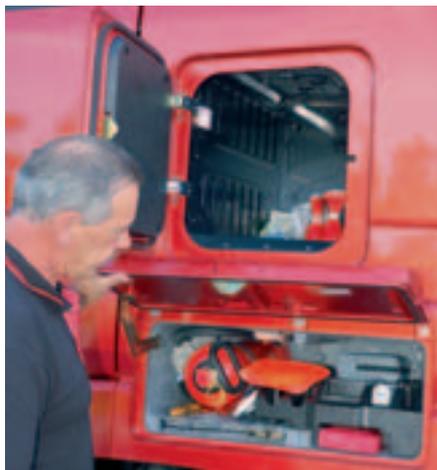
Motor: Daimler OM 502 LA Bluetec 5: Euro-5-Motor; V8-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder), elektronisch geregelte Abgasnachbehandlung SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue; Einspritzung: Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse (PLD) mit vollelektronischem und eigendiagnosefähigem Motormanagement; Bohrung/Hub: 130/150 mm; Hubraum: 15,9 l; Leistung: 598 PS (440 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.800 Nm bei 1.080/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung, selbstnachstellend;
Getriebe: 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 Übersetzungsverhältnisse von 14,93:1 bis 1:1
Antriebsachse: Daimler HL 6/1 DCLS-13: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre ($i=2,733:1$); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.180/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) Active Brake Assist (ABA= selbständig eingreifender Notbremsassistent), abstandsgeregelter Tempomat, Spurassistent und Achslastmesseinrichtung sowie Voith-Retarder; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend
Lenkung: Daimler LS 8: Kugelmutter-Servoblocklenkung
Reifen: Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin

Weiterhin verfügt das Powershift über die vorprogrammierte Fahrstrategien „Power“, „Eco“ und „Eco-Roll“ sowie



Große Außenstauräume und darunter zum Innenraum abgeschottete Utensilienfächer sind bei den Actros-Fahrern sehr beliebt. (oben) Aufklappbares Lenkrad und Sitzschnellabsenkung ermöglichen einen einfachen Einstieg. (rechts)



„Rangier-“ und „Freischaukel“-Modus. Der Fahrer kann sie einfach über Tastschalter im Armaturenbrett abrufen sowie hier auch die regelbare Hysterese (von 2 bis 15 km/h) des Tempomat/Bremssomat-Betriebs einstellen. Bei aktiviertem Power-Programm und Pedal-Kickdown-Stellung wechselt der Mikroprozessor die Gänge besonders zügig – mit immerhin um 15 Prozent verkürzten Schaltzeiten für minimierte Zugkraftverluste in Steigungen.

Mit dem „Freischaukelmodus“ hat das Powershift jedoch etwas Besonderes zu bieten: Hier öffnet und schließt die Kupplung beim Vor- und Rückwärtrollen im Takt des Fahrpedals besonders schnell: Gas wegnehmen = Kupplung auf, Gas geben = Kupplung zu. So lässt sich – wie mit einer manuellen Kupplung – der richtige Takt für einen finalen Schwung finden, um wieder freizukommen. Im Winter auf verschneiten Straßen ist das eine hilfreiche Strategie.

Höchstes Sicherheitsniveau. Außerdem ist das Testfahrzeug mit neuesten Sicherheits-Assistenzsystemen wie ESP (Telligent-Stabilitätsregelung), Telligent-Spurassistent und Telligent-Abstandsregelung für die Tempomat/Bremssomatfunktion sowie dem Active Brake Assist (ABA) angetreten. Im Vergleich zu dieser Hightech sind die weiteren Sicherheitsausstattungen wie Fahrer-

Airbag und Retarder sowie Xenon-Fahrlicht schon fast Beiwerk. Mit dem ABA baut Daimler als erster Hersteller einen selbsttätigen Notbrems-Assistent im LKW ein. Falls der Fahrer nicht auf eine Gefahrensituation reagiert, aktiviert sich – sobald der Sicherheitsabstand unterschritten wird – ein dreistufiges Programm:

- optische und akustische Warnung
- Teilbremsung und
- bei akuter Kollisionsgefahr eine Vollbremsung mit höchstem Bremsdruck.

Allerdings kann der ABA noch keine stehende Fahrzeuge oder Hindernisse erkennen. Das soll jedoch schon bald mit den selbsttätig aktiven Assistenzsystemen der dritten Generation (Verfügbarkeit wahrscheinlich ab 2009) möglich sein.

Nach Meinung von Unfall-Experten lassen sich bei Einsatz aller Assistenzsysteme etwa 80 Prozent aller Unfälle vermeiden und fast immer die Unfallschwere mindern. Im Nutzfahrzeugbereich sind das ungebremste Auffahren im Stau mit meist tragischen Folgen und das Abkommen von der Fahrspur die häufigsten Unfallursachen.

Mit Paketpreisen will Daimler die Sicherheits-Hightech nach vorne bringen.



Sowohl das untere als auch das obere Bett besitzen einen hohen Liegekomfort.



Lobenswertes Vorbild. Besonders lobenswert ist, dass Daimler diese Sicherheits-Hightech zum günstigen Paketpreis für die Actros-Baureihe anbietet. So enthält zum Beispiel das „Top Safety Package“ zum Netto-Listenpreis von rund 11.343 Euro Voith-Retarder, Telligent-Stabilitätsregelung, -Spurassistent und -Abstandsregelung für die Tempomat/Bremssomatfunktion sowie den ABA. Im Vergleich zu den Einzelpreisen ergibt sich beim Paket ein Preisvorteil von etwa 4.690 Euro. Das Classic Safety Package ohne den ABA wird mit 10.984 Euro laut Nettopreisliste gehandelt.

Nicht zu unterschätzen ist beim Thema Sicherheitsausstattung die Klimaanlage. Sie hält den Fahrer bei Sommerhitze fit und hochmotiviert und sorgt bei nass-kaltem Wetter für freie Sicht. Klar, dass beim Megaspaces als Daimler-Topkabine für den internationalen Fernstreckenverkehr eine Klimaanlage serienmäßig an Bord ist. Allerdings bietet das Klima-Pluspaket eine interessante Offerter für erholsame Schlafpausen bei Tag und Nacht im klimatisierten Ruheraum – besonders umweltverträglich bei abgestelltem Motor. Die Kälte wird im Schubetrieb gewonnen und gespeichert – eine intelligente Lösung und durchaus erschwinglich: Das „Klima-Plus“-Paket, das die seriemäßige Klimaanlage mit Standklima, Klimaautomatik und zusätzlicher Kabinenisolierung für einen Aufpreis von 2.308 Euro aufrüstet, sorgt für deutliche Kaufanreize. Ziel der Paket-Aktionen von

Daimler ist die schnelle Durchdringung von sicherheitsrelevanten Sonderausstattungen.

Rundum wirtschaftlich. Auch sonst geht beim 1860 Bluetec 5 die Rechnung auf: Die SCR-Technologie mit Ad-Blue sorgt bei verringertem Dieselverbrauch für saubere Abgase gemäß Euro 5. Außerdem lassen sich bis 1. Oktober 2009 verminderte Mautgebühren auf deutschen Autobahnen nutzen. Und die Megaspaces-Kabine hat mit dem praktisch ebenen Fußboden bei einer Stehhöhe von 1,92 m sowie dem in allen Punkten anerkannt vorbildlich gelungenen Arbeitsplatz und wohnlichem Interieur einen überdurchschnittlich hohen Langstreckenkomfort zu bieten. Hinzu kommen ein niedriges Geräuschniveau in der Kabine und eine komfortable Fahrwerksabstimmung bei guter Fahrstabilität. Allerdings fehlt beim Lenkverhalten nach meinem Fahrgefühl für die Bestnote noch eine Kleinigkeit mehr an Präzision im Bereich der Lenkmittelstellung.

Die ziemlich komplett ausgestattete, 598 PS starke Basisversion des Actors 1860 Megaspaces mit dem souveränen 16-l-V8-Diesel ist laut verhandelbarer Nettopreisliste als Bluetec 5 (Aufpreis: 2.904 Euro) und mit 12-Gang-Powershift (Serienausstattung bei 598 PS) für 126.139 Euro zu haben. Darüber hinaus sind die Testfahrzeug-Sonderausstattungen wie das Top Safety Package für 11.343 Euro und das Klima-Plus-Paket für 2.308 Euro sowie die leichteren Alcoa-Alufelgen für

Licht und Schatten

Fahrerhaus. Positiv: vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; praktisch ebener Fußboden und bequemer Überstieg zur Beifahrertür
Negativ: unbequemer Aufstieg zum oberen Bett ohne Aufstiegsleiter

Antriebsstrang. Bullige Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie umgesetzter Leistungsüberschuss; sparsame Verbrauchswerte

Fahrwerk. Leichtgängige Lenkung, ausreichend definierte Lenkmittelstellung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit. Serienmäßiges 12-Gang-Powershift-Automatikschaltgetriebe, günstige Paketpreise für sicherheitsrelevante Hightech-Assistenzsysteme wie ESP, abstands geregelter Tempomat/Bremssomat und selbsttätiger Notbremsassistent sowie weitere Sonderausstattungen wie Standklimaanlage

Routine-Check/Wartung. Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel wie Motorölstand; einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; lange, vom Bordrechner nach Belastungsprofil und eingesetzten Betriebsmitteln errechnete Wartungsintervalle

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

3.308 Euro und die Dach- und Seiten-

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km 115,6 km
Verbrauch Ø 32,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 82,1 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 39,9 l/100 km bei 81,7 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 25,3 l/100 km bei 82,4 km/h

Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
gefahren km 65,4 km
Verbrauch Ø 44,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 64,3 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung ... 2,0 km
Verbrauch Ø 144,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 59,5 km/h

Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
gefahren km 181,0 km
Verbrauch Ø 36,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 74,6 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø: ... 5,8 je l/100 km

Wetter

heiter; Wind: 2 bis 3 aus S bis SSW;
Temperatur: +15 bis +18° C

Ø = Durchschnitt

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