



## Power-Shift Mercedes-Benz Actros

# Schlau und schnell

Mit dem Power-Shift für den Actros Bluetec ist Daimler-Chrysler ein kluger Schachzug geglückt.

Das neue Power-Shift im Actros beeindruckt durch gesteigerten IQ und sanften wie schnellen Schalt-Rhythmus.

**I**ntelligenter – schneller – sanfter: So stellt sich das neue 12-Gang-Automatikschaltgetriebe Mercedes Power-Shift auf den ersten Probefahrten im Actros vor – darüber können sich die Fahrer freuen. Im Vergleich zum aktuellen Getriebeprogramm sollen die Bauweise des 12-Gang-Power-Shift als Direktgang-Getriebe für hohe Eingangsdrehmomente und die Kombination mit einfach übersetzten Hypoidachsen für das komplette V6- und V8-Motorenprogramm bis 600 PS Leistung eine Kraftstoffersparnis von bis zu 3,6 Prozent bringen. Und die inte-

grierte Eco-Roll-Funktion soll den Kraftstoffverbrauch nochmals um bis zu 1 Prozent nach unten drücken – darüber können sich die Unternehmer freuen.

Die Unternehmer müssen sich allerdings mit dem Freuen noch etwas gedulden: Das 12-Gang-Power-Shift soll ab Oktober 2006 für die Actros-Straßenbaureihe zur Verfügung stehen. Der Axor muss noch etwas länger – bis Juli nächsten Jahres – auf das 12-Gang-Power-Shift warten. Gegenüber der aktuellen 16-Gang-Teillingschaltung ist ein Aufpreis von 2.460 Euro laut verhandelbarer Nettopreisliste

fällig. Das bedeutet im Vergleich zum 16-Power-Shift, das seit Februar 2006 verfügbar ist, einen Kostenvorteil von 556 Euro und ein Gewichtsvorteil von rund 50 kg. Das 12-Gang-Power-Shift wird es ebenso wie das 16-Gang-Power-Shift sowohl als Automatikschaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie als auch mit halbautomatischer Teillings-Schaltung geben.

**IQ gesteigert.** Am Fahrerplatz ist auf dem ersten Blick noch alles wie gewohnt. Daimler-Chrysler hat an den klappbaren Armlehnen-Wippschalter festgehalten. Doch auf dem zweiten Blick ist vieles anders: Daran, dass die Ganganzeige auf dem großzügigen Display nur noch ganze Gänge von 1 bis 12 angibt, müssen sich Actros-Fahrer erst gewöhnen. Ebenso an neue Tastschalter für die vorprogrammierten Fahrstrategien „Power“, „Eco“

und „Eco-Roll“, „Rangier-“ und „Freischaukel“-Modus sowie für die regelbare Hysterese im Tempomat/Bremsomat-Betrieb. Und auf Grund der Bauweise stehen jetzt vier an Stelle von bislang zwei Rückwärtsgangstufen zur Verfügung.

Woran sich der Actros-Fahrer gerne gewöhnt, das ist das neue Fahrgefühl mit dem 12-Gang-Power-Shift. Der gesteigerte IQ der integrierten Getriebe-Elektronik im Antriebsstrang und die kompromisslose Bauweise als unsynchronisiertes Automatik-Klauenschaltgetriebe ermöglichen schnelle wie sanfte Schaltvorgänge. Gerade das richtige für eine zügig-elegante Fahrweise. Das zeigte sich schon auf den ersten Probefahrten eines vollausgelasteten 40-t-Sattelzugs mit dem Actros 1844 LS 4x2 Bluetec 5 Power-Shift als Zugferd.

Mit der Wahl des Anfahrgangs braucht sich der Actros-Fahrer beim Mercedes Power-Shift nicht zu beschäftigen. Der wird von der Elektronik beim ersten Anfahren nach Einschalten der Zündung automatisch errechnet und dann bei Stopps immer wieder vorgegeben. Im Vergleich zur aktuellen 16-Gang-Telligent-Schaltautomatik kommt beim Mercedes Power-Shift tatsächlich ein harmonischeres Fahrgefühl auf. Die Schaltvorgänge laufen schon im Eco-Programm schneller und komfortabler ab. Bei aktiviertem Power-Programm und Pedal-Kickdown-Stellung werden die Gänge besonders zügig - mit immerhin um 15 Prozent verkürzten Schaltzeiten - komfortabel gewechselt. Das minimiert Zugkraftverluste in Steigungen.

**Vollversion ohne Aufpreis.** Insgesamt, so weit sich das auf der kurzen Probefahrt und auf fremder Teststrecke feststellen lässt, ist Daimler-Chrysler mit dem Mercedes Power-Shift ein guter Wurf gelungen. Außerdem gibt es zur Freude der Kundschaft das Power-Shift nur in der Vollversion und so ohne weitere Aufpreise mit allen vorprogrammierten Fahrstrategien einschließlich Eco-Roll.

Auch die regelbare Hysterese des Tempomat/Bremsomats ist eine feine Sache. Bislang war beim Actros das Fenster, in dem der Fahrer bei aktiviertem Tempomat Schwungspitzen bergab nutzen



**Taufrisch: Die ersten 12-Gang-Power-Shift-Getriebe mit Voith-Retarder für die ersten Probefahrten mit dem Mercedes-Benz Actros.**



**Vorprogrammiert: Via Tastschalter lassen sich in die Software integrierte Fahrstrategien wie das „Freischaukeln“ aktivieren.**

konnte, fest auf 4 km/h eingestellt. Jetzt kann er über den Tastschalter im Bereich von 2 bis 15 km/h sein eigenes Tempomat/Bremsomatprogramm schreiben, zum Beispiel 80 km/h Marschgeschwindigkeit und Schwungspitzen bis 90 km/h, bevor der Bremsomat anspricht. Allerdings wird ab 94 km/h in jedem Fall gebremst, schneller kann der Fahrer den Actros nicht ins Tal treiben.

Auch die anderen Funktionen wie der Rangiermodus wurden kurz ausprobiert: Ein Tipp auf den Kippschalter im Armaturenbrett, und schon wird der Ein- und Ausrückweg der Kupplung feinfühlig fast über den gesamten Fahrpedalweg dosiert. Gleichzeitig ist damit ein einfaches Schalten in den Vor- und Rückwärtsgang verbunden.

Mit dem „Freischaukelmodus“ hat Daimler-Chrysler beim Mercedes Power-

Shift noch etwas Besonderes zu bieten: Hier öffnet und schließt Kollege Computer die Kupplung beim Vor- und Rückwärtrollen im Takt des Fahrpedals besonders schnell, zum Beispiel Gas wegnehmen = Kupplung auf, Gas geben = Kupplung zu. So ist meist schnell der richtige Takt für einen finalen Schwung gefunden, um wieder freizukommen.

Mit dem 12-Gang-Power-Shift ist Daimler-Chrysler ein kluger Schachzug gelungen. Der den Mercedes-Benz Actros Bluetec im Modelljahr 2006 weiter nach vorn bringen wird. Schon nähert sich die Auslieferungszahl der 20.000er Marke mit einem Anteil von über 98 Prozent für Bluetec 5. Da werden die Zahlen mit dem 12-Gang-Power-Shift noch schneller nach oben steigen. Gleichzeitig hat sich endlich bei Daimler-Chrysler die 12-Gang-Philosophie für das Actros-Straßenprogramm durchgesetzt. Und das für Eingangsdrehmomente bis immerhin 3.300 Nm. Da bleibt noch einiges an Reserve für künftige Motorenentwicklungen.

**ADELBERT SCHWARZ**