



Mercedes-Benz Actros 1851 Euro 6

## Alles richtig gemacht

**D**er Vorsprung beeindruckt: Mit 33,8 l je 100 km beendet ein Mercedes-Benz Actros 1851 den Volllasttest auf der **güterverkehr**-Messstrecke.

Das sind gut 2 l oder fast 6% weniger als andere Lastwagen aus der Leistungsliga um 500 PS in der jüngeren Vergangenheit konsumierten. Und das mit der bisher als bitterböse verbrauchstreibend

verschrieenen Euro-6-Abgasreinigungstechnik an Bord. Und dann auch noch unter winterlichen Witterungsbe-

**Fast 6% weniger Verbrauch als andere Lkw seiner Leistungsliga**

dingungen geprüft. Mit Temperaturen wenig oberhalb des Nullpunkts und stetig

frischem Wind aus Nordwest. Mit Ausnahme des im Mai veröffentlichten Scania R 560 konnten die

übrigen vier Vergleichs-Sattelzugmaschinen ihre Testkilometer unter weitaus bekömmlicheren Wettervor-

zeichen abspulen. Trotzdem zeigt die Ergebnisanalyse einen Verbrauchsmittelwert von 35,9 l/100 km für die fünf zum Vergleich herangezogenen Probanden. Nach zwei Tests des neuen Actros mit der flottenfreundlichen 450-PS-Einstellung der Reihensechszylindermaschine schwingt sich nun auch die ungedrosselte 510-PS-Ausführung auf in Richtung Verbrauchs-Benchmark.

Dabei konnte dem Nennleistungs-Topmodell aus der Mercedes-Benz Schwerlastwagenfamilie augenscheinlich weder das Wetter noch die reichlich eingeschenkte Katalog-Power den Erfolgsweg verstellen. Nicht einmal die aerodynamisch weniger günstige Maximalkabine namens Gigaspacer scheint den Luftwiderstand sonderlich aus der Bahn gelenkt zu haben. Die Schlussfolgerung



Ein funktionaler Fahrerarbeitsplatz zeichnet den Actros aus



Die Gigaspacer-Kabine bietet angenehm viel Platz

Fotos: Hans-Jürgen Wiltfhage (Bild oben modifiziert), Adelbert Schwarz

### In puncto Sparsamkeit hat der Actros 1851 Euro 6 die Krone auf

ist zulässig: Unter sommerlichen Witterungsbedingungen und mit Sommerdiesel im Tank sollte der neue Actros 1851 Euro 6 für einen Volllast-Testverbrauch an der 33-l-Linie gut sein – als 1845 Streamspace hat er die Marke schon geknackt. Aber nicht nur im Betrieb mit voller Last auf der Sattelplatte setzt sich der Daimler beeindruckend in Szene. Auch beim obligatorischen – im **güterverkehr**-Test als vollkommen gleichwertig behandelten – Teillasttest mit halbiertes Nutzlast fährt der 510er Euro-6 Actros seinen noch weit überwiegend nur Euro-5-konformen Wettbewerbern derzeit ganz locker davon. Bei 27,4 l/100 km bleibt die Messtechnik bei Testende stehen. Für die Wettbewerber errechnet das Tableau einen Mittelwert von 28,2 l. Nur einer aus dem als Vergleichsbasis herangezogenen Quintett, Scania Euro-6-Alternative mit 480 PS und ebenfalls 2500 Nm, erreicht das Actros-Niveau. Die übrigen liegen dementsprechend um 1 l oder mehr je 100 km darüber. Beim Tempo, jener Vergleichsgröße, die bei Lastwagentests aus Gründen der Vergleichbarkeit einen weit höheren Stellenwert als in der Transportpraxis genießt, hält sich der neue Actros gern etwas zurück. Wie eigentlich alle Testwagen von Mercedes-Benz. „Bloß nicht zu viel Leistung einsetzen“, könnte das Motto der Fahrzeugprogrammierer sein, denn Leistung kostet eigentlich immer. So klettert der voll ausgelastete Actros 1851 an den Testbergen gerade so eben noch auf Wettbewerbsniveau die Anstiege hinauf. Bei halber Zuladung verfehlt er das Niveau der anderen

## Kostenrechnung Mercedes-Benz Actros 1851 Euro 6

	Teillast 25,9 t	Klassen- mittelwert *)	Volllast 39,3 t	Klassen- mittelwert *)
Nennleistung (PS)	510	524	510	524
Nenn Drehmoment (Nm)	2500	2580	2500	2580
Verkehrsart	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	25,9	26,1	39,3	39,4
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	12,4		25	
<b>Basisdaten</b>				
Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000		150 000	
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000		150 000	
Service-Leasing <sup>1)</sup> (€/Monat)	1 854	1 884,80	1 854	1 884,80
Reifen <sup>2)</sup> (€/Monat)	56,25			
Verbrauch Diesel (DV) (l/100 km)	27,4	28,2	33,8	35,9
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	0,7	1,3	0,9	1,7
Autobahnmaut (ct/km)	15,50			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,60			
<b>Auswertung</b>				
Feste Kosten je Einsatztag <sup>3)</sup> (€/Tag)	<b>125,73</b>	<b>127,27</b>	<b>125,73</b>	<b>127,27</b>
Feste Kosten je km (ct/km)	24,1	24,4	24,1	24,4
Variable Kosten je km (ct/km)	47,9	49,2	56,1	59,2
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	<b>72</b>	<b>73,7</b>	<b>80,2</b>	<b>83,6</b>
Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm)	5,8	5,9	3,2	3,3

Der Kostenberechnung zugrunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 rollwiderstandsoptimiert  
Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zugrunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (10 Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen

1) Quelle: Mercedes-Benz Charterway, Berlin; Preisstand Mai 2013

2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer

3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten

\*) Mittelwerte aus fünf zuvor veröffentlichten Tests von Sattelzugmaschinen mit 2500 bis 2700 Nm Maximalzugkraft und 480 bis 560 PS Nominaleistung

500er-Trucks sehr klar. Dabei ist es für die erzielte Fahrleistung nicht einmal von Bedeutung, ob man die Schaltautomatik „Powershift 3“ ans Ruder lässt oder lieber den Besserwisser gibt und sich manuell durch die Gänge tippt. Der 1851 will einfach kein Rennpferd sein. Die Krone des Sparmeisters reicht ihm augenscheinlich vollkommen. Und nebenbei: Dass sich das Tempo

### Der 1851 ist kein Rennpferd

im manuellen Getriebeschaltmodus nicht wirklich steigern lässt, notiert man gern als Kompliment an das Schaltsystem – das sah in der früheren „Telligent-Welt“ der Actros-Getriebe noch anders aus. Doch wie eingangs der Fahrleistungsdebatte erwähnt: Das Tempo ist im Transportalltag nicht von jener akademischen Bedeutung, die ihm beim Lastwagentesten zu Teil wird. So erreicht der

voll beladene Mercedes-Benz Actros 1851 Euro 6 seinen Zielpunkt nach der rechnerischen **güterverkehr**-Norm-Tagesstrecke von 521 km nach sieben Stunden, sieben Minuten und drei Sekunden reiner Fahrzeit. Auf den Schnellsten der Vergleichsgruppe verliert er damit drei Minuten und 24 Sekunden. Im gewichtsmäßig halb ausgelasteten Sammelguteinsatz beträgt der Rückstand weniger als drei Minuten. Ist die Tempofrage in der Praxis mithin erledigt, fragt

## Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung Mercedes-Benz Actros 1851 Euro 6

		Teillast 25,9 t	Klassen- Mittelwert*)	Δ	Volllast 39,3 t	Klassen- Mittelwert*)	Δ
Zug-GG im Test	(t)	25,9	26,1	(%)	39,3	39,4	(%)
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km)	22,9	23,3	- 1,7	25,5	27,3	- 6,6
	(km/h)	81,8	82	- 0,2	82	82	- 0,1
Autobahn mittel- schwer: 60 km	(l/100 km)	27,1	27,8	- 2,6	33,4	35,4	- 5,7
	(km/h)	82	82,1	- 0,1	81,8	81,8	0
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km)	33,6	35,1	- 4,4	45,6	47,7	- 4,4
	(km/h)	78	79	- 1,2	74,1	74,8	- 0,9
<b>Autobahn gesamt: 154 km</b>	(l/100 km)	<b>26,8</b>	<b>27,5</b>	- 2,8	<b>32,7</b>	<b>34,7</b>	- 5,6
	(km/h)	<b>81,1</b>	<b>81,4</b>	- 0,4	<b>80,1</b>	<b>80,3</b>	- 0,2
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km)	30,3	31,2	- 2,8	38,6	41,4	- 6,7
	(km/h)	53,1	53,2	- 0,2	52,7	52,9	- 0,4
<b>Test gesamt: 188,5 km</b>	(l/100 km)	<b>27,4</b>	<b>28,2</b>	- 2,8	<b>33,8</b>	<b>35,9</b>	- 5,9
	(km/h)	<b>73,9</b>	<b>74,2</b>	- 0,4	<b>73,2</b>	<b>73,4</b>	- 0,3
Bergmessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	79,7	82,2	- 3	108,6	113,3	- 4,1
	(km/h)	76,3	80,9	- 5,7	65,7	66,9	- 1,8
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km)	21,5	22,2	- 3,4	23,6	24,7	- 4,2
	(km/h)	80	80	0	80	80	0
CO <sub>2</sub> -Emission	(g/tkm)	58,4	60	- 2,8	35,7	37,9	- 5,9

\*) Mittelwerte aus fünf zuvor veröffentlichten Tests von Sattelzugmaschinen mit 2 500 bis 2 700 Nm Maximalzugkraft und 480 bis 560 PS Nominalleistung

der Praktiker vorrangig nach den Kosten. In dieser, der letztlich entscheidenden Disziplin, gibt der Actros 1851 den Strahlemann. Angesichts der ermittelten Verbrauchswerte verwundert das nicht. Mit dem von Mercedes-Benz Charterway zugelieferten Full-Service-Leasing-Satz knackt der Daimler die Phalanx der Wettbewerber endgültig (siehe Tabelle S. 9): Mit dem größten aller lieferbaren Fahrerhäuser über der stärksten und zugleich zukunftsfest nach Euro 6 abgasgereinigten Maschine – und mit dem immerhin monatlich 15 € teuren GPS-Tempomaten PPC (Predictive Powertrain Control) an Bord – verharret der starke Spar-Daimler bei 80,2 ct/km. Die versammelten Wettbewerber fordern im Mittel 83,6 ct/km, mit einem Maximalwert von 85,4 und einem Minimalwert von 81,1 ct/km.

Hans-Jürgen Wildhage ■

## Der EU-Berufskraftfahrer

# Top-Medien

für die qualifizierte  
Aus- und Weiterbildung



**KIRSCHBAUM**  
Ihr Fachverlag für Verkehr und Technik

Die **Lehrbuchreihe „Der EU-Berufskraftfahrer – Aus- und Weiterbildung“** des Kirschbaum Verlages enthält die komplette Thematik aus den gesetzlich vorgegebenen Kenntnisbereichen, aufgeteilt in fünf gut verständlich aufgebaute Lernfelder. Sie sind für Ausbilder und Fahrer gleichermaßen verwendbar.

Die fünf veränderbaren **PowerPoint-Präsentationen auf CD-ROM** enthalten eine abwechslungsreiche Mischung aus Text, Bildern und Grafiken sowie zusätzliche wertvolle Notizen für den Ausbilder. Klar und übersichtlich strukturiert, vermitteln Aufbau und Bildauswahl einprägsam die Lerninhalte des jeweiligen Buches.

Weitere Informationen unter [www.berufskraftfahrer-eu.de](http://www.berufskraftfahrer-eu.de)