

Beim Verbrauch und bei den Kosten vorbildlich: Der neue Actros 1843



Mercedes-Benz Actros 1843 Euro 6 Streamspace

# Saubermann und Spritsparmeister

Mit dem Actros 1843 schickt Mercedes-Benz ein neues Topmodell auf Kundenfang. Der neue 43er ist tatsächlich ein Leuchtturm im Actros-Meer. Sein nur 10,7 l großer Reihensechszylinder beschert dem 1843 beinahe 200 kg Vorteil beim Leergewicht. Darauf haben insbesondere jene Transportspezialisten gewartet, die bislang mit dem gleichstarken Axor-Modell unterwegs sind.

Die Motorkenndaten für Nennleistung (428 PS) und höchste Zugkraft (2100 Nm) des neuen Actros 1843 sind dieselben wie beim alten Axor

1843, das betriebswirtschaftliche Gesamtergebnis jedoch scheint eine Klasse besser zu sein. Wobei der Vergleich Actros 1843 zu Axor 1843 nur hinken kann, denn der neue ist immer ein Euro-6-Lastwagen, während der Altmeister bestenfalls Euro 5 kann. Dass beim Neuling dennoch ein Gesamttestverbrauch von 32,3 l/100 km bei voller Auslastung und 25,3 l/100 km bei halber

Nutzlast im Testtableau steht, ist umso beachtlicher. Die neue Maschine im inzwischen doch sattsam bekannten „New Actros“ von

Mercedes-Benz hört intern auf die Bezeichnung OM 470 und gehört zu den vier Motoren der Heavy-

Duty-Klasse. Er basiert auf der Baureihe OM 471, die mit ihren 12,8 l Hubraum bislang allein das Triebwerksangebot im Fernverkehrsmodell Actros ausmacht. Damit sind technische Merkmale wie das für Euro 6 optimierte Common-Rail-Einspritzsystem X-Pulse auch im 470er an Bord.

Der kompakte Treibsatz bringt es in seiner derzeit höchsten Ausbaustufe auf 428 PS und 2100 Nm. Der OM 470 erreicht damit die Leistungsfähigkeit des abgelösten, 12 l großen Reihenmotors OM 457. Parallel dazu übertrifft er seinen bekannt zuverlässigen Vorgänger nochmals an Robustheit, sagt der Hersteller. Gleichzeitig wiegt der neue Motor trotz der Zusatzaggregate für die Abgasstufe Euro 6 rund 50 kg weniger und unterschreitet trotz Euro 6 sogar die Verbrauchswerte des Vorgängers,

behauptet Mercedes-Benz. Eine Aussage, die sich nach dem ersten Test eines Actros 1843 voll und ganz bestätigen lässt. Einen Dieselverbrauch von 32,3 l je 100 km, wie ihn der 39 t schwere Test-Sattelzug jetzt abgeliefert hat, gab es im Testbetrieb des **güterverkehrs** seit Einführung der Euro-5-Schadstoffnorm überhaupt noch nicht. Der Mittelwert relevanter, sprich zugkraftgleicher Wettbewerber, weist

mit 34,5 l/100 km einen um satte 6,5% höheren Wert aus. Dass es sich bei den zum Vergleich herangezogenen Marktbegleitern noch um

**Der neue Actros braucht voll ausgeladen nur 32,3 l/100 km**

**Die höchste Ausbaustufe liegt bei 428 PS und 2100 Nm**

## Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung Mercedes-Benz Actros 1843 Euro 6 Streamspace

		Actros 1843 Teillast 25,7 t	Klassen- mittelwert *)	Δ	Actros 1843 Volllast 38,9 t	Klassen- mittelwert *)	Δ
Zug-GG im Test	(t)	25,7	26,1	(%)	38,9	39,1	(%)
Autobahn leicht; 62 km	(l/100 km)	20,6	21,7	- 4,8	24	25,7	- 6,7
	(km/h)	82	82	- 0	82	81,9	+ 0,1
Autobahn mittelschwer; 60 km	(l/100 km)	24,4	26,1	- 6,3	31,5	34	- 7,4
	(km/h)	81,9	81,9	+ 0	80,9	81,4	- 0,6
Autobahn schwer; 32 km	(l/100 km)	32,9	34,3	- 4,2	44,9	47,1	- 4,7
	(km/h)	<b>77,3</b>	<b>77</b>	+ 0,4	<b>71</b>	<b>72</b>	- 1,4
<b>Autobahn gesamt; 154 km</b>	(l/100 km)	<b>24,7</b>	<b>26</b>	- 5,2	<b>31,3</b>	<b>33,4</b>	- 6,4
	(km/h)	80,9	80,9	+ 0,1	79	79,5	- 0,5
Landstraße; 34,5 km	(l/100 km)	28,4	29,9	- 5,1	37,2	39,1	- 5
	(km/h)	<b>53,8</b>	<b>53,1</b>	+ 1,2	<b>52,1</b>	<b>52,4</b>	- 0,5
<b>Test gesamt; 188,5 km</b>	(l/100 km)	<b>25,3</b>	<b>26,7</b>	- 5,2	<b>32,3</b>	<b>34,5</b>	- 6,1
	(km/h)	74,1	73,8	+ 0,4	72,2	72,6	- 0,5
Bergmessung; 8,5 km (max 8%)	(l/100 km)	75,7	79,8	- 5,2	106,5	110,6	- 3,7
	(km/h)	74,6	74,2	+ 0,6	59	61,2	- 3,6
Gefällemessung; 8,5 km (max 8%)	(l/100 km)	1,2	0,4		1,7	0,5	
	(km/h)	73,2	72,9		73,2	71,6	
Minimalverbrauch; 10 km	(l/100 km)	18,8	19,7	- 4,7	21,1	22,4	- 5,8
	(km/h)	80	80	+ 0	80	80	+ 0
CO <sub>2</sub> -Emission	(g/tkm)	53,9	56,9	- 5,2	34,2	36,4	- 6,1
Reichweite bei 8 Stunden Lenkzeit	(km)	592,7	590,5	+ 2,2	577,7	580,8	+ 3,1
Zeitbedarf für 520 km Wegstrecke	(h:mm:ss)	07:01:08	07:02:42	00:01:33	07:12:05	07:09:46	00:02:18

\*) Mittelwerte aus vier seit 2010 veröffentlichten Einzeltests von Euro-5-Sattelzugmaschinen mit 2 100 Nm Maximalzugkraft und 420 bis 460 PS Nominalleistung  
Quelle: Hans-Jürgen Wildhage

altgediente Euro-5-Modelle handelt, macht den augenscheinlichen Verbrauchsvorteil der aktuellen Actros-Modellfamilie nur

noch deutlicher. Denn die zweitplatzierte Sattelzugmaschine im **güterverkehr**-Verbrauchs-Ranking für 40-Tonner ist ebenfalls ein

Mercedes Actros. Vor Jahresfrist war es ein Actros 1845 Euro 6, der mit 32,7 l/100 km den bis dato gültigen Bestwert um den Hauch eines Zehntel Liters unterbot.

Auch im Betrieb mit halber Last auf der Sattelplatte setzt sich der 2 100 Nm starke Daimler beeindruckend in Szene. Bei der obliquatorischen Teillastprüfung mit halbiertes Nutzlast, fährt der 430er Euro-6-Actros mit seinen ausschließlich nur Euro-5-konformen Wettbewerbern locker um die Ohren. Bei 25,3 l/100 km bleibt die Messtechnik am Testende stehen. Für die Wettbewerber errechnet

das Vergleichstableau einen Mittelwert von 26,7 l. Das Delta zugunsten des Actros 1843 Euro 6 liegt hier immer noch bei 5,2%. Oder anders herum: Der nur Euro-5-

konforme Wettbewerb konsumiert 5,5% mehr Dieselöl als der neue Stuttgarter. Und beim

AdBlue-Durst begnügt sich der Schwabe mit einem halben Liter je 100 km. Der

**Dem neuen Schwaben reichen 0,5 l AdBlue je 100 km**



Das Außenstaufach ist geräumig und leicht zugänglich

Euro-5-Wettbewerb schluckt beinahe die dreifache Menge. Zugleich soll das Thema Fahrleistung nicht unter den Tisch fallen. Der Actros 1843 Euro 6 verhält sich beim realen Test-Tempo nicht

anders als seine Vorgänger aus der alten Actros MP 2- und MP 3-Ära. Aus dieser Zeit wissen wir, dass Mercedes-Benz-Lastwagen auf der Teststrecke gern einen Hauch langsamer unterwegs

sind als die Wettbewerber. So ist das auch beim neuen Actros 1843 – jedenfalls im Volllastbetrieb. Hier blieb der Sparmeister in allen relevanten Messkategorien stets ein paar Zehntel km/h



Der Fahrerarbeitsplatz wurde funktionell und ansprechend gestaltet

### Kostenrechnung Mercedes-Benz Actros 1843 Euro 6 Streamspace

	Actros 1843 Teillast 25,7t	Klassen- mittel- wert <sup>1)</sup>	Actros 1843 Volllast 38,9t	Klassen- mittel- wert <sup>1)</sup>
Nennleistung (PS)	428	435	428	435
Nenn Drehmoment (Nm)	2 100	2 100	2 100	2 100
Verkehrsort	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	<b>25,7</b>	26,1	<b>38,9</b>	39,1
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	<b>12,4</b>	12,4	<b>25</b>	25

#### Basisdaten

Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000	125 000	125 000	125 000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000	100 000	100 000	100 000
Service-Leasing <sup>1)</sup> (€/Monat)	1 766,00	1 587,45	1 766,00	1 587,45
Reifen <sup>2)</sup> (€/Monat)	56,3	56,3	56,3	56,3
Verbrauch Diesel (l/100 km)	<b>25,3</b>	26,7	<b>32,3</b>	34,5
Verbrauch „AdBlue“ (l/100 km)	<b>0,5</b>	1,3	<b>0,6</b>	1,7
Autobahnmaut (ct/km)	15,5			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis „AdBlue“ (€/l)	0,6			

#### Auswertung

Feste Kosten je Einsatztag <sup>3)</sup> (€/Tag)	121,33	112,40	121,33	112,40
Feste Kosten je km (ct/km)	23,3	21,6	23,3	21,6
Variable Kosten je km (ct/km)	<b>45,1</b>	47,4	<b>54,1</b>	57,4
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	<b>68,4</b>	<b>69</b>	<b>77,3</b>	<b>79</b>
Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm)	<b>5,5</b>	5,6	<b>3,1</b>	3,2

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 „Michelin X-Line Energy“

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: Juli 2013

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

3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7 926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten

\*) Mittelwerte aus vier seit 2010 veröffentlichten Einzeltests von Euro-5-Sattelzugmaschinen mit 2 100 Nm Maximalzugkraft und 420 bis 460 PS Nominalleistung

Quelle: Hans-Jürgen Wildhage

hinter dem Wettbewerbsumfeld zurück. Bei Teillast im Test-Trailer hingegen verliert der 1843 die anderen Test-Probanden geschwindigkeitsmäßig nicht aus den Augen, setzt da und dort sogar zum Überholen an. Das im Testfahrzeug installierte Tempomat-Programm mit Unterstützung durch Satelliten (GPS) und eine europaweite Kartendatenbank, bei Daimler PPC für Predictive Powertrain Control (vorausschauende Antriebsstrangregelung) genannt und 1 650 € teuer (im Leasing-Satz enthalten), hat die Fahrleistungen nicht nach unten gedrückt. Genau das nämlich tut die vorausschauende, besser: vorauswissende Technik hier und da, wenn sie mit klarem Fokus auf die Verbrauchsabsenkung im Einsatz ist. Bei den Verbrauchs- und Fahrleistungsmessungen des **güterverkehr** kommt die PPC-Regeltechnik jedoch genau in dem Umfang zum Zug, wie es die Testregeln zulassen. Und viel gerollt, wie es PPC am liebsten hat, wird im Testbetrieb ohnehin. Schließlich ist ein konsequent verbrauchsorientierter Fahrstil seit jeher Grundlage der Fahrweise im Messbetrieb. Was PPC zu leisten im Stande ist, wenn es außerhalb von Verbrauchsmessfahrten im normalen Fahrbetrieb zum Einsatz kommt, hat das Test-Team in separat durchgeführten Messungen herausgearbeitet. Wenn unbedarfte Fahrer mit geringer Streckenkenntnis am Steuer sitzen,





dem normalen Automatik-Schaltprogramm und dem manuellen Bedienmodus noch die Eco-Zusatzfunktion. Ist die per Fingertipp am Lenksäulenschalter aktiviert, stehen alle relevanten Parameter noch deutlicher auf Treibstoffsparen und

die Höchstgeschwindigkeit wird auf 85 km/h limitiert. Im Testbetrieb während der Verbrauchsmessungen wird dieses Fahrprogramm nicht benutzt. Außerhalb der Messungen entpuppte es sich als gut fahrbare Alternative. Ist A-Economy aktiviert, wird

die Drehzahl noch weiter gedrückt und der Tempomat lässt per „Soft-Cruise-Mode“ alle Beschleunigungsmanöver mit gebremstem Schaum, sprich mit leicht gedrosseltem Drehmoment-einsatz, ablaufen.

Hans-Jürgen Wildhage ■

kann die Fahrstil-Assistenz bis zu acht Prozent weniger Dieselverbrauch einfahren. Das Fahrpersonal darf sich im Mercedes-Benz Actros 1843 an einem durchaus ansehnlich angerichteten Arbeitsplatz erfreuen. Sofort angenehm fällt die farbliche Trennung des Cockpits von einem durchaus behaglich anmutenden Wohnbereich zur Rechten auf. Zwei große Rundinstrumente informieren über Geschwindigkeit und Motordrehzahl, die übrigen Infos kommen über Zusatzinstrumente sowie über ein großes Farbdisplay in der Mitte. Auf den Lenkradspeichen findet man Tasten für den Bordcomputer. Der funktioniert selbst für mit dieser Art der Mensch-Maschine-Kommunikation ungeübte Piloten selbsterklärend. Besonders hilfreich ist ein frei programmierbarer „Hotkey“: Auf diese Taste kann sich jeder Fahrer das für ihn am wichtigsten erscheinende Untermenü (z. B. die Lenkzeit oder den Streckenverbrauch) ablegen – Knopfdruck genügt, und schon ist die Wunschinfo im Display ablesbar. Beim „Durchzappen“ durch die Info-Zentrale fällt allerdings auf, dass Mercedes-Benz es versäumt hat, bei den Sozialdaten die besonders wichtige Information der summierten Tageslenkzeit mit anzuzeigen. Da sind andere Lastwagen inzwischen näher dran an der Fernfahrerpraxis. Das schon beim Actros MP3 serienmäßige Powershift-Getriebe kennt jetzt neben

# Konkurrenzlos

Die höchste Ausgewogenheit zwischen Leistung und Eigengewicht.  
Versuchen Sie es selbst.

Dank der innovativen Technologien von Fassi, dem ersten Unternehmen, das intelligente Krane entwickelt hat: Leistung und niedriges Eigengewicht stehen für Reichweite und Hubmoment. Werfen Sie einen Blick auf unsere Broschüre "Techno Chips" und finden Sie alle Geheimnisse der Fassi Krane.

[www.fassitechnochips.de](http://www.fassitechnochips.de)



## FASSI

