



Auf der Testfahrt zeigt der neue Actros 1845 Euro 6, dass er aktuell das Maß der Dinge ist

Mercedes-Benz Actros 1845 Euro 6

## Erneut die Nase vorn

**Der neue Actros ist unverändert für Überraschungen gut. Nach einem wettbewerbsüberlegenen Verbrauchsergebnis im Einzeltest für Euro-5-Lkw (vgl. *güterverkehr* 9/2012) legt der Newcomer jetzt die Messlatte für Euro-6-Fahrzeuge fest.**

Das große Wehklagen vieler im Lkw-Geschäft tätigen Menschen hinsichtlich schlimmer Verbrauchsnachteile, die von der ehrgeizig strengen Euro-6-Norm zu erwarten seien, wird sich ganz schnell legen. Oder umschlagen in die bedauernde Frage, was wohl beim Dieseldurst möglich gewesen wäre, wenn sich die flankierenden Spritsparmaßnahmen neuer Lastwagenmodelle und -motoren nur an den laschen Euro-5-Werten hätten abarbeiten müssen. Denn klar ist: Bei identischer Basistechnik erzwingen die verschärften Schadstoffregularien nun einmal einen erhöhten Dieseldurst. Wenn nun, bei Unterschreiten der viel höheren Hürden, sogar noch Diesel eingespart wird, dann liegen solche Fragen nahe. Obgleich sie müßig sind. Denn allem Anschein nach haben im Falle des Mercedes-Benz Actros in seiner neuesten Generation sowohl

die fahrzeugseitigen als auch die motortechnischen Innovationen zu einem rundum erfreulichen Ergebnis geführt. Jedenfalls stellt der Neue aus Stuttgart seinen ansonsten vielfach gelobten Vorgänger „MP3“ derzeit zumindest von den Treibstoffkosten her nach Belieben in den Schatten. Dabei spart der neue Actros nicht nur beim Treibstoff. Sein Hersteller spart sich auch die anderswo werbewirksam an die Verkaufsfrent geschobenen Öko-Modelle, zumeist Derivate altgedienter Fahrzeugbaumuster. Die sollen dann, natürlich gegen ordentliche Mehrpreise, den

Kostenfaktor Diesel nach unten drücken. Beim neuen Actros gibt es die Spritspartetechnik augenscheinlich serienmäßig ohne Aufgeld. „Energy“-Reifen und ein vollständiges Spoiler-Paket sollten bei Fernverkehrsfahrzeugen ohnehin zur Grundausstattung zählen, die *güterverkehr*-Kostenrechnung jedenfalls setzt solche

### Spritspartetechnik ist beim Actros Serie

Eco-Extras grundsätzlich als Standard voraus. Energieoptimierte Nebenaggregate und andere Spartechniken bringt der neue Actros ohnehin mit. Dazu war das aktuelle Euro-6-Testfahrzeug Actros 1845 mit dem schmalen Streamspace-Fahrerhaus in

hoch aufgesetzter, sprich tunnelfreier Version, zur Verbrauchsmessfahrt antreten. Diese Kabine gilt als strömungstechnisch fast so gut wie die breite Version. Konsequenterweise wird auch diese Fahrerhausversion am liebsten ohne Sonnenblende ausgeliefert. Die beiden größeren Actros-Häuser, die Version Bigspace als Megaspaces-Nachfolger sowie die Maximal-Hütte Gigaspaces, tragen den Sonnenschutz serienmäßig. Das ist dort notwendig, weil damit der Dachvorsprung über der Windschutzscheibe optisch und aerodynamisch kaschiert wird. Beim Streamspace-Haus ist dieser Kniff nicht vonnöten. Und dass der so mit

anständigen Arbeits- und Ruheraum ausgestaffierte neue Actros ein ganz sparsames Arbeitsgerät geworden ist, zeigte sich nach jedem einzelnen Messabschnitt aufs Neue. So beendete unser Euro-6-Zug die Testfahrten mit halber Gewichtsauslastung bei 25,8 t Gesamtzugmasse am Startpunkt mit 25,4 l/100 km. Damit toppt der Saubermann sogar seinen weniger gründlich abgasgereinigten Bruder, der es auf 26,1 l/100 km gebracht hatte. In der hier zum Vergleich herangezogenen Fahrleistungs- und Zugkraftklasse kennt die **güterverkehr**-Testhistorie keinen niedrigeren Testverbrauch. Selbst im Vergleichsumfeld erheblich schwächerer Lastwagenmodelle gibt es nur ein Testfahrzeug, das weniger konsumierte. Noch deutlicher die Leistungsdemonstration in der klassischen Testbetrachtung bei vollen 40-t-Gesamtzugmasse mit 25 t Fracht an Bord: Hier schwingt sich der Actros 1845 Euro 6 zur absoluten Bestform auf. Der Volllastverbrauch setzt mit 32,7 l/100 km genauso ein Zeichen wie der kleine Durst bei Teilbelastung. Auch hier zeigt der Blick in die **güterverkehr**-Testdatenbank die Relationen auf: In dieser Leistungsliga war bislang keiner sparsamer. Der Abstand zum Mittelwert der vier zuletzt geprüften Sattelzugmaschinen mit 2200 Nm maximalem Drehmoment und 440 bis 460 PS Nominalleistung zeigt eine respektable Differenz von knapp zwei Litern je 100 Kilometer. Dass wir den Actros 1845 Euro 6 mit seinen 449 PS und 2200 Nm Motorzugkraft in die Vergleichsklasse mit 2200 Nm einsortieren, ließe sich durchaus diskutieren. Immerhin war der Testwagen mit der so genannten Top-Torque-Technik unterwegs. Mit der steuert die Motorelektronik im höchsten

## Kostenrechnung Mercedes Benz Actros 1845 Euro 6

	Actros 1845 Euro 6 Teillast	Klassen- Mittelwert* Teillast	Actros 1845 Euro 6 Volllast	Klassen- Mittelwert* Volllast
Nennleistung (PS)	449	451	449	451
Nenn Drehmoment (Nm)	2 200	2 225	2 200	2 225
Verkehrsart	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	25,8	26,3	39	39,5
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	12,4		25	
<b>Basisdaten</b>				
Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000			
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000			
Fahrzeug-Leasing <sup>1)</sup> (€/Monat)	1 532	1 531	1 532	1 531
Wartung und Reparatur <sup>1)</sup> (€/Monat)	275	365	275	365
Summe Leasing & Wartung oder Full-Service-Leasing <sup>1)</sup> (€/Monat)	1 794	1 887	1 794	1 887
Reifen <sup>2)</sup> (€/Monat)	56,25			
Verbrauch Diesel (l/100 km)	25,4	27,2	32,7	34,3
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	0,6	1,1	0,7	1,4
Autobahnmaut (ct/km)	15,5			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,60			
<b>Auswertung</b>				
Feste Kosten je Einsatztag <sup>3)</sup> (€/Tag)	122,73	127,38	122,73	127,38
Feste Kosten je km (ct/km)	23,6	24,5	23,6	24,5
Variable Kosten je km (ct/km)	45,2	47,8	54,5	57
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	68,8	72,3	78,1	81,5
Feste und variable Kosten je t Nutzlast und km (ct/km)	5,5	5,8	3,1	3,3
<i>Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“</i>				
<i>Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zu Grunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (10 Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen</i>				
1) Quelle: Mercedes-Benz Charterway, Berlin				
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 vier zuvor veröffentlichten Tests von Sattelzugmaschinen mit 2200 bis 2300 Nm Maximalzugkraft und 440 bis 460 PS Nominalleistung				

Gang 2400 anstelle 2200 Nm bei voll durchgetretenem Fahrpedal ein. Mit der Folge, dass der 1845 an seichten Anstiegen zunächst einmal genau so kräftig zieht wie ein alter Actros 1851 V8! Das

treibt die Fuhre weit nach oben und vermeidet auf mittelschweren Strecken sonst fällige Rückschaltungen. Man könnte den 450er also durchaus auch in die nächst höhere Zugkraftklasse einsortieren.

Schließlich soll das Thema Fahrleistung nicht unter den Tisch fallen. Der neue Actros mit seinem Euro-6-Motor verhält sich beim realen Test-Tempo nämlich etwas anders als seine zahlreichen

## Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung Mercedes Benz Actros 1845 Euro 6

		Volllast			Teillast		
		Actros 1845 Euro 6	Klassenmittelwert*)	Δ	Actros 1845 Euro 6	Klassenmittelwert*)	Δ
Zug-GG im Test	(t)	25,8	26,3	(%)	39	39,5	(%)
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km)	20,2	22,1	-8,6	24,3	25,9	-6,1
	(km/h)	81,9	82,1	-0,3	81,9	82,1	-0,2
Autobahn mittelschwer: 60 km	(l/100 km)	25	26,7	-6,3	32,6	33,6	-3
	(km/h)	82	82	+0,1	81,6	81,4	+0,3
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km)	32,7	34,2	-4,6	44,1	46,3	-4,8
	(km/h)	77,8	77	+1,1	72,8	72,2	+0,8
<b>Autobahn gesamt: 154 km</b>	(l/100 km)	<b>24,7</b>	<b>26,4</b>	-6,6	<b>31,7</b>	<b>33,2</b>	-4,5
	(km/h)	<b>81</b>	<b>80,9</b>	+0,2	<b>79,7</b>	<b>79,5</b>	+0,2
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km)	28,5	30,5	-6,4	37,1	39,4	-5,9
	(km/h)	53,7	53,6	+0,2	53,2	52,8	+0,7
<b>Test gesamt: 188,5 km</b>	(l/100 km)	<b>25,4</b>	<b>27,2</b>	-6,6	<b>32,7</b>	<b>34,3</b>	-4,8
	(km/h)	<b>74,1</b>	<b>74</b>	+0,2	<b>73</b>	<b>72,8</b>	+0,3
Bergmessung: 8,5 km (max 8%)	(l/100 km)	77,8	79,9	-2,6	105,4	109	-3,3
	(km/h)	76,9	74,3	+3,6	63,7	61,4	+3,8
Gefällemessung: 8,5 km (max. 8%)	(l/100 km)	0,1	0,3	-	0,3	0,1	-
	(km/h)	73,2	73,2	-	73,1	73,2	-
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km)	18,4	20,7	-10,7	21,6	22,7	-5
	(km/h)	80	80	0	80	80	0
CO <sub>2</sub> -Emission	(g/tkm)	54	57,8	-6,6	34,5	36,2	-4,8

\*) Mittelwerte aus 5 zuvor veröffentlichten Tests von Sattelzugmaschinen mit 2 300 Nm Maximalzugkraft und 440 bis 460 PS Nominalleistung  
km-Angaben je Messdurchgang

Fotos/Tabellen: Wilthage

Vorgänger. Waren Mercedes-Benz-Lastwagen bislang auf der Teststrecke immer einen Hauch langsamer unterwegs als die Wettbewerber, so hält der Saubermann dieses Mal locker mit. Die Bergmessungen werden mit 63,7 km/h absolviert, die schwere Autobahn ist mit 72,8 km/h klassengerecht flott erledigt. Der Insgesamt-Mittelwert für die Autobahnstrecke erreicht fast Tempo 80, sodass ein Testmittelwert von glatten 73,0 km/h dem 450-PS-Truck alle Ehre macht. Das im Testfahrzeug installierte Tempomat-Programm mit Unterstützung durch Satelliten (GPS) und eine

### Der Testmittelwert von 73 km/h kann sich sehen lassen

dicke, 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: vorausschauende Technik, wenn sie mit klarem Fokus auf die Verbrauchsabsenkung im Einsatz ist. Bei den Verbrauchs- und Fahrleistungsmessungen des **güterverkehrs** kommt die PPC-Regeltechnik jedoch nur 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 ohnehin 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 deshalb in separat durchgeführten Messungen herausgearbeitet. Wenn unbedarfte Fahrer mit geringer Streckenkenntnis am Steuer sitzen, kann die Fahrstil-Assistenz bis zu 8 % weniger Dieselverbrauch einfahren. Wenn engagierte Testprofis das Kommando

### Das Cockpit ist ansehnlich und gut durchstrukturiert

über Gas und Gangwechsel haben, liegt PPC manchmal um ein oder 2 % hinter den Bestwerten. Was unter dem Strich nur heißen kann: PPC ist ein Pflicht-Extra ersten Ranges und sollte in keinem Lkw für den schweren Fernverkehr fehlen. Als Serienausstattung hingegen wäre das System nicht zwangsläufig zu fordern, denn schon mit halbiertem Nutzlast sinkt auch der PPC-Bonus messbar gegen Null. Das Fahrpersonal darf sich im Mercedes-Benz Actros an einem durchaus ansehnlich angerichteten Arbeitsplatz erfreuen. Sofort angenehm fällt die farbliche Trennung des Cockpits von einem durchaus behaglich anmutenden Wohnbereich zur rechten auf. Bei der ersten Orientierung am Lenkrad zeigt sich der Arbeitsplatz Mercedes-mäßig durchstrukturiert. 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. Lenkzeit oder Streckenverbrauch) ablegen – Kopfdruck genügt, und schon ist die Wunschinfo im Display ablesbar. Beim „Durchzappen“ durch die Info-Zentrale fällt allerdings aus, dass Mercedes-Benz es versäumt hat, bei den Sozialdaten die besonders wichtige Information der summierten Tageslenkzeit

mit anzuzeigen. Da ist Scania wieder einmal etwas näher dran an der Fernfahrerpraxis – alle anderen Marken fahren diesbezüglich jedoch ebenfalls hinterher. Das schon beim Actros MP3 serienmäßige Powershift-Getriebe kennt jetzt neben dem Automatik-Schaltprogramm und dem manuellen Bedienmodus noch die neue 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 Drehmomenteinsatz, ablaufen. Fazit: Mit einem Top-Verbrauchsresultat trumpft der neue Actros 1845 Euro 6 kräftig auf. Bei bester Abgasgüte werden sämtliche Wettbewerber, allesamt noch mit Euro-5-Lkw unterwegs, klar in den Schatten gestellt. Die Messlatte liegt, und zwar ziemlich hoch. Ein dickes Ausrufezeichen setzt der neue Actros 1845 beim Kraftstoffverbrauch. Und bei der Fahrbarkeit: Dank „Top-Torque“ und serienmäßiger Powershift-Vollautomatik grummelt der 450er dermaßen entspannt selbst über schwere Strecken, dass es eine Freude ist. Als i-Tüpfelchen kommt das – mit 1 650 €



Klar strukturiert und durchaus ansehnlich präsentiert sich der Fahrer Arbeitsplatz im neuen Actros

allerdings ziemlich teure – PPC-System obendrauf. Eine gewisse Ernüchterung macht sich bei der Tempomatbedienung breit. Die Abkehr von dem bislang verwendeten Lenksäulenschalter für den Geschwindigkeitsregler und die Dauerbremse zugleich ist durch die Knöpfchen-Armada am Lenkrad nicht wettzumachen. Schlussendlich kann man bei der Entscheidung für den neuen Actros 1845 mit

Euro-6-Abgasreinigungstechnik eigentlich nichts falsch machen – sofern die tatsächlich realisierten festen Kosten in das betriebseigene Kalkulationsgefüge passen. Das Fahrpersonal sollte gut geschult und damit dann in der Lage sein, feine Extras wie PPC gewinnbringend einzusetzen. Das Auto an sich bietet jedenfalls beste Voraussetzung dafür.

Hans-Jürgen Wildhage ■

## Das Beste von TOTAL für Ihre Flotte

Qualitätsprodukte für wirtschaftliches Auftanken

**excellium**  
TRUCK diesel



### Excellium Truck Diesel

Da steckt mehr Leistung drin

- > Schützt und konditioniert den Motor
- > Reduziert Ablagerungen und Reibungsverluste
- > Senkt den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen

Bei Fragen wählen Sie für einen  
Erstkontakt bitte Telefon: 030 - 2027 7159

TOTAL Mineralöl GmbH

Hauptsitz: Am Blumenkampshof 55 · 47059 Duisburg · www.total.de



**Diaxol**

STOP ohne »GO«?

**Diaxol** – die Neue Formel für  
SCR-Systeme

- > Verhindert ein Verstopfen des Katalysators bei:
  - Kälte, Stop-and-Go
  - Konstruktions-Schwachstellen
- > Besonders geeignet für:
  - Nahverkehrs-Busse
  - Kurierfahrzeuge
  - Müllfahrzeuge



**TOTAL**