



First Class aus Wörth

Gut bestückt dank 530 PS Motorpower und Gigaspace wusste der Mercedes-Benz Actros 1853 als Top-Premium-LKW zu beeindrucken.

Prestigeträchtig:
der Mercedes-Benz Actros
1853 Gigaspace. Unterm
Wind: aerodynamisch
optimierter Testsattelzug
Praktisch: geruchdichtes
Utensilienfach



Beim Testfahrzeug Actros 1853 stehen zunächst das Gigaspace und die neue, leistungsstärkste Version des 12,8-l-Reihensechszylinders OM 471 2.0 mit 530 PS und 2.600 Nm maximalem Drehmoment auf der Habenseite. Für Unternehmen ein adäquates Mittel, um ihre guten Chauffeure bei dem sich verschärfenden Fahrermangel an sich zu binden. Das Testfahrzeug macht dank kolossaler Gigaspace-Silhouette mächtig Eindruck und strahlt als Top-Kabine aus dem Mercedes-Benz-Fahrerhausprogramm vor allem Kraft und höchste Wertigkeit aus. Und die Motorpower hebt das Gefährt sicher in die Königsklasse ab 500 PS. So kann sich der Fahrer mit gutem Gefühl als King der Straße fühlen.

Ebenso beeindruckend beim Gigaspace ist auch das Interieur, damit ist der Fahrer auch im internationalen Fernstreckenverkehr komfortabel unterwegs: Die Kabine hat bei einer maximalen Stehhöhe von rund 2,13 m ein überzeugendes Raumangebot und eine überaus wohnliche Atmosphäre mit geschickter Einteilung in Arbeits-, Ruhe- und Schlafbereich zu bieten. Hinzu kommen großzügige Stauräume und die beliebten Außenstauflächen mit extra viel Platz für alles, was mit muss. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von praktischen Ablagen nebst Ausziehflächen im direkten Fahrer-/Beifahrerbereich. Weitere Komfortdetails sind eine Heizung mit Restwärmenutzung für Standzeiten und eine Klimaautomatik. Außerdem sind auf Wunsch zusätzliche Ausstattungen wie das „Solo-Star“-Konzept erhältlich, die den Arbeits- und Wohnraum noch individueller und komfortabler gestalten.

Der ebene Fußboden ist jedoch der wahre Gradmesser beim Kabinenkomfort im Fernstreckenverkehr und macht das Gigaspace zum First-Class-Fahrerhaus mit einfachem Übergang zu Stehfläche und Beifahrertür. Allerdings verlangt die fehlende Leiter beim Aufstieg in die obere Koje ein gewisses Maß an Sportlichkeit.

Komfortabel Unterwegs

Auch auf der Testfahrt konnte der Actros 1853 überzeugen: Er kommt vom Stand weg fast spielerisch mit 40 t Gesamtzuggewicht zügig-elegant in Fahrt. Beeindruckend vor allem das komfortable Anfahrverhalten, die schon knapp über Leerlaufdrehzahl spürbar hohe Leistungsentfaltung und herausragende Fahrharmonie. Immerhin stehen ein Leistungsverhältnis von 13,4 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von bürigen 65 Nm/t zur Verfügung.

Beim Test punktete der Actros 1853 vor allem mit überaus einfachem Handling dank intuitiver Bedienbarkeit für ein entspanntes, sicheres und souveränes Fahren in allen Lebenslagen: Die zielgenaue Lenkung zeigte sich leichtgängig, gut gedämpft und mit deutlich markierter Lenkmittelstellung sowie hohen Rückstellkräften. Hinzu kommen ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk mit hoher Fahrstabilität, ein niedriges Geräuschniveau und eine gute Rundschau auf das Verkehrsgeschehen, sowohl aus der Kabine heraus als auch in den Rückblickspiegeln. Als Sahnehäubchen oben drauf noch das erstklassige Cockpit zum Wohlfühlen mit perfekter Ergonomie, übersichtlicher Instrumentierung, elegantem Armaturenbrett und hochwertiger Anmutung.

Smarte Temporegelung

Als Hauptakteur ist fürs Spritsparen das Automatik-Schaltgetriebe Mercedes-Powershift 3 mit intelligenter Fahrprogrammierung und 2-Pedaltechnologie an Bord. Dabei ist das perfekte Zusammenspiel von Mercedes-Powershift 3 mit dem GPS-gestützten



Bequem: günstiger Einstieg dank Sitzschnellabsenkung

Tempomat PPC (Predictive Powertrain Control) sowie der Motor als auch Getriebeelektronik einschließlich Eco-Roll und Bremsenmanagement immer wieder erstaunlich. So war das Testfahrzeug auf der Autobahn schon fast autonom mit intelligenter und voraussehender Fahrweise unterwegs.

Das gilt auch für die regelbare Dekompressions-Motorbremse, die beim Motor OM 471 2.0 als in die Software eingebundener Primärretarder immerhin starke 544 PS bei 2.300/min liefert und vor allem in mittleren Drehzahlbereichen noch hohe Verzögerungsleistungen aufbringt. Dank dieser Leistungsdaten ist eigentlich kein zusätzlicher Sekundär-Retarder von Nöten. Bei aktiviertem PPC braucht der Fahrer auch auf Talfahrten praktisch nicht mehr einzugreifen. Ausnahmen waren die wenigen langgezogenen Gefälleabschnitte auf der Autobahn in der Größenordnung um sechs Prozent.

Geringer Dieseldurst

Der Actros 1853 zog sich beim Test auch noch recht wenig Diesel aus dem Tank: Er konnte ein Gesamtergebnis mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 31,2 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,1 km/h erzielen – das war schnell und sparsam. Auf dem Autobahnabschnitt waren es sogar nur 27,7 l/100 km bei 79,9 km/h. Damit konnte das Testfahrzeug zwar nicht den neuen Sparmeistertitel erringen, der erst ab einem Durchschnittsverbrauch von unter 27 l Diesel/100 km auf dem anspruchsvollen Autobahnabschnitt zu haben ist, war jedoch für ein Fahrzeug aus der Königsklasse sehr sparsam unterwegs.

Vielleicht hätte es doch noch mit dem Sparmeistertitel geklappt, wenn eine schnellere Hinterachsübersetzung zur Verfügung gestanden hätte. Der Antriebsstrang des Testfahrzeugs war bei einer Übersetzung von 2,733:1 auf rund 1.180/min bei Autobahntempo 80 km/h im höchsten Gang ausgelegt. Der Motor müsste mit seinem enormen Drehmoment schon knapp über Leerlaufdrehzahl eigentlich deutlich unter 1.100/min drehen, womit das Testfahrzeug noch sparsamer unterwegs wäre. Der Sparmeistertitel ist also für den New Actros 1853 keineswegs unerreichbar.

Technische Daten: Actros 1853



Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz

Fahrerhaus

- + Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; auch bei 2-Mann-Besatzung überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr dank ebenem Fußboden, ausreichend Stauraum, großen Außenstauflächen und günstig platzierten Ablagen; ebener Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.
- Keine Leiter für einen Aufstieg in die obere Koje.

Antrieb

- + Sehr gute Motorelastizität; hohe Fahrharmonie; GPS-gestützter Tempomat PPC und Eco-Roll für sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel, jedoch straff abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität. Automatik-Schaltgetriebe Mercedes Powershift 3 in 2-Pedal-Technologie; EBS und ESP; breites Sicherheits- und Sonderausstattungsprogramm von ACC und GPS-gestützten Tempomat PPC bis Active Brake Assist ABA 3 und Spurverlassenswarner LDWS. Neueste Assistentengeneration mit ABA 4 und Abbiegeassistent verfügbar.

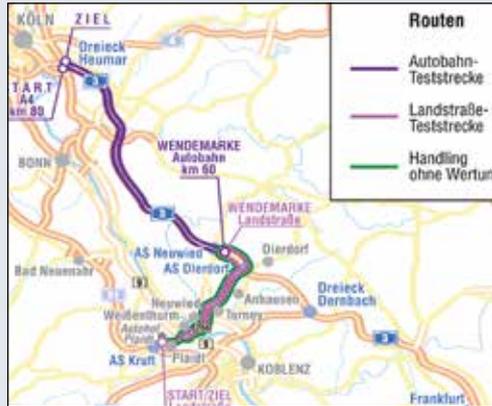
Wartung/Service

- + Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und nach Belastungsprofil errechnete Wartungsintervalle; Einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; flächendeckendes Servicenetz, umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannenhilfe.

Beim Test war der New Actros 1853 auf der Autobahn sehr sparsam unterwegs.

Maße und Gewichte

Mercedes-Benz Actros 1853 LS 4x2 Gigaspace	
Truck Länge/Breite	5,86/2,50 m
Truck Höhe Kabinendach	3,79 m
Sattelzug (L/B/H)	6,50/2,55/4,00 m
Radstand	3,70 m
Wendekreisdurchmesser	15,00 m
Tankvolumen Diesel/Adblue	390/60 l
Truck Leergewicht Testwagen	ca. 7,4 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t



Anspruchsvoll: 181 km lange Testrunde KFZ-Anzeiger Süd

Antriebsstrang

Motor: OM 471 2.0: 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; druckverstärkte Common-Rail-Direkteinspritzung X-Pulse; Hubraum 12,8 l, Leistung: 530 PS (390 kW); maximales Drehmoment: 2.600 Nm. Abgasnachbehandlung über Oxi-Kat (DOC), Dieselpartikelfilter (DPF), SCR-Technologie und Adblue sowie Amonium-Schlupf-Kat (ASC).

Getriebe: Mercedes Powershift 3: Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; 12 Fahrgänge; Spreizung 14,93:1 bis 1:1. Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 2,733:1; Gesamtauslegung: 1.180/min bei 80 km/h.

Fahrwerk

Achsen: Vorne starre 7,5-t-Achse mit 2-Blatt-Stahlparabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten: starre 11,5-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Hebe- und Senkfunktion. Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-ASR-Funktionen sowie ESP; aufgeladene regelbare Dekompressionsmotorbremse, Leistung: 544 PS bei 2.300/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend. Weitere Ausstattung: Active Brake Assist ABA 3; ACC und GPS-gestützter Tempomat PPC, Eco-Roll sowie Spurwächter LDWS und Aufmerksamkeits-Assistent, Reifendruck-Kontrollsystem, Airbag und Gurtstraffer, Xenon-Scheinwerfer, Abbiegelicht. Reifen: Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Goodyear; vorn: Fuelmax SHL; hinten: Fuelmax D; Auflieger: 385/65 R 22,5 Goodyear

Testergebnis

Autobahn, 115,6 km:
Verbrauch Ø: 27,7 l/100 km

Geschwindigkeit Ø: 79,9 km/h;
davon 50% schwieriger Abschnitt:
Ø 34,6 l/100 km bei 80,1 km/h
und 50% einfacher Abschnitt:
Ø 21,4 l/100 km bei 79,7 km/h.
Mischstrecke, 65,4 km (55% Landstr.;
29% Schnellstr. und 6% Autobahn):
Verbrauch Ø: 37,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 63,5 km/h
Bergwertung (5% Steigung, 4,0 km):
Verbrauch Ø: 132,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 53,7 km/h
Gesamt 181 km (65% Autobahn,
35% Mischstrecke):
Verbrauch Ø: 31,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 73,1 km/h
Adblue-Verbrauch Ø: 3,7% je l Diesel/100 km

Wetter

sonnig/bewölkt; Wind 6 bis 7 km/h aus WNW;
Böen 13 km/h Temperatur +12 bis +14°C

Fahrstil-Test			
Tempomat-Einstellung	km/h	82	85
Autobahn gesamt 181,0 km	Ø l/100 km	27,7	29,2
	Ø km/h	79,9	82,7
Autobahn einfach Anteil ca. 53%	Ø l/100 km	21,4	23,6
	Ø km/h	79,7	82,8
Autobahn schwierig ca. 47%	Ø l/100 km	34,6	35,4
	Ø km/h	79,8	82,5

Kostenrechnung

Sattel-KFZ; gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,8/530
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000

Rahmenbedingungen

Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.650,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000
Reifen (2)	56,25
Testverbrauch Diesel [l/100 km] (3)	31,20
Testverbrauch „Adblue“, [l/100 km] (3)	1,20
Verbrauch Diesel und „Adblue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	31,70
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Adblue“ [Euro/l]	0,45

Variable Kosten

Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	34,32
Kosten „Adblue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,54
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (4)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	45,66

Feste Kosten

Full-Service-Leasing (1)	19.800,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	28.401,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	118,34

Auswertung 1: Kosten/Jahr

Full-Service-Leasing (1)	19.800,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Betriebsstoffe (Diesel u. Adblue) [Euro/Jahr]	43.575,00
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	85.476,00

Auswertung 2: Kosten/100 km

Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	22,72
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	45,66
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	68,38

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBS gem. gesetzl. Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22,5

(1) Quelle: Annahme auf Basis eigener Marktbeobachtungen

(2) 6 Reifen à 530,- € nach 167.000 km; anteilige Umlage auf 48 Monate

(3) Verbrauch ermittelt auf der Teststrecke Süd des KFZ-Anzeiger

(4) Maut je km, bezogen auf 80% der jährlichen Gesamtfahrleistung

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen.

Kostenrechnung Hans-Jürgen Wildhage



Große Klappe: gut erreichbare Kontroll- und Nachfüllpunkte

Daran ändert sich auch nichts, wenn jetzt noch der Adblue-Verbrauch in einem Kostenverhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue hinzurechnet wird. Dank der Abgasnachbehandlung, unter anderem in Kombination von Abgasrückführung (AGR) und SCR-Technologie mit Adblue, ist für einen niedrigen Adblue-Verbrauch von 3,7 Prozent oder 1,2 l/100 km (bezogen auf den Gesamtverbrauch) gesorgt. Kostengewichtet ergibt sich ein Adblue-Verbrauchswert von 0,5 für ein Gesamtergebnis von 31,7 l/100 km und auf dem Autobahnabschnitt entsprechend von 0,4 für einen Verbrauchswert von 28,1 l/100 km. Für die Umwelt zählt nur der Dieserverbrauch, weil sich Adblue in der CO₂-Bilanz weitestgehend umweltneutral verhält. Somit ergibt sich ein recht umweltverträglich

licher CO₂-Wert für den Gesamtverbrauch von 31,8 g/tkm (berechnet mit 25 t Nutzlast).

Der Fahrstiltest

Interessant ist noch, was der separate Fahrstiltest mit einer PPC-Einstellung von 82 auf 85 km/h bringt. So wurde für eine weitere Runde von Eco auf Standard gewechselt und die Einstellung für das Marschtempo von 85 km/h plus 4 km/h minus 5 km/h vorgenommen. Zuvor erzielte das Testfahrzeug bei der 82er-Einstellung eine Transportleistung von 79,9 km/h und erfüllte die Tempovorgabe zu 97 Prozent. Damit war der Actros 1853 auch im Eco-Modus recht flott unterwegs. Auf der zweiten Runde bei vorgegebenem Marschtempo von 85 km/h und erzielter Transportleistung von 82,7 km/h erfüllte das Testfahrzeug die Tem-



Zum Wohlfühlen: perfektes Cockpit und hochwertiges Interieur

povorgabe ebenfalls zu 97 Prozent. Damit ließ sich im Vergleich zur 82er-Fahrt die Durchschnittsgeschwindigkeit um immerhin 3,5 Prozent steigern, allerdings mit einem Verbrauchsanstieg von 5,4 Prozent.

Hightech-Antrieb

Insgesamt ist Daimler im Zuge von Euro 6c eine spürbare Verbrauchsreduzierung gelungen. Herzstück ist der bereits 2015

vorgestellte 12,8-l-Reihendieselmotor OM 471 2.0, der auf der IAA 2016 mit anderen Innovationen im neuen Actros vorgestellt wurde. Laut Daimler konnte beim OM 471 2.0 eine Kraftstoffspareinsparung von etwa drei Prozent erreicht werden. Die jüngsten Entwicklungen wie das optimierte 12-Ganggetriebe **Power-Shift 3**, verringerte Reibungswiderstände, neue Leichtlauf-Motorenöle, weiter verfeinerte PPC-Schaltstrategie und verbesserte Aerodynamik sollen in Verbindung aller Maß-

Motor OM 471 2.0

Hightech-Power

Daimler hatte den komplett neu entwickelten 12,8-l-Sechszylinder-Reihendieselmotor OM 471 erstmals 2011 im Actros vorgestellt. Bereits nach vier Jahren setzte Daimler im Juli 2015 die umfangreich weiterentwickelte zweite Generation des OM 471 beziehungsweise OM 471 2.0, so von der Redaktion benannt, im Actros auf den Asphalt.

Dank neuer Hightech zeichnet sich der OM 471 2.0 durch eine enorm gesteigerte Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich und hohen Transportleistungen bei niedrigem Drehzahlniveau aus. Erreicht wurde das in erster Linie durch den Einsatz der 2. Generation der Common-Rail-Direkteinspritzung X-Pulse mit einem

auf 2.700 bar gesteigerten maximalen Einspritzdruck. Hinzukommen 8-Loch-Einspritzdüsen sowie eine neue Kolbenbodengeometrie und ein von 17,3:1 auf 18,3:1 deutlich gesteigertes Verdichtungsverhältnis.

Ein weiterer Hauptakteur ist der neue asymmetrische Turbolader mit fester Turbinengeometrie aus eigener Fertigung. Dank vorgesteuertem Motorbetrieb konnte auf eine Waste-Gate-Ladedruck- sowie AGR-Regelung samt Sensor verzichtet werden. Der neue Turbolader ist auch Herzstück einer patentierten Lösung für die Abgasrückführung mit deutlich reduzierten AGR-Raten. Dabei werden zum schnellen Aufbau des Ladedrucks die Abgase der Zylinder 4 bis 6 direkt in die Turbine geleitet. Von den Abgasen der Zylinder 1 bis 3 wird dagegen eine definierte Menge für die AGR zur Senkung der NO_x-Emissionen genutzt.

Ein weiterer technischer Leckerbissen ist dabei die asymmetrische Einspritzung bei einer Regeneration des Diesel-Partikelfilters unter geringer Last. In diesen Fällen kann die Kraftstoffmenge in den Zylindern 1 bis 3 bei einer gleichzeitigen Steigerung der AGR-Rate stufenlos bis zur 0-Förderung zurückgenommen und parallel dazu in den Zylindern vier bis sechs bis zum Maximum erhöht werden.

Hinzu kommt ein neuartiger hocheffizienter SCR-Katalysator, der den Adblue-Verbrauch auf der Höhe der früheren Euro-5-Motoren senken kann. Weitere Merkmale des OM 471 2.0 sind eine Diesel-Verbrauchsersparnis von bis zu drei Prozent, verlängerte Wartungsintervalle von bis zu 150.000 km sowie beim Partikelfilter von 450.000 km bis zum 1. Service und danach fortlaufend von 300.000 km.

Adelbert Schwarz



nahmen merkliche Kraftstoffeinsparungen von bis zu insgesamt sechs Prozent ermöglichen.

Zu den technischen Highlights des OM 471 2.0 zählen vor allem die zweite Generation des Einspritzsystems X-Pulse, ein neuer Turbolader aus eigener Fertigung mit Spitzen-Wirkungsgraden, eine patentierte Lösung für die Abgasrückführung und eine noch robustere Konzeption durch Entfall von Sensoren dank vorgesteuertem Betrieb. Von besonderer Bedeutung ist beim OM 471 2.0 ein besonders hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Außerdem wurde das Leistungsspektrum von zuvor vier auf fünf Stufen von nun 421 bis 530 PS mit maximalen Drehmomentwerten von 2.100 bis 2.600 Nm erweitert. Wie schon aus der Typenbezeichnung hervorgeht, ist das Testfahrzeug New Actros 1853 eben in dieser neuen, leistungsstärksten Version des OM 471 2.0 angetreten.

Großartige Leistung

Damit ist Mercedes-Benz Trucks im Rahmen seines Road-Efficiency-Konzepts auf nachhaltigem Erfolgskurs: Im Vergleich zum Generationenwechsel im Jahr 2011 ist es Daimler gelungen, den Kraftstoffverbrauch des New Actros aus dem Modelljahr 2016/2017 um bis zu insgesamt 15 Prozent zu senken - dank einer Vielzahl von Weiterentwicklungen am Antriebsstrang, vorausschauendem Tempomaten Predictive Powertrain Control und Aerodynamik-Maßnahmen. Außerdem sind weitere Einsparungen im Zuge der fortschreitenden Konnektivität jetzt auch ein nahes Zukunftsthema. Zum nachhaltigen Straßengütertransport zählen auch Themen wie Sicherheits-Assistenzsysteme und das

autonome Fahren. Entsprechend ist auch die Sicherheitsausstattung des Testfahrzeugs mit ESP, Aktiv-Bremsassistent ABA 3, Abstands- und Spurhalte sowie Aufmerksamkeitsassistent und Bi-Xenon-Scheinwerfern vom Feinsten.

Safety first

Optional steht schon die nächste Assistent-Generation für den Actros zur Verfügung. Damit sind der Active Brake Assist 4 (ABA 4), der als erster Notbremsassistent sowohl stehende Hindernisse als auch Fußgänger erkennt, und der erste Abbiege-Assistent gemeint, der vor Fußgängern, Radfahrern und Hindernissen sogar in der Schleppkurve eines Lastzugs warnt. Beide Systeme können seit der IAA Nutzfahrzeuge geordert werden. Damit hat Daimler als Pionier ein neues Kapitel in der Entwicklung von Assistenzsystemen im LKW aufgeschlagen und will den schnellen Einsatz der lebensrettenden Systeme fördern. So ist bei Neubestellung der ABA 4 zum gleichen Preis wie der ABA 3 im Safety-Pack enthalten, das einen Preisvorteil von 30 Prozent bietet. Auch für den Abbiege-Assistenten, der nicht im Safety-Pack enthalten ist, gibt es bei Einzelbestellung im Paket ebenfalls einen 30-prozentigen Preisvorteil.

Insgesamt hat der prestigeträchtige Actros 1853 Gigaspace eine überzeugende Vorstellung geboten: Motorpower und Erstklasse-Komfort machen ihn zu Fahrers Liebling. Die hohe Fahrzeug-Effizienz und das passende Preis/Leistungsverhältnis mit einem Betrag von 68,38 Cent/km (laut Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage, siehe Kasten) dürften auch große Sympathien bei den Unternehmern wecken.

AS