



# Klettern auf dem Sauberg

STM-Bild

**Mercedes hat einen neuen Actros für den Bau vorgestellt. Bei einem ersten Kennenlernen in Wörth konnte der Bau-Lkw überzeugen. Eines der Highlights ist die Schaltautomatik PowerShift, die es für den Actros Bau in einer eigens adaptierten Offroad-Variante gibt.**

Im Rahmen des BIC-Event, bei dem sich die Aufbau-Partner von Mercedes im Branchen-Informationen-Center (BIC) Wörth in einer Art Leistungsshow präsentieren, stellte der Lkw-Hersteller Ende März auch den neuen Actros für den Bau vor. Schauplatz war dabei auch das legendäre Testgelände auf dem Sauberg, das normalerweise den enorm geländegängigen Unimogs vorbehalten ist.

In diesem Falle durfte der neue Actros auf dem Sauberg zeigen, was in ihm steckt und meisterte diese Aufgabe mit Bravour. Souverän kletterte er die gewaltigen Steigungen hoch, stellte auf der Buckelpiste unter Beweis, was er in puncto Verschränkungsfreiheit drauf hat, und schob sich unbeeindruckt durch schlammige Wasser-Schikanen. Eine überzeugende Vorstellung also, die der Actros da ablieferte, und das, obwohl das Gelände bekanntermaßen mit einer enorm anspruchsvollen Strecke bestückt ist.

Letzteres mag auch der Grund gewesen sein, warum Mercedes bei diesem Programmpunkt seine eigenen Profi-Fahrer ins Rennen schickte. Wohl weniger, um

die Fahrzeuge nicht zu überfordern, sondern wohl eher in der Sorge, angesichts des auf dem Sauberg herrschenden Gefälles die Nerven der probefahrenden Journalisten

allzu sehr zu strapazieren. Die kamen dann in den Genuss von Probefahrten auf der Straße und auf dem Testgelände in Ötigheim. Zwar bietet die dortige Kiesgrube natürlich Stei-



*Schikane auf dem Sauberg: Hätetest für's Fahrwerk.*  
STM-Bild



*In puncto Verschränkungsfreiheit offenbaren sich hier Offroad-Qualitäten.*  
STM-Bild



*Probefahren auf dem Testgelände in Ötigheim.*  
STM-Bild



*Unbeirrt marschiert der 4-Achser die Steigung hinauf.*  
STM-Bild



gungen und Wasserstellen, aber im Vergleich zum Sauberg ist das Gelände natürlich deutlich sanfter geschwungen.

Was sich schon beim Zuschauen auf dem Sauberg als erster Eindruck durchgesetzt hat, bestätigt sich später beim Probefahren. Die Fahrzeuge – teils mit serienmäßiger Telligent-Schaltung, teils mit der optionalen Schaltautomatik PowerShift Offroad ausgerüstet – lassen sich bequem durch den Parcours steuern. Überqueren der Buckelpiste – kein Problem, anhalten mit anschließendem Anfahren am Berg – ohne Rückwärtsrollen oder gar -rutschen – stressfrei praktikierbar.

Gerade in schwierigen Geländesituationen profitiert der Fahrer natürlich von der Schaltautomatik PowerShift. Was vom Fernverkehrs Actros bereits bekannt ist, steht in einer adaptierten Offroad-Variante jetzt auch für den Actros Bau zur Verfügung. Fahrprogramme wie Power-, Freischaukel- und Rangier-Modus ermöglichen es dem Fahrer, das Fahrzeug an die jeweilige Einsatzsituation anzupassen. Zudem wartet das System mit verbessertem Schaltkomfort auf. So sorgt die Anti-Ruckel-Regelung dafür, dass Nick- und Wankbewegungen des Fahrerhauses weitgehend reduziert werden.

Beim Rangiermodus ist laut Daimler der Prozess von Dreh-

momentauf- und abbau spürbar verbessert worden, was die Rangiervorgänge deutlich vereinfacht.

Freuen dürfte sich der Fahrer eines neuen Actros Bau

der Power-Offroad-Modus. Er sorgt dafür, dass die Gänge weiter ausgedreht und länger gehalten werden. Der Modus lässt sich manuell ein- und ausschalten. Doch anders als

*Was vom Fernverkehrs Actros bereits bekannt ist, steht in einer adaptierten Offroad-Variante jetzt auch für den Actros Bau zur Verfügung.*

auch über die schnellen Rückwärtsgänge (insgesamt stellt PowerShift vier Rückwärtsgänge zu Verfügung). Und wenn es heißt, Anfahren auf schwierigem Untergrund, dann hilft der Freischaukel-Modus. Beim Loslassen des Fahrpedals wird die Kupplung automatisch und vor allem schlagartig eröffnet. Das Ergebnis ist eine Rückbewegung des Fahrzeugs. Erfolgt eine erneute Pedalbetätigung, schließt die Kupplung wieder, und das Fahrzeug erfährt eine Vorwärtsbewegung. Durch Wiederholen des Vorgangs kann sich der Fahrer so Freischaukeln.

Analog zur PowerShift-Variante für den Fernverkehrs Actros gibt es auch beim Actros Bau einen Power-Modus:

beim Straßenfahrzeug gibt es bei der Offroad-Variante keine Zwangsabschaltung, die nach einer bestimmten Zeit eingreift. Beim Actros Bau entscheidet allein der Fahrer darüber, wann er in den normalen Schaltbetrieb zurückkehrt.

Für eine optimierte Performance im Geländeeinsatz sorgt auch die neue Neigungssensorik der PowerShift Offroad. Mit jedem Steigungsgrad nämlich greift die Getriebesteuerung umso flotter nach den kleinen Gängen, was Stress für die Kupplung schon im Ansatz vermeidet.

Doch selbstverständlich fühlt sich PowerShift Offroad nicht nur im Gelände zuhause, auch bei der Straßenfahrt schaltet es zuverlässig und hilft



*Der neue Actros Bau kann jetzt optional mit PowerShift Offroad ausgestattet werden. Die Schaltautomatik ist eine interessante Alternative zur serienmäßigen Telligent-Schaltung. STM-Bild*

den Verschleiß zu reduzieren. Dabei kann sich auch im Straßenbetrieb der Rangier-Modus als durchaus nützlich erweisen. Und wie die PowerShift-Variante im Fernverkehrs Actros, bietet auch PowerShift Offroad die Eco-Roll-Funktion, bei der sich im Gefälle der Motor vom Getriebe löst und kraftstoffsparend im Leerlauf weiterläuft.

Die neuen Kipper, Allradkipper, Betonmischer, Sattelzugmaschinen und Sonderfahrzeuge des Actros Bau gibt es als 2-, 3- und 4-achsige Fahrzeuge in neun Leistungsklassen von 235 kW (320 PS) bis 440 kW (598 PS). Die angebotenen Antriebsformeln reichen vom „4x2“-Zweiachser mit Hinterradantrieb bis zum „8x8/4“, einem 4-Achser mit Allradantrieb und zwei gelenkten Vorderachsen.

**STM**

*Hier wird es eng: Wie gut, dass die neue Schutzplatte Kühler und Motor vor Beschädigungen bewahrt. Und auch der Pendeleinstieg übersteht dieses Manöver ohne Blessuren. STM-Bild*

