

SPECIALE EDITIE

truckstar.nl



DOORDRUK UIT TRUCKSTAR 9/2017

truckstar



De nieuwe Actros is de zuinigste truck die we ooit gereden hebben!

Alles wat je van een premium truck verwacht is aan boord.

PRAKTIJKTEST: Mercedes-Benz Actros 1845 LS

Zuinig in verbruik

De perfecte match: een laag brandstofverbruik gekoppeld aan een rijke uitvoering





Mercedes-Benz
Actros 1845 LS

De nieuwe spaarster

Modern zonder overdaad, zeer zuinig en toch snel. We zijn onder de indruk van de vernieuwde Actros van Mercedes-Benz. Zuinig voor de baas, prettig voor de chauffeur.

Sinds de introductie in 2011 is de Actros van Mercedes-Benz uiterlijk nauwelijks veranderd. In dat jaar kreeg hij zijn huidige stoere uiterlijk met indrukwekkende grille waar de enorme ster in prijkt. Die je tegen een geringe meerprijs optioneel zelfs 's nachts kunt laten oplichten. Maar daar rijden trucks niet beter door. Wel door toepassing van de nieuwste techniek zoals de recent geïntroduceerde nieuwe achteras. Dat dat in de praktijk zijn vruchten afwerpt, liet onze Actros op de zware Truckstar testroute in de Ardennen overduidelijk zien. De Actros 1845 is onze nieuwe zuinigheidskampioen met een verbruik dat nog een halve liter onder dat van onze vorige testwinnaar is gedoken. We gebruikten deze reis slechts 106,42 liter op de 386,5 kilometer lange testroute van Asten naar de Ardennen en terug. Onze vorige winnaar was de Scania S500 met 107 liter. De Scania was voorzien van 'Puls en Glide', het Scania glijmiddel om op de vlakke weg nog iets zuiniger te rijden. Maar dat ruil je wel uit tegen snelheid. We reden toen de testroute met een 500 pk-versie in 307 minuten. Des te knapper dat de Benz het met 50 pk minder toch tweeënhalve minuut sneller kan. Duidelijk is dat de truckindustrie echt stappen maakt in het Euro 6 step C tijdperk. Dat laat ook deze vernieuwde Actros zien met op de vlakke weg een verbruik van slechts 23,11 liter. Daarmee breng je met één liter diesel

Bij 1800 t/min heb je het grootste deel van de paarden voor je kar staan

veertig ton treingewicht 4,33 kilometer verder met een snelheid van 80 km/h. Ofwel 23 liter op 100 kilometer. Ook over de hele route gerekend staat de Actros bovenaan met 27,58 l/100 km. Dat is een liter voor elke 3,63 kilometer. Ook het Adblueverbruik blijft met 5,03 procent keurig binnen de bench.

Rijgemak én rijplezier

Mercedes-Benz is momenteel absoluut koploper waar het gaat om zoveel mogelijk power bij zo min mogelijk toeren op straat te zetten. Trekkraft draagt bij aan het rijplezier en ontstaat uit een combinatie van koppel, vermogen (pk's) en de juiste eindoverbrenging. Dat is voor ons het geheime wapen van Mercedes-Benz om zo hoog te scoren in een goed rijgevoel. Das Haus ziet kans met wat minder pk's veel rijgemak en rijplezier voor de chauffeur te creëren. Nemen we nog een keer de nieuwe Scania met 500 pk als voorbeeld. Dan zien we dat die motor bij 1900 toeren zijn maximaal vermogen levert. De 1845 geeft zijn maximaal vermogen, 449 pk, al bij 1600 toeren. Bij 1500 omwentelingen zit hij dan wel niet op zijn top maar heb je het overgrote deel van je paarden absoluut voor je kar staan. Die staan dus allemaal te trappelen in het toerengebied waar je in de praktijk ook echt in werkt. Als je bij andere merken maximale kracht wilt hebben, moet je er een stap af doen. Dat kan, maar dan ben je al snel het eikeltje van de zaak, met al die toeren en het daarbij behorende



Xenon doet het ook prima. De wat oudere leeftijd van het ontwerp verradt zich hier.



Het enige waarvoor je als chauffeur de grille heft, is het bijvullen van de ruitensproeiervloeistof.



Groot luik om het compartiment onder het bed te bereiken.



De elektrische rollo's laten helaas een streep licht door.



De tijdens het rijden goed bereikbare ijskast is lekker ruim en fungeert ook als tafeltje.



Alle rijfuncties duidelijk op een handle.



Twee opstapjes om de vooruit te reinigen.



Onhandig: naar binnen wegdraaiende spoiler.



Via vier treetjes stijg je naar grote hoogte.



Prettig goed afleesbaar dashboard en prima te bedienen multidisplay.



Alles wat je van een premium truck verwacht is aan boord.

hoge brandstofverbruik. Met deze Mercedes is het niet moeilijk om als topchauffeur voor de onderneming aangemerkt te worden, ook als je maximaal vermogen vraagt. De hele auto is daar op uitgelegd en dat met een niet eens zo heel snelle eindreductie van 2.53:1.

Zes procent

Mercedes-Benz maakt maar weinig woorden vuil aan de krachtbron zelf bij de introductie van de nieuwe generatie. Zij melden trots een brandstofverbetering van zes procent te hebben gehaald door talloze zaken daaromheen. De meeste daarvan zijn alweer één tot twee jaar geleden aan de truck geschroefd met de introductie van de huidige OM471 motor. De opvallendste verbetering voor 2017 komt van een innovatie in de achterbrug. Het kroonwiel en pignon draaien voortaan niet meer continue rond in een grote plas olie. Mercedes-Benz is vanaf dit jaar overgestapt op een soort semi-drysumpsmering. Afhankelijk van de belasting laat Mercedes pignon en kroonwiel of in een volle plas olie of in slechts een klein plasje ronddraaien. Een variabel smeeroilniveau dus dat is afgestemd op de warmteontwikkeling in het differentieelhuis. Klimmen op de helling: veel olie voor smering en bovenal, koeling. Rollen om de vlakke weg, waar 160 tot 180 pk genoeg is om veertig ton te laten rollen: minder geplons van dat kroonwiel omdat Mercedes dan het smeeroilniveau verlaagt. De temperatuur is hier maatgevend. Via een ingenieus pneumatisch klepje wordt er meer olie in het differentieelhuis gepompt of vloeit die juist weer terug in een ruimte onder de tandwielen. De besparing is volgens Stuttgart 0,5 procent. Zo zijn er meer items waarmee Mercedes het totaal op zes procent heeft kunnen brengen. De dynamo genereert zoveel mogelijk stroom als je van het gas afgaat. Dat doet de luchtcompressor ook en de pomp van de stuurbekrachtiging werkt nu afhankelijk van de vraag naar stuurhulp. Dat alles, gevoegd bij nieuwe oliën die de wrijving verder

verminderen en verbeterde elektronica, leidt tot een meetbare vooruitgang in de fuel efficiency. Op basis van onze test menen we dat de Nederlandse vervoerder die zes procent brandstofbesparing in de praktijk van het internationale vervoer gaat halen.

Hoe zitten we erbij

Daarmee wordt elke chauffeur een brandstofheld. Dat is mooi, maar dat is voor de baas. Jij bent mogelijk net zo geïnteresseerd in de werk- en woonfuncties. Over het basisonwerp van de Actros cabine zijn wij heel tevreden. De al eerder aangehaalde Scania is natuurlijk de overtreffende trap. Maar dat komt ook omdat Zweden ons een uitrustingsniveau toonde waarbij elk vinkje van de optielijst was aangekruist. Mercedes-Benz liet ons een voertuig zien zoals de meeste chauffeurs hem ook echt krijgen. Tegen dat licht bezien, kan die zes jaar oude Actros cabine heel goed meekomen. Hij is breed, hoog en met een vlakke vloer. Net zoals bij de Scania is het even klimmen om binnen te komen. Maar hij is comfortabel, geeft met de schuin aflopende zijramen een goed uitzicht op de weg en is voorzien van alles wat je van een premium truck verwacht. De rest is vooral je persoonlijke beleving. Soms stappen we in een cabine waarvan we denken: waar zijn we nu weer beland? Met elke truck kun je sturen. Maar is het ook je thuis? In de semi-dikke Benz (we reden met een Bigspace en niet de Gigaspace cabine) hadden wij het goed naar de zin. Mooie kleuren, goede afmetingen van knoppen en schakelaars, alles op de goede plaats en in de goede uitvoering. Het stuur voelt groter dan het is en heeft goed te bedienen knoppen, zestien stuks met acht functies. De bediening van de versnellingsbak aan een handle op de stuurkolom geeft geen verrassingen. En ook de koelkast, de bekerhouders en de knoppen voor de spiegelverstelling zitten precies op de juiste plaats. Hoewel LED koplampen meer en meer opgang doen, was de in ons exemplaar

De nieuwe Actros is de zuinigste truck die we ooit gereden hebben



gemonteerde Xenon-verlichting meer dan afdoende. Binnen hadden we wel veel (dimbare) LED in een prettige kleur. Als extraatje hadden we nog het sterrendak met de blauw oplichtende puntjes in de dakhemel. Aan de verduistering heeft het bij MB nooit gemankeerd. Daarom is het jammer dat de twee elektrisch te bedienen rollo's weer zo'n hinderlijk gleufje licht in het midden hebben. Van ons mag dat één grote luxaflex zijn.

Goede informatie

Als Truckstar testteam zien wij zo'n beetje elk dashboard in elke uitvoering. Dat van de Actros zit wat ons betreft aan de bovenkant waar het om overzichtelijkheid en afleesbaarheid gaat. Het display midden in de wat je bij MB nog echt de klokkenwinkel kunt noemen is netjes reflectievrij en vooral duidelijk. Ook fijn is dat je geen ingenieur hoeft te zijn om snel door de menu's te kunnen navigeren. Met als extra de 'help me home knop' op het stuur waarmee je als je diep in het menu bent geraakt, met één druk op die knop je vertrouwde displayinstellingen weer terughaalt. Alles bij elkaar krijg je zo een werkplek waarmee je alert kunt rijden. Natuurlijk kun je iets vinden van die grote handrem. Die zit weliswaar op de juiste plek maar bijvoorbeeld Volvo heeft dat beter opgelost met een automatische versie. Dat spaart ruimte. Het verbindende element tussen binnen en buiten zijn de spiegels. Daar scoort de Actros meer dan voldoende. Vooral omdat het gat tussen de A-stijl en het spiegelhuis ruim bemeten is en die behuizing weliswaar niet zo dun is als bij Volvo maar ook weer niet zo dik dat je er veel hinder van ondervindt. Zeker als je kijkt volgens het nieuwe 'Akkermanprincipe': dus even naar voren en achteren beweegt tijdens je check op andere weggebruikers, zul je niet voor verrassingen komen te staan. Wel zijn we minder onder de indruk van de het mediasysteem. Op zich werkt dat prima, maar waarom is de enige connectie op het



TECHNISCHE GEGEVENS MERCEDES-BENZ 1845 LS

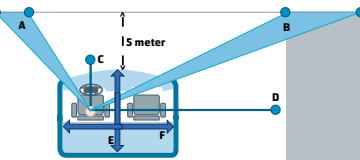
Totaalgewicht testvoertuig: 40.000 kg
 Totaal ledig gewicht trekker: 7.600 kg (incl. 390 l brandstof en 60 l AdBlue)
 Motor: Mercedes-Benz OM471 R6, Euro 6, zescilinder lijnmotor.
 Cilinderinhoud 12,8 l
 Maximaal vermogen: 449 pk (330 kW) bij 1.600 toeren
 Maximaal koppel: 2200 Nm bij 1100 toeren. In Top Torque 2400 Nm bij 1100 toeren
 Groen gebied: 1000 - 1400 tpm; motorremgebied 1800 - 2500 tpm
 Versnellingsbak: Mercedes-Benz G211 - 12 met 12 gangen vooruit (14,93-1)
 Achteras: Hypoidas met enkele reductie, mechanische differentieelblokkering, ASR en aandrijfslipregeling
 Overbrengingsverhouding 2,53:1
 Voorwielophanging: paraboolvering, draagvermogen 7,5 ton
 Achterwielophanging: 13-tons luchtvering met vier balgen, afstandsbediening voor de hoogteverstelling
 Remsysteem: elektronisch geregelde schijfremmen met EBP met ABS en ASR, motorremvermogen 400 kW bij 2300 tpm

Banden en wielen

Voor: Michelin 315/70 R22,5 Z; spanning 10,1 bar
 Achter: Michelin 315/70 R22,5 D; spanning 9,1 bar
 Oplegger: Goodyear Marathon LHT2 385/65 R22,5; spanning 9,5 bar

Dodehoekmeting (in cm)

A1 x A2 x A3 = 685 x 634 x 110
 B1 x B2 x B3 = 1.366 x 1.581 x 235
 C: 480
 D: 770
 E: 213 (diepte cabine van voorruit tot achterwand)
 F: 234 (cabinebreedte van zijraam tot zijraam)



Instap

Aantal treden: 4
 Instappen: verlicht met armatuur in de deur
 Plaats en afmetingen instaptreden (maten in cm)
 1^{ste} trede: staphoogte x breedte x diepte = 36 x 39 x 17
 2^{de} trede: staphoogte x breedte x diepte = 69 x 39 x 17
 3^{de} trede: staphoogte x breedte x diepte = 101 x 43 x 17
 4^{de} trede: staphoogte x breedte x diepte = 133 x 52 x 17
 Hoogte cabinevloer: 166

Reinigen voorruit: klep in de grille
 Opstap naar catwalk: links, met handgreep
 Openen zijfender: links
 Toegankelijkheid tanks: goed
 Reservewiel: geen
 Koplamp vervangen: Xenon, niet zelf te doen
 Niveau motorolie: peilstok of display dashboard, bijvullen achter de grille
 Ruitensproeiervloeistof: bijvullen achter de grille

Interieur

Afmetingen cabine (maten in cm) Afstand dash-zitting minimaal: 19
 Afstand vloer-dak: 197 en 184, Afstand dash-zitting maximaal: 24
 gemeten voor de stoelen Lengte stoelzitting 47-53
 Vlakke vloer

Verstelbaar stuur met knoppen voor radio, telefoon, cruise control, daalsnelheid, snelheidsbegrenzer, memory toets voor de laatste dashboardinstellingen en scrollen door de menu's van boordcomputer



Speciale uitstapstand met stuur bijna vlak, ver omhoog en ver naar voren
 Stuurhoek min. (uitstapstand) 8°, max. 46°
 Stuurhoogte vanaf vloer min. 52 max. 80,5
 Stuurafstand tot voorruit min. 20 max. 39

Bed (in cm)

Uitvoering met een bed en een net dat goed werkt. Matras onder 1 x b x h: 220 x 75 x 11. Vrije ruimte tot bovenbed, indien aanwezig, 73,5
 Ingericht voor rechts of links slapen, met knoppen voor de bediening van radio, dakluik, verlichting, standkachel.
 Onder het bed twee compartimenten; vanbinnen en vanbuiten te bereiken. Koellade met verlichting onder het bed.

En verder ...

Plaats voor bril/horloge en mobiele telefoons op het dashboard
 Binnerverlichting twee dimbare armaturen.
 Dakluik van glas is te verduisteren en voorzien van insectenhor. 't Is geen vluchtluik.
 Boven de voorruit drie kastjes, afsluitbaar met één klep, twee aflegvakken. Ontbijttafel in het dashboard rechts als extra, ingenieus inklapbaar. Ruimte voor de koffiezetter. Meer dan genoeg ruimte voor klein spul. Drie goed geplaatste bekerhouders, geschikt voor flessen van 1,5 liter. Deurbakken goed voor flessen. Eenvoudig te reinigen, tegen meerprijs uit te voeren met persluchtpistool.
 Gordijnen goed verduisterend met overlapping. Geen asbak.
 Wandcontactdozen; 3x 24 Volt, 1x 12 Volt.
 Vier DIN-gaten, 1x dubbel DIN.
 Drie wandcontactdozen (2 x 12 V, 1 x 24 V)

Snelheidsmetercontrole

80 km/u = 79,5 km/u

Geluidsisolatie

Meting buiten op de parking: 57 dB(A)
 Meting binnen op de parking: 42 dB(A)
 80 km/u, hoogste versnelling bij 1.100 tpm: 64 dB(A)
 Van 70 tot 80 km/u in 11^{de} versnelling: 66 dB(A)

Meetuitkomsten

AdBlue verbruik op de route: 1,51 l/100 km (5,03% van het brandstofverbruik)

	Vlakke weg tussen Asten en Luik	Bergtraject Ardennen	Gehele route
Afstand:	239,6 km	146,2 km	386 km
Verbruik:	23,11 l/100 km = 1: 4,33	34,91 l/100 km = 1: 2,59	27,58 l/100 km = 1: 3,63
Gem. snelheid:	77,81 km/u	73,27 km/u	76,02 km/u

Weer

Mooi testweer, wisselend bewolkt, nauwelijks wind en bij 24 °C, afnemend tot 18 °C in de Ardennen en daarna weer oplopend tot 24 °C in Asten.

Rijstijl

Rijstijl: anticiperend met gebruik cruise control



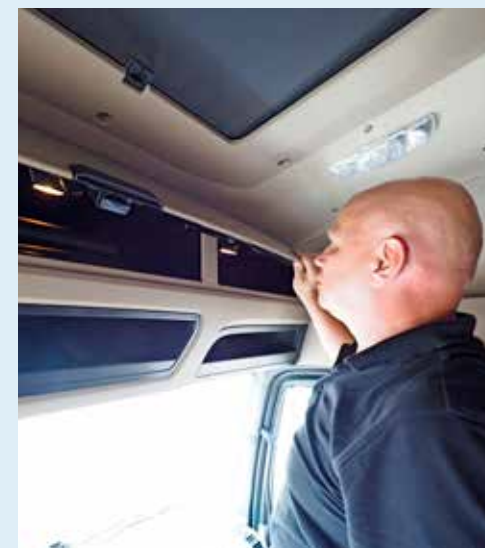
De multimedia-oplossing kan beter. Vooral die mini USB-aansluiting is een misser.



De opberghangmat in combinatie met één bed zal niet ieders wens zijn.



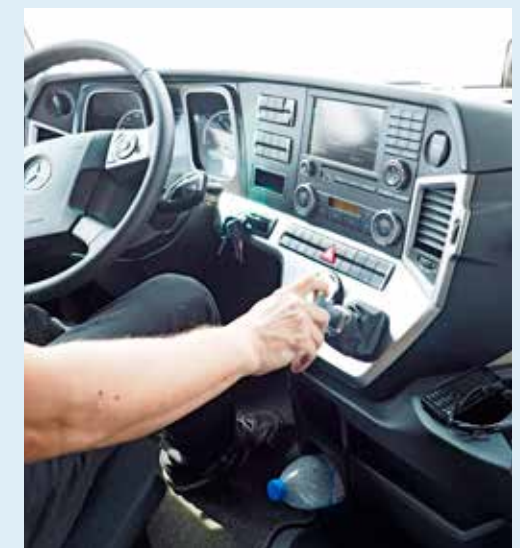
Prettig optioneel tafeltje.



Een klep voor alle drie de bovenkastjes.



Er is niets mis met de bijrijdersstoel.



De forse handremhandle zit op de juiste plaats.

dashboard voor je eigen muzikdrager uitgerekend een mini-USB aansluiting waar de hele wereld dat met een veel universele gewone USB-aansluiting doet? Daarbij is het jammer dat het systeem niet elk format lust. Wie hoge kwaliteit WAV opnamen wil afspeelen, moet niet bij MB zijn. Ook staat het display erg rechtop en soms vol in de zon. Die schijnt toch ook in Stuttgart dus dat moet ze toch ook daar zijn opgevallen?

Wonen

De slag van Arbeitsplatz naar Wohnzimmer maakte Mercedes-Benz al met de Actros II. Wat men toen goed had begrepen is dat een chauffeur een dik matras wil. De nieuwste versie is weer dunner en kan ons daarom minder overtuigen. Wij reden in een singeldriver uitvoering met één bed en in de bovenste regionen van de cabine een soort groot vangnet om je tassen veilig op te bergen. Het werkt maar je spullen zijn zo wel continu in het zicht en daarmee erg aanwezig. Dat draagt niet bij aan het gevoel van een opgeruimde cabine. Net zomin als het feit dat MB wil dat je je bed overdag opklapt. Dat hoeft overigens alleen als je heel lang bent en de stoel echt naar achteren moet. Het optionele tafeltje op de bijrijderskant is wel praktisch. Wel typisch een geval van 'German engineering' want wij kennen geen ander model waarbij er vier handelingen nodig zijn voor je je bord erop kunt zetten.

Omdat de verschillen tussen de trucks steeds kleiner worden, staat bij ons een test vaak meer in het teken van het weer dan van de auto. Zo zijn we deze rit om vijf uur gestart om de kans te verkleinen later op de dag in onweer, wind en regen te verzeilen. Een goede keus ook omdat het in de vroege ochtend rustiger is op de mogelijke knelpunten. We kregen dan ook alles wat we nodig hadden om met goede cijfers thuis te komen en dat is te zien. Wij testen op streep 80 km/h. Alleen kijken de meeste tellers

Het display staat erg rechtop en daardoor soms vol in de zon

iets af omdat er onbeladen wordt uitgerold. Dat verschil compenseren wij door de auto voor de testrit te klokken. De MB-teller week 0,5 kilometer af. Jammer genoeg kun je de snelheid alleen per hele kilometer verstellen. Een verbeterpuntje. Wij hebben het probleem opgelost door de helft van de dag 81 km/h te rijden.

Prachtige PPC

Dat brengt ons op de geweldig goede uitwerking van de predictive cruise control. Goed afleesbaar en je kunt zelf, tot op de kilometer nauwkeurig, de snelheidslimieten instellen waarbinnen de predictive cruise control zijn werk mag doen. Dus geen vooraf bepaalde menu's en dat is een verademing. Wij kozen voor een maximale daalsnelheid van 89 km/h en bepaalden verder dat PPC voor de top van elke helling de auto niet meer 5 kilometer liet terugvallen dus tot 75 km/h. Scania doet dat nog venijniger maar ook de Actros laat de auto tot boven die 89 km/h naar beneden gaan. Maar waar de Zweden hun voertuig na 30 seconden overspeed weer in het gareel brengen, geeft de Actros na vijftien seconden alleen een signaal dat je aan het solliciteren bent naar een aantekening op je chauffeurskaart. Je krijgt trouwens op het dashboard ook een waarschuwing als je te lang dreigt te blijven rijden. Uiteindelijk zijn we ouderwets naar boven en naar beneden gereden in de Ardennen. Op onze testhelling reed de Actros precies met de verwachte



De perfecte combinatie: veel trekkracht en een laag verbruik.



De radarkoepel boven het nummerbord was in eerdere versie bol.



Ontwerpgrapje: elke Actros is door de maker gesigneerd.



Het luchtpistool hangt op een vreemde plaats.



De spiegelbezetting is in orde.



Verlichting achter de ster is een optie.

snelheid van 45 km/h naar boven. Dat is opvallend genoeg dezelfde stijpprestatie als die van de al eerder genoemde S500 met 500 pk. Nadere bestudering laat zien hoe dat komt. We reden de 500 pk naar boven in de achtste versnelling met een toerental van 1550 omw/min. Dat toerental is nog ver verwijderd van het toerental waarbij de volle 500 pk's in werking zijn (namelijk bij 1900 omw/min). Bij de Mercedes was het ook de achtste versnelling, maar dan met 1600 toeren. En laat dat nu net het toerental zijn waarop alle 449 pk's tot leven zijn gekomen! Ouderwets vol vermogen dus, maar dan in een moderne jas met een laag toerental.

Overigens nog een klein puntje. De achteras van de Scania ($i=2,59;1$) was nagenoeg gelijk aan die van de Benz ($i=2,53;1$). Je zou hebben verwacht dat de Scania dan in ieder geval met meer koppel eerder boven zou zijn geweest. Dat is 2550 Nm voor de Zweed tegenover 2400 voor de Benz. En 2400 Nm is al 200 Nm meer dan in de spec's van Mercedes staat. Het heet Top Torque en komt op zware hellingen tijdelijk beschikbaar als dat een versnelling scheelt. Nou dat heeft goed gewerkt. De Actros werd een echter 'Tiger-Benz' met precies 300 seconden tegen 319 seconden bij de Scania. Ook de souplesse van de aandrijflijn verdient een positieve aantekening. Ondanks het feit dat de auto op sommige momenten terugvalt tot rond de 800 toeren leidde dat niet tot fouten in het schakelgedrag. Al blijven we erbij dat het soms een beetje vreemd klinkt daar onder de vloer.

What goes up

Op de weg terug wilden we dezelfde helling afrijden zonder de voetrem aan te raken. We zijn verwend geraakt met retarders de laatste tijd. Die hadden we echter niet in de Actros 1845 en dat is te zien. Om de truck in bedwang te houden moesten we terug naar acht. Dat resulteerde in een wat teleurstellende snelheid van 61 km/h bij 2200 omw/min. Net zoals wij

De sterrenhemel met de blauw oplichtende puntjes is een leuke extra

heel lang geleden hebben geleerd. Toen ging je ook in dezelfde versnelling naar beneden als waarmee je naar boven reed. Dat klopt dus nog steeds, ondanks het feit dat de hedendaagse motorrem veel beter presteert dan de klep in de uitlaat van toen. Mercedes geeft voor deze motor een remvermogen op van maar liefst 400 kW (544 pk) bij 2300 omw/min en dat is toch ongeveer het toerental waarmee wij de afdaling hebben gedaan. Wij vermoeden dat de fanatieke jacht op het verminderen van interne wrijving hier tegen je werkt. In de praktijk vraagt dat dus extra remvermogen. Het beste antwoord hierop is volgens ons een retarder. Zeker ook omdat die behalve veiligheid ook tijdswinst brengt. Op onze route van nog geen 400 kilometer al vier minuten.

Conclusie

Op dit moment is de Mercedes-Benz Actros de zuinigste truck die wij ooit gereden hebben op onze route. Hij combineert dat met veel rijplezier en een uitrusting voor de chauffeur die zeker voldoet aan wat je ervan mag verwachten. ■

BERT ROOZENDAAL EN HANS VAN ZWET