



Windgesichter

Die Trucks mit Stern erhielten 2024 ein starkes optisches und ein zartes technisches Update. Neu sind die dem eActros nachempfundene Pro-Kabine und der neue Antriebsstrang auf Basis des optimierten OM471.

MERCEDES-BENZ (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	68	136	189	242	286
Ohne Mängel	86,4	76,4	73,2	68,9	67,5
Geringe Mängel	5,6	9,1	10	10,9	11,9
Erhebliche Mängel	8	14,4	16,5	19,9	20,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4
Abblendlicht	1,5	2,8	3,8	4,6	4,6
Beleuchtung vorn	1	1,8	2,1	2,2	2,2
Beleuchtung hinten	2,3	4,1	4,9	5,5	5,7
Blinker/Warnblinker	0,9	1,1	1,7	1,7	1,7
Achsaufhängung	0,2	1	1,9	2,1	2,1
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,5	0,9	1,2	1,6
Antriebswellen	0	0	0	0	0
Lenkanlage	0,2	0,2	0,5	0,9	0,9
Lenkgelenke	0,2	0,9	1,8	2,5	2,8
Rost/Riss/Bruch	0,7	1	1,3	1	1,4
Ölverlust Motor/Antrieb	0,5	0,9	1,3	2,4	3,8
Motormanagement/AU	0,5	0,8	1	1,6	2,5
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,1
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,4	0,8	1,1
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,1	0,3	0,4
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,2	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,3	0,7	0,9

Mit dem neuen Actros L brachte Mercedes 2024 nicht nur eine überarbeitete Optik, sondern auch zahlreiche technische Verbesserungen, die den Fahrer-Arbeitsplatz angenehmer gestalten und den Fuhrparkverantwortlichen bei der Kostenaufstellung freuen sollen. Als auffälligste Neuerung zeigt sich die aufgefrischte Karosserie-Optik: Die geschlossene Frontpartie aus Kunststoff wirkt nicht nur futuristisch, sondern verbessert dank acht Zentimetern zusätzlicher Länge auch die Aerodynamik – und laut Mercedes den Verbrauch um bis zu knapp zehn Prozent.

Die Mirror-Cams erhielten schlankere Gehäuse für bessere Sicht, ferner ist laut Mercedes der Touchscreen schneller zu bedienen. Das neue Sprachsteuerungssystem erlaubt eine schnelle und exakte Bedienung der Bord-Features. Der bewährte OM-471-Reihensechszylinder mit 12,8 Litern Hubraum arbeitete im neuen Actros bei ersten Testfahrten im vergan-

Der eigentlich grundsolide Motor entwickelt sich mit der Zeit zum Öler.

genen Jahr kultivierter. In Kombination mit einer neuen Hinterachsübersetzung ($i = 2,278$) wurde das Drehzahlniveau deutlich gesenkt, wobei trotzdem weniger Gangwechsel notwendig sind.

In Sachen E-Mobility hat Mercedes noch für das laufende Jahr 2025 ein Update des bisherigen Erfolgsmodells eActros 600 angekündigt. Es soll mehr Varianten hinsichtlich Radständen und Achsen geben, zudem ist nach ersten Verlautbarungen eine leichtere, mit nur zwei Batteriepacks bestückte Version in Planung, die zwar weniger Reichweite mitbringt, dafür aber bei der Nutzlast Vorteile verschafft.

Trucks mit Stern genießen in der Transportwirtschaft einen sehr guten Ruf – das belegen auch die TÜV-Mängelwerte in den meisten Bereichen. Mit 86,4 Prozent mangelfreien Fahrzeugen im ersten Jahr liegt der Hersteller im vorderen Bereich. Doch der Blick auf die lange Distanz offenbart auch für die Lkw aus Wörth: Im Alter häufen sich die Mängel. Nach fünf Jahren sinkt die Quote mangelfreier Fahrzeuge auf 67,5 Prozent, während die erheblichen Mängel von 8,0 auf 20,2 Prozent steigen – das ist ein Anstieg um mehr als das Zweieinhalbfache. Im Detail zeigt sich, wo der Stern zu flackern be-

Typendarstellung und Modellpflege

Mit **fünf Baureihen** deckt Mercedes die Lkw-Sparte ab: Atego (leicht), Antos (mittelschwer), Econic (Low-Entry Zwei- und Dreiachsler), Arocs (Bau) sowie Actros (schwer)
2001: Einführung Axor (auch Kipper/Mischer bis 8x4), Actros SLT und Atego
2003: Modellpflege (MP2) Actros
2004: Facelift Atego und Axor
2005: Neuer Vierzylinder für Atego, Actros 1861 „Black Edition“, Euro 4/5
2006: Euro 4/5 Motoren für Atego/Axor
2008: Actros MP3, Powershift Serie
2011: New Actros – neue Baureihe mit Euro 6 Motoren, neuen Kabinen und völlig überarbeitetem Fahrwerk, Facelift Atego/Axor
2013: Großes Facelift Atego mit neuen Euro 6 Motoren, Einführung Arocs (ersetzt alle Bauvarianten der ehemaligen Axor-/Actros-Reihe),

Einführung des Verteiler-Lkw „Antos“
2015: Überarbeitung des OM471-Sechszylinders der Actros-/Arocs-Baureihe, Leistung jetzt bis zu 530 PS
2016: Einführung „Turbo-Retarder-Kupplung“ für Arocs (und Actros SLT)
2017: Überarbeitung OM470-Sechszylinder (bis 455 PS), Optimierung Motoren und Getriebe (Powershift 3), Einführung reibungsoptimierter Hinterachse, Überarbeitung GPS-Tempomat
2018/19: Modellpflege Actros/Arocs; teilautonomes Fahren (Level 2) möglich, Spiegel ersetzt durch Kamerasystem
2020: Einführung Actros F als analoges Modell auf Basis des Vorgängers mit neuen Kabinen (mit Tunnel)
2022: Überarbeitung des kamera-basierten Spiegelerersatzsystems Mirror-Cam und intensives Motoren-Update

ginnt: Die Beleuchtung ist eine der häufigsten Schwachstellen. Allein beim Abblendlicht verdreifacht sich die Mängelquote von 1,5 auf 4,6 Prozent. Noch stärker betroffen sind die Heckleuchten, bei denen 5,7 Prozent der Fahrzeuge im fünften Jahr Mängel aufweisen. Auch in der Fahrwerksgruppe steigen die Beanstandungen: Die Achsaufhängung erreicht nach fünf Jahren 2,1 Prozent, Achsfedern und Dämpfung liegen bei 1,6 Prozent. Das ist kein Ausreißer – aber auch kein Bestwert. Wie bei einigen Mitbewerbern ist der Anstieg beim Ölverlust am Antrieb den TÜV-Prüfingenieurern nega-

tiv aufgefallen: von zunächst 0,5 auf 3,8 Prozent – mehr als das Siebenfache.

Auch das Motormanagement/Abgasverhalten wird kritischer, mit einem Anstieg auf 2,5 Prozent nach fünf Jahren. Die gute Nachricht: Bei sicherheitsrelevanten Komponenten wie Bremsleitungen, Bremschläuchen und Bremsmechanik bleibt Mercedes-Benz wie gewohnt stabil. Gefährliche Mängel bleiben durchgehend auf sehr niedrigem Niveau (max. 0,4 Prozent) – ein Zeichen für solide Grundkonstruktion und qualitativ hochwertige Komponenten. ■■■



Fotos: Daimler-Truck AG