



Mercedes-Benz Actros L 1853. Led-valot ovat nyt vakiona.

Ennakkohetkutuksista huolimatta Mercedes-Benz Actros L 1853 uudistui vähän. Mutta tulevan moottorin päivityksen pitäisi näkyä polttoainelaskussa. Mercedes-Benz Actros L on maailman suurimman autovalmistajan lippulaiva, jonka valmistus alkoi viime vuoden marraskuussa. Sen rinnalla tehdään Actros F mallia, karvalakkiversiota.

L-mallia on ollut Suomessa talvesta lähtien. Ensimmäinen alusta meni jyväsyläiselle Rekka Groupille, säiliöautoyritykselle. Ja kun Ajolinja teki juttua huhtikuun lopulla Powder-Transista, yksi Actros L odotti pihalla säiliöasennusta.

Poikkeuksellisesti L-mallin koeajoon päästiin vasta kesän alussa Saksassa. Yleensä uutuusia ajetaan ennen kuin asiakasautoja tulee Suomeen. Veho maahantuojalla ei ole ollut tarjota autoa koeajoon, sillä kaikki maahantuodut on luovutettu pikaisesti asiakkaille.



Päänäyttöön on tuotu ajamisen taloudellisuutta kuvaava näyttö Eco Support arvosteluprosentein.

MATALAMPI AJOASENTO

Mersumaailmassa on totuttu tasalattiaisuuteen ja sellainen tuki L-mallikin on. Lattia on korkeammalla kuin kilpailijoilla, 180 sentin paikkeilla. Lattiakorkeutta on hämmästeltä siinä asti, kun nykyhytti esiteltiin kymmenen vuotta sitten.

Ajoasento on saatu aikaisempaa henkilöautomaisemmaksi, koska nyt istutaan alempana. Tähän on päästy kuljettajan penkin runkoa madaltamalla, jota innokkaimmat rekkacustomoijat (lue Scania) ovat tehneet jo pitkään.

Mittaristo muutettiin täysdigitaaliseksi jo edellisessä malliuudistuksessa. Nyt päämittaristoonon tuotu ajamisen taloudellisuutta kuvaavat Eco Support ajopisteet (max. 100 %). Lukema koostuu neljästä osa-alueesta, jotka ovat tasainen ajo, kiihdytys, jarrutus ja rullaus.

Makuuosastossa on parannettu mukavuuspatjaa. Tästä hyötyvät tietysti hyttiyöpyjät.

Ohjaamoksi on tarjolla kolmea täysleveää. Ne ovat StreamSpace, BigSpace ja GigaSpace.



Tässä on lepopaikkaa asumiseen ja läppäryöskentyy. Pöydän saa alas. Iltan tullen istuintyynyjä siirretään ja alavuode saadaan alas.

HELPOETTUA AJAMISTA

Ajossa huomaa pian, että äänieristystä on parannettu. Tämä on tullut tarpeeseen, sillä tähän asti Actros on ollut yllättävän meluisa kilpailijoihin nähden. Ei desibelejä ole välttämättä kauheasti enempää ollut, mutta äänensävy on ollut karkea ja se on korostunut erityisesti moottorijarrutuksessa. Samalla kuin äänieristys parani, parani myös lämpöeritys. Tätä kiittää Pohjolassa liikennöivä, vaikkei Actros tähänkään mennessä kylmä ole ollut.

Automatisoitu Powershift laatikko on saanut lisää sujuvuutta ja nopeutta. Ylävaihteilla vaihtamisnopeuden (vääntömomentin keskeytysaika) kerrotaan olevan 40 prosenttia aikaisempaa nopeampi. Koeajossa Powershift vaihtoi huomaamatta ja nopeasti. Ison tien osuuksilla moottoriversioltaan matalaviritteisellä (449 hv) telivetoautolla puoliperävaunun kanssa ei tullut missään vaiheessa puutumisen tunnetta. Vaihteiston sujuva toiminta on käytännössä todettua.

Kaasupolkimen liikettä on muutettu pintakaasutilanteissa herkemmäksi. Tämä helpottaa hiljaa ajamista.

Actros-Mersuun on ollut saatavana edellisestä päivityksestä lähtien ajoautomaatiikka. Sen tasoista tai edes lähellekään sitä ei ole muilla rekkavalmistajilta.

Auto menee itsestään suorat, kiertoliittymät ja risteyksiäkin. Kuljettajan on toki pitänyt pitää ratista kiinni ja nyt tätä käytäntöä on tiukennettu. Jos kuljettaja ei varoituksista huolimatta ota autoa ohjaksiinsa, auto lopulta pysähtyy hätävilkut täällä.

Arkiliikenteessä kiertoliittymässä Actros L todella nöyrästi ensin hidasti ja lähes pysäytti väistäessään kierrolla olevaa autoa. Ilman lisätoimia puoliperävaunuyhdistelmä jatkoi matkaansa. Kuljettajalle tuli tunne, että tämän toimii.



Kiivettävää on.

VARUSTEITA Actros on ollut kärjessä saatavien turvavarusteiden suhteen. Mutta eipä niitä ole kauheasti kuljetusyrityksiin hankittu, vaikka hyöty olisi ilmeinen.

Vakiona on nyt jarruassistentti, ajovakausavustin, kaista-avustin, vireystila-avustin, sähköinen käsijarru ja saattovalot.

Lisähintaisia ovat edelleen mm. ajoavustin (Active Drive Assist), etäisyysavustin stop and go toiminnolla, sivuliikennetunnistin, liikennemerkkiaavustin ja perävaunun vakaustoiminto.



Keskellä on tietysti jääkaappi.

KULUTUSTA ALAS, TIETYSTI Lokakuussa Actros L päivittyy lisää olennaiselta osin, kun kolmannen sukupolven 12,8-litrainen rivikuutonen (OM 471) tulee tuotantoon. Päivitykselle on tarvetta, sillä viime aikoina tärkeimmät kilpakumppanit ovat menneet Mersun ohi Saksan rekkalehtien kulutustesteissä. Valmistajan mukaan kulutus putoaa 3,5–4 prosenttia.

Saksalaisvalmistajan edustaja myönsi koeajotilaisuudessa Scanian Super-sarjan olevan hyvä tavoiteltava taso polttoainetaloudessa 13 litran moottoriluokassa.

Daimler Truck kertoo, että kaikki olennaiset palamisen kannalta tärkeät parametrit on käyty läpi. Puristussuhde on ollut tähän asti 18,3:1, nyt sitä nostettiin arvoon 20,3:1. Maksimi sytytyspaine on 250 bar. Teholukemat eivät ole kuitenkaan muuttuneet.

Kaasunvaihdossa olennaiset turbot ovat nyt Mersun itsensä kehittämiä ja valmistamia. Tarjolla on kahta tyyppiä riippuen teholuokasta.

Kulutusoptimoituja versioita ovat 421- , 449- ja 476-heppaiset, joissa turbon ensisijainen tehtävä on matala kulutus. Teho-optimoituja ovat sitten 510- ja 530-heppaiset versiot, joiden kaasunohjauksessa on huomioitu myös korkea moottorijarrutusteho.



Tasaista on.

Polttoaineenkulutuksen vähentämisessä on kolmantena keinona kitkan vähentäminen. Moottoriöljyn viskositeettia on pienennetty. Moottoriöljynpainetta on ruvettu pudottamaan eri tilanteissa, jotka Mersun mukaan määritetään "monimutkaisissa laskelmissa". Öljynpaineen säätöventtiili on öljypumpun ja öljytermostaatin välissä.

Pakokaasujen käsittelyjärjestelmä on uusittu kokonaan. Sen kerrotaan nyt muun muassa rajoittavan pakokaasujen vastapainetta ja pitävän AdBlue-urealiuoksen annostuksen aiempaa tasaisempana.

Ei liene yllätys, että moottori pakokaasujärjestelmineen täyttää tiukimmat ja uusimmat Euro 6e päästömääräykset.



Kun penkin runkoa madallettiin, ajoasentokin muuttui.

LISÄVÄÄNTÖÄ NAPISTA 450- ja 476-heppaisten tehoversioiden suurella vaihteistoalueella, vaihteilla 7–12, saadaan käyttöön 200 Nm enemmän vääntöä kuin alemmilla vaihteilla. Tämä on ollut tuttu käytäntö rekkamaailmassa jo pidemmän aikaa. Maantienopeuksissa voimalinja rasittuu vähemmän kuin pienissä nopeuksissa ja siksi vääntöä voidaan johtaa voimalinjaan enemmän ilman hajoamisen pelkoa.

Jotta vääntömomentin nosto saadaan kuljettajan käyttöön, pitää olla Standard ajo-ohjelma päällä. Tämä on helppo vaihtaa ratin napista, käytetäänhän autossa yleisimmin Eco-ohjelmaa.

Moottorien vääntöalueet ovat pysyneet ennallaan. Tehopakkauksen (530 hv) huippuvääntöalue 2 600 Nm on lähes tasainen 950–1450 r/min välillä. Kulutusoptimoidussa versiossa (476 hv) tasainen huippuvääntöalue 2 300 Nm kattaa 850–1500 r/min pyörimisnopeuden eli huippuvääntöalueessa on hiukan enemmän laajuutta.

Huomioitavaa kuitenkin on, että ylimpien vaihteiden vääntökorotus tulee ulos kapeammalla huippuvääntöalueella. Se on 476:ssä 900–1300 r/min.

Tiivistettynä voidaan todeta, että kaikkien uusimpien Euro 6 rekkamoottoreiden tapaan vaihdeautomaatiikka antaa väännättää jopa 800 r/min tasolle asti.



Actros L rivistöä Saksan koeajotilaisuudessa.

MILLAISIA TULOKSIA? Mersut valmistava kuorma-autovalmistaja Daimler Truck kertoi, mikä on muuttunut eniten nykyisen mallin ja 11 vuoden takaisen edellisen Actros-hyttimallin välillä. Kuutuskoneessa on reilummin tehoa, kiihtyy paremmin, vaihteisto toimii nopeammin ja tarkemmin. Samanaikaisesti polttoainetalous on parantunut 23 prosenttia.

Seuraavaksi odotellaan, millaisia tuloksia saadaan kolmannen sukupolven 12,8-litraisen Actros L mallin puolueettomista kulutustesteistä. G Keskellä on tietysti jääkaappi. Onko muiden etumatka saatu kirittyä?

ISO MYLLY SAA LISÄTEHOA!

Daimlerin 15,6 litran kuorma-automoottori OM473 uudistuu samalla tavoin kuin juuri 12,8 litran kuutosmoottori. Julkistus venyy kuitenkin kauas, vuoteen 2026. Tehtaan edustajan mukaan huipputeholukema nousee, mutta alkaa edelleen kuutosella (nyt 630 hv).

15,6 litran moottoriversioiden uudistus on testivaiheessa. Koeajotilaisuudessa kesän 2022 alussa tehtaan edustaja paljasti ajaneensa uutta kehitysversiota. OM473 muutoksina tulee olemaan puristussuhteen optimointi, sylinteriin ruiskutettavan polttoaineen paineen nosto, viskositeetin lasku moottoriöljyssä ja moottorin sisäisten kitkojen minimoiminen. Daimlerin oma valmistus ja -suunnittelema turbo otetaan isommassa moottoriversiossa omiin hoteisiin.

Jos uuden OM473:n kulutus putoaa 3,5–4 prosenttia, kuten OM471 kohdalla luvataan, ollaan isoissa myllyissä polttoainetaloudessa markkinan kärjessä.



Mercedes-Benz uudistetun MirrorCamin näytön erottelukykyä on parannettu ensimmäisen sukupolven versioon verrattuna.

PAREMPAA KUVAA

Mersun kemarapeilien tarpeellisen uudistuksen myötä on tarjolla näytöllä parempaa

resoluutiota eri valaistustilanteissa. Myös kameravarret ovat lyhentyneet.

Ajolinjan Saksassa koeajama eActros oli varustettu uuden sukupolven MirrorCam-kamerasysteemeillä. Sen ulkoiset varret ovat lyhentyneet kymmenen senttiä molemmin puolin. Näillä sarvilla on lähes mahdotonta edes yrittää osua auton ulkopuoliseen kohteeseen. Auton ilmanvastus pienenee entisestään edelliseen malliin verrattuna. Kamerasysteemien ominaisuudet ovat ottaneet kehityssäikeen. Se on ollut tarpeen. Daimlerin tehtaan ajattajan mukaan 20 % kamerasysteemien ensiversion käyttäjistä on ilmaissut olevansa tyytymättömiä.

Koeajopäivän kaunis sää ei antanut mahdollisuutta testata käytännössä vesiroiskeita, majakkavilkkuja pimeässä tai edes peruuttamista auringonpaisteesta pimeään autotalliin. Valmistajan edustajan mukaan uudistettu kamera- ja näyttöjärjestelmä selvittää esimerkiksi nämä haasteet nyt ongelmitta.

Aiemman version häiritsevä led-valoilla varustetun ajoneuvon valojen vilkutus on jäänyt pois. Testiajossa yhtään vilkuttavillavalloilla varustettua takaa tulevaa ohittajaa autobahnalla ei ollut liikkeellä.



Molemmin puolin lyhentyneet kamerapeilivarret ovat nyt vähemmän osumisalttiit. Lippa suojaa linssiä roiskeilta ja kirkkaalta valolta.

MONIPUOLISUUTTA Uudistuneessa Mercedesen peilikamerajärjestelmässä kuolleen kulman ja kevyenliikenteen liikkumisen varoitukset tulevat näytölle. Sama pätee myös ajoneuvoa käännettäessä. Näytön parantunut resoluutio ja lyhentyneet ulkoiset varret ovat saaneet aikaan A-pilareissa oleviin näyttöihin aikaisempaa tarkemman kuvan. Peruutuskuvakin tarjoaa parempaa informaatiota, kun näyttö on jaettu kuten perinteinen sivupeili. On perusnäyttö ja laajakulmaosa.

Sarvien kameroissa on paremmat valonja värienerottelukyvyyt kuin aiemmassa versiossa.

Uudistettu MirrorCam auttaa kuljettajaa parempaan havainnointiin ohitustilanteissa, tarkkuusajossa huonoissa olosuhteissa ja vähentää osumisvaaraa ympäröiviin kohteisiin.

Kamerajärjestelmän olemassa olleet ominaisuudet on säilytetty, kuten laajakulmatila peruutettaessa, etäisyyksien arvioimista ajoneuvon takana oleviin esineisiin parantavat etäisyysviivamerkinnot näytössä sekä kamerakuvan muuttuminen kaarrettaessa.

Uusi MirrorCam-peilijärjestelmä on ollut tuotannossa huhtikuusta lähtien.

Työryhmä: Jouni Hievanen, Martti Peltonen ja Heikki Hiltunen, kuvat: Heikki Hiltunen

[TILAA AJOLINJA!](#)