



TEKNIK TEKNIK TEKNIK TEKNIK
**PROV-
KÖRNING**
TEKNIK TEKNIK TEKNIK TEKNIK

1853



Finlir för plånboken

Mercedes-Benz fortsätter slipa på Actros bränsleförbrukning. Svensk Åkeritidning har tagit sig en tur med senaste motorgenerationen OM471. Förändrad, förfinad och förbättrad på många sätt. Men skillnaden märks nog mer i plånboken än bakom ratten.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Låt miljön slippa tre ton koldioxid per bil och år! Den här gången tar Daimler det dåliga samvetet till hjälp i sin jakt på att få fler att välja nya generationens motorer. Deras 12,8 liters motor – OM471, kommer nu i omstöpt form och totalt har tyskarna plöjt ner drygt en halv miljard kronor i utvecklingskostnader, pengar som helt spenderats på att få ner förbrukningen. Ja, det mesta i alla fall. I april nästa år kommer dessutom en ny 530-hästare (390 kW) med ett vridmoment på 2 600 Nm vid 1 100 varv. Den nya motorn blir 471-seriens starkaste, och hamnar därmed i samma effektområde som större OM473 på 15,6 liter och 517 hästkrafter. Tanken enligt Mercedes är dock inte att den största av OM471 kommer att ersätta den minsta av OM473 även om de överlappar varandra.

För den nya generationen 471 uppger tillverkaren hela 13 procent lägre bränsleförbrukning jämfört med första generationen som lanserades 2011. Det låter mycket men kom ihåg att de första fem procenten sänktes redan då Euro 6 kom. Ytterligare fem procent minskning kom sedan med det nya styrsystemet för drivlinan – PPC (Predictive Powertrain Control) som använder GPS-positionering och tredimensionella kartbilder för att styra växlingarna – ett tillval som presenterades 2013.

Nu har man alltså fått ner förbrukningen med tre procent till. Detta tack vare andra generationens X-Pulse insprutningssystem, ökat insprutningstryck, ökade kompressionsförhållande, effektivare turboaggregat och

en ny lösning för avgasåterföring – vilket sammantaget ska ge fördelaktigare momentkurvor och bättre körbarhet.

Daimler har räknat på 130 000 kilometer per år, huvudsakligen på krävande vägar och fulla lass. Enligt tillverkaren ska man kunna spara omkring 1 100 liter bränsle per år jämfört med föregångaren. Detta motsvarar också en minskning av koldioxidutsläpp med omkring tre ton.

Själv provade jag modellerna 1845 och 1853, alltså 449-hästaren och den nya på 530 hästar. Till den nya 1853 finns ingen referens men jag känner ingen större skillnad i körbarhet när det gäller nya och gamla 1845. Effekttuttagen är ju i stort oförändrade. Slutsatsen av mina fem timmar bakom ratten är att den nya motorn bjuder på bra körbarhet redan vid låga varv och gott om kraft för de 40-tons europatrailerekipage som ställts till förfogande.

Sammanfattat är Actros som tidigare konstaterats en ypperlig långfärdsvagn, trygg både på motorväg och landsväg. Fortfarande dras dock Powershift med sina brister. Speciellt vid igångsättning – vid ett tillfälle slog den ur växeln och hela ekipaget hann rulla någon meter tillbaka innan den fick i rätt växel för att masa sig igenom en cirkulationsplats. På det stora hela är dock deras automatiserade växlingssystem en fröjd att köra. Dagens nyhet från Mercedes är dock deras nya OM471:or – där största skillnaden troligen kommer att märkas i plånboken.

bosse.norvinge@akeri.se