



War zum ersten Mal auf der Teststrecke des KFZ-Anzeiger unterwegs: der neue Actros 1846 4x2

Sparmeister 4.0

Seit Sommer dieses Jahres wird er nun an Kunden ausgeliefert: Die Rede ist vom neuen Actros. Höchste Zeit, das neue Fernverkehrs-Flaggschiff aus dem Hause Daimler einmal genauer unter die Lupe zu nehmen – auf einer Testrunde über unsere ETC-Strecke auf der A7. Unsere Eindrücke, Erlebnisse und Ergebnisse.

Richtig Power soll er bitteschön haben, am besten deutlich oberhalb der 500-PS-Marke. Ein Satz, den europäische Fernverkehrsspediteure in diesen Tagen wohl häufiger zu hören bekommen, wenn sie ihre „fahrende Zunft“ nach der passenden Zugmaschine für den Fuhrpark befragen.

Und weil man in Zeiten des Fahrer-mangels seinem Personal schließlich etwas bieten will, greifen auch immer mehr Transportunternehmer bei der Fahrzeug-Beschaffung auf LKW jenseits der 500 PS zurück. Das belegen nicht zuletzt auch die aktuellen Zahlen und Daten aus dem Truck-Segment.

Doch in Zeiten von steigenden Dieselpreisen und CO₂-Diskussionen sollte der Spediteur hier einmal genauer nachhaken und sich fragen: Brauche ich eine solch starke Motorisierung für meinen Fuhrpark überhaupt? Macht das Sinn? Zumindest wenn man auf den normalen Fernverkehrs-Routen in Mitteleuropa unterwegs ist – mit maximal 40 t oder weniger – sollte der wirtschaftlich denkende Transportunternehmer nicht immer gleich zu den PS-Boliden jenseits der 500-Markte greifen. Das unterstreichen nicht zuletzt die Zahlen und Ergebnisse unseres jüngsten LKW-Testkandidaten.

Diessseits der 500

Dass oftmals weniger mehr sein kann, zeigt Daimler mit seiner aktuellen Euro-6d-Motorengeneration. Zum Test auf unserer hauseigenen Erprobungsstrecke auf der A7 bei Göttingen traten die Stuttgarter sodann auch mit ihrem 335 kW (455 PS) starken 10,7-l-OM-470-Triebwerk an, um zu zeigen, dass auch die Truck-Klasse unterhalb der 500-PS-Marke auf einer anspruchsvollen Destination ihre Berechtigung hat – und nicht zuletzt so manchen klaren Vorteil mit sich bringt.

Eine Premiere, denn mit dem getesteten Fernverkehrs-Actros 1846 LS 4x2



Vertrauter Anblick: Die Fahrzeugfront des neuen Actros weist nur geringe Veränderungen auf; Ausnahmen ...



... bilden hier die markanten Außenkameras (Mirror-Cam), die die klassischen Seitenspiegel ersetzen; neu ist auch die geschwungene Lichtsignatur am oberen Scheinwerferrand (rechts unten)

stellte sich die neueste Daimler-LKW-Generation zum ersten Mal einer Kraftstoffverbrauchs-Messfahrt des KFZ-Anzeiger.

Und so viel bereits vorweg: Das kraftvolle 455-PS-Triebwerk als Reihen-Sechszylinder-Diesellaggregat war mit einem maximalen Drehmoment von gut 2.200 Nm bei rund 1.600 U/min während des Tests in jeder Fahrsituation flott unterwegs und meisterte auch die anspruchsvollen Streckenabschnitte mit der bekannt wechselhaften Topographie der Kasseler Berge problemlos und ganz unaufgeregt – und das sowohl mit einem teilbeladenen 32-t-Zug als auch voll ausgeladen mit 40 t im Schlepptau.

Sparmeister

Als Fahrstil wählte die Testredaktion den mit der neuen Actros-Generation eingeführten Economy-Plus-Fahrmodus („Eco-max“) in der Schaltautomatik Power-Shift 3. Mercedes verspricht seinen Kunden damit eine noch kraftstoffsparendere und komfortablere Fahrweise.

So ging es auf dem Autobahnabschnitt dann auch gleich vom Stand weg und mit wenigen Gangsprüngen zügig-elegant auf das gewünschte Marschtempo von 80 km/h. Eine gute Gelegenheit, gleich einmal die erweiterten Funktionen der intelligenten Tempomat- und Getriebebestimmung Predictive-Powertrain-Control auszutesten.

Die neue Generation nutzt, neben einem satellitengestützten Ortungssystem, präzise digitale Straßenkarten, die Daten

über die Topografie, den Kurvenverlauf, die geometrische Beschaffenheit von Kreuzungen und Kreisverkehren sowie Verkehrszeichen enthalten. Das System optimiert die Fahrweise damit nicht nur in Gefällen oder Steigungen, sondern auch auf kurvigen Überlandstrecken, auf denen der Einsatz eines Tempomaten bisher nicht optimal möglich war – was dem Kraftstoffverbrauch unmittelbar zugute kommt.

Darüber hinaus verbessert das Zusammenspiel zwischen Predictive-Powertrain-Control und Abstandshalte-Assistent ebenfalls die Kraftstoffeffizienz: Der Abstandshalte-Assistent stellt Informationen über vorausfahrende Fahrzeuge zur Verfügung, damit Predictive-Powertrain-Control die Schaltvorgänge und den Geschwindigkeitsverlauf möglichst gut planen kann.

Die Vorteile des neu hinzugefügten Fahrmodus ließen sich während unserer Messfahrt dann auch deutlich auf Seiten des Dieserverbrauchs wiederfinden: So

kamen wir im „Eco-Plus-Vollautomatikbetrieb“ auf einen Gesamtverbrauch von gut 26,8 l pro gefahrenen 100 km (Landstraße-/Autobahn-Mix). Auf dem reinen Autobahnabschnitt waren es sogar nur 25,9 l (Wert bezieht sich auf eine teilbeladene Sattelzugkombination mit 32 t Zuggesamtgewicht) – ein außergewöhnlich gutes Ergebnis, das der neue Actros in Kombination von sparsamem OM-470-Triebwerk und weiterentwickelten PPC-Funktionen erzielt.

Zum Vergleich: Bei manueller Fahrweise (GPS-Tempomat deaktiviert; Automatikfahrmodus „A“ mit manuellen Schalteingriffen) verbrauchten wir – unter exakt den gleichen Bedingungen – rund 28,1 l (27,1 l auf dem reinen Autobahnabschnitt). Das sind gut 1,3 l mehr Kraftstoff auf 100 km als im neuen Economy-Plus-Modus.

Teilautomatisiertes Fahren

Zu den niedrigen Verbrauchswerten tragen aber noch weitere Neuerungen bei,



Alles im Blick: Auf dem neuen Primärdisplay lassen sich Informationen wie Bremsdruck, Betriebstemperaturen oder Tankfüllstände abrufen.

darunter auch der innovative Active Drive Assist (ADA), der im 2019er-Actros seine Premiere in einem Fernverkehrs-LKW feiert.

Die Besonderheit: Das System bietet dem Fahrer teilautomatisiertes Fahren auf Autobahnabschnitten – und das in allen Geschwindigkeitsbereichen.

Es unterstützt den Fahrer aktiv bei der Längs- und Querführung des LKW und kann das Fahrzeug selbstständig bremsen, beschleunigen und in der Spur halten. Das System spielt seine Stärken sowohl bei viel Verkehr als auch auf langen monotonen Fahrten aus.

Eine wichtige neue Funktion: Das System kann den Truck durch Lenkbewegungen in der Spur halten. Dabei orientiert es sich mithilfe einer Kamera an den Fahrbahnmarkierungen auf beiden Straßenseiten. Ein Plus an Sicherheit: Wird der Active Drive Assist vom Fahrer deaktiviert, bleibt die aktive Spurführung weiterhin erhalten. Droht das Fahrzeug, die Spur

unabsichtlich zu verlassen, greift die aktive Spurführung trotzdem ein und lenkt selbstständig zurück in die Spur.

Dabei nutzt der ADA die neue, elektrisch unterstützte Lenkung. Sie erhöht bei Bedarf – etwa beim Rangieren – das Lenkmoment und verbessert somit das Handling.

Arbeitet die Lenk- und Fahrunterstützung, wird dem Fahrer dies im Zentraldisplay des Multimedia-Cockpits durch ein blaues Lenkradsymbol und blau eingefärbte Spurmarkierungen dargestellt. Wenn der neue Actros dabei einem vorausfahrenden Fahrzeug zu nahe kommt, wird dies ebenfalls hier dargestellt, und der Active Drive Assist bremst den LKW selbstständig ab. Wenn dann wieder genügend Abstand zum „Vordermann“ vorhanden ist, beschleunigt das System das Fahrzeug erneut bis zur festgesetzten Geschwindigkeit.

Der gewünschte Abstand zum Vordermann ist dabei in mehreren Stufen



Kinderleicht und intuitiv: die Bedienbarkeit der Fahrzeug-Funktionen

einstellbar. Zudem unterstützt der Active Drive Assist den Fahrer im Stau, denn das System baut auf dem bewährten Abstandshalte-Assistenten mit Stop-and-go-Funktion auf.

Den Trailer im Blick

Ebenfalls Fahrer-unterstützend wirken die erweiterten Funktionsweisen der neuen Mirror-Cam: Bei Sattelzugmaschinen schwenkt während der Kurvenfahrt das Bild des kurveninneren Displays mit und liefert so eine optimale Sicht auf den gesamten Trailer. Distanzlinien tragen zu einer besseren Einschätzung des rückwärtigen Verkehrs bei.

Außerdem kann eine zusätzliche Linie, die sich individuell einstellen lässt, beispielsweise das Trailerende anzeigen. So wird das zentimetergenaue Rangieren noch einfacher. Auch verfügt das neue Kamera-System über eine spezielle Rangieransicht beim Rückwärtsfahren: Im oberen Bereich des Displays wird dabei

Bessere Sicht

Erstmals in einem Serien-LKW ersetzt im neuen Actros mit der Mirror-Cam ein Kamerasystem die herkömmlichen Haupt- und Weitwinkelspiegel. Das System verbessert dabei nicht nur die Sicherheit sondern auch die gesamte Fahrzeugaerodynamik, denn die herkömmlichen großen Außenspiegel werden von zwei kompakten Digitalkameras ersetzt.

Die stromlinienförmigen Kameras sind rechts und links am Dachrahmen befestigt. Ihre Bilder werden auf zwei 15 Zoll großen Displays angezeigt, die innen an den A-Säulen der Kabine angebracht sind. Die Helligkeit der Displays lässt sich manuell regeln.

Der Sichtbereich kann, wie bei der herkömmlichen Spiegelverstellung, über das Türbedienfeld verändert werden. Darüber hinaus ist das Kamerasystem beheizbar.

Das altbekannte Problem der eingeschränkten Sicht durch die natürliche Bauform konventioneller Seitenspiegel entfällt, die Rundumsicht ist jetzt deutlich verbessert. Der Fahrer hat auch schräg nach vorn an den A-Säulen vorbei einen guten Blick, sein Sichtfeld vergrößert sich – ein Mehr an Sicherheit.

Zudem kann es bei herkömmlichen Spiegelsystemen vorkommen, dass der Fahrer mit falsch

eingestellten Spiegeln unterwegs ist und so auf der Beifahrerseite einen sogenannten „Toten Winkel“ kreiert. In diesem können insbesondere Fußgänger und Radfahrer leicht übersehen werden. Mit der Mirror-Cam hingegen gibt es das Problem der falsch eingestellten Spiegel nicht mehr, weil sich die Kamera vor dem Start automatisch optimal einrichtet und das Display aus jeder Perspektive das gleiche vollständige Bild zeigt.

der fahrzeugnahe und im unteren – mit einer gewissen Überschneidung – der fahrzeugferne Bereich angezeigt.

Bei beginnender Dunkelheit wechselt das System in eine Art Nachtsicht-Modus, um den Fahrer nicht zu blenden und die Strahleneffekte der Scheinwerfer anderer Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Die Mirror-Cam verhindert aber auch tagsüber bei direkter Sonneneinstrahlung, dass der Fahrer von hinten geblendet wird.

Und wenn der Fahrer Pause macht oder schläft, kann er durch einen Schalter am Bett das System für jeweils zwei Minuten aktivieren. Das ermöglicht ihm, auch bei geschlossenen Vorhängen über die Displays jederzeit das Fahrzeugumfeld zu kontrollieren.

Neben den erweiterten Funktionen von Predictive-Powertrain-Control und der neuen Mirror-Cam, verbessern auch die neuen, konkav geformten Endkantenklappen die Aerodynamik, ebenso die optimal ausgelegten Dachspoiler.

Sicher ist sicher

Im Zuge der Entwicklung des neuen Actros wurde auch der Abbiege-Assistent noch einmal überarbeitet und weiter verbessert. Neu ist, dass das System nun die gesamte rechte Seite des Lastzugs und darüber hinaus detektiert und die Schleppkurven des Anhängers vorausberechnen kann.

Ist der Abbiege-Assistent verbaut, zeigt das Display der Mirror-Cam in kritischen Fahrsituationen die Warnhinweise dieses Systems an. Alle relevanten Hinweise sind so an einem Ort gebündelt – das vermeidet die Überfrachtung des Fahrers mit Information.

Das System arbeitet dabei mit einem mehrstufigen Warnprozess: Befindet sich ein Objekt in der seitlich auf der Beifahrerseite liegenden Überwachungszone, wird der Fahrer zunächst optisch informiert. Im Display der Mirror-Cam auf der Beifahrerseite leuchtet zu diesem Zweck ein dreieckiges Warnsymbol gelb auf.

Bei Kollisionsgefahr erfolgt eine zusätzliche optische und akustische Warnung: Die Anzeige blinkt dann mehrfach rot, nach zwei Sekunden permanent rot. Überdies ertönt zeitgleich ein Warnton von der Beifahrerseite. Der Abbiege-Assistent greift nicht aktiv in das Bremssystem ein. Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, mit Unterstützung der Warnungen des Systems

MB Actros 1846					
Kraftstoffverbrauch - Fahrleistungen - Betriebskosten im 32-t-Zug					
		Testfahrzeug			Vergleichsklasse
Basisdaten	Nennleistung	456 PS			460 PS
	Nenn Drehmoment	2200 Nm			2300 Nm
	Nutzungsdauer	48 Monate			
	Laufleistung Fahrzeug	125.000 km/Jahr			
	Laufleistung mautpflichtig [1]	118.750 km/Jahr			
	Service-Leasing [2]	1.425 EUR/Monat		1.490 EUR/Monat	
	Reifen [3]	56,25 EUR/Monat			
	Maut	18,70 ct/km			
	Preis Diesel	1,10 EUR/l			
	Preis Adblue	0,45 EUR/l			
Auslastung	75 %				
Messergebnisse	Messfahrt „Ecomax“ [*]	Messfahrt „Ecoklassik“ [**]	Testergebnis gesamt	Vergleichsklasse	
Kraftstoffverbrauch	Testverbrauch in l/100 km	26,8	28,1	27,5	28,9
	Autobahn gesamt	25,9	27,1	26,5	27,9
	Autobahn leicht	20,0	21,7	20,9	22,1
	Autobahn mittel	26,5	27,9	27,2	28,4
	Autobahn schwer	35,4	35,7	35,6	38,3
	Bergmessung	87,4	88,9	88,1	92,2
	Landstraße	31,0	32,5	31,8	33,0
	Verbrauch Adblue	1,3	1,4	1,4	1,4
Werksangaben (Langstrecke)	CO ₂ -Emission (g/tkm Nutzlast)	37,6	39,5	38,6	40,5
	Verbrauch Diesel (l/100 km)	---	---	30,1	---
Fahrleistungen	Geschwindigkeit in km/h	71,8	73,2	72,5	73,4
	Autobahn gesamt	78,6	80,1	79,3	80,3
	Autobahn leicht	81,1	82,3	81,7	82,0
	Autobahn mittel	79,8	81,7	80,7	81,5
	Autobahn schwer	72,3	74,0	73,1	75,3
	Bergmessung	62,2	65,9	64,0	69,3
	Landstraße	31,0	32,5	31,8	33,0
Werksangabe	Langstrecke	---	---	79,1	---
Betriebskosten	Gesamtkosten in ct/km	68,4	69,9	69,2	71,3
	festе Kosten [4]	20,0			20,6
	Betriebsmittelkosten	30,1	31,6	30,9	32,4
	sonstige variable Kosten	18,3			
	festе Kosten in EUR/Tag [4]	104,28			107,53

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Die Beschaffungskonditionen basieren auf dem jährlichen Neuwagenbedarf von 20 Fahrzeugen sowie dem kontinuierlichen Ersatz von 120 Neureifen. Zusätzliche Aufwendungen einer speziellen Winterreifenlogistik bleiben unberücksichtigt.

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBs gemäß den aktuellen gesetzlichen Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5

(*) Testfahrstil „Ecomax“: vollautomatische Fahrweise mit GPS-Geschwindigkeitsregler ohne Fahrereinfluss; (**) Testfahrstil „Ecoklassik“: fahrleistungsorientierte Messfahrt, fallweise mit manuellem Eingriff; [1] 95 % der jährlichen Fahrleistung; [2] angenommene Obergrenze auf Basis eigener Marktbeobachtungen; [3] 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate; [4] einschließlich einer Pauschale für Versicherungen, Steuern und sonstige feste Kosten

Messwerte und Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

das Fahrzeug rechtzeitig abzubremsen.

Mit der Einführung des neuen Actros kann der Abbiege-Assistent den Fahrer unter bestimmten Bedingungen jetzt auch beim Linksabbiegen unterstützen: Bei LKW mit einem Rahmenüberhang von mehr als 1,5 m nach der letzten Hinterachse besteht beim Linksabbiegen die Gefahr, dass die rechte hintere Ecke des Fahrzeugs ausschert. Dabei kann es zu einer gefährlichen Kollision des Rahmenüberhangs mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen. Das können zum Beispiel Fußgänger, Radfahrer oder andere Kraftfahrzeuge sein. Im neuen Actros jedoch kann der Sicherheits-Assistent den Fahrer rechtzeitig vor einer solchen Kollision warnen.

Herzstück des Abbiege-Systems sind zwei Nahbereichs-Radarsensoren am

Rahmen auf der Beifahrerseite vor der Hinterachse des Fahrzeugs. Es ist so ausgerichtet, dass es die Länge des gesamten Lastzugs plus 2 m nach vorn und bis zu 1 m nach hinten abdeckt. Der Abbiege-Assistent arbeitet sowohl in Solofahrzeugen als auch kompletten Lastzügen mit bis zu 18,75 m Länge.

Verbesserte Personenerkennung

Für mehr Sicherheit von Fußgängern kann auch der neue Active Brake Assist 5 sorgen. Neu an der aktuellen Version des Notbremsassistenten ist die Zusammenarbeit von Radar- und Kamerasystem. Damit wurde unter anderem die Reaktion auf Personen im Geschwindigkeitsbereich bis 50 km/h verbessert. Der Active Brake Assist 5 kann innerhalb der System-



Gut erholt – dank der komfortablen Ruhezone; aber auch ...

grenzen auf querende, entgegenkommende oder in der eigenen Spur laufende oder vor Schreck plötzlich stehenbleibende Personen mit einer Vollbremsung reagieren.

Erkennt das System die Gefahr eines Unfalls mit einem vorausfahrenden Fahrzeug, einem stehenden Hindernis oder einer Person, wird der Fahrer über ein dreistufiges Warnsystem darauf hingewiesen. Wird er nicht aktiv, erfolgt zunächst eine optische und akustische Warnung. Danach wird eine Teilbremsung eingesteuert. Reagiert der Fahrer auch dann noch nicht, kann das System eine Vollbremsung durchführen und aktiviert bei einem Tempo unter 50 km/h die Warnblinkanlage, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

Zuletzt wird bei Stillstand automatisch die neue elektronische Feststellbremse eingelegt.

Digital und elektronisch

Neben Active Drive Assist, Mirror-Cam, Abbiege-Assistent und Active Brake Assist 5 erhöhen weitere innovative Systeme die Sicherheit des neuen Actros: Die neue elektronische Feststellbremse mit Hold-Funktion vereint einfaches Handling und höhere Sicherheit. Sie wird beim Ausschalten des Motors automatisch aktiviert.

Die integrierte Hold-Funktion wird im Stillstand durch gezielte Betätigung des Bremspedals aktiviert. Sie löst sich, sobald das Fahrpedal erneut betätigt wird. Beim Anfahren am Berg leistet das System durch die integrierte Anfahrhilfe Hill-Holder wertvolle Dienste.



... das innovative Lichtkonzept sorgt für Entspannung.

Der Verkehrszeichen-Assistent kann Geschwindigkeitsbegrenzungen, Anfang und Ende von Überholverbots sowie Warnschilder erkennen und zeigt diese im Display an. Bei Geschwindigkeitsverstößen erfolgt zu den erkannten Schildern eine optische Warnung.

Sicherer unterwegs ist das Fernverkehrs-Flagschiff von Daimler auch dank des neuen Stabilitätsregel-Assistenten für Auflieger und Anhänger. Ob Sattelzug oder Gliederzug – im Schubbetrieb und bei Kurvenfahrten bremst das System Trailer oder Anhänger mit einem moderaten Bremsdruck ein und stabilisiert so den Fahrzeugverbund.

Und auch Licht bedeutet Sicherheit. Bei Tag wird der LKW durch das neue serienmäßige LED-Tagfahrlicht bestmöglich wahrgenommen.

Einen großen Fortschritt bedeutet das neue Intelligent-Light-System. Es umfasst neben dem LED-Tagfahrlicht auch ein automatisches Auf- und Abblendlicht, ein automatisches Abbiegelicht und Ne-

belscheinwerfer. Die neue geschwungene Lichtsignatur am oberen Scheinwerfertrand trägt außerdem zum optisch ansprechenden Erscheinungsbild des LKW bei.

Neues Multimedia-Cockpit

Im Fahrerhaus des neuen Actros fällt sofort das neue Multimedia-Cockpit ins Auge. Herzstück dieser neu entwickelten Schnittstelle zwischen Fahrer und Fahrzeug sind zwei zentrale Farbdisplays.

An die Stelle des klassischen Kombiinstruments mit Tachometer, Drehzahlmesser und Tankanzeige tritt das Primärfarbdisplay mit hochauflösender Flachbildschirmoptik. Es informiert mit einer übersichtlichen und klaren Darstellung über alle wesentlichen Fahr- und Betriebszustände sowie über die Aktionen von Active Drive Assist, Predictive Powertrain-Control und den anderen Assistenzsystemen des neuen Actros. Außerdem ist das Display individuell konfigurierbar.

Der zweite Bildschirm, das Sekundärdisplay, ist als Touchscreen ausgelegt. Mit ihm lassen sich die meisten Funktionen im LKW bequem steuern. Wichtige Funktionen wie Licht, Heizung, Klima oder Telefonie sind zudem durch Schnelleinstellungstasten direkt wählbar.

Darüber hinaus kann sich der Fahrer zu jeder Zeit den Fahrzeugzustand, wie beispielsweise Reifendruck oder Achslast, visualisieren lassen. Eine Vielzahl von Verbindungs- und Anschlussmöglichkeiten für mobile Endgeräte erhöht den Arbeits- und Bedienkomfort im Multimedia-Cockpit. Auch können anhand der klassischen Fahrerkarten für den digitalen Tachografen oder für Fleetboard im Multimedia-Cockpit bis zu sechs Fahrerprofile abgespeichert werden.

Das primäre Farbdisplay und das sekundäre Multi-Touch-Display können ebenfalls über das neue Multifunktionslenkrad mit Touch-Control-Buttons – auch Finger-Navigation-Pads genannt – angesteuert werden.

Durch Wischen und Drücken der Touch-Control-Buttons werden die Fahrzeugsysteme bedient und Informationen abgerufen.

Als Ausbaustufe des Multimedia-Cockpits bietet Mercedes-Benz Trucks im neuen Actros das vernetzte Multimedia-Cockpit-interactive an. Sein Primärdisplay

ist mit 12 Zoll deutlich größer. Der Fahrer hat die Wahl zwischen den beiden Screen-Designs „Classic“ und „Advanced“.

Die Darstellung „Classic“ gleicht der Anzeige aus dem herkömmlichen Multimedia-Cockpit und ist vom Fahrer manuell wählbar. „Advanced“ ermöglicht eine individuelle und variable Darstellung der Inhalte in drei Clustern: mittig als große Rundanzeige der Tachometer mit Fahrinformationen, links davon fahrerbezogene Informationen wie Bremsdruck, Betriebstemperaturen oder Tankfüllstände.

Rechts befinden sich fahrerbezogene Inhalte wie Lenk- und Ruhezeiten, Telefonbuch und Audio. Darüber hinaus wechselt die Anzeige bei Aktivierung des Active Drive Assist oder des Abstandshalte-Assistenten in eine für das teilautomatisierte Fahren optimierte Fahrerassistenzgrafik.

Attraktiver Arbeitsplatz

Nicht nur beim Cockpit, sondern insgesamt im Fahrerhaus setzt der neue Actros auf Innovation zur Steigerung des Bedienkomforts für den Fahrer. Ein gutes Beispiel dafür ist der neue Komfort- oder Fernbedienungsschlüssel. Mit ihm kann der Fahrer seinen LKW bequem aus einer Entfernung von bis zu 50 m öffnen oder schließen. Die Funkfernbedienung arbeitet richtungsunabhängig und muss nicht direkt auf das Fahrzeug gerichtet sein.

Zum Starten des Motors mit dem Start-Stopp-Knopf muss sich der Schlüssel lediglich im Fahrzeug befinden. Auf diese Weise kann er während der Fahrt in der Hosen- oder Jackentasche des Fahrers verbleiben.

Komfortsteigernd sind auch die induktive Lademöglichkeit für das Smartphone auf der Brüstung des neuen Actros und das neue Innenlichtkonzept. Hier haben die Entwickler die Ergebnisse der Lichtforschung berücksichtigt und praktisch in jeder Situation eine optimale Beleuchtung des Fahrerhauses sichergestellt.

Das neue Innenlicht ist in drei Ausführungen erhältlich: Die Standardausführung kann das Fahrerhaus komplett ausleuchten und bietet zwei Lesespots in Warmweiß. Zur besseren Orientierung während der Fahrt gibt es ein dezentes blaues Nachtfahrlicht. Die neue, optionale LED-Ambientebeleuchtung erhellt den Innenraum noch behaglicher. Erhältlich ist hier beispielsweise ein zusätzliches Ambiente-Nachtfahrlicht, das den Fußraum und das Cockpit blau ausleuchtet.

Ein Wohnlicht in Amber sorgt schließlich für eine gemütliche Atmosphäre im Wohnbereich.

Unser Test-Actros trat mit geräumigem L-Fahrerhaus – im Daimler-Jargon auch als Stream-Space bezeichnet – zur Messfahrt an. Die komfortable Stehhöhe von fast 2 m wird dabei durch den komplett ebenen Motortunnel ermöglicht. Besonders positiv fiel während des Testbetriebs die luftgefederte Komfort-Fahrerhauslagerung auf. Das hochwertige Interieurkonzept „Style-Line“ sowie die Ausstattungsvariante „Extra-Line“ mit klimatisiertem Fahrerschwingsitz (inklusive Massagefunktion) bieten dem Fahrer auf der Fernstrecke eine angenehme Arbeitsatmosphäre.

Effizienzsteigernd

Neben dem Fahrkomfort wurden auch die Arbeitsabläufe von LKW-Piloten, Disponenten und Flottenmanagern weiter optimiert. Wer im Touchdisplay des Multimedia-Cockpits auf den „Connect“-Button drückt, gelangt auf das Mercedes-Benz-Truck-App-Portal – die digitale Plattform für Apps rund um den Truck.

Hier können Fuhrparkmanager oder Disponenten den neuen Actros mit komfort- und effizienzsteigernden Apps von Fleetboard, Daimler, Partnern und Drittanbietern ausstatten.

Beim Truck-App-Portal handelt es sich um eine offene Plattform, über die auch Drittanbieter, Partnerunternehmen und Kunden nach vorheriger Qualitäts- und Sicherheitsprüfung selbst Apps veröffentlichen können.

Eine weitere Unterstützung bietet Mercedes-Benz Uptime. Hierbei überprüft die vollautomatische Telediagnose fortlaufend und in Echtzeit den Status der Fahrzeugsysteme im LKW. Innerhalb von Sekunden werden die Daten interpretiert, kritische Zustände erkannt und konkrete Handlungsempfehlungen zur Verfügung gestellt.

Deuten sich Wartungs- oder Reparaturbedarfe an, unterstützt der Mercedes-Benz Service den Kunden umgehend mit einer individuellen Lösung, die auf die jeweilige Tourenplanung und den Fahrzeugzustand abgestimmt ist. Für die Kunden bedeutet das eine gesteigerte Planbarkeit der Werkstattaufenthalte und Fahrzeugverfügbarkeit. **P. Bönders**

Unsere Meinung

Active Drive Assist, Mirror-Cam, Active Brake Assist 5, der verbesserte Abbiege-Assistent und das innovative Multimedia-Cockpit – der neue Mercedes-Benz Actros steckt voller technischer Neuheiten und sinnvoller Assistenz-Systeme, die dem Fahrer ein zeitgemäßes Arbeiten und Leben im Fahrerhaus ermöglichen sowie deutlich mehr Sicherheit bieten. Und das ist auch gut so, denn betrachtet man die jährlichen Statistiken der Verkehrsunfälle, so

lässt sich die hohe LKW-Beteiligung nicht wegreden. Dass Daimler hier den Transportunternehmen konkrete Fahrzeug- und Systemlösungen an die Hand gibt, ist ein positives Signal.

Es bleibt zu hoffen, dass andere Player aus der Nutzfahrzeug-Industrie zügig mit ähnlichen Lösungen auf den Markt kommen.

Einen weiteren Pluspunkt konnte der neue Actros 1846 im Test mit seinen auffallend niedrigen Kraft-

stoffverbrauchswerten sammeln. Möglich macht das zum einen das effiziente 10,7-l-OM-470-Dieselaggregat der neuesten Euro-6d-Norm.

Zum anderen ist der deutlich gesenkte Kraftstoffverbrauch – auf 100 Autobahnkilometern waren es lediglich 25,9 l Dieselkraftstoff – auch ein Ergebnis der neuen verbrauchsoptimierten Fahrmodi innerhalb des PPC-Systems. Maßnahmen wie die optimierte Aerodynamik (Mirror-Cam, konvex geformte Endkantenklappen)

leisten ebenfalls einen erheblichen Beitrag. Die Fahrleistung leidet nicht unter dem breiten Maßnahmenpaket, das Daimler zur Kraftstoffeinsparung geschnürt hat. Und so meisterte das 335 kW (455 PS) starke Reihensechszylinder-Triebwerk im Test des KFZ-Anzeiger dann auch die wechselhafte Topographie der A7 mit ihren anspruchsvollen Steigungen zwischen Göttingen und Kassel problemlos und ohne Einbußen beim Marschtempo. Ebenfalls ein positives Ergebnis.