

Neu und doch bekannt



Eines der zahlreichen Highlights: die Mirror-Cam beim neuen Actros

Der neue Actros, ganz der Alte? Wir werden sehen. Für einen längeren Fahreindruck über 1.200 Kilometer stehen ein 1853, ein 1848 und „der Kleine“ – der mit der 11-Liter-Maschine – als 1846 bereit. Kabinenseitig ist alles dabei, was man auf langen Touren gut gebrauchen kann. Im Fokus jedoch: die neuen Assistenten.



Von Barcelona nach Würth:
das neue Daimler-Flaggschiff
auf großer Europa-Tour – wir
waren dabei.



Die fehlenden Hauptspiegel an den Türen prägen den ersten Eindruck: Ja, das ist der neue Actros. Mit Kameras an schlanken Auslegern. Allein diese neue Technik für bessere Rücksicht wird an den Rasthöfen Aufmerksamkeit bringen und für Gesprächsstoff sorgen: Damit wir mitreden können, sammeln wir selbst die Fakten und machen unsere eigenen Erfahrungen.

Vier Stufen geht es aufwärts, dank der unverändert weit öffnenden Tür bequem, auch für größer gewachsene Menschen mit einer gewissen körperlichen Präsenz. Der Komfortsitz ist schnell eingestellt, ebenso das Lenkrad. An den A-Säulen warten große 15,2-Zoll-High-Tech-Monitore auf ihren Einsatz. Die glänzen im Ruhezustand elegant schwarz, werden aber beim Entriegeln des Fahrzeug sowie beim Öffnen einer Tür scharfgeschaltet und zeigen sofort das Kamerabild der linken und der rechten Fahrzeugflanke.

Die volle Sicht nach hinten ist also bereits gewährleistet, bevor die Zündung eingeschaltet wird.

Instrumenten-Look nach Wahl

Mit Einschalten der Zündung haben sich zwei weitere Farbmonitore zum Dienst gemeldet. Das optionale 12,3-Zoll-Exemplar „Multimedia interactive“ bildet die Basis für die Informationen hinter dem Lenkrad, rechts davon ergänzt um einen Sekundär-Bildschirm mit 10,25 Zoll Diagonale und Touch-Screen-Oberfläche.

Das Hauptdisplay kann sich der Fahrer nach seinem Gusto einstellen. Entweder klassisch, mit zwei großen, animierten Rundinstrumenten für die Geschwindigkeit links und die Motordrehzahl rechts, oder „Advanced“ mit einem Zentraltacho



Elegante Optik, intuitive Bedienbarkeit: das Cockpit des neuen Actros (Bild oben); beeindruckender Auftritt: das überarbeitete Exterieur

nebst einem vergleichsweise winzigen, zudem gegenläufig anzeigenden Drehzahlmesser – sehr gewöhnungsbedürftig.

Wir wollen lieber klassisch fahren – jedenfalls von den beiden Hauptinstrumenten her. Die notwendigen Informationen zu den Fahrerassistenzsystemen liefert schließlich auch diese Einstellung der Mensch-Maschine-Schnittstelle. Ist man dem Fahrzeug als Fahrzeuglenker via Fahrerkarte bereits bekannt und nach Einschalten der Zündung mit dem Bordrechner vernetzt, werden die zuletzt individuell eingestellten PPC-Eckwerte für die Talfahrtgeschwindigkeiten in einem Pop-Up angezeigt und nach kurzer Bestätigung erneut aktiviert. Bleibt die Bestätigung aus, nimmt PPC seine vorprogrammierten Standardwerte (Default). Neben den PPC-Daten merkt sich der neue

Actros übrigens noch fünf weitere Einstellungsvorlieben, und das für bis zu sechs Fahrer. Von der Sensibilität der Lenkradasten über das bevorzugte Fahrprogramm bis zu individuellen Anzeigeoptionen im digitalen Cockpit reicht die Bandbreite der möglichen Fahrer-Fahrzeug-Personalisierung.

Bei unserer ersten Probefahrt mit dem neuen Actros kennen sich Mensch und Maschine noch nicht, da ist noch nichts personalisiert. Daher wählen wir nach dem Einschalten der Zündung und dem Stecken der Fahrerkarte erst einmal das PPC-Grundmenu.

Hier wird mit Hilfe einer sofort eingängigen Grafik aus Berg, Tal, Kurve und Verkehrszeichen über die Grundeinstellungen des Systems informiert.

PPC 2.0: Jede Menge Einstelloptionen

Da wären zunächst die bekannten Einstelloptionen für die obere Geschwindigkeitshysterese – umgangssprachlich der Überschwung – sowie für die untere Hysterese, den Unterschwing. Neu ist die Einstellbarkeit der sogenannten Schwungspitze („Dip“) am Ende einer längeren Gefällepassage.

Wählbar sind Null (Standardwert) bis +4 km/h, und zwar in jedem Fahrprogramm von „Automatik“ über „A-Economy“ bis „A-Economy+“.

Neu ist zudem das PPC-Aktionsfeld Kurven, Kreisverkehre und Tempolimits. Umgangssprachlich ist von einem Landstraßen-PPC die Rede, „Interurban“ sagen die PPC-Entwickler. Das PPC-Pop-Up lässt die Wahl zwischen fünf Stufen für die einzuregelnde Kurvengeschwindigkeit. Ebenfalls fünfstufig einstellbar ist das Ausrollverhalten des Fahrzeugs, zum Beispiel vor einem Kreisverkehr, vor einer T-Kreuzung oder vor einer Ortseinfahrt.

Wir haben alle Grundeinstellwerte übernommen; bis auf den Überschwung. Der schien uns mit +2 km/h doch etwas sehr moderat. Also +7 km/h bergab, dazu eine knackige Spitze von +4 km/h für die Senke. Der Rest bleibt wie werksseitig vorgeschlagen: mittlere Stufe, drei von fünf Balken.

Dass man hier keine absoluten Einstellwerte im km/h nennt, ist der PPC-Intelligenz geschuldet: Das System entscheidet fallweise der jeweiligen Streckensituation entsprechend, welches Maß an Tempoabbau zu welchem Zeitpunkt richtig ist. Auf



Auch „Profis“ müssen einmal rasten: die innovativen Actros-/Krone-Zugkombinationen auf Tour

dem Weg zur Autobahn bedienen wir Gas und Bremse zunächst noch manuell, der Actros übernimmt derweil die Gangwechsel wie gewohnt automatisch und sehr routiniert. Die Rücksicht via Mirror-Cam-Displays erfordert so gut wie keine Eingewöhnung. Dafür erfreut der nunmehr vollkommen freie Blick aus den Seitenfenstern, besonders nach rechts – gefühlt, vor allem aber faktisch ein echter Zugesinn bei der Abbiegesicherheit.

Auch kräftiger Regen lässt die Kame-raspiegel unbeeindruckt, wovon wir uns bei einer anderen Gelegenheit bereits ausgiebig überzeugen konnten.

Wo beim optischen Glasspiegel schon nach wenigen Regenminuten trübe Rück-sicht herrscht, liefert das Mirrorcam-System ein beinahe gestochen scharfes Bild an die hochauflösenden Displays.

Sinnvoller Eingriff

Zurück zu PPC. Man kann den vom As-sistenzsystem länderspezifisch und ge-setzeskonform gewählten Tempomatsetz-wert, die sogenannte Ziel- oder Marsch-geschwindigkeit, jederzeit den eigenen Geschwindigkeitsvorstellungen entspre-chend anpassen.

Grundsätzlich aber überspielt PPC den Individualwert immer dann, wenn es die Verkehrssituation erfordert. Das be-deutet: Aus beispielsweise manuell vom Fahrer eingestellten 70 km/h auf einer gut ausgebauten Überlandstrecke wer-den, rechtzeitig vor einem Ortsschild, die dann korrekten 50 km/h. Und nach der Ortsdurchfahrt steuert PPC automatisch erneut den gesetzlich zulässigen Wert ein.

In Deutschland sind das 60 km/h. Wer davon abweichen möchte, muss jedes Mal selbst Hand anlegen. Wer die gesetzlichen Limits akzeptiert, fährt weitgehend ohne Knöpfe zu drücken. So wie wir auf diesem Teil der Teststrecke.

Aktive Spurhalte-Assistenz

Durchaus beeindruckt von der neuen Digi-talwelt im Actros des Jahres 2019 schwei-fen wir auf der Autobahn gedanklich ein wenig ab und bekommen es alsbald mit ADA (das ist der Active Drive Assist) zu tun. Der Actros indes schweift nämlich nicht ab.

Er bleibt konzentriert bei der Sache. Unsauberes Lenken mit bedrohlichen Annäherungen an die Fahrbahnbegren-zungslinien meldet der aufmerksame Lastwagen nicht nur wie seine Vorgän-germodelle dies taten. Der neue Actros mit Active Drive Assist steuert aktiv ge-gen. Dass trotzdem, zusätzlich zur feinen Lenkkorrektur, auch noch das tongewaltige „Nagelbandrattern“ auftritt, ist lästig. Überflüssig wie Gürtel plus Hosenträger.

Das selbstständige Lenken in einer Fahrspur erledigt die neue elektrohydrau-lisch unterstützte Servo-Twin-Lenkung. In Situationen, in denen nicht teilautomati-siert gefahren wird, erhöht die Servo-Twin das vom Fahrer aufgebraachte Lenkmoment mit einem Zusatzlenkmoment und verbessert so den Fahrkomfort.

Das erleichtert unter anderem das Rangieren in engen Räumen. Nicht so sehr beim Sattelzug, ganz gewiss aber beim langen 6x2-LKW für den Wechsel-brückentransport. Wichtiger jedoch: Die

aktive Spurführung bleibt auch dann er-halten, wenn der Fahrer den Active Drive Assist deaktiviert haben sollte.

Durch den Lenkeingriff der aktiven Spurführung wachgerüttelt, kümmern wir uns nun wieder intensiv um das Fahr-geschehen. Und stellen fest: Auch im typi-schen Fernverkehrs-Autobahneinsatz hat PPC noch einmal zugelegt.

So gibt es jetzt zusätzlich zu der oh-nehin schon sparsamen A-Economy-Pro-grammierung für Motor, Getriebe und

So gibt es jetzt zusätzlich zu der ohnehin schon sparsamen A-Economy-Programmierung für Motor und Getriebe noch eine Economy-Plus-Variante.

Temporegelung noch eine Economy-Plus-Variante. Die begrenzt die Tempomat-Marschgeschwindigkeit auf 82 km/h und agiert besonders beim Herausbeschleu-nigen aus Steigungen mit abermals opti-mierten Zugkräften.

Ausgefuchst: PPC 2.0

In typischem Hügellterrain nutzt PPC sein immer wieder beeindruckendes Strecken-Know-how. Pendelschaltungen vom zwölf-ten in den elften Gang und umgekehrt werden noch besser unterbunden als bis-her. Je nach konkreter Lage zum Beispiel durch vorausschauende Geschwindig-

keitsanpassung über das Marschtempo hinaus, um somit eine Abwärtsschaltung zu verhindern. Oder durch eine sehr frühzeitig eingeleitete Rückschaltung, um dann ohne Zugkraftunterbrechung durch eine Steigung zu fahren. Auch vor Doppelrückschaltungen schreckt PPC nicht zurück, wenn das dem Ziel der bestmöglichen Kraftstoffausnutzung zuträglich ist. Selbst im Fahrprogramm Economy-Plus. Bislang waren solche Aktionen eher im Standard-Automatik-Modus anzutreffen. Auch eng aufeinander folgende Ecoroll-Phasen werden nunmehr zusammengefasst, selbst wenn dadurch eine Geschwindigkeitssenkung etwas größer als vom Fahrer erwartet ausfallen sollte.

Hier zeigt sich ein Vorteil der neuen Fünf-Stufen-Einstellsystematik für die untere Tempohysterese. An die Stelle fixer Zahlenwerte, die PPC ohnehin auf Grund seines profunden Expertenwissens fallweise nicht einhalten würde, um ein - situativ - bestmögliches Ergebnis zu erzielen, treten Bandbreiten. Das wirkt schon auf unserer ersten Testfahrt unmittelbar logisch und nimmt den Fahrer mit auf dem Weg zu hoher Eco-Akzeptanz.

Temporäre Tempolimits

Auf die Autobahnpassage folgt zum Abschluss der Probefahrt eine Landstraßenetappe. Die nimmt der Sattelzug mit hellseherischer Sicherheit. Alle Tempopassungen werden frühzeitig angekündigt und ausgeführt.

Zwischendrin variieren wir die PPC-Einstellwerte für die Kurvengeschwindigkeit oder auch für den Ausrollbeginn vor Ortseinfahrten oder vor T-Kreuzungen.

Erfreulich fällt auf, dass auch temporär wirksame Einschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, zum Beispiel durch entsprechende Beschilderungen an (Tages-)Baustellen, im Fahrzeugdisplay zuverlässig gemeldet werden. Die im neuen Actros serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt an, was die Frontkamera an relevanter Beschilderung erkennt - neben Tempolimits unter anderem auch Überholverbote, Vorfahrtsschilder und das Stopp-Zeichen.

Das gibt dem Fahrer die Möglichkeit, seine Marschgeschwindigkeit über die V-Set-Tasten wenn nötig ganz einfach an eine Situation anzupassen, die im PPC-Kartenmaterial nicht enthalten sein kann. Dass unterwegs auch Bergauf- und Berg-

Unsere Meinung: ADA mit Licht und Schatten

Es ist so eine Sache, das teilautomatisierte Fahren. Mercedes hat fraglos eine ganze Menge Technik und Technologie in den „Advanced Driver Assist“, kurz ADA, hineingepackt. Da wäre zum einen die automatisierte Längsführung des Fahrzeugs, auf Altdeutsch der Abstandsregeltempomat (ACC).

Der verrichtet seine Arbeit inzwischen sehr ordentlich, insbesondere dann, wenn er vom vorauswissenden GPS-Geschwindigkeitsregler PPC unterstützt wird. In ihrer neuesten Evolutionsstufe regelt die 2.0-Version der Predictive Powertrain Control den Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug jetzt weit besser als bisher. Damit wird Eco-Trucking auch bei eingeschaltetem ACC möglich; in der Vergangenheit klappte das eher nicht.

Dass auch die vollumfängliche Notbremsassistent „ABA 5“, ein Mercedes-Benz Alleinstellungsmerkmal in der Lastwagenwelt, in ADA enthalten ist, versteht sich von selbst. Zusammen mit der Seitenraumüberwachung fühlt man sich insofern durchaus sicher im neuen Actros, selbst im quirligen City-Verkehr mit seinen zum Teil unberechenbaren Fußgängern und Fahrradfahrern.

Bleibt die Querführung in ADA als echte, große Novität zu den im Großen und Ganzen bisher schon bekannten Funktionsumfängen. Mit dieser Querführung des Fahrzeugs wird teilautonomes Fahren nach dem so genannten „Level 2“ möglich.

Heißt: Der neue Actros fährt im Prinzip allein. Allerdings: nur im Prinzip. Denn Le-

vel 2 bedeutet lediglich Teilautomatisierung. Darunter fällt unter anderem eine Spurhaltefunktion, die allgemeine Längsführung, das Beschleunigen sowie das Abbremsen werden von den Assistenzsystemen übernommen. Dazu zählt auch der seit längerem bekannte Stauassistent.

Der Fahrer hat stets und ständig präsent zu sein und diese Präsenz auch nachzuweisen. Im Falle des Actros mit aktiviertem ADA bedeutet das nichts anderes als dass wir permanent die Hände am Lenkrad haben mussten und, zumindest gefühlt, immer ein wenig gegen die elektrische Lenkung zu arbeiten hatten. Kommt nämlich für eine gewisse Zeit kein Lenkimpuls vom Fahrer, mahnt die Kontrollsensorik „Hände zurück ans Lenkrad“. Das nervt.

Wer nach der Ermahnung nicht wieder spürbar selber lenkt erlebt, dass die Querführung aussteigt. Der Tempomat bleibt derweil aktiv; für sich betrachtet eine nicht ganz nachvollziehbare Regelung.

Andere Fachjournalisten kamen bei der längeren Probefahrt übrigens besser als wir mit der kombinierten Mensch-Maschine-Querführung zurecht. Daher unser ganz persönliches, subjektives Fazit: Wenn schon autonom, dann bitte richtig. So, dass die Maschine ganz allein und über eine längere Strecke das Fahrzeug führt. Ohne die Notwendigkeit des Mit- oder Gegenlenkens durch den Fahrers allein als Kontrollinstanz dafür, dass man noch an Bord ist. Das liebe sich gewiss auch auf eine andere Art und Weise überwachen.

Aber wie gesagt: Andere sehen das anders.

abpassungen zu meistern sind, soll nicht unerwähnt bleiben. Hier spielt der vorauswissende Geschwindigkeitsregler seine bekannte Kompetenz aus. Die Klaviatur aus energischer Bergfahrt mit moderatem Rollen über die Kuppe, gern garniert mit ausgedehnten, weil sauber vorausberechneten Ecoroll-Phasen, liefert PPC auf der Landstraße nicht anders als bisher schon auf der Autobahn.

Allerdings mit dem entscheidenden Bonus: Jetzt sind auch Kurven und Biegungen aller Radien eingebunden in die Entscheidungen über Gasgeben und -wegnehmen, Gangwechsel, Ecoroll und Dauerbremse.

Somit wird klar: PPC beherrscht inzwischen längst auch das akademische Öko-Trucking. Ohne dabei zu bevormunden, das zeichnet sich nach dieser ersten kurzen Fahrt ab. Die Schnellstraßen-Performance hat ihr Top-Niveau noch einmal gesteigert. Die neuen „Interurban-Funktionalitäten“ machen PPC zu einem echten Fahrerassistenten. Die ständige Querführung seitens ADA hingegen hat ein wenig genervt - wir haben das System nach einiger Zeit ausgeschaltet. Die Spurverlassenswarnung bleibt dabei weiter aktiv - so viel Sicherheitsassistent muss einfach sein.

Hans-Jürgen Wildhage