
Vorstellung Mercedes-Benz Actros: Außenspiegel ade

Von Jens Riedel

Na bitte, geht doch: Schon seit Jahren schmücken Automobilhersteller ihre Zukunftsstudien mit Kameras, die die Außenspiegel ersetzen. Es bleibt aber bei der Idee. Bislang. Mercedes-Benz ist nun die weltweit erste Marke, die das Konzept in einem Serienfahrzeug in die Tat umsetzt. Wer jetzt an die S-Klasse denkt – schon vielfach Vorreiter für Technologien, die heute zum Standard fast aller Autos gehören – liegt falsch. Dennoch geht es um ein automobiles Schwergewicht: den neuen Actros. Der Fernverkehrs-Lkw aus Wörth wird als erster den herkömmlichen Rückspiegeln ade sagen und sie durch Kameras ersetzen, die ihre Bilder auf ein Display an der A-Säule in die Fahrerkabine übertragen.

Das ist eine von vier Weltneuheiten, die den Actros zum modernsten Lkw der Welt machen, wie es Daimler-Truck-Chef Stefan E. Buchner bei der Premiere in Berlin formulierte. Insgesamt über 60 neue Produktmaßnahmen stecken in dem Lastwagen. Er ist digitaler, vernetzter und effizienter als die Vorgängergeneration und erlaubt teilautomatisiertes Fahren der Stufe 2 auf dem Niveau einer E- und S-Klasse. Mercedes-Benz nennt das System „Active Drive Assist“. Es kombiniert den Abstandsregeltempomaten mit einem Spurhalte- und aktivem Spurverlassenswarner. Dabei kann der Fahrer sogar noch vorwählen, ob er in der Regel eher genau in der Mitte der Fahrspur fährt oder sich doch lieber eher links bzw. rechts aufhält. Im äußersten Fall kann der Lkw bis zu 59 Sekunden völlig autonom fahren, ehe sich nach mehrstufigen Warnungen die Selbstfahrtechnik abschaltet und der Fahrer wieder aktiv eingreifen muss.

Außerdem führt der Actros als weitere Weltpremiere den „Active Break Assist 5“ mit. Gegenüber dem radargestützten Vorgänger ABA 4 mit im Bedarfsfall 50-prozentiger Teilbremsung erkennt eine Kamera nun nicht nur auch Fußgänger, sondern bremst der Actros jetzt bis zum Stillstand ab, wenn der Fahrer nicht vorher selbst eingreift. Das automatische Notbremssystem ist bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h aktiv (vorher Teilbremsung bis max. 30 km/h).

Die Optimierung der navigationsgestützten vorausschauenden Geschwindigkeitsregelanlage „Predictive Powertrain Control“ im Actros für 2019 ist da beinahe schon eine Randnotiz. Sie passt das Tempo nicht nur an Steigungen und Gefälle sowie in Kurven, sondern auch in Kreisverkehren automatisch an. Nur mit Verkehrsinseln ist das System (noch) überfordert. Mercedes-Benz verspricht hier in Verbindung mit einer geänderten Hinterachsübersetzung bis zu fünf Prozent Kraftstoffersparnis im Überland- und bis zu drei Prozent im Autobahnverkehr. Konkrete Verbrauchswerte wollte Stefan Buchner bei der Pressepräsentation allerdings nicht nennen.

Aerodynamisch einen Schritt nach vorn bedeutet die an der oberen Dachkante angebrachte „Mirror Cam“, die auf beiden Seiten den konventionellen Haupt- und Weitwinkelspiegel ersetzt. Sie ist leichter und vor allem wesentlich schlanker als ein Außenspiegel („Elefantenohr“). Da die Bilder auf einen 15-Zoll-Bildschirm übertragen werden, kann das System aber weit mehr. Analog zur Rückfahrkamera im Pkw lassen sich Hilfslinien einblenden, die dem Fahrer zum Beispiel anzeigen, ob er nach einem Überholvorgang wieder gefahrlos einscheren kann, oder beim Rangieren das Ende des Trailers visuell markieren.

Den größten Vorteil sehen viele Trucker in der Funktion „Trailerverfolgung“. Da die Kameras einen recht weiten Winkel abdecken, können die hinteren Achsen und das Ende des Aufliegers in Situationen, in denen sie im herkömmlichen Hauptspiegel aus dem

Blickwinkel geraten, komplett auf das Display gespielt werden. Das erleichtert den Umgang mit dem Sattelzug ungemein. Für Lkw mit Anhänger ist zwar die Trailerverfolgung nicht möglich, wohl aber das Markieren des Lastzuges. Und zuguterletzt lassen sich die neuen „Außenspiegel“ mit ihrer beheizbaren Linse auch bei der nächtlichen Rast für bis zu zwei Minuten als Überwachungskameras nutzen, falls der Fahrer verdächtige Geräusche am Fahrzeug wahrnimmt.

Last but not least verfügt der neue Actros als vierte Weltneuheit über das erste voll digitale Cockpit in einem Lastwagen. Es teilt sich in einen – je nach Order – zehn oder zwölf Zoll großen Primärbildschirm sowie einen zwölf Zoll großen Multimediabildschirm auf. Wer das größere Multimedia-Cockpit Plus wählt, kann bei der Darstellung der wichtigsten Fahrdaten zwischen drei verschiedenen strukturierten Ansichten wählen, wobei der Modus „Interactive“ ganz auf die klassische Rundanzeige verzichtet. Der zentrale Multimedia-Touchscreen wiederum vereint nahezu alle sonstigen Bedienelemente und erlaubt den fast vollständigen Verzicht auf analoge Schalter im Cockpit. In der Mittelkonsole der in dieser Woche vorgestellten Prototypen fanden sich nur noch vier Stück, von denen einer der Knopf für die Warnblinkanlage ist. Das Display lässt sich alternativ auch mit Tasten vom Lenkrad aus bedienen. Zudem führt jeder Actros künftig eine SIM-Karte mit sich, so dass sich ganz einfach Apps (auch von Drittanbietern) auf den Lkw spielen lassen und den Speditionsalltag sowie den Datenabruf und -austausch erleichtern.

Drei weitere Beispiele für die neuen Ideen im Actros sind das Interieur-Lichtkonzept zur Steigerung des Fahrer-Wohlbefindens, die elektronische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion und der Key-Less-Go-Schlüssel, der zum Beispiel auf Knopfdruck vor der Abfahrt einen kompletten Scheinwerfertest durchführt. So braucht der Fahrer künftig keine Hilfe mehr, um beispielsweise zu kontrollieren, ob hinten das Bremslicht funktioniert.

Nur in einer Hinsicht enttäuscht der Actros etwas – er sieht kaum anders aus als der alte Actros. Auch wenn viele der verwirklichten Ideen auf dem vor vier Jahren präsentierten Future Truck 2025 basieren, ist von dessen Optik nichts übernommen worden. Lediglich das neue geschwungene „Augenbrauen“-Tagfahrlicht über den Frontscheinwerfern outet die Modellgeneration 2019 auf den ersten Blick – und natürlich die fehlenden großen Rückspiegel. Die Entwickler haben sich erst einmal vorwiegend auf die inneren Werte konzentriert. Einen komplett neuen Truck zu schaffen, hätte deutlich mehr Zeit und noch mehr Geld als ohnehin schon gekostet.

Auch in puncto alternative Antriebe gibt es nichts Neues. Zwar wird es einen 302 PS starken Actros NGT mit Gasmotor geben, doch die Hybridisierung ist derzeit für Daimler kein Thema. Langfristig sieht das Unternehmen im Fernverkehr eher Chancen für die Brennstoffzelle sowie für einen e-Actros im schweren Verteilerverkehr, wie er gerade erprobt wird.

Nein, neu ist der Actros nicht wirklich, aber eben deutlich anders. Ein Anfang für den Lkw der Zukunft ist aber auf alle Fälle gemacht. Und an den verbliebenen Rampen- und Vorfeldspiegel auf der Beifahrerseite wird Mercedes-Benz sicher eines Tages auch noch rangehen. Sie ebenfalls durch Kameras zu ersetzen, hätte nach Angaben der Entwickler keinen echten Kosten-Nutzen-Effekt gehabt. Aber als im Gesamtkonzept „störend“ empfinden sie sowohl Lkw-Vorstand Buchner als auch Entwicklungschef Prof. Uwe Baake dennoch, wie sie zugeben.

Seine Publikumspremiere feiert der neue Actros auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover (19.–27.9.2018), Ab dann ist der „Future Truck light“ auch bestellbar. Die Serienproduktion beginnt im April nächsten Jahres. Sämtliche technischen Neuerungen sind auch für den Baustellen-Lkw Arocs mit L-Fahrerkabine erhältlich. Einen Abbiegeassistenten hat Daimler übrigens seit zwei Jahren im Angebot. Er wird von etwa 30 Prozent der Kunden bestellt.

(ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mercedes-Benz Actros: Mirror Cam.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



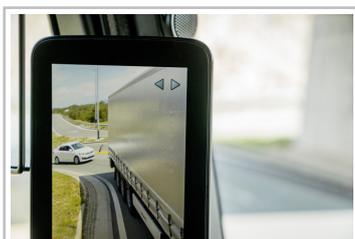
Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mercedes-Benz Actros: Bildschirm der Mirror Cam auf der Beifahrerseite.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros: Bildschirm der Mirror Cam mit Hilfslinien.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Darstellung der Einstellung „Interactive“ im Multimedia-Cockpit des Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net



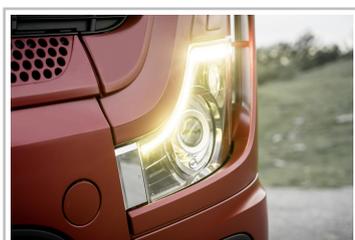
Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Actros (l.) und Arocs mit Mirror Cam.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Arocs (r.) und Actros mit Mirror Cam.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mirror Cam von Mercedes-Benz.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Der Active Brake Assist 5 von Mercedes-Benz erkennt auch Fußgänger und bremst im Notfall automatisch bis zum Fahrzeugstillstand ab.

Foto: Auto-Medienportal.Net