

Unterschiedliche Welten

Zwischen dem Actros III und dem LP 333 liegen Welten. Letzter ist mit 200 PS, einem maximalen Drehmoment von 700 Nm und einem unsynchronisierten Sechs-Gang-Getriebe unterwegs. Der Actros III kann dagegen mit maximal 600 PS, 2800 Nm Drehmoment und einem automatisierten Zwölf-Gang-Getriebe aufwarten. Das sind nur die markantesten Unterschiede, aber bei Weitem nicht die einzigen. Es sind viele Details, die zur Wirtschaftlichkeit und zum Komfortniveau eines Trucks beitragen. Die Daimler-Forscher wollten es ganz genau wissen und haben zwei Fahrer mit Fahrzeugen aus unterschiedlichen Generationen auf die Reise über die Alpen geschickt.

Moderne Assistenzsysteme

In Wörth am Haupttor des Daimler-Montagewerkes fiel der Startschuss zu der 542 km langen Tour. Die führte via Stuttgart über den San Bernardino in das Schweizer Dörfchen Lostallo. Testfahrzeuge waren ein moderner Actros-Sattelzug mit 440 PS und ein 200 PS starker LP 1620 mit Anhänger. Der Actros war Baujahr 2010, der LP 1620 verließ 1964 das Werk. Im Actros drückt sich das nicht nur in der deutlich gesteigerten Leistungsreserve, im vollautomatischen Getriebe mit zwölf Fahrstufen und im verschleißfrei arbeitenden Retarder als zusätzliches Bremssystem zur elektronisch gesteuerten Hochdruckbremsanlage aus.

Auch moderne Assistenzsysteme sind hinzugekommen, die heute für mehr Sicherheit im Lkw sorgen und zu Zeiten des LP 1620 (Baujahr: 1964) unvorstellbar gewesen wären. Dazu zählen unter anderem die Telligent®-Abstandsregelung, der Active Brake Assist und der Telligent®-Spurassistent. Weitere für diesen Test entscheidende Ausstattungsmerkmale des Actros zeigen, wie groß inzwischen der technische Abstand zu seinem Vorfahren ist und wie viel Beachtung heute dem Fahrkomfort gewidmet wird. Das betrifft zum Beispiel die deutlich verbesserte Geräuschdämmung und Klimatisierung des Fahrerhauses, maßgeschneiderten Sitzkomfort und ergonomisch gestaltete Bedienelemente.

Messbar weniger Stress

Die Summe dieser Vorteile spüren heutige Berufskraftfahrer nicht nur täglich auf Autobahnen, engen Landstraßen und im dichten Stadtverkehr, sondern sie lassen sich mit modernen Messmethoden auch nachweisen. Um die Konditionssicherheit eines Fahrzeuges objektiv bewerten zu können, haben Daimler-Forscher verschiedene Methoden entwickelt, die nun weltweit erstmals für die Weiterentwicklung von Nutzfahrzeugen eingesetzt werden. Im Vordergrund stehen physiologische Messungen typischer Stressindikatoren, wie etwa die Herzfrequenz des Fahrers. Sie gilt als zuverlässiger und kontinuierlich messbarer Summenindikator, der sich sowohl sensitiv



Nachrüstung Diesel-Partikelfilter



330 € Barzuschuss

... jetzt auch für Transporter
und Wohnmobile!

