

DAIMLER TRUCK

Daimler Truck AG

Presse-Information

2. April 2024

Noch mehr Effizienz auf der Strasse: Der neue Actros L von Mercedes-Benz Trucks mit futuristischer ProCabin, noch besserer Aerodynamik und innovativen Assistenzsystemen

- Der neue Actros L kann ab April 2024 bestellt werden und geht im Dezember 2024 in Produktion.
- Die futuristisch designte ProCabin markiert den Aufbruch der Actros-Baureihe in ein neues Zeitalter.
- Die um 80 Millimeter verlängerte Front und weitere Aerodynamik-Massnahmen führen zu einer Kraftstoffeinsparung von bis zu drei Prozent.
- Neben der aerodynamischen Fahrerkabine erhöht auch die aktuelle Generation des Nutzfahrzeugmotors OM 471 die Effizienz des neuen Actros L.
- Verbaute Sicherheitssysteme wie Active Brake Assist 6 oder Active Sideguard Assist 2 gehen über die Vorgaben der General Safety Regulation hinaus.
- Im Frühjahr 2025 folgen weitere Neuerungen wie das Multimedia Cockpit Interactive 2 mit zusätzlichen digitalen Diensten.
- Auch Service-Verträge wie Mercedes-Benz Trucks Complete inklusive Mercedes-Benz Trucks Uptime können einen Beitrag zur Optimierung der Gesamtbetriebskosten leisten.
- Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Lkw: „Für alle Antriebstechnologien wollen wir unseren Kunden stets die besten Fahrzeuglösungen bieten. Dabei wird in den unterschiedlichen Weltregionen auch der klassische Diesel-Lkw noch einige Zeit unverzichtbar bleiben. Mit dem neuen Actros L haben wir unser bewährtes Flaggschiff in vielen Aspekten weiter verbessert. Das spiegelt sich schon rein äusserlich im revolutionären Fahrerhausdesign wider.“

Leinfelden-Echterdingen – Seit seiner Markteinführung im Juni 2021 markiert der Actros L das Premium-Segment schwerer Lkw mit Dieselantrieb von Mercedes-Benz Trucks. Jetzt hebt das Unternehmen sein erfolgreiches Aushängeschild auf ein neues Niveau: Mit futuristischem

Fahrzeugdesign, optimierter Aerodynamik, vielen Komfort-Features, sparsamen Motoren, hoher Fahrdynamik und neuesten Assistenzsystemen bringt der neue Actros L alles mit, um bei Fuhrparkbetreibern und Berufskraftfahrenden gleichermaßen zu punkten. Der klassische Diesel-Lkw setzt damit die 1996 gestartete Erfolgsgeschichte dieser Baureihe fort und untermauert einmal mehr den Anspruch von Mercedes-Benz Trucks, sich bestmöglich an den Bedürfnissen seiner Kunden sowie deren Fahrerinnen und Fahrern zu orientieren. Das Ziel: nach wie vor auch bei konventionell angetriebenen Lkw einer der Schrittmacher der Branche zu sein. Der neue Actros L mit ProCabin kann ab April 2024 bestellt werden und geht im Dezember 2024 in Produktion.

Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Lkw: „Für alle Antriebstechnologien wollen wir unseren Kunden stets die besten Fahrzeuglösungen bieten. Dabei wird in den unterschiedlichen Weltregionen auch der klassische Diesel-Lkw noch einige Zeit unverzichtbar bleiben. Mit dem neuen Actros L haben wir unser bewährtes Flaggschiff in vielen Aspekten weiter verbessert. Das spiegelt sich schon rein äusserlich im revolutionären Fahrerhausdesign wider.“

Neues aerodynamisches Design sorgt für Kraftstoffeinsparung von bis zu drei Prozent

Schon beim ersten Anblick fällt die komplett neue Aussenoptik des Actros L ins Auge. Die gesamte Formgebung der bei der Weltpremiere des batterieelektrischen eActros 600 im Oktober 2023 erstmals gezeigten ProCabin, wurde dabei komplett auf eine besonders effiziente Aerodynamik ausgelegt: Vom Vor-Spoiler auf dem Dach vor dem eigentlichen Dachspoiler, über die A-Säulen-Umlenkbleche im seitlichen Scheibenbereich sowie der grossen flachen Vorbauklappe der Kabine bis hin zum optimierten Stossfänger mit minimalen Luft-Einlauföffnungen für die Kühlung sowie derer neuartigen Unterbodenverkleidung. Der Fahrtwind trifft somit auf eine aerodynamische günstige, um 80 Millimeter verlängerte Front und wird weiterhin möglichst optimal um das Fahrzeug gelenkt. Dafür sorgen ein windschnittig ausgeführter Einstieg, eine verbesserte Radhausverkleidung und eine optimierte Seitenverkleidung. Fugen und Spalten gibt es zugunsten eines optimierten Luftstroms so gut wie keine mehr. Verlängerte und im Segel-Design ausgeführte Endkantenklappen sorgen schliesslich noch für einen guten Übergang zwischen Sattelzugmaschine und dem angehängten Auflieger. Die Verwendung verschiedener Dichtungen, um den Motorraum von der Aussenströmung zu entkoppeln, rundet das aerodynamische Konzept ab. Unterm Strich resultiert hieraus beim neuen Actros L eine Kraftstoffeinsparung von bis zu drei Prozent.

Hoher Komfort für Fahrerinnen und Fahrer

Mit dem neuen Actros L und seinem futuristischen Fahrerhausdesign zollt Mercedes-Benz Trucks zugleich der Tatsache Rechnung, dass beim Fahrzeugkauf neben der Effizienz und Wirtschaftlichkeit Aspekte wie ein attraktives Exterieur und Komfort in der Fahrerkabine ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. Auffallend sind in dieser Hinsicht rein äusserlich zum Beispiel Details wie die Komplettlackierung der Kabine mitsamt Mercedes-Benz Stern und Schriftzügen in Dark Chrome oder die Aluminium-Trittplatten. Darüber hinaus sind alle Leuchten am Fahrzeug in LED-Technik ausgeführt. Das gilt für die Hauptscheinwerfer und

Blinker wie auch für die Seiten- und Rückleuchten. Optional erhältlich sind darüber hinaus Matrix-LED-Scheinwerfer für ein Maximum an Licht-Performance.

Im Innenbereich wartet die in drei Varianten verfügbare ProCabin – Stream, Big oder Giga Space – mit zahlreichen Komfort-Features wie optimierter Sitzheizung, neuem Premium-Flachgewebe-Sitzbezug oder Betten mit vollwertigem Lattenrost und neuer dicker Premium-Matratze auf. Neu sind ebenfalls der erweiterte Funktionsumfang der Bedienfelder an den Betten sowie die Ambientebeleuchtung und die zusätzlichen Schwanenhals-LED-Leselampen. Dazu kommen weitere Ausstattungsmerkmale wie zusätzliche USB-C-Steckdosen in den Seitenwänden, ein hochwertiger Vorhang im Zweifarben-Design, ein zweiter Kühlschrank, eine 230-Volt-Steckdose oder das SoloStar-Concept, das nun in zwei neuen Sitzbezugsvarianten erhältlich ist. Ab April 2025 ist darüber hinaus das Multimedia Cockpit Interactive 2 mit neu konzipiertem Menü-Design, Sprachsteuerung, nochmals verbesserter Konnektivität sowie neuen Applikationen wie Connected Traffic Warnings erhältlich.

Dritte Generation des Dieselmotors OM 471 sorgt für weitere Kraftstoffeinsparung

Ergänzend zu den aerodynamischen Optimierungsmassnahmen erhöht Mercedes-Benz Trucks in Kombination mit der dritten Generation des 12,8-Liter-Dieselmotors OM 471 die Effizienz des neuen Actros L noch weiter. Der neben den bewährten Dieselmotoren OM 470 und OM 473 verfügbare OM 471 ist im Hinblick auf kraftstoffsparendes Fahren, reduzierten CO₂-Ausstoss, niedrigere Betriebskosten und höhere Erträge konsequent auf die Senkung der Total Cost of Ownership (TCO) ausgerichtet, ohne dass darunter die Leistung, die Fahrdynamik oder der Fahrkomfort leiden.

Mit der dritten Generation des OM 471 hat Mercedes-Benz Trucks zwei neue, exakt auf die vielfältigen Kundenbedürfnisse abgestimmte Turbolader eingeführt. Bei der für den Einsatz im Fernverkehr prädestinierten Variante liegt der Fokus auf einem möglichst niedrigen Kraftstoffverbrauch. In Kombination mit dem überarbeiteten Abgasnachbehandlungssystem ermöglicht dieser Turbolader eine maximale Kraftstoffersparnis von bis zu vier Prozent gegenüber der Vorgängergeneration.

Bestmögliche Unfallvermeidung zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer

Auch mit den Sicherheitsfeatures, die im neuen Actros L zum Einsatz kommen, untermauert der Hersteller seine Position als einer der Pioniere der Branche. Die Systeme übertreffen in ihrem Umfang dabei teilweise deutlich die ab Juli 2024 geltenden strengen Standards der General Safety Regulation (GSR), die eine ganze Reihe von Fahrerassistenzsystemen zwingend vorschreibt, um so die Sicherheit im Strassenverkehr für alle Beteiligten weiter zu erhöhen. Von ganz zentraler Bedeutung für die Wirksamkeit solcher Systeme ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Kameras und Sensoren. Um noch besser zur Vermeidung von Unfällen beitragen zu können, hat Daimler Truck eine neue Elektronikplattform entwickelt, die durch die sogenannte Sensorfusion zur Verschmelzung von Radar- und Kameradaten einen noch grossflächigeren Blick nach vorne und zur Seite ermöglicht. Die Elektronikplattform bietet eine 20-fach höhere Datenverarbeitung, die insgesamt sechs verbauten Sensoren – vier seitliche

Short Range Radare vorne und hinten jeweils sowohl rechts als auch links, ein Long Range Radar vorne in der Mitte sowie die Multifunktionskamera in der Windschutzscheibe – können nun einen Winkel von 270 Grad um das Fahrzeug herum abdecken. Durch den deutlich vergrößerten Blickwinkel können die verbauten Assistenzsysteme ihre Stärken noch besser ausspielen.

Active Brake Assist 6 mit Mehrspurüberwachung

Ein Beispiel für die Effizienz der 270-Grad-Fusionstechnologie wie auch die Übererfüllung der GSR ist der Active Brake Assist (ABA) der mittlerweile bereits sechsten Generation. Der neueste Notbremsassistent von Daimler Truck kann bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h nun auch vor kreuzenden, entgegenkommenden oder in der Spur fahrenden Verkehrsteilnehmern eine automatisierte Vollbremsung bis zum Stillstand durchführen. Die GSR fordert die erweiterte Reaktion auf Fussgänger und Radfahrer für neue Lkw und Busse erst ab 1. Juli 2026. Vor stehenden Fahrzeugen kann das System wie bisher bei Geschwindigkeiten bis über 80 km/h mit einer Vollbremsung bis zum Stillstand reagieren. Ein weiterer Mehrwert des ABA 6 besteht in der Mehrspurüberwachung in einer Entfernung von bis zu 250 Metern für eine noch bessere Gefahrenerkennung.

Active Sideguard Assist 2 mit Funktionserweiterung auf der Fahrerseite

In welchem Masse die Ausstattung der Fahrzeuge mit nun sechs Sensoren und der damit verbundene vergrößerte Blickwinkel die Verkehrssicherheit erhöhen, zeigt sich auch am Active Sideguard Assist (ASGA) der zweiten Generation. Der ASGA 2 überwacht den Verkehr auf der Fahrer- wie auch auf der Beifahrerseite und kann mit seinem zweistufigen Warnsystem die Fahrerinnen und Fahrer auf potenzielle Gefahren hinweisen, sodass sich durch ein rechtzeitiges Eingreifen eine kritische Verkehrssituation entschärfen lässt. Die bis zu einer Geschwindigkeit von maximal 30 km/h aktive Warnzone liegt bei 30 Metern hinter und sieben Metern vor dem Fahrzeug. Das System kann ausserdem bis zu einer eigenen Abbiegegeschwindigkeit von 20 km/h im Bereich der Rot-Warnung eine automatisierte Bremsung bis zum Stillstand des Fahrzeugs einleiten, sollten die Fahrerinnen und Fahrer zuvor nicht entsprechend auf eine akustische und optische Warnung reagiert haben. Auch mit dieser Funktion geht das System über die Anforderungen der GSR hinaus, die nur vorschreibt, dass der Abbiegeassistent im Bedarfsfall eine Warnung abgeben muss. Ausserdem verfügt der ASGA 2 über ein intelligentes Spurwechselwarnkonzept in Abhängigkeit von der eigenen Position in der Fahrspur.

Front Guard Assist überwacht Verkehrsraum vor dem Fahrzeug

Um beim Anfahren Unfälle mit sich möglicherweise direkt vor dem Lkw befindlichen Fussgängern oder Radfahrern zu vermeiden, kann der neue Front Guard Assist ein hilfreiches Feature sein. Das Assistenzsystem überwacht den Verkehrsraum vor dem Fahrzeug und unterstützt die Fahrerinnen und Fahrer im Fahrzeugstillstand, in Anfahrtsituationen und an Kreuzungen. Registriert das System stehende oder sich bewegende Objekte vor dem Fahrzeug, unterstützt es die Fahrerinnen und Fahrer in Fahrsituationen bis 15 km/h durch

Gefahrenmeldungen über das zweistufige Warnsystem. Die 270-Grad-Fusionstechnologie deckt dabei den toten Winkel vor dem Fahrzeug von 0,8 Metern bis zu circa vier Metern auf voller Fahrzeugbreite ab.

Bei allen Assistenzsystemen verfolgt Daimler Truck über sein gesamtes Produkt-Portfolio das Ziel, die Fahrerinnen und Fahrer innerhalb der Systemgrenzen bestmöglich bei ihrer Fahrt zu unterstützen und zu entlasten. Die Grenzen der Physik lassen sich mit den Systemen – mögen sie auch noch so gut sein – allerdings nicht verschieben. Die Fahrerinnen beziehungsweise der Fahrer bleiben daher, wie auch gesetzlich festgelegt, zu jeder Zeit für das sichere Führen des Fahrzeugs vollumfänglich verantwortlich.

Stimmiges Gesamtpaket für entspanntes assistiertes Fahren

Neben den auf die Verkehrssicherheit zugeschnittenen Assistenzsystemen ist beim neuen Actros L auch das gut aufeinander abgestimmte Zusammenspiel von Features wie dem Active Drive Assist 3 (ADA) sowie der intelligenten Getriebe- und Tempomatsteuerung Predictive Powertrain Control (PPC) hervorzuheben. Der ADA erlaubt bereits seit 2018 erstmals in einem Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren (SAE Level 2) und kommt nun in der dritten Generation auf den Markt. Wurde die ab Juni 2021 verbaute zweite Generation des ADA um die Nothalt-Funktion erweitert, unterstützt der ADA 3 die Fahrerinnen und Fahrer jetzt zusätzlich noch besser bei der Längs- und Querführung des Lkw. Das vorausschauende PPC trägt seinerseits insofern zu entspanntem Fahren bei, als dass es automatisch Topografie, Strassenverlauf und Verkehrszeichen für eine möglichst effiziente Fahrweise berücksichtigt. Dabei werden ab April 2025 auch die Routeninformationen des Navigationssystems mit einbezogen, um eine bessere Erkennung vorausliegender Streckenereignisse zu ermöglichen. So können die Fahrerinnen und Fahrer unnötiges Bremsen, Beschleunigen und Schalten vermeiden.

Intelligente digitale Lösungen für noch effizientere Nutzung

Um für Fuhrparkbetreiber die Abläufe und Arbeitsprozesse rund um den neuen Actros L zu vereinfachen, hält Mercedes-Benz Trucks eine ganze Reihe digitaler Lösungen und Services parat. Einen kostenlosen Einstieg in die digitalen Servicelösungen von Mercedes-Benz Trucks bietet dabei TruckLive. Dahinter verbergen sich verschiedene Konnektivitätsdienste, die über bestehende Plattformen wie MyTruckPoint genutzt werden können. So sorgt zum Beispiel das Maintenance Management für eine verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit, während Live Traffic über die Navigation mit Echtzeitverkehrsdaten bei der Routenplanung unterstützt. Bereits dieses Jahr können die neuen Connected Services wie Over-the-Air-Update oder Service24h Connected genutzt werden. Weitere Komponenten sind in Planung.

Mit hohem Mehrwert für ein profitables Flottenmanagement sind auch die Premium-Telematikdienste von Fleetboard verbunden. Dazu zählt beispielsweise die Fleetboard Einsatzanalyse, die technische Daten aus dem Actros L erfasst und aufbereitet. Auf Basis dieser Daten kann das Fahrverhalten bewertet und optimiert werden. Dies trägt zur Verbrauchsoptimierung und Verschleissreduzierung ebenso bei wie zu einer höheren

Fahrzeugauslastung und einem besseren CO₂-Fussabdruck bei. So lässt sich schliesslich insgesamt die wirtschaftliche Handhabung der Flotte nachhaltig erhöhen.

Mit intelligenter Vernetzung erhöht ausserdem Mercedes-Benz Trucks Uptime die Verfügbarkeit des neuen Actros L. Das System diagnostiziert fortlaufend den Status des Fahrzeugs und gibt konkrete Handlungsempfehlungen. Auf diese Weise können zur Verringerung von Pannenfällen Reparaturbedarfe möglichst frühzeitig erkannt und die Kunden bei der kurzfristigen Organisation der notwendigen Arbeiten unterstützt werden – und das stets unter Berücksichtigung der jeweiligen Einsatzplanung. Die Resultate: bessere Planbarkeit von Werkstattaufenthalten, erhöhte Fahrzeugverfügbarkeit sowie ein höheres Mass an Verkehrssicherheit. Für eine möglichst hohe Fahrzeugverfügbarkeit und möglichst wenig Ausfälle bietet Mercedes-Benz Trucks seinen Kunden ausserdem verschiedene Serviceverträge zu monatlich planbaren Kosten an. Als Premium-Paket präsentiert sich dabei Mercedes-Benz Trucks Complete: Das umfangreiche Leistungspaket deckt alle Werkstattarbeiten inklusive der Verschleissteile ab.

Ansprechpartner:

Carola Pfeifle, +49 (0) 160 86 12423, carola.pfeifle@daimler.com

Peter Smodej, +49 176 30936446, peter.smodej@daimlertruck.com

Weitere Informationen von Daimler Truck sind im Internet verfügbar:

newsroom.daimlertruck.com und www.daimlertruck.com

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »anstreben«, »Ambition«, »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Aussenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmassnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem / unserem aktuellen Geschäftsbericht oder im aktuellen Zwischenbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschliesslich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Daimler Truck im Überblick

Die Daimler Truck Holding AG („Daimler Truck“) ist einer der grössten Nutzfahrzeug-Hersteller weltweit, mit über 40 Haupt-Standorten und mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund um den Globus. Die Gründer von Daimler Truck haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Unverändert gilt das Streben des Unternehmens bis heute einem Zweck: Daimler Truck arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Seine Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO₂-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit profundem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden. Die Geschäftsaktivitäten von Daimler Truck sind in fünf Berichtsegmente unterteilt: Trucks North America (TN) mit den Lkw-Marken Freightliner und Western Star sowie der Schulbus-Marke Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) mit den Nutzfahrzeug-Marken FUSO, BharatBenz und RIZON. Mercedes-Benz (MB) mit der gleichnamigen Lkw-

Marke. Daimler Buses (DB) mit den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das neue Financial Services-Geschäft (DTFS) von Daimler Truck bildet das fünfte Segment. Die Produktpalette in den Lkw-Segmenten umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Produktpalette des Bus-Segments umfasst Stadtbusse, Schulbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet das Unternehmen auch Aftersales-Services und Konnektivitätslösungen an.