

Daimler auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 in Hannover

September 2016

Inhalt

Seite

Daimler Trucks:

Vernetzt, effizient und sicher auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016

2

Daimler Buses:

Die Zukunft der Mobilität, neue Antriebe, Ausstattungen und Services

25

Einmal um die ganze Welt:

Daimler Trucks präsentiert auf der IAA Trucks and Buses for the World aus Nordamerika und Asien

39

Mercedes-Benz Vans:

Eine Vision und drei Erfolgsmodelle mit Produkt- und Serviceneuheiten

43

Weitere Informationen und Pressematerial finden Sie unter www.media.daimler.com sowie neu unter www.d.ai/IAA2016

Daimler Trucks auf der IAA 2016: Vernetzt, effizient und sicher

- **Weltpremiere: Der vollelektrische und vernetzte Mercedes-Benz Urban eTruck**
- **Weltpremiere: Der vollelektrische, neue Fuso eCanter**
- **Konnektivität bei Mercedes-Benz Lkw: Serviceprodukt Uptime verhindert Ausfälle, neuer FleetBoard Store für Apps, kostenloser FleetBoard Manager**
- **Effizienz bei Mercedes-Benz Lkw: Noch kraftvoller, sparsamer und weniger Emissionen**
- **Sicherheit bei Mercedes-Benz Lkw: Erster Notbremsassistent mit Fussgängererkennung und Markteinführung des Abbiege-Assistenten**
- **Mercedes-Benz Lkw für den Bauverkehr: Neue Varianten und Ausstattungen**
- **Mercedes-Benz Unimog mit Doppelkabine: Erstklassige zweite Reihe**
- **Mercedes-Benz Econic: Der Sicherheitstruck für den innerstädtischen Bauverkehr**
- **Fuso Canter: Weltbestseller unter den leichten Lkw weiter aufgewertet**

Bei der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge in Hannover (22. bis 29. September 2016) stehen die Megatrends der Zukunft „Digitalisierung und Elektromobilität“ im Mittelpunkt. Der Schlüssel für eine nachhaltige und leistungsstarke Logistik der Zukunft heisst Vernetzung. Logistik erfolgt in einem Netzwerk mit vielen Akteuren – Lkw, Hersteller, Kunden, Speditionen, Infrastruktur, anderen Fahrzeugen, Werkstätten, Aufbauherstellern und vielen mehr. Durch Konnektivität und die intelligente Vernetzung der Lkw wird der Strassengüterverkehr nun auf ein komplett neues Niveau gehoben.

Mercedes-Benz Lkw trumpft in Sachen Vernetzung weiter auf: War Anfang des Jahres der pannenfreie Lkw noch eine Vision, nähert sich Mercedes-Benz Lkw mit dem neuen revolutionären Serviceprodukt Mercedes-Benz Uptime dieser Vision mit grossen Schritten. Nützliche Apps von und für alle am Transport Beteiligten liefert künftig der neue FleetBoard Store für Apps, der auf der IAA seine Weltpremiere feiert. Zudem bietet FleetBoard künftig allen Mercedes-Benz Lkw-Kunden den einfachen, schnellen und kostenlosen Einstieg in die Konnektivität. Möglich macht das die neue FleetBoard Manager-App.

Mit dem Urban eTruck verknüpft Mercedes-Benz Lkw die beiden Megatrends Digitalisierung und Elektromobilität: Das Fahrzeug ist ein spektakulärer Ausblick auf den vernetzten und vollelektrischen Verteiler-Lkw von

morgen. Mit dem eCanter präsentiert Fuso die dritte Generation des weltweit ersten rein elektrisch angetriebenen leichten Lkw und legt eine erste Kleinserie elektrischer Fuso Lkw auf.

Für noch mehr Effizienz bei Mercedes-Benz Lkw steht die neueste Generation des Mercedes-Benz OM 470, der für eine rundum gesteigerte Performance sorgt. Die Verwendung von Alternativkraftstoffen hat Mercedes-Benz Lkw für die neuste Generation der Motoren OM 470 und OM 471 freigegeben – die Motoren sind serienmässig auf sie ausgelegt.

Auch der Vision vom unfallfreien Fahren kommt Mercedes-Benz in diesem Jahr näher: Der Active Brake Assist 4 warnt den Fahrer als weltweit erstes System seiner Art vor einer Kollision mit bewegten Fussgängern und leitet zusätzlich automatisch eine Teilbremsung ein. Der Abbiege-Assistent mit Personenerkennung hat ebenfalls seine Markteinführung: Er ist das erste lieferbare Assistenzsystem, das Fussgänger und Radfahrer in Abbiegesituationen von Lkw schützt.

Fazit: Daimler Trucks baut seine Rolle als Vorreiter für maximale Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und seine weltweite Führungsposition bei vernetzten Lkw konsequent weiter aus.

Weltpremiere: Der vollelektrische und vernetzte Mercedes-Benz Urban eTruck

Er zeigt die faszinierenden Möglichkeiten der Vernetzung, von elektrischem Antrieb, künftiger Anzeige- und Bedientechnik, von Telematik und von einer weitgehend autarken Stromversorgung auf: Der Urban eTruck von Mercedes-Benz definiert den Stand des vollelektrischen Fahrens im schweren Verteilerverkehr. Der Dreiachser mit 26,0 t zulässigem Gesamtgewicht fährt lokal abgasfrei und flüsterleise, er ist in Nutzlast und Performance einem Lkw mit Verbrennungsmotor ebenbürtig und dank einer innovativen Stromversorgung wirtschaftlich.

E-Lkw mit Performance wie ein Dieselantrieb

Der Urban eTruck muss sich mit seiner Gewichtsbilanz vor seinen Kollegen mit Verbrennungsmotor nicht verstecken. Sein Mehrgewicht beläuft sich auf lediglich etwa 1700 kg. Da die EU-Kommission eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Lkw mit Alternativantrieb um maximal 1,0 t befürwortet, wird der Gewichtsnachteil des Elektroantriebs grösstenteils ausgeglichen.

Zu den herausragenden Merkmalen des Urban eTruck gehört sein Antrieb mit elektrisch angetriebener Hinterachse und Elektromotoren unmittelbar neben den Radnaben. Die Maximalleistung beläuft sich auf 2 x 125 kW, das Drehmoment beträgt 2 x 500 Nm. Die Achse hat sich in ihrer Basisausführung bereits in Omnibussen bewährt.

Die Batteriekapazität des Urban eTruck ist modular aufgebaut. Als Basisbestückung dient ein Batteriepaket aus Lithium-Ionen-Akkus und einer Gesamtkapazität von 212 kWh. Daraus resultiert eine Reichweite von bis zu 200 km, üblicherweise ausreichend für eine Tagestour im Verteilerverkehr.

Connectivity meets eMobility: Intelligentes Energiemanagement im Mercedes-Benz Urban eTruck

Durch die Möglichkeiten der Vernetzung wird der Mercedes-Benz Urban eTruck zu einem reibungslos funktionierenden Gesamtsystem, in dem Reichweiten und Ladungsmanagement, Fahrzeuginformationen und Umgebungsdaten konsequent miteinander verknüpft werden.

Ein perfektes Zusammenspiel von Antriebs- und Energiesteuerung für maximale Leistungsfähigkeit und höchstmögliche Reichweite im Verteilerverkehr wird in einem ersten Schritt durch die modular aufgebauten Batterien erreicht. Ergänzt um Predictive Charge Management, dem

Beim zukunftsweisenden Telematikdienst FleetBoard for urban distribution werden die Telematik und die Steuerung des Antriebsstrangs miteinander vernetzt. Das beginnt bereits in der Disposition: An die Stelle fester Touren tritt ein flexibles System. Es stellt sicher, dass alle vorgesehenen Transportaufgaben innerhalb der Reichweite der Lkw einer Flotte erledigt werden können. Zu den Variablen gehören dabei die Palettenplätze in den Lkw, das Gewicht, die Reichweite sowie die Fahrzeiten. Ein virtueller Beobachter greift ein, falls der Lkw durch unvorhergesehene Ereignisse an die Grenzen seiner Reichweite stossen sollte.

Den Fahrer unterstützt eine revolutionäre Anzeige- und Bediensystematik. An die Stelle herkömmlicher Instrumente treten zwei Displays. Das Zentraldisplay bietet auf innovative und übersichtliche Weise alle wichtigen Informationen. Im Mittelpunkt stehen detaillierte Daten und Fakten zur vorausliegenden Strecke. Der Fahrer erkennt den Kurvenverlauf sowie anstehende Beschleunigungs- und Bremsmanöver.

Die Fahrstrategie und der damit verbundene Energieverbrauch lassen sich durch unterschiedliche Fahrmodi beeinflussen. Im Normalfall ist der Urban eTruck im „auto“-Modus unterwegs. Er passt die Einstellungen auto, agile und eco automatisch innerhalb einer gewissen Bandbreite an die Erfordernisse an. Für besondere Fälle steht der Power-Modus „agile“ zur Verfügung. Für maximale Reichweite wird „eco“ gewählt.

Ein zusätzliches Tablet übermittelt dem Fahrer weitere Informationen. Sie betreffen sowohl seine Tour als auch fortlaufend aktualisierte präzise Angaben zur Reichweite der Batterien. Sie werden als „Range Potato“ in Form einer Umkreiskarte sowie in Darstellung einer Bandbreite angegeben. Basis der Berechnungen sind Fahrstrategie, dreidimensionale Karten und die Tourenplanung.

Wettbewerbsfähige Gesamtkosten durch smart energy services

Wichtig für die Gesamtwirtschaftlichkeit elektrisch angetriebener Lkw sind Stromversorgung, Stromtarife und die richtige Ladestrategie. Auch hierfür hat Daimler eine Lösung entwickelt: Mit smart energy services ermitteln wir für jeden Anwendungsfall die wirtschaftlichste Lösung. Abhängig von den individuellen Rahmenbedingungen können stationäre Batteriespeicher der Tochter Mercedes-Benz Energy GmbH die Wirtschaftlichkeit weiter verbessern und schnelles Laden ohne Überlastung des Stromanschlusses ermöglichen. Die Speicher bestehen aus Lithium-Ionen-Batterien, ihre Kapazität wird individuell an die Erfordernisse des Fuhrparks angepasst.

Die simpelste Variante der Energieversorgung für Elektrofahrzeuge ist mit Blick auf die Stromrechnung auch die teuerste. Günstiger wird die Stromrechnung bei geregelter Ladung, im Einzelfall sinnvoll ergänzt mit einem stationären Batteriespeicher. Ob ein Speicher die Wirtschaftlichkeit weiter verbessert, hängt von den individuellen Randbedingungen, insbesondere Stromtarif und Einsatzprofil der Fahrzeuge ab. Bei Einsatz eines Speichers kann dieser kontinuierlich und ohne Lastspitzen geladen werden, wenn der Strom am günstigsten ist. Die Aufladung der Antriebsbatterien der Lkw-Flotte erfolgt dann ganz nach Bedarf. Damit sinken die Kosten und die Verfügbarkeit steigt. Unabhängig davon, ob im individuellen Fall ein Batteriespeicher sinnvoll ist, können die Kosten eines Elektrofahrzeugs in Verbindung mit smarten Energielösungen deutlich günstiger liegen als bei einem Lkw mit Dieselantrieb.

Innovatives Design mit fließenden Linien

Das Design des Urban eTruck ist ebenso innovativ wie sein elektrischer Antrieb. Sein Auftritt verkörpert die Design-Philosophie der Marke Mercedes-Benz. Sie steht unter der Überschrift sinnliche Klarheit – ein Begriff, der perfekt auf den Urban eTruck zutrifft. Die Formen seiner Fahrerkabine sind weich und fließend, extrem reduziert und schnörkellos – keine sichtbare Fuge stört das Bild.

Über dem Dach verbindet ein formschlüssig gestalteter, dreidimensionaler Spoiler die Kabine mit dem Aufbau. Er lässt vorn einen breiten Schlitz als Lufteintritt für das hinter dem Spoiler verborgene Kühlaggregat des Frischdienst-Aufbaus (beispielsweise verwendet in der Lebensmittelbranche) frei. Ebenso wie der Dachspoiler schliessen auch die seitlichen Schürzen der Kabine aerodynamisch günstig nahezu bündig mit dem Aufbau ab. Die Windschutzscheibe des Urban eTruck ist optisch nach unten verlängert. Zu den besonderen Merkmalen des Urban eTruck zählen Mirrorcams anstelle herkömmlicher Aussenspiegel.

Ein klassischer Lufteinlass entfällt beim Urban eTruck aufgrund des elektrischen Antriebs. Stattdessen verbindet ein Black-Panel-Grill als kommunikatives Element den Lkw mit seiner Umgebung. Er ist transparent und wird durch hochauflösende LED hinterleuchtet. Hier sind unterschiedliche optische Szenarien denkbar. So können die LED zum Beispiel den bekannten Diamantgrill von Mercedes-Benz nachbilden, den Betriebszustand signalisieren oder den Ladezustand der Batterien.

Insgesamt erzeugt die Polarität zwischen „hot & cool“ die für das Mercedes-Benz-Design charakteristische Spannung: Die sinnliche Modellierung der Flächen ist „hot“ und kontrastiert aufregend mit den sehr

technisch und präzise - „cool“ - gestalteten Details der eingeschnittenen Leuchten, Mirrorcams oder eben dem Black-Panel Grill.

Seite 7

Weltpremiere: Der vollelektrische, neue Fuso eCanter

Aus Fuso Canter E-Cell wird Fuso eCanter: Die neue Bezeichnung steht für die dritte Generation des weltweit ersten rein elektrisch angetriebenen leichten Lkw und stellt als Kleinserie einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Serienfertigung dar. Der eCanter unterscheidet sich technisch tiefgreifend vom Vorgängermodell und profitiert von den umfangreichen Erkenntnissen der Kundenerprobungen mit der zweiten Generation und den gesunkenen Technologiekosten für Batterien und Komponenten. Er wird auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 vorgestellt.

Der Fuso eCanter wird mit seinem lokal emissionsfreien Antrieb nicht nur die Innenstädte von Abgas- und Geräuschemissionen entlasten, sondern auch wirtschaftlich eine attraktive Alternative zum Dieselmotor darstellen. Aufgrund gesunkener Technologiekosten wird der eCanter bei Marktstart zu einem wettbewerbsfähigen Preis angeboten werden können, der sich - bedingt durch niedrigere Betriebskosten im Vergleich zu einem vergleichbaren Dieselmotor - bereits in weniger als drei Jahren für den Kunden amortisieren kann.

Verwendung findet im neuen eCanter ein neuer Permanent-Synchron-Elektromotor mit einer beachtlichen Leistung von 185 kW sowie einem Drehmoment von 380 Nm. Die Kraft wird in bewährter Weise über ein Eingangsgewinde auf die Hinterachse übertragen.

Das IAA-Premierenfahrzeug verfügt über eine Batteriekapazität von 70 kWh. Je nach Aufbau, Beladung sowie Einsatzprofil ist damit eine Reichweite von mehr als 100 km ohne stationäres Nachladen möglich. Die Batterien verteilen sich auf fünf Pakete: Eines mittig im Rahmen unmittelbar hinter der Kabine sowie jeweils zwei weitere links und rechts des Rahmens. Es handelt sich um wassergekühlte Lithium-Ionen-Batterien. Damit einhergehen eine hohe Lebensdauer, grosse Effizienz vor allem bei hohen Aussen-temperaturen sowie eine kompakte Bauweise der Batteriepakete. Beachtung verdient die herausragende Gewichtsbilanz des eCanter: Die Fahrgestell-Tragfähigkeit des 7,49-Tonnners beläuft sich auf 4,63 t für Aufbau und Ladung.

Für die anstehende Kleinserie sind individuelle Batteriesätze mit drei bis sechs Batteriesets à 14 kWh geplant. Damit lässt sich der eCanter an die jeweiligen Kundenbedürfnisse in puncto Reichweite, Preis und Gewicht anpassen. Dieses Konzept basiert auf der in Kundentests gewonnenen Erkenntnis, dass manche Kunden weniger Reichweite, dafür aber mehr

Zuladung benötigen, während andere zugunsten von mehr Reichweite (mehr Batteriesets) auf Zuladung verzichten können.

Seite 9

Ebenso individuell sind die Lademöglichkeiten: Innerhalb einer Stunde auf 80 Prozent Kapazität mit Gleichstrom an einer Schnellladestation, alternativ in sieben Stunden auf 100 Prozent mit Wechselstrom. Künftig wird eine Schnellladung mit 170 kW möglich sein, das bedeutet 80 Prozent Batteriekapazität in nur einer halben Stunde. Geladen wird mit dem genormten Combo-2-Stecker (auch CCS genannt).

Die Ergebnisse eines einjährigen Praxistests mit der zweiten Generation des Elektro-Canter haben gezeigt, dass sich mit dem Fahrzeug rund 1000 Euro auf 10 000 km im Vergleich zu einer Dieselsonversion sparen lassen. Ergänzt um etwa 30 Prozent niedrigere Wartungskosten liefert Fuso eine wirtschaftliche Lösung für seine Kunden: Der geplante Verkaufspreis ermöglicht, die Mehrkosten der Anschaffung in weniger als drei Jahren zu amortisieren. Damit haben sich diese Fahrzeuge für den täglichen Einsatz im Kurzstrecken-Lieferverkehr und innerstädtischen Transport bewährt.

Seine Weltpremiere feiert der Fuso eCanter auf der IAA als Vorschau auf die Kleinserie, die ab 2017 an Kunden in Europa, USA und Japan ausgeliefert wird. Das Ausstellungsfahrzeug präsentiert sich mit einem attraktiven individuellen Design, mit LED-Scheinwerfern sowie eigenständig gestaltetem Grill und Stossfänger und einem neu gestalteten Interieur inklusive zentralem, herausnehmbarem Tablet mit Connectivity Funktionen. Die breite Comfort-Kabine ist in Blau metallic lackiert, ebenso die vollverkleideten Seiten. Ein begehbarer Glasboden im Kofferaufbau des Messefahrzeugs gibt den Blick frei auf Antriebseinheit und Batterien.

Während diese Design-Elemente einen Ausblick auf die Zukunft des eCanter geben, entspricht die Technik bereits der des Kleinserienmodells.

Konnektivität bei Mercedes-Benz Lkw: Serviceprodukt Mercedes-Benz Uptime verhindert Ausfälle, neuer FleetBoard Store für Apps, kostenloser FleetBoard Manager

Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit stehen in der Prioritätenliste von Lkw-Betreibern an erster Stelle – der ideale Lkw fährt ohne Ausfall. Dank Mercedes-Benz Uptime kommen Actros, Arocs und Antos diesem Optimum durch intelligente Vernetzung nahe. Mit Uptime schlägt Mercedes-Benz ein neues Kapitel bei Zuverlässigkeit und Wartung von Lkw auf.

Neues Serviceprodukt Mercedes-Benz Uptime erhöht die Fahrzeugverfügbarkeit dank Vernetzung

Mercedes-Benz Uptime überprüft, basierend auf dem FleetBoard Truck Data Center, kontinuierlich die Fahrzeugsysteme. Das umfasst die komplette mit Sensoren ausgestattete Technik des Lkw und die Technik, deren Informationen im CAN-Datenbussystem abgreifbar sind, ebenso die Füllstände der Betriebsflüssigkeiten.

Deutet sich Reparatur- oder Wartungsbedarf an, meldet dies der Lkw automatisch über das Telematiksystem FleetBoard an den Server des Mercedes-Benz Service. Der Server analysiert die Daten anhand hinterlegter Algorithmen, erzeugt in Echtzeit eine genaue Interpretation der Fehler und überträgt sie zusammen mit konkreten Handlungsempfehlungen an die Serviceorganisation. Diese kontaktiert den Kunden, gibt die Handlungsempfehlungen weiter und nimmt ihm bei Bedarf die Werkstattsuche und Organisation ab.

Der gesamte Ablauf geschieht vollautomatisch. Innerhalb von wenigen Minuten nach Eintritt eines Fehlercodes oder der Warnung vor einem möglichen künftigen Defekt ist der Kunde informiert, gleichzeitig liegt ihm eine qualifizierte Handlungsempfehlung vor.

Mercedes-Benz Uptime umfasst drei Leistungen: Vermeiden von Liegenbleibern, effizientes Management von Reparaturen und Wartung, Echtzeit-Unterstützung der Instandsetzungsmassnahmen der Kunden.

Droht akut der Ausfall eines Lkw, wird unverzüglich das Customer Assistance Center (CAC) in Maastricht in den Niederlanden informiert. Von dort erfolgt unverzüglich ein Anruf beim definierten Ansprechpartner im Unternehmen. Ist eine sofortige Reparatur notwendig, wird eine Vereinbarung über einen Werkstattstopp entlang der geplanten Route des Lkw

getroffen. Das CAC benennt Servicestützpunkte, klärt deren zeitliche Ressourcen und wirft sogar einen Blick in das Lager der Werkstatt, ob die benötigten Teile vorrätig sind. Im Anschluss kann nach Absprache eine passende Werkstatt mit der Reparatur beauftragt werden und sie bereits vorbereiten.

Ferner wird frühzeitig erkannter Reparatur- und Wartungsbedarf automatisch an den vom Kunden ausgewählten Mercedes-Benz Servicepartner übermittelt. Er bündelt die anstehenden Arbeiten, kontaktiert den Kunden und vereinbart mit diesem einen Termin, der auf die Tourenplanung und den Wartungsbedarf abgestimmt ist.

In vielen Fällen erhöhen Nachlässigkeiten während des Fahrbetriebs oder nicht durchgeführte Instandsetzungen den Verschleiss oder führen zu Pannen. Zum Beispiel eine nicht durchgeführte Partikelfilter-Regeneration, nicht aufgefüllte Betriebsmittel wie AdBlue oder ein dauerhaft zu niedriger Reifendruck. In diesen Fällen liefert Mercedes-Benz Uptime entsprechende Handlungsempfehlungen direkt an den Kunden – sie ersparen ihm unnötige Werkstattaufenthalte und Kosten.

Mercedes-Benz Uptime ist ab der IAA 2016 für alle neuen Actros, Arocs und Antos bestellbar. Die Einführung beginnt in zwölf Märkten Europas: Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, den Niederlanden, Österreich, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien und in Tschechien. Weitere Länder werden sukzessive folgen.

Weltpremiere des FleetBoard Store auf der IAA: Der neue Marktplatz für Apps

Daimler FleetBoard feiert auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 die Weltpremiere des neuen FleetBoard Store für Apps. Bei der Vorstellung werden bereits Prototypen von 14 Apps gezeigt. Die Plattform ist bewusst offen konzipiert, damit Branchenpartner, wie beispielsweise Aufbauhersteller, aber auch App-Entwickler nützliche Apps beisteuern können, um den Strassengüterverkehr in Summe noch effizienter zu machen. Die Apps aus dem FleetBoard Store können nicht nur in Lkw von Mercedes-Benz, sondern auch in allen Fremdmarken genutzt werden. Die Applikationen können auf Echtzeit-Daten zugreifen und laufen auf dem herausnehmbaren Fahrer-Tablet DispoPilot.guide von FleetBoard. Von der Einbindung von Partner-Apps profitieren alle Beteiligten: Kunden, die relevante Lösungen für ihr Unternehmen über eine Plattform auf nur einem Gerät erhalten, Partner, die ihr Geschäft digitalisieren und Apps in 180 000 Fahrzeuge bringen können, sowie Entwickler, die ein neues, innovatives Umfeld erhalten, um Apps zu entwickeln. Allem voran steht die Idee einer übergreifenden Vernetzung des gesamten Verkehrs in der Zukunft.

Beispiele für die Apps im FleetBoard Store werden auf der IAA zusammen mit den Branchenpartnern Brugg Lifting, Continental, Dautel, DKV, ETM-Verlag, Palfinger, Schmitz Cargobull, Truck Parking Europe, UTA und uvavau präsentiert.

Seite 12

Die Lashing-App von Brugg Lifting vereinfacht die Berechnung der Ladungssicherung für den Fahrer, reduziert Probleme mit der Ladung und spart somit Kosten. Mit der ContiPressureCheck-App von Continental kann auf Druckverlust oder Erhitzung der Fahrzeugreifen sofort reagiert werden. Dadurch werden Ausfallzeiten vermieden, der Kraftstoffverbrauch verringert und Kosten gespart. Die Schüttkegel-App von Dautel erleichtert dem Lkw-Fahrer das Abladen von Schüttgut, erspart Nacharbeiten und damit Zeit und steigert somit die Kosteneffizienz des Unternehmens. Mit der DKV-App ist der Fahrer jederzeit über die Partner-Tankstellen auf seiner Route sowie deren aktuellen Preise informiert – somit kann er stets zum günstigsten Preis tanken und trägt zur Kosteneffizienz des Unternehmens bei. Mit der eurotransport-App von EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH bewegt sich der Fahrer am Puls der Zeit und ist über aktuelle Themen und Trends der Branche bestens informiert. Die Palfinger-App bietet Transparenz über den Zustand der Palfinger-Geräte und ermöglicht so eine effiziente Wartungsplanung, den direkten Kontakt zum Servicepartner und reduziert Ausfallzeiten. Die TrailerConnect Drivers-App von Schmitz Cargobull sorgt für eine mobile Transparenz über den Trailer und ermöglicht eine sofortige Reaktion auf Probleme und reduziert so Ausfallzeiten und Kosten. Durch die Truck Parking Europe-App von Truck Parking Europe entfällt die lästige Parkplatzsuche, da freie Parkplätze entlang der Route angezeigt werden. Das spart Zeit, ermöglicht eine effiziente Planung der Ruhezeiten und erhöht die Sicherheit der Lkw-Fahrer. Die UTA FuelGuide-App von UTA ermöglicht Lkw-Fahrern eine zeit- und kostenoptimale Betankung – ohne sich Gedanken über Dieselpreise oder passende Tankzeitpunkte machen zu müssen. Die prUVV-App ist ein Identifikations-Management-System, mit dem beispielsweise Personen und Dokumente, aber auch Prozesse und Produkte revisions sicher verifiziert werden können. Mittels der prUVV-App wird eine automatische, schnelle und sichere Abwicklung von verifizierungspflichtigen Arbeitsprozessen ermöglicht, was eine Haftungsminderung des Fuhrparkverantwortlichen zur Folge hat. Mit der uvavau-App können Unternehmen alle Informationen revisions sicher an ihre Fahrer auf den DispoPilot.guide übermitteln, wie beispielsweise Fahrerhandbücher, Unterweisungen (gemäss UVV), Dienstanweisungen oder auch Bedienungsanleitungen.

Im FleetBoard Store lassen sich jedoch nicht nur Apps von Drittanbietern finden, auch Daimler Trucks und FleetBoard stellen Apps zur Verfügung: Die CuCo-App (Customized Connectivity) von FleetBoard erleichtert durch Erinnerungen und Hilfestellungen den Fahrern den Alltag und ermöglicht

den Disponenten sowie den Fahrern, sich auf ihre Kernaufgabe zu konzentrieren. Die SpaceSnap-App von FleetBoard unterstützt bei der Planung und der optimalen Nutzung der vorhandenen Ladekapazität und steigert dadurch die Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit der Touren. Die ParkMyTruck-App von Daimler Trucks ermöglicht Fahrern eine effiziente Planung der Ruhezeiten, schützt vor Lenkzeitüberschreitungen und verhindert Bussgelder wegen unsachgemäss abgestellten Fahrzeugen.

Der Download der Apps ist denkbar einfach: Der Kunde sucht sich bequem von seinem Arbeitsplatz eine oder mehrere Apps im FleetBoard Store aus und installiert sie over the air auf das herausnehmbare Fahrer-Tablet DispoPilot.guide – je nach Wunsch in einen einzelnen Lkw, mehrere oder sogar in die ganze Flotte. Die Installation erfolgt remote, so dass keine Standzeiten zur Installation anfallen. Der Lkw-Fahrer kann die einzelnen Apps über seinen DispoPilot.guide im Fahrzeug bedienen. Das Fahrer-Tablet könnte künftig das einzige Gerät im Fahrzeug sein, denn hier werden alle wichtigen Informationen über die Apps rund um Fahrer, Fahrzeug und Auftrag gebündelt dargestellt.

Im neuen FleetBoard Developer Portal finden künftig interessierte Partner und Entwickler alle relevanten Informationen rund um den FleetBoard Store und den Prozess, wie eine App eingereicht werden kann. Alle im FleetBoard Store angebotenen Apps durchlaufen einen Qualitätssicherungsprozess und entsprechen damit den hohen FleetBoard Sicherheitsstandards.

Ab 2017 können die Kunden vom FleetBoard Store profitieren. Die Markteinführung startet in Deutschland, weitere Länder sollen sukzessive folgen. Der FleetBoard Store wird auf Deutsch und Englisch verfügbar sein.

Neuer FleetBoard Manager: Hilfreiche Informationen über die Fahrzeugflotte jederzeit abrufbar - einfach, schnell, kostenlos

FleetBoard bietet künftig allen Mercedes-Benz Lkw-Kunden den einfachen, schnellen und kostenlosen Einstieg in die Konnektivität. Möglich macht das die neue FleetBoard Manager-App. Voraussetzung für die Nutzung der App ist die Verbauung des neuen FleetBoard Truck Data Center im Fahrzeug.

Der FleetBoard Manager vermittelt den Kunden hilfreiche Informationen über ihre Flotte, wie deren zurückgelegte Gesamtkilometerleistung der letzten sieben Tage, sowie einen Vergleich zu den vorhergegangenen sieben Tagen. Zudem wird das Fahrzeug mit der höchsten bzw. niedrigsten Laufleistung angezeigt. Dadurch kann der Kunde Rückschlüsse auf die Auslastung seiner Flotte im Wochenverlauf ziehen.

Neben der Kilometerleistung wird auch der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der Flotte angezeigt - unterteilt in Fahrverbrauch sowie Standverbrauch mit und ohne Nebenverbraucher. Ebenso wird das Fahrzeug mit dem höchsten und niedrigsten Verbrauch angezeigt. Damit erlangt der Kunde Aufschluss darüber, in wie weit sich eine Spreizung zwischen Laufleistung und Kraftstoffverbrauch zwischen den Fahrzeugen ergibt.

Ebenfalls auf Flottenebene wird prozentual angezeigt, wie wirtschaftlich die Fahrzeuge unterwegs sind. Die Übersicht ist nach einem einfachen, übersichtlichen Notencuster aufgebaut. Aus diesen Daten errechnet FleetBoard wie viel Kraftstoff prozentual durch gezielte Fahrerschulungen über die gesamte Flotte eingespart werden könnten – eine wichtige Information, um weitere Kostensparpotenziale zu identifizieren.

Darüber hinaus gibt die App Aufschluss, wie ökologisch sich die Flotte verhält und wie viel CO₂ ausgestossen wird. Hier nimmt das vorausschauende Fahren eine wichtige Rolle ein, um ebenfalls weitere Potenziale aufzuzeigen, um den Kraftstoffverbrauch sowie CO₂-Ausstoss dauerhaft positiv zu beeinflussen.

Der FleetBoard Manger bietet den Kunden zudem die Möglichkeit, die Positionen einzelner Fahrzeuge anzuzeigen. Die Aktualisierung der Fahrzeugposition beruht dabei auf Events, wie zum Beispiel dem Start einer Tour.

Um die Verfügbarkeit der Flotte sicherzustellen und Wartungen frühzeitig einzuplanen, zeigt der FleetBoard Manager den jeweiligen Fahrzeugzustand und nächsten Wartungstermin an. Die Übersicht des Fahrzeugzustands gibt Informationen über notwendige Wartungsmassnahmen, die durch den Fahrer schnell und unkompliziert durchgeführt werden können, um den Lkw weiter sicher auf der Strasse zu halten.

Effizienz bei Mercedes-Benz Lkw: Noch kraftvoller, sparsamer und weniger Emissionen

Noch sparsamer und somit emissionsärmer, noch elastischer und mit neuer Spitzenmotorisierung zusätzlich noch kräftiger: Die neueste Generation des Mercedes-Benz OM 470 tritt mit einer rundum gesteigerten Performance an. Sie folgt damit der vorgezogenen Weiterentwicklung des grösseren OM 471 im vergangenen Jahr.

Der Reihensechszylinder OM 470 mit 10,7 l Hubraum ist der kompakteste unter den Heavy-Duty-Motoren mit Stern. Er ist das Triebwerk nach Mass, wenn kompakte Bauweise mit niedrigem Gewicht, hohe Leistungsfähigkeit mit guter Durchzugskraft sowie maximale Effizienz mit niedrigem Kraftstoffverbrauch und langen Wartungsintervallen gefragt sind.

Neue Spitzenausführung ist eine Variante mit 335 kW (456 PS) Leistung und einem kraftvollen Drehmoment von 2200 Nm. Der OM 470 steht somit in fünf dicht gestaffelten Ausführungen ab 240 kW (326 PS) zur Verfügung. Er deckt den schweren Verteilerverkehr, den Fernverkehr sowie den Bauverkehr ab.

Einspritzung, Abgasrückführung und Turbolader sind neu

Die Einspritzung basiert unverändert auf dem Einspritzsystem X-Pulse mit Common-Rail und Druckverstärkung im Injektor. Der maximale Raildruck wurde jedoch von 900 bar auf 1160 bar erhöht. Daraus resultiert ein Einspritzdruck von bis zu 2700 bar. Hinzu kommen eine neue Einspritzdüse, ein neu geformter Brennraum sowie eine höhere Verdichtung. Der steile Anstieg von Drehmoment und Leistung führt zu einer niedrigen Nenndrehzahl von nur 1600 1/min und einer antrittsstarke Charakteristik.

Eine neue Steuerung der Abgasrückführung verringert die AGR-Rate und senkt den Kraftstoffverbrauch. Eine asymmetrische Einspritzung optimiert die Abgasqualität. Ebenfalls neu: Der Turbolader aus eigener Fertigung mit einem hervorragenden Wirkungsgrad. Aufgrund des vorgesteuerten Betriebs können Wastegate-Ventil und Ladedruckregelung, AGR-Sensor und AGR-Regelung entfallen – dies reduziert die Komplexität und steigert die Robustheit nochmals.

Darüber hinaus profitieren die Lkw mit Stern von Leichtlauf-Motorenölen, weiterentwickelten Getrieben und einer nochmals verfeinerten Fahrstrategie des vorausschauenden Tempomaten Predictive Powertrain Control (PPC).

Entsprechend den unterschiedlichen Schritten fallen die Spareffekte für jeden Motor unterschiedlich aus – sie sind jedoch bei allen Triebwerken deutlich spürbar. Im Actros mit dem OM 470 sinkt der Kraftstoffverbrauch durch die Massnahmen an Motor und Triebstrang um bis zu fünf Prozent. Mit den bereits vorgezogenen Änderungen am Motor und den aktuellen Massnahmen sinkt der Verbrauch des Actros mit OM 471 um bis zu sechs Prozent. Der grossvolumige OM 473 mit 15,6 l Hubraum profitiert von der weiterentwickelten Einspritzung, der Verbrauch liegt bis zu drei Prozent niedriger.

Motoren für alternative Kraftstoffe freigegeben

Sie heissen Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), Biomass To Liquid (BTL), Gas To Liquid (GTL) und Coal To Liquid (CTL) und fallen unter die Norm prEN 15940 – Alternativkraftstoffe, die aus unterschiedlichen Ressourcen stammen und durch chemische Verfahren zu Kraftstoffen verarbeitet werden. Mercedes-Benz Trucks hat sie zur Verwendung in der neuesten Generation der Motoren OM 470 und OM 471 freigegeben. Die Verträglichkeit dieser Kraftstoffe hat sich durch umfangreiche Tests bestätigt, die Motoren sind serienmässig auf sie ausgelegt.

Alle Kraftstoff-Untergruppen der Norm prEN 15940 entsprechen im Wesentlichen dem herkömmlichen, aus Mineralöl hergestellten Dieselmotorkraftstoff. Daher ist keinerlei Änderung an den Motoren oder ihrer Peripherie notwendig. Einspritzung, Leitungen oder Dichtungen bleiben unverändert. Gleiches gilt für die Intervalle von Motorölwechsel und Reinigung des Partikelfilters. Ebenso gelten Garantie und Gewährleistung ohne Einschränkung. Die Daten von Leistung und Drehmoment der Motoren bleiben unverändert.

Bereits seit Februar 2016 dürfen Trucks von Mercedes-Benz mit Euro VI-Motoren der ersten Generation OM 470 und OM 471 sowie die mittelschweren Motoren OM 936 und OM 934 mit Kraftstoffen nach prEN 15940 betrieben werden.

Sicherheit bei Mercedes-Benz Lkw: Erster Notbremsassistent mit Fussgängererkennung und Markteinführung des Abbiege-Assistenten

Die Erfolgsgeschichte des Notbremsassistenten Active Brake Assist von Mercedes-Benz erhält mit dem Active Brake Assist 4 (ABA 4) ihr nächstes Kapitel. Herausragendes Merkmal: Der ABA 4 warnt den Fahrer als weltweit erstes System seiner Art vor einer Kollision mit bewegten Fussgängern und leitet zusätzlich automatisch eine Teilbremsung ein. Das eröffnet dem Fahrer die Möglichkeit, durch eine Vollbremsung oder ein Lenkmanöver die Kollision zu vermeiden. Zusätzlich kann er gefährdete Fussgänger durch hupen warnen.

ABA 4: Erster Notbremsassistent mit Fussgängererkennung

Der Active Brake Assist 4 ist die konsequente Weiterentwicklung des bewährten Active Brake Assist 3. Neben den Funktionen, die bereits der Active Brake Assist 3 anbietet, also Vollbremsung bis zum Stillstand auf bewegte und stehende Hindernisse innerhalb der Systemgrenzen, kann der Active Brake Assist 4 darüber hinaus Fussgänger in Bewegung in nahezu allen Verkehrssituationen erkennen. Zum Beispiel, wenn sie quer auf die Fahrspur des Lkw laufen, hinter einem Hindernis hervortreten oder wenn sie sich längs auf der Fahrspur bewegen. Ebenso werden Fussgänger im Bereich des Radars beim Abbiegen erkannt. Die automatischen Warn- und Bremsreaktionen der Personenerkennung erfolgen bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h.

Basis des Active Brake Assist 4 mit Fussgängererkennung ist eine neue Generation der Radar-Technologie. Sie wird ebenfalls in den aktuellen Pkw von Mercedes-Benz verwendet und ist ein Beispiel für die enge Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns. Vorteil eines Radarsystems: Es arbeitet unabhängig von den Lichtverhältnissen und ebenfalls weitgehend unabhängig von der Witterung. Der Radar ermittelt Abstand und Relativgeschwindigkeit extrem präzise, er sieht auch bei Nacht, Regen und Nebel.

Der Active Brake Assist 4 mit Fussgängererkennung ist analog zum Active Brake Assist 3 für alle Fernverkehrs-Baumuster von Mercedes-Benz erhältlich und ab Dezember 2016 lieferbar.

Abbiegemanöver nach rechts im Stadtverkehr gehören zu den unangenehmsten Aufgaben eines Lkw-Fahrers: Er muss gleichzeitig nach vorn Ampeln, Beschilderung, Gegen- und Querverkehr beachten, ausserdem seitlich Fussgänger und Fahrradfahrer. Darüber hinaus kann sich die Verkehrssituation in Sekundenschnelle ändern. Auch sind sich Fahrradfahrer und Fussgänger nicht immer bewusst, dass ein Lkw-Fahrer sie eventuell nicht entdecken kann. Mercedes-Benz reagiert: Als erster Lkw-Hersteller bietet die Marke jetzt den Abbiege-Assistent mit Personen-erkennung.

Seine Arbeitsweise ist mehrstufig. Befindet sich ein bewegliches oder stehendes Objekt in der seitlichen Überwachungszone, wird der Fahrer zunächst optisch informiert. In der A-Säule auf der Beifahrerseite leuchtet in Blickhöhe des Fahrers eine LED in Dreiecksform gelb auf. Sie lenkt die Aufmerksamkeit des Fahrers intuitiv auf die Situation neben seinem Fahrzeug und in Richtung auf die Aussenspiegel der Beifahrerseite. Bei Kollisionsgefahr erfolgt eine zusätzliche optische und akustische Warnung: Die LED-Leuchte blinkt mehrfach rot mit höherer Leuchtkraft, nach zwei Sekunden permanent rot. Zusätzlich ertönt zeitgleich bei drohender Kollision seitenrichtig ein Warnton.

Erkennen die Sensoren darüber hinaus beim Abbiegen in der Schleppkurve des Lkw ein stationäres Hindernis wie eine Ampel oder einen Lichtmast, erfolgt ebenfalls eine optische und akustische Warnung. Auch dies vermeidet Kollisionen, nicht nur im öffentlichen Verkehr, sondern ebenfalls bei Rangiermanövern, etwa auf Parkplätzen. Die Schleppkurvenwarnung ist bis zu einer Geschwindigkeit von 36 km/h aktiv.

Herzstück des Abbiege-Assistenten sind zwei Nahbereichs-Radarsensoren am Rahmen auf der Beifahrerseite vor der Hinterachse des Lkw. Die seitliche Überwachungszone hat eine Breite von 3,75 m. Das System ist so ausgerichtet, dass es die komplette Länge des gesamten Lastzugs abdeckt. Das betrifft sowohl Solofahrzeuge als auch einen kompletten Zug bis zu 18,75 m Länge. Darüber hinaus wird dieser Streifen sogar auf zwei Meter nach vorn vor den Lkw ausgedehnt und einen Meter hinter Auflieger- bzw. Anhängerende.

Lieferbar ist der Abbiege-Assistent ab Dezember 2016 zunächst für Mercedes-Benz Actros und Antos in Linkslenker-Ausführung als 4x2-Sattelzugmaschine sowie als 6x2-Fahrgestell. Damit wird ein grosser Teil der schweren Verteilerfahrzeuge abgedeckt.

Mercedes-Benz Lkw für den Bauverkehr: Neue Varianten und Ausstattungen

Auf Baustellen und an Einfahrten muss sich der Mercedes-Benz Arocs mitunter klein machen. Das neue Fahrerhaus ClassicSpace LowRoof in M- und L-Ausführung mit 2300 mm Breite ist 100 mm niedriger als die ursprüngliche Variante. Mit dem Motor OM 470, dem Motortunnel 320 mm und dem ClassicSpace LowRoof sinkt die Dachhöhe sogar um 280 mm.

Für die M- und L-Fahrerhäuser steht weltweit das Paket „Climate Pack“ zur Verfügung. Es besteht aus einer Klimaautomatik, einem Wärmepaket und einer neuen elektrischen Standklimaanlage. Sie ist als Einzelextra für alle Motortunnelvarianten lieferbar. Zum Kipper mit Komfort wird der Arocs mit der Einrichtung SoloStar Concept und ihrem grosszügigen Ruhebereich für die StreamSpace- und BigSpace-Fahrerhäuser. Für den Arocs stehen jetzt ebenfalls die beiden Ausstattungslinien Home-Line und Style-Line zur Verfügung.

Auch rund um Fahrwerk und Antrieb legt der Arocs weiter zu. Ab Ende 2016 gibt es die elektrisch unterstützte Servotwin-Lenkung ebenfalls für die Vierachser Arocs 8x4 sowie in weiteren Radständen. Der zuschaltbare hydraulische Vorderradantrieb HAD (Hydraulic Auxiliary Drive) kann künftig zusätzlich in Varianten mit 3300 mm Radstand sowie für Gefahrguttransporte genutzt werden. Neu sind für den Arocs mit HAD die Motortunnelhöhe 320 mm sowie eine Schüttgutabdeckung beim M-Fahrerhaus.

Wer feinfühlig anfahren oder bei niedrigsten Geschwindigkeiten rangieren muss, wählt die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK). Sie ist künftig in allen Arocs 6x4-Fahrgestellen mit Luftfederung und Frontunterfahrschutz mit dem Abstandshalte-Assistent und dem Notbremsassistent Active Brake Assist kombinierbar. Zusammen mit der Motorisierung OM 471 ist ein zusätzlicher motorseitiger Nebenantrieb bis 80 kW in Kombination mit der TRK realisierbar.

Für die zweiachsigen Sattelzugmaschinen Arocs 4x2 steht ab Anfang 2017 ein neues Kipphydraulik-Paket ab Werk zur Verfügung, ab Mitte 2017 ebenso für den Arocs 4x4. Die Hydraulikanlage ist je nach Einsatzzweck als Einkreis- oder Zweikreis-System ausgelegt.

Auch beim Thema Sicherheit ist der Arocs vorbildlich. Optional steht nun eine Reifendruck-Kontrollanlage mit neuem Anzeigekonzept zur Verfügung: Der Solldruck im Reifen wird präzise in Abhängigkeit von der Aussentemperatur angezeigt. Vor allem aber ist der Arocs als Zwei- und Dreiachser mit

Strassenzulassung künftig optional mit dem neuen Active Brake Assist 4 mit Fussgängererkennung lieferbar. Seite 20

Actros 4x2-Kippsattel steigert die Nutzlast

Für Baufahrzeuge mit Fokus auf Strassentransporte hat Mercedes-Benz einen Actros als 4x2 LS Sattelzugmaschine entwickelt. Das Spezialgebiet des Kippsattels sind Schüttguttransporte mit einem Gesamtzuggewicht bis zu 44,0 t. Die Sattelzugmaschine überzeugt mit sechs Zentimeter mehr Bodenfreiheit und ist auf Wunsch mit Pendeleinstieg lieferbar. Der Gewichtsvorteil gegenüber einem vergleichbaren Arocs 4x2 liegt bei bis zu 150 kg. Es gibt die Sattelzugmaschine mit den Motortunnelvarianten 320 mm und 170 mm und den Motoren OM 936, OM 470 und OM 471 in allen Leistungsstufen.

Mercedes-Benz Unimog mit Doppelkabine: Erstklassige zweite Reihe

Die hochgeländegängigen Unimog U 4023 und U 5023 gibt es nun auch mit Doppelkabine. Der viertürige Unimog ist serienmässig mit einer Rückbank für vier Personen ausgestattet. Es können auf Wunsch auch zwei luftgefederte Einzelsitze verbaut werden. In dieser Konfiguration finden insgesamt fünf Personen inklusive Fahrer Platz.

Der auf der IAA ausgestellte U 5023 ist für alle ideal geeignet, die auch an entlegenen Orten nicht auf geballte Manpower verzichten können, sei es im Tagebau oder in anderen schwer erreichbaren Gebieten. Nicht immer liegt der Einsatzort für Montagetrupps, Vermessungsteams oder Forschergruppen direkt an der nächsten ausgebauten Strasse. Dennoch bleibt genug Platz, um eine Vielzahl von Aufbauten anzubringen oder auf der Pritsche Material, Werkzeuge oder Maschinen zu transportieren.

Für das bequeme Erreichen der hinteren Sitzplätze sorgt auf jeder Fahrzeugseite eine weit öffnende Tür hinter der Vorderachse, zu der ein dreistufiger Einstieg mit flexibler Trittstufe führt. Werkzeug und Arbeitsmaterial können in den drei grosszügigen Fächern unter der aufklappbaren Rücksitzbank sicher verwahrt werden. Die persönliche Ausrüstung der Insassen ist so jederzeit griffbereit. Eine perfekte Klimatisierung in der Kabine stellt auch bei einer siebenköpfigen Besatzung die jetzt integrierte, leistungsfähige Klimaanlage sicher. Sie ersetzt das Aufdachsystem früherer Modelle.

Weiteren Komfort, insbesondere bei Fahrten im Gelände, bieten die schwingungsarme Dreipunktlagerung des Fahrerhauses sowie die grosse Kopffreiheit, die auch Helmträgern genug Raum lässt. Letzteres ist von besonderer Bedeutung, weil die Doppelkabinenvariante der geländegängigen Unimog Baureihe vielfach von Feuerwehren eingesetzt wird. Weitere Kundengruppen sind Energieversorger, Tagebaubetriebe, aber auch Fernreisende.

Durch das innovative Aufbaukonzept wiegt die Doppelkabine nur 120 kg mehr als die Standardkabine, wodurch in dieser Variante kaum Nutzlastnachteile entstehen. Bis auf den Motor-Nebenantrieb bleiben alle Vorteile des neuen hochgeländegängigen Unimog auch in der Doppelkabinenversion erhalten.

Neben dem hochgeländegängigen Unimog mit Doppelkabine, der seine IAA-Premiere feiert, gibt es jetzt auch ein neues Mitglied in der Unimog Geräteträger-Familie, den Unimog U 323 mit einer Motorleistung von 170 kW (231 PS). Das neue Top-Modell der Mittelklasse überzeugt durch seine

Leistungsfähigkeit: Es ist mit den Radständen 3000 mm und 3600 mm sowie mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 14,0 t erhältlich. Dank der hohen zulässigen Achslasten entpuppt sich der U 323 als effiziente Fahrzeuglösung für Winterdienst- und Transportaufgaben. Er verfügt auf Wunsch über viele Sonderausstattungen, die Kunden bereits am U 423 schätzen. Zum Beispiel das vollautomatisierte Getriebe AutomaticShift, den Getriebe-Nebenantrieb für Anbaugeräte oder mehrere Hydraulikoptionen.

Mercedes-Benz Econic: Der Sicherheitstruck für den innerstädtischen Bauverkehr

Der Mercedes-Benz Econic, das hochspezialisierte Nutzfahrzeug im Kommunal- und Verteilerverkehr, schlägt eine neue Karriere als Baufahrzeug ein. Er profitiert vor allem im innerstädtischen Bauverkehr von seiner geringen Bauhöhe, hervorragenden Sichtverhältnissen, seinem niedrigen Einstieg und der komfortablen Bedienung. Die tiefgezogene Panorama-Frontscheibe, grosse Scheiben auf der Fahrerseite, sowie die hohe verglaste Falttür auf der Beifahrerseite sorgen für eine optimale Sicht des Fahrers.

Das optional lieferbare Totwinkel-Kamera-System ermöglicht dem Fahrer durch einen Monitor im Fahrerhaus und vier am Fahrzeug angebrachten Kameras die Sicht auf den nicht direkt einsehbaren Verkehrsraum. Der Fahrer kann die Kameras manuell oder automatisch ansteuern. Im Automatik-Modus werden die Bilder in Abhängigkeit von der Betätigung des Blinkers, von Lenkeinschlag, Gangwahl oder Geschwindigkeit angezeigt.

Zusätzlich wird der Econic ab Januar 2017 als Linkslenker auf Wunsch mit dem neuen Abbiege-Assistent von Mercedes-Benz ausgestattet. Zum gleichen Zeitpunkt wird es ihn ebenfalls mit einer Schnittstelle für eine Rückraum-Überwachung geben. Bei einer drohenden Kollision ist damit sogar eine automatische Notbremsung möglich.

Bereits jetzt gibt es den Econic serienmässig mit dem Notbremsassistent Active Brake Assist 3. Das radargesteuerte System löst bei einer drohenden Kollision mit einem fahrenden oder stehenden Hindernis nach einer optischen und akustischen Warnung sowie einer Teilbremsung automatisch eine Vollbremsung aus.

Weitere Sicherheitssysteme werden bereits entwickelt, welche sukzessive im kommenden Jahr verfügbar sein werden. Hierbei geht es darum, Unfälle mit Fussgängern und Radfahrern sowie Unfälle beim Anfahren und Rangieren zu vermeiden.

Fuso Canter: Weltbestseller unter den leichten Lkw weiter aufgewertet

Spürbar aufgewertet steht der Fuso Canter in seiner Serienversion auf der IAA. Der Weltbestseller unter den leichten Lkw deckt eine Spanne von 3,5 t bis 8,55 t zulässigem Gesamtgewicht ab. Das Upgrade umfasst ein neues Farbkonzept für das Interieur der Kabine mit sachlichem Schwarz, einem hochwertigerem Boden sowie Chromapplikationen am Cockpit.

Technisch steht die zweite Generation des Doppelkupplungsgetriebes Duonic im Mittelpunkt. Eine neue Schaltstrategie spart Kraftstoff, die neue Kupplung erhöht die Langlebigkeit des unverwüstlichen Canter nochmals. Alle Canter mit Duonic verfügen jetzt serienmässig über einen Hillholder und optional über einen Tempomat. Eine weitere Neuheit betrifft die Motorisierung: Alle Canter entsprechen jetzt der Abgasstufe Euro VI, verbunden mit SCR-Technik.

Ebenfalls neu ist die Modellvariante Canter 7C18 mit 2800 mm Radstand. Sie ist prädestiniert für den Baustelleneinsatz, wenn kurze Aufbauten mit hoher Nutzlast, kraftvoller Motorleistung sowie grosser Wendigkeit kombiniert werden sollen. Ausserdem schlägt der Canter eine neue Karriere als Feuerwehrfahrzeug ein. Mit einer Absenkung der Sitzfläche durch Aufbauhersteller wird die Canter Doppelkabine Feuerwehr-DIN-fähig und eignet sich als Löschfahrzeug für die gesamte Mannschaft. Dabei kommt auch die Vielseitigkeit des Canter mit Einzel- und Doppelkabine sowie mit 4x2- und 4x4-Antrieb zum Tragen.

Daimler Buses auf der IAA 2016: Die Zukunft der Mobilität, neue Antriebe, Ausstattungen und Services

- **Weltpremiere: Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot – für einen effizienten, sicheren und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr**
- **Effizienz: Antrieb noch sparsamer, sauberer und stärker**
- **Sicherheit: Mehr Sicherheit mit LED-Scheinwerfern und verbessertem Komfort**
- **Service: Erweiterter 24h Service mit Telediagnose, Bus Depot Management, Fernbus-Service**

Als führender Omnibushersteller ist Daimler Buses mit seinen Marken Mercedes-Benz und Setra sowie der Dienstleistungsmarke Omniplus unterwegs nach morgen. Die Weltpremiere des Mercedes-Benz Future Bus zeigt die Zukunft der Mobilität in der Stadt. Er ist weder Studie noch Vision, er ist Realität. Der Stadtbus von morgen hat seine Bewährungsprobe im öffentlichen Verkehr bereits bestanden.

Doch auch die Gegenwart hat ihre Reize. Der Reihensechszylinder OM 470 ist nun noch sparsamer, robuster und leistungsstärker. Der Citaro NGT überzeugt durch geringe Emissionen. Ein faszinierendes Reiseerlebnis bietet Setra mit 1+1-Bestuhlung. Neue Komfortausstattungen werten die Reisebusse von Mercedes-Benz und Setra auf, der Coach MediaRouter verwandelt sie in einen mobilen Hotspot. Schliesslich hat Omniplus seine umfangreichen Services weiter ausgebaut: Der bewährte 24h Service wird mit Telediagnose noch besser, beim Bus Depot Management übernimmt Omniplus Kundenwerkstätten, der Fernbus-Service kümmert sich um die Langläufer unter den Reisebussen.

Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot – die Zukunft der Mobilität

Noch sicherer, effizienter und komfortabler: Der teilautomatisiert fahrende Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot zeigt, wie der Nahverkehr der Zukunft aussehen wird. Konnektivität, Kamera- und Radarsysteme sowie Datenfusion katapultieren den Stadtbus in die Zukunft. Mercedes-Benz zeigt die spektakuläre Technik in einem ebenso spektakulären Technologieträger, dem Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot. Beides zusammen ist ein Meilenstein, sowohl in der Geschichte des Omnibusses als auch auf dem Weg zum autonomen und unfallfreien Fahren.

Die Technik des CityPilot im Mercedes-Benz Future Bus basiert auf dem vor zwei Jahren auf der IAA vorgestellten autonom fahrenden Lkw Mercedes-Benz Actros mit Highway Pilot. Sie wurde jedoch für den spezifischen Einsatz in einem Stadtomnibus entscheidend weiterentwickelt und mit zahlreichen Funktionen ergänzt. So kann der CityPilot Ampeln erkennen, mit ihnen kommunizieren und fährt sicher über Ampelkreuzungen. Er kann ebenfalls Hindernisse und vor allem Fussgänger auf der Fahrbahn erkennen und bremst selbstständig. Ebenso fährt er automatisch an Haltestellen heran, öffnet und schliesst dort die Türen. Nicht zuletzt durchquert er Tunnel.

Ein knappes Dutzend Kameras scannt Fahrbahn und Umgebung. Fern- und Nahbereichsradarsysteme tasten ständig die vorausliegende Strecke ab. Hinzu kommt ein GPS-System. Alle Daten zusammen ergeben durch Datenfusion ein extrem präzises Bild und ermöglichen eine zentimetergenaue Positionierung des Omnibusses.

Der teilautomatisiert fahrende Stadtbus erhöht die Sicherheit, denn er entlastet den Fahrer, und seinen Kameras sowie Radarsystemen bleibt nichts verborgen. Er verbessert die Effizienz, denn die sanfte und vorausschauende Fahrweise schont die Aggregate, senkt den Kraftstoffverbrauch und damit gleichermassen die Emissionen. Er erhöht durch seine fließend gleichmässige Fahrt ebenfalls den Komfort der Fahrgäste an Bord.

Mercedes-Benz Future Bus: Spektakulärer Technologieträger

Präsentiert wird der CityPilot im Technologieträger Mercedes-Benz Future Bus. Der rund zwölf Meter lange Solobus auf Basis des Weltbestsellers Citaro weist völlig neue Wege für das Aussen- und Innendesign. Seine harmonische Linienführung orientiert sich mit einer asymmetrischen Gestaltung an der städtischen Architektur. Ob Design, Beleuchtung,

Dies gilt ebenfalls für das Interieur, das sich in seiner offenen Gestaltung an Plätzen und Parks orientiert. Der Fahrgastraum entpuppt sich als wahrer Fahrgastraum. Er ist für die unterschiedliche Verweildauer im Bus in drei Zonen geteilt. An den Wänden reihen sich jeweils Sitze in Form von Designerstühlen in lockerer Anordnung auf. Neuartige Haltestangen nehmen die Idee des Parks auf, sie verästeln sich baumartig nach oben zur zweifarbigen Decke. Dort ähnelt die Beleuchtung einem Blätterdach. Informationen und Unterhaltung können Betreiber über grossflächige Monitore im mittleren Segment des Fahrgastraums einspielen. Das völlig neu gestaltete Cockpit ist integrierter Bestandteil des Raums. Der Fahrer erhält die für ihn notwendigen Informationen auf einem grossen Display in einer innovativen Darstellung.

20 km Fahrt ohne lenken, ohne Gas geben und Tritt auf die Bremse

Seine erste Fahrt in der Öffentlichkeit absolvierte der Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot im Juli dieses Jahres auf einem Teilstück der längsten BRT-Linie Europas (BRT = Bus Rapid Transit) in den Niederlanden. Sie verbindet den Flughafen Amsterdam Schiphol mit der Stadt Haarlem. Die knapp 20 km lange Strecke bedeutete für den Mercedes-Benz Future Bus eine echte Herausforderung: Sie ist kurvenreich, führt durch Tunnel und über Ampelkreuzungen.

Der Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot meisterte die Anforderungen souverän: Er fuhr auf freier Strecke bis zu 70 km/h schnell, erkannte Hindernisse sowie Fussgänger auf der Fahrbahn, hielt zentimetergenau an Haltestellen, öffnete und schloss seine Türen, fuhr automatisch an und kommunizierte mit Ampelschaltungen. Der Fahrer musste auf der gesamten Strecke kein einziges Mal Gas und Bremse betätigen und nur bei Gegenverkehr entsprechend den Verkehrsvorschriften zum Lenkrad greifen. Er konnte indes jederzeit eingreifen und im Bedarfsfall sofort die Kontrolle übernehmen.

Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot – die Zukunft des Stadtbusses hat begonnen. Er eignet sich ideal für BRT-Systeme, mit denen sich weltweit Verkehrsprobleme in Ballungsgebieten und Metropolregionen lösen lassen. Er fährt hocheffizient, steigert das Sicherheitsniveau signifikant und entlastet den Fahrer. Daimler Buses entwickelt damit das Omnibus-Verkehrssystem von morgen.

Effizienz: Antrieb noch sparsamer, sauberer und stärker

Nochmals hinunter mit Kraftstoffverbrauch und Emissionen, erneut hinauf mit Performance und Robustheit – die neueste Generation des kompakten Heavy-Duty-Reihensechszylinders Mercedes-Benz OM 470 mit 10,7 l Hubraum überzeugt rundum. Er bildet den Mittelpunkt der Motorisierung der Omnibusse von Mercedes-Benz und Setra. Die Spanne reicht vom Einsatz im Niederflur-Gelenkbus Citaro G über die Überlandbusse beider Marken bis zu den Hochdecker-Reisebussen.

Heavy-Duty-Reihensechszylinder OM 470 senkt Verbrauch und erhöht Spitzenleistung

Die neueste Generation des Mercedes-Benz OM 470 profitiert sowohl von den technischen Kniffen der Weiterentwicklung des grösseren OM 471 im vergangenen Jahr als auch von der eigenständigen Technik. Neu sind ein deutlich angehobener maximaler Einspritzdruck, die Einspritzdüsen, der Brennraum und die erhöhte Verdichtung. Eine patentierte Lösung für die Abgasrückführung mit stufenloser Steuerung, die asymmetrische Einspritzung, ein neuer Turbolader aus eigener Fertigung mit Spitzen-Wirkungsgrad – all dies optimiert den Kraftstoffverbrauch. Er sinkt beim Einsatz des Motors in Reisebussen um etwa 2,5 Prozent, in Überlandbussen um 2,4 Prozent und im Citaro G um zirka zwei Prozent. Damit wird nicht nur die Kasse entlastet, sondern gleichzeitig durch geringere Emissionen auch die Umwelt.

Parallel dazu reduzieren der Verzicht auf ein Wastegate-Ventil und die Ladedruckregelung sowie den AGR-Sensor und die AGR-Regelung die Komplexität des Motors und erhöhen nochmals die Robustheit – er wird rein vorgesteuert betrieben.

Typisch für die Motoren sind ein sehr steiler Anstieg von Drehmoment und Leistung im mittleren Drehzahlbereich sowie eine Absenkung der Nenn-drehzahl von 1800 1/min auf 1600 1/min. Daraus resultiert eine herausragend gute Fahrbarkeit mit hoher Agilität und einem sehr breiten nutzbaren Drehzahlbereich.

Hinzu kommt eine neue Spitzenausführung mit 335 kW (456 PS) Leistung und einem kraftvollen Drehmomentmaximum von 2200 Nm. Diese Variante ist als Sonderausstattung für die Setra Hochdecker S 515 HD, S 516 HD/2, S 516 HD und S 517 HD der ComfortClass 500 zu bekommen.

Die Kraftübertragung erfolgt durch das neue Sechsgang-Schaltgetriebe GO 230 (Serie) oder das vollautomatisierte Getriebe GO 250-8 PowerShift als Sonderausstattung.

Seite 29

Freigabe für alternative Kraftstoffe

Omnibusse von Mercedes-Benz sind jetzt für die Verwendung alternativer Kraftstoffe nach der Norm prEN 15940 freigegeben. Darunter fallen die Untergruppen Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), Biomass To Liquid (BTL), Gas To Liquid (GTL) und Coal To Liquid (CTL). Es handelt sich dabei um unterschiedliche Ressourcen, die durch chemische Verfahren zu Kraftstoffen verarbeitet werden. Die Freigabe betrifft die Motoren OM 936 und OM 936 h (7,7 l Hubraum), OM 470 (10,7 l) und OM 471 (12,8 l), jeweils ab Februar 2016. Sie gilt ebenfalls für die neueste Generation von OM 470 und OM 471.

Da die Eigenschaften der Kraftstoffe nach der Norm prEN 15940 dem herkömmlichen, aus Mineralöl hergestellten Dieselmotorkraftstoff entsprechen, ist keinerlei Änderung an den Motoren oder ihrer Peripherie notwendig. Die Intervalle von Motorölwechsel und Reinigung des Partikelfilters bleiben unverändert. Ebenso gelten Garantie und Gewährleistung weiterhin ohne Einschränkung. Die Daten von Leistung und Drehmoment bleiben gleich. Zur Verwendung in Zusatz-Heizgeräten sind aus dieser Gruppe bisher ausschliesslich Kraftstoffe der Untergruppen NExBTL und C.A.R.E. freigegeben.

Mercedes-Benz Citaro NGT: Noch leiser und sauberer mit Gasmotor

Leiser Lauf und reduzierte CO₂-Emissionen, niedriges Gewicht und viele Fahrgastplätze, kraftvolle Leistungsentfaltung und geringer Kraftstoffverbrauch, dazu lange Wartungsintervalle – der Mercedes-Benz Citaro NGT mit dem Erdgasmotor M 936 G feiert seine IAA-Premiere. Er bietet wesentliche Pluspunkte für den Verkehr in hochbelasteten Innenstädten.

Der kompakte und leichte Erdgasmotor mit 7,7 l Hubraum erreicht die Performance eines Dieselmotors und setzt gleichzeitig Massstäbe in Geräusch und Abgasemission. Der aufgeladene Motor basiert auf dem hochmodernen Turbodieselmotor OM 936. Der stehend eingebaute Reihensechszylinder wird als monovalenter Motor mit komprimiertem Erdgas betrieben. Er leistet 222 kW (302 PS) und erreicht ein maximales Drehmoment von 1200 Nm konstant von 1200 1/min bis 1600 1/min. Der Erdgasmotor unterschreitet die Abgasgrenzwerte von Euro VI zum Teil erheblich. Die Kraftübertragung übernehmen Wandler-Automatikgetriebe.

Die neu entwickelten Gasflaschen ruhen unter einer Abdeckung auf dem Dach. Die Flaschen bestehen aus einem Compositmaterial mit Kunststoffkern sowie einer Ummantelung aus Kohlefasern und zusätzlich aus Glasfasern. Diese Werkstoffkombination ist einerseits leicht und andererseits hochstabil.

Die neuen Gasflaschen sowie der kompakte Motor vermindern das prinzipbedingte Mehrgewicht des Citaro NGT zum Dieselantrieb. Es beläuft sich bei einem Solowagen auf lediglich rund 485 kg. In Serienausstattung befördert der Solobus Citaro NGT deshalb bis zu 96 Passagiere, der Gelenkbus Citaro G NGT 153 Fahrgäste.

Mercedes-Benz bietet den Gasbus sowohl als Solobus Citaro NGT sowie als Gelenkbus Citaro G NGT an. Die Gasbusse können sowohl mit Erdgas als auch mit Bio-Erdgas betrieben werden – dann fahren sie nahezu CO₂-neutral. Die Argumente für den Citaro NGT überzeugen: Es liegen bereits Aufträge über eine dreistellige Zahl von Fahrzeugen aus Madrid und Augsburg vor.

Mercedes-Benz Minibusse: Kräftigere Motoren, höhere Tonnagen

Das Mercedes-Benz Minibusprogramm profitiert von Weiterentwicklungen des Basisfahrzeugs Mercedes-Benz Sprinter. Dessen untere Leistungsstufen sind nun deutlich dynamischer. Die Eingangsmotorisierung besitzt jetzt 84 kW (114 PS) und erreicht ein Drehmoment von 300 Nm – das bedeutet eine Steigerung von jeweils 20 Prozent. Auch die nächste Leistungsstufe ist mit 105 kW (143 PS) und 330 Nm in beiden Parametern rund zehn Prozent kräftiger.

Ausserdem hat Mercedes-Benz das Angebot des Sprinter ab Werk um eine Variante mit 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht erweitert. Für die mittelgrossen Varianten der Minibusbaureihen Sprinter Mobility, Sprinter Transfer und Sprinter Travel erweitert sich dadurch die maximale Nutzlast um rund 150 kg.

Hinzu kommen busspezifische Neuerungen im Minibusprogramm: So präsentiert sich das Messe-Exponat Sprinter City 65 mit einem neuen, gewichtsoptimierten Retarder, der bei gleicher Funktionalität und Bremsleistung 15 Prozent weniger wiegt. Ebenfalls neu ist sein kombinierter Kinderwagen- und Rollstuhl-Stellplatz, der ab 1. Juli 2017 obligatorischer Bestandteil von Stadtlinienbussen ist.

Das Ausstellungsfahrzeug zeigt ausserdem eine herausragende Konnektivitätsausstattung. Videoüberwachung im Fahrgastraum und an den Einstiegen, ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit

grosszügigem Zentralmonitor für Routeninformationen, Fahrziel- und Fahrgastmanagement gehören ebenso dazu wie ein WLAN-Mediarouter und USB-Anschlüsse an allen Sitzplätzen.

Seite 31

Gewichtsoptimiert starten die M1-Minibusse der Modellreihe Sprinter Mobility ins zweite Halbjahr. Dank innovativer Verbundwerkstoffe im Airline-Bodenschienensystem sind modellabhängig bis zu 35 kg Nutzlastgewinn das Resultat. Gesteigerten Zugangskomfort und den Entfall einer ausfahrbaren Trittstufe an der vorderen Fahrgasttür bietet ein neuer, vertiefter Einstieg, wählbar für die Modellreihen Sprinter Mobility, Sprinter Transfer und Sprinter Travel.

Sicherheit: Mehr Sicherheit mit LED-Scheinwerfern und verbessertem Komfort

IAA-Premiere haben bei Mercedes-Benz und Setra die weltweit ersten integrierten LED-Scheinwerfer in Omnibussen. Fahrer profitieren von einem Licht, das die Augen weniger ermüdet: Die Farbtemperatur des Lichts aus LED-Scheinwerfern entspricht annähernd dem Tageslicht. Ein weiteres Sicherheitsmerkmal: Der Lichtstrom einer LED-Lampe bleibt über ihre gesamte Lebensdauer nahezu konstant hoch. Diese Lebensdauer wiederum erreicht ein Vielfaches von Halogen- oder Xenonlampen. Mehrere Lampenwechsel entfallen deshalb, also auch die damit verbundenen Kosten und Ausfallzeiten – Unternehmen profitieren bei LED-Scheinwerfern daher von spürbar niedrigeren Unterhaltskosten.

Bei den neuen Lampen für Mercedes-Benz und Setra handelt es sich um Bi-LED für Abblend- und Fernlicht in einem einzigen Gehäuse. Jeweils fünf LED erzeugen das Abblendlicht, drei weitere LED das Fernlicht. Lieferbar sind sie für Setra TopClass 500 und ComfortClass 500 sowie für den Mercedes-Benz Citaro. Die LED-Lampen wurden in die vorhandenen Scheinwerfergehäuse der Modellreihen integriert. Das individuelle Marken- und Modellgesicht bleibt deshalb vollständig erhalten, Form und Funktion gehen eine perfekte Verbindung ein.

LED-Hauptscheinwerfer präsentiert Daimler Buses auf der IAA anhand des Hochdeckers Setra ComfortClass S 516 HD, am Superhochdecker der Setra TopClass S 516 HDH sowie am Mercedes-Benz Citaro NGT.

Coach MediaRouter: Vernetzt und multimedial reisen

Im Fernlinienbus ist es eine selbstverständliche Pflicht, im Ausflugs- und Reisebus kann es die Kür bedeuten: Schnelles Internet für Passagiere ist ein Wettbewerbsvorteil im Busreisemarkt. Mercedes-Benz Turismo sowie Setra ComfortClass 500, TopClass 500 und der Doppelstockbus S 431 DT können jetzt ab Werk in allen Ausführungen optional mit Router und Antenne ausgestattet werden.

Der Coach MediaRouter verfügt über zwei Einschübe für SIM-Karten auf LTE-Basis sowie über zwei USB-Anschlüsse. Damit ist gewährleistet, dass Nutzer während der Fahrt über die Internetnutzung hinaus mit ihren mobilen Endgeräten ebenfalls Medien aus einer lokalen Datenbank abrufen können. Dies entlastet gleichzeitig die Netzanbindung.

Über einen professionellen WLAN-Anbieter stehen gegen ein monatliches Entgelt pro Fahrzeug ein rechtskonformer WLAN-Hotspot und ein

Entertainment-Paket zur Verfügung. Die Bedienoberfläche auf den Endgeräten der Reisenden ist optisch ansprechend und benutzerfreundlich. Ausserdem können Busunternehmen eine individuelle Landing-Page erhalten, die sich beim Einloggen automatisch öffnet. Für das Internet gibt es optional einen Jugendschutzfilter. Busunternehmen erhalten einen vierteljährlich aktualisierten Stick. Er enthält ein Entertainment-Paket aus mehreren Dutzend Spielfilmen und fünf Episoden aus jeweils zwei aktuellen TV-Serien. Darüber hinaus öffnet er den Weg zu zehn Musikkanälen mit unterschiedlichen Programmen.

Etwa 40 bis 50 Fahrgäste pro Bus können sich gleichzeitig einloggen. In Vorbereitung ist eine automatische Aufteilung der verfügbaren Datenrate zwischen den Nutzern.

Das Unterhaltungsangebot per Stick durch den Internetanbieter ist nur der erste Schritt für das Infotainment der Zukunft an Bord von Omnibussen. Urlauber oder Reiseleiter können mit Hilfe des Coach MediaRouter ihren Mitreisenden aktuelle Schnappschüsse und Filme vorführen. Sie werden auf einen USB-Stick geladen, der Fotos, Filme und Musik an den Router überträgt. Er wiederum verteilt die Inhalte per Stream an die Fahrgäste. Dies betrifft nicht nur Unterhaltung und Reiseerinnerungen, sondern ebenfalls Präsentationen und Filme oder andere Unternehmensinformationen bei geschäftlich veranlassten Reisen im Mietomnibusgeschäft.

Ebenso können Busunternehmen ihre Reisen über Einzelangebote oder komplette Kataloge bewerben sowie das Speisen- und Getränkeangebot an Bord des Omnibusses. Eine weitere Möglichkeit zur Information und Unterhaltung der Fahrgäste sind Tipps zu Reiseziel oder Reiseland der aktuellen Fahrt.

Mercedes-Benz und Setra präsentieren den neuen Coach MediaRouter auf der IAA in allen ausgestellten Reisebussen.

Sitzbezug Composition: Leder in veredelter Form

Ebenfalls erstmals auf einer IAA zu sehen: Bei Kopfteilen und Sitzen löst das Ledermaterial Composition die klassische Lederhaut als Bezug ab. Composition besteht aus Lederfasern, ist genarbt, atmungsaktiv und hat alle positiven Eigenschaften von Leder. Jedoch ist Composition viel pflegeleichter und damit massgeschneidert für den Einsatz in Omnibussen.

Composition wird von Mercedes-Benz und Setra vom Kopfteil über Lehn- und Sitzfläche bis zu den Seitenteilen der Sitze verwendet. Das Material hat, wie alle Stoffe und Leder, die harten Tests in den eigenen Labors absolviert. Die lieferbaren Farben sind auf die aktuelle Stoffkollektion abgestimmt.

Auf der IAA präsentieren Mercedes-Benz und Setra das Ledermaterial Composition in einer Vielzahl von Varianten. Die Spanne reicht vom Bezug der Kopfteile über Leder-Stoff-Kombinationen für Reisebusse bis zum einzigartigen Bezug der Luxusbestuhlung vom Typ Voyage Ambassador mit mehrteiliger Leder-Stoff-Kombination für Sitzfläche und Lehne, schwarzer Rückenlehne und Sitztasche sowie Design-Elementen in „Mystic White“ in einem Superhochdecker Setra S 516 HDH.

Komfort-Kopfstützen: Der Sitz nach Mass im Reisebus

Bei Mercedes-Benz und Setra orientieren sich die Sitze an den Passagieren: Die Reisebusse sind optional mit verstellbaren Komfort-Kopfstützen für die Fahrgastsitze lieferbar. Sie erhöhen die Rückenlehne um 40 mm und lassen sich zusätzlich stufenlos um 85 mm ausziehen. Somit passen sie sich perfekt an die individuelle Körpergrösse an. Da die Seitenteile der Kopfstützen ebenfalls verstellbar sind, findet der Kopf bei einem Nickerchen während der Fahrt einen optimalen Halt wie in einem behaglichen Ohrensessel. Die neuen Komfort-Kopfstützen sind 260 mm breit und schränken daher das Sichtfeld rückwärtiger Fahrgäste nur geringfügig ein.

Mercedes-Benz und Setra präsentieren die neuen Komfort-Kopfstützen auf der IAA in den Reisebussen Mercedes-Benz Tourismo M, Setra ComfortClass S 515 HD und Setra TopClass S 516 HDH.

Mercedes-Benz Tourismo: Die Nummer eins feiert Geburtstag

Auf der IAA 2006 feierte er seine Weltpremiere, zehn Jahre später rollt er als aktuell erfolgreichster Reisebus Europas zu seinem runden Geburtstag auf die IAA 2016: Der Mercedes-Benz Tourismo ist ein wahrer Dauerbrenner. Das belegt eine Rekordstückzahl von mehr als 2000 Einheiten im vergangenen Jahr – am wirtschaftlichen und flexiblen Reisebus führt kaum ein Weg vorbei. Ursache ist ebenfalls seine breite Produktpalette aus vier Hochdeckern sowie dem kompakten Tourismo K und dem funktionellen Hochboden-Reisebus Tourismo RH.

Auf der IAA tritt der Jubilar als Tourismo M auf, ein 13 m langer Hochdecker in dreiachsiger Ausführung mit gehobener Fernlinien-Ausstattung. Zu ihr gehört unter anderem die Bestuhlung Travel Star Eco mit Luxline-Polsterung und höhenverstellbaren Komfort-Kopfstützen mit Bezug aus dem Lederfasermaterial Composition. Als Internetzugang dient der neue Coach MediaRouter. 230-Volt-Steckdosen an den Sitzen sichern die Stromversorgung mitgebrachter elektronischer Geräte der Fahrgäste.

Grosses Jubiläum für einen Langzeit-Bestseller auf der IAA: Während der Messe übergibt Mercedes-Benz den 10 000sten Intouro. Der höchst wirtschaftliche und funktionelle Überlandbus ist ein Favorit für scharf kalkulierende Busunternehmen in ganz Europa.

Der Intouro steht als Zweiachser in drei Längen zur Verfügung. Den Antrieb übernehmen kompakte Reihensechszylinder der Baureihe Mercedes-Benz OM 936 mit 7,7 l Hubraum und einer Leistung von 220 kW (299 PS) bzw. 260 kW (354 PS). Besonders breit ist die Auswahl bei der Kraftübertragung: Sechsgang-Schaltgetriebe, vollautomatisiertes Getriebe Mercedes-Benz GO 250-8 PowerShift oder Wandler-Automatik – der Intouro ist höchst flexibel.

Das unterstreicht auch das Jubiläumsfahrzeug mit Hublift an der Mitteltür, komfortabler Bestuhlung Travel Star Eco, Klappsitzen auf der Sondernutzungsfläche gegenüber dem Einstieg, Gepäckablagen mit geschlossenem Boden, Klimaanlage und Doppelverglasung. Der Modelljahrgang 2017 des Intouro ist an einer optischen Änderung zu erkennen: Die Motorklappe trägt künftig nur noch ein Entlüftungsgitter auf der rechten Seite, das spiegelbildlich angebrachte Gitter links entfällt.

Stilvolles Reisen mit 1+1-Bestuhlung in der Setra TopClass 500

TopClass 500 – diese Bezeichnung ist Programm für die Spitzenbaureihe von Setra. Mit Ambassador-Bestuhlung in der kundenindividuellen 1+1-Anordnung zelebriert Setra stilvolles Reisen auf höchstem Niveau. Die Sitze sind drehbar, ihre breiten lederbezogenen Armlehnen klappbar, sie enthalten Ablagen sowie schwenkbare Getränkehalter. Mit verstellbaren Komfort-Kopfstützen, Stecktischen an der Seitenwand, Steckdosen an jedem Sitzplatz, Ablagetaschen links und rechts, beleuchteten Ablagen unter jedem Sitzplatz sowie einer Fussraumbelichtung erfüllt die Bestuhlung maximale Ansprüche.

Setra präsentiert die Bestuhlung in einem 13,3 m langen Superhochdecker TopClass S 516 HDH. Er ist unter anderem mit Ambientebeleuchtung sowie dem Glasdach TopSky Panorama ausgestattet.

Setra S 418 LE business: Sitzriese für die Überlandlinie

Je nach Ausstattung bis zu 100 Fahrgastplätze, bei Vollbestuhlung maximal 63 Sitzplätze, Barrierefreiheit im weitläufigen Niederflurbereich vor den beiden Hinterachsen – geht es um Überlandlinien mit sehr hoher Auslastung

ist der Setra S 418 LE business in seinem Element. Der höchst wirtschaftliche Dreiachser feiert seine IAA-Premiere.

Seite 36

Er ist prädestiniert für das Ausschreibungsgeschäft. Und er ist flexibel: Verschiedene Türvarianten, einfache oder doppelte Sondernutzungsflächen mit Rollstuhl- oder Kinderwagenplatz gegenüber der Tür zwei, zusätzliche Sondernutzungsfläche vor der Tür zwei, unterschiedliche Bestuhlungen und Bereifungen, zwei Leistungsstufen, vier Getriebevarianten – der 14,64 m lange Überlandbus ist ein Alleskönner. Auf der IAA zeigt er dies in einer Ausführung mit 57 Sitzplätzen sowie Sondernutzungsfläche gegenüber Tür zwei und zusätzlichen Klappsitzen.

Service: Erweiterter 24h Service mit Telediagnose, Bus Depot Management, Fernbus-Service

Die Servicemarke Omniplus für Omnibusse von Mercedes-Benz und Setra präsentiert auf der IAA ein ganzes Bündel neuer Dienstleistungen. Im Mittelpunkt steht der neue Service Telediagnose. Er optimiert den 24h Service und kann Ausfallzeiten bei Pannen deutlich verkürzen. Einzige Voraussetzung ist die Ausstattung des Omnibusses mit dem Telematikdienst FleetBoard.

Sollte ein Omnibus von Mercedes-Benz oder Setra eine Panne haben, kann der Fahrer durch einen einfachen Knopfdruck zahlreiche Daten direkt an den 24h Service übertragen. Mit ihnen identifiziert sich der Omnibus, nennt seine Geokoordinaten zur genauen Lokalisierung und übermittelt sowohl die aktuellen als auch die gespeicherten Fehlercodes.

Die Daten werden an den nächstgelegenen Omniplus Servicestützpunkt übertragen und interpretiert. Daraus resultieren zahlreiche Vorteile: Der telefonische Erklärungsaufwand des Fahrers wird verringert, der exakte Standort ist bekannt, Missverständnisse können vermieden werden. Schon bevor ein Servicetechniker ausrückt, kann er sich auf Grundlage der vorliegenden Fehlercodes auf den konkreten Pannenfall vorbereiten und eventuell notwendige Spezialwerkzeuge und Teile mitnehmen.

Ist aus den Daten bereits vorab ein folgenschwerer Ausfall zu erkennen, kann Omniplus nach Rücksprache mit Fahrer und Unternehmen bereits frühzeitig ein Ersatzfahrzeug organisieren. Die Fahrgäste müssen also nicht unnötig auf die Weiterreise warten.

Bus Depot Management: Top-Fuhrpark durch Herstellerservice

Niemand kann Omnibusse besser pflegen, warten und reparieren als der Hersteller. Deshalb hat Omniplus das Bus Depot Management entwickelt. Autorisierte Servicestützpunkte von Omniplus übernehmen Dienstleistungen unmittelbar in der Werkstatt des Kunden. Das Angebot wendet sich an Flottenbetreiber. Seine Basis bildet ein längerfristiger Wartungs- und Reparaturvertrag, zum Beispiel im Rahmen einer Ausschreibung.

Je nach Ausgestaltung des Vertrags übernimmt Omniplus die regulären Wartungs- und Reparaturarbeiten bis hin zu Lack- und Karosseriearbeiten vor Ort im Depot. Omniplus stellt die Mitarbeiter in der Werkstatt und deren Qualifizierung, richtet das Teilelager exakt auf den Bedarf ein und kümmert sich um die Ersatzteilversorgung.

Die Fuhrparks erhöhen mit Bus Depot Management signifikant die Verfügbarkeit ihrer Omnibusse, sie sparen gleichzeitig unnötige Wege, Ausfallzeiten und Verwaltungsaufwand. Die Omnibusse sind stets topgepflegt und haben einen grösseren Werterhalt.

Fernbus-Service: Dienstleistung nach Mass für Langstreckenläufer

Fernlinienbusse sind die Langstreckenläufer unter den Reisebussen. Sie legen im Jahr beachtliche sechsstellige Kilometerleistungen zurück. Umso wichtiger ist ein hochspezialisierter Service. Omniplus hat deshalb den Fernbus-Service ins Leben gerufen, zunächst für den deutschen Markt. Entlang der wichtigsten Routen und an Knotenpunkten sowie wesentlichen Endhaltstellen beteiligen sich inzwischen zirka 90 Servicestützpunkte daran.

Sie bieten für Fernbusse spezifische Dienstleistungen. Standard sind der regelmässige Fernbus-Check, eine Prüfung aller wesentlichen technischen Funktionen und Sicherheits-Funktionen des Omnibusses sowie Aussenwäsche, Abwassertank-Entleerung, Frischwasserbefüllung und eine erhöhte Ersatzteilbevorratung des Stützpunkts für Teile und Zubehör aller gängigen Fernbusse von Mercedes-Benz und Setra. Je nach Stützpunkt kommen zusätzliche Dienstleistungen hinzu: Innenreinigung, Omniplus Glasservice und TireService, Mobilitätskonzept mit Hol- und Bringservice, Stell- und Parkplätze für Fernbusse sowie ein Ersatzfahrzeug im Fall einer Panne.

Einmal um die ganze Welt: Daimler Trucks präsentiert auf der IAA Trucks and Buses for the World aus Nordamerika und Asien

- **BharatBenz 3723R: Fünffachsiger Solo-Lkw aus Indien**
- **Fuso TV-R: Schwere Sattelzugmaschine für Exportmärkte aus Indien**
- **Fuso FV Super Great V Spider: Multifunktionswerkzeug aus Japan**
- **Mercedes-Benz Schulbus: Komplettbus für Schwellenländer aus Indien**
- **Freightliner Inspiration Truck: Autonom fahrender Lkw aus den USA**
- **Western Star WS 5700XE: Truck-Träume werden wahr – aus den USA**

Mehr als eine halbe Million Lkw und über 28 000 Omnibusse und Fahrgestelle im Jahr – Daimler stellt seine Position als weltweit führender Hersteller von Lkw und Omnibussen eindrucksvoll unter Beweis. Mit seinen Marken Mercedes-Benz, BharatBenz, Freightliner, Fuso, Thomas Built Buses, Western Star und Setra deckt Daimler im Güter- und Personentransport auf allen Kontinenten die Wünsche der Betreiber ab. Die erfolgreiche Strategie basiert auf drei Säulen: Technologieführerschaft, globale Präsenz und intelligente Plattformen. Daraus resultiert ein weltweiter Auftritt mit gleichzeitig massgeschneiderten regionalen Angeboten. Trucks and Buses for the World – unter dieser Überschrift zeigt Daimler auf der IAA einen repräsentativen Ausschnitt seiner Fahrzeuge für alle Kontinente der Erde.

BharatBenz 3723R: Fünffachsiger Solo-Lkw aus Indien

Die indische Marke BharatBenz ist ein Beispiel für die weltweite Dynamik von Daimler. Seit dem Verkaufsstart vor vier Jahren wurden mehr als 40 000 schwere und mittelschwere BharatBenz Trucks ausgeliefert. Die Lkw der jungen Marke spielen nicht nur in Indien, sondern für die Erschliessung vieler weiterer Wachstumsmärkte eine wichtige Rolle. Auf der IAA präsentiert Daimler den BharatBenz 3723R, ein fünffachsiges Solofahrzeug mit Pritschenaufbau für 37,0 t zulässiges Gesamtgewicht.

Unter der Schlafkabine des Frontlenkers mit Rechtslenkung arbeiten Aggregate, die auch in Europa bestens bekannt sind. Da wäre der kompakte Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 906 mit 6,4 l Hubraum in einer Leistungsstufe mit 175 kW (238 PS), der zu grossen Teilen in Indien lokalisiert und im DICV Werk in Oragadam bei Chennai gebaut wird. Der Motor ist in der Abgasstufe Euro III, Euro IV (für den indischen Markt) und Euro V (für Export-Varianten) erhältlich.

Und da wäre das manuell betätigte Neungang-Schaltgetriebe Mercedes-Benz G 131. Das Fahrgestell ist an den Vorderachsen mit Parabelfedern, an der Antriebsachse mit einer Luftfederung und an den beiden weiteren Hinterachsen mit Halbelliptik-Blattfedern ausgestattet.

Der knapp 11,4 m lange Solowagen ist modular für unterschiedlichste Aufbauten im Wechsel einsetzbar. Das Exponat trägt einen 28 Fuss bzw. 8,4 m langen Pritschenaufbau mit knapp ein Meter hohen Bordwänden.

Fuso TV-R: Schwere Sattelzugmaschine für Exportmärkte aus Indien

Die japanische Marke Fuso ist weltweit aktiv und mit mehr als 150 000 Fahrzeugen im Jahr eine tragende Säule von Daimler Trucks. Das Programm umfasst Lkw und Omnibusse aller Grössen- und Gewichtsklassen. In Westeuropa ist Fuso vor allem durch den Leicht-Lkw Canter aus portugiesischer Fertigung bekannt. In vielen Teilen der Welt kennt man auch die schweren Lkw von Fuso.

Neustes Beispiel ist der Fuso TV-R aus dem DICV Werk Oragadam bei Chennai, bekannt auch unter der Bezeichnung 4043 S. Er wurde erst im August 2016 in Kenia als erstem Markt gelauncht und wird nun sukzessive in weiteren Fuso Wachstumsmärkten eingeführt. Die neue dreiachsige Sattelzugmaschine für den Fernverkehr ist auf Gesamtzuggewichte bis 100 t ausgelegt. Unter der Hochdachkabine – auf der IAA als Linkslenker – arbeitet der weltweit bestens bekannte Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 457, hier in einer Ausführung mit 315 kW (428 PS) nach Abgasstufe Euro V. Die Kraftübertragung auf die beiden angetriebenen Hinterachsen übernimmt das Mercedes PowerShift-Getriebe G 330 mit zwölf Gängen. Zum wuchtigen Eindruck tragen die mächtigen Räder und Reifen im Format 12.00 R 24 bei. Mit ihnen fährt der Fuso TV-R auch über anspruchsvolles Terrain.

Fuso FV Super Great V Spider: Multifunktionswerkzeug aus Japan

Es ist ein fahrendes Multifunktionswerkzeug im XXL-Format: Das Konzeptfahrzeug Fuso Super Great V Spider sprengt als Arbeitsmaschine herkömmliche Massstäbe. Hinter der Rechtslenker-Fahrerkabine des dreiachsigen Solofahrzeugs aus japanischer Fertigung sind vier Arme mit unterschiedlichen Werkzeugen montiert. Der Spider kann als extrem vielseitiges Baufahrzeug damit bohren, greifen, hacken und baggern. Bei all dem halten vier ausfahrbare Stützfüsse den Lkw in der Waagerechten.

Der Antrieb erfolgt durch den Reihensechszylinder Fuso 6R10 (T8) mit 12,8 l Hubraum, einer Leistung von 338 kW (460 PS) sowie einem kraftvollen Drehmoment von 2500 Nm. Kenner bemerken es: Das Triebwerk

ist eng mit dem europäischen Mercedes-Benz OM 471 und dem amerikanischen Detroit DD 13 verwandt. Auch das vollautomatisierte Zwölfgang-Schaltgetriebe Fuso Inomat II ist anderswo mit entsprechender Auslegung als Mercedes PowerShift-Getriebe keine unbekannte Grösse.

Mercedes-Benz Schulbus: Komplettbus für Schwellenländer aus Indien

Die Zusammenarbeit von Daimler Buses mit dem Aufbaupartner Wright Bus in Indien trägt weitere Früchte: Nach dem Start mit Komplettreisebussen unter der Marke Mercedes-Benz folgt nun ein robuster Schulbus für Schwellenmärkte im Nahen Osten. Er wird als Komplettfahrzeug alternativ zu den bisherigen Fahrgestellen angeboten.

Der 9,1 m lange Schulbus basiert auf dem Frontmotor-Fahrgestell Mercedes-Benz OF 917 RF C mit robuster Lkw-Technik. Der Vierzylinder-motor mit 3,9 l Hubraum leistet 125 kW (170 PS) und ist je nach Markt und den regionalen Anforderungen wahlweise nach Abgasstufe Euro III oder Euro IV lieferbar. Der Schulbus ist mit 17,5-Zoll-Rädern, mit Parabelfedern an beiden Achsen sowie mit Antiblockiersystem ausgestattet.

Der modern und gefällig gestaltete Aufbau mit grosser Zielschildanzeige über der weit nach oben gezogenen Windschutzscheibe basiert auf einem leichten Aluminiumgerippe. Die Fahrgäste des Schulbusses finden im funktionellen Innenraum des auf der IAA ausgestellten Linkslenkers 35 Einzelsitze mit Sicherheitsgurten vor. Gepäckablagen und eine Klimatisierung werten die Einrichtung des Fahrgastraums auf.

Freightliner Inspiration Truck: Autonom fahrender Lkw aus den USA

Er war der erste autonom fahrende Lkw der Welt mit Strassenzulassung, jetzt bringt Daimler ihn nach Europa: Der Freightliner Inspiration Truck ist ein Meilenstein in der Geschichte des Lkw. Seine Technik des Highway Pilot mit Radarsystem, Stereokamera sowie bewährten Assistenzsystemen basiert auf dem Mercedes-Benz Future Truck und wurde für den Einsatz auf amerikanischen Highways konfiguriert.

Basisfahrzeug für den Freightliner Inspiration Truck ist der Freightliner Cascadia Evolution. Die dreiachsige Hauben-Sattelzugmaschine überzeugt unter anderem durch ihre aerodynamisch durchgebildete Form und den geräumigen Sleeper hinter dem eigentlichen Fahrerhaus. Er erinnert mit seiner Einrichtung eher an ein Einzimmer-Appartement als an eine Schlafkabine.

Der Cascadia Evolution zeichnet sich durch seinen integrierten Antriebstrang aus. Unter der langen Haube arbeitet der Reihensechszylinder Detroit DD 15 mit 294 kW (400 PS) aus 14,8 l Hubraum. Das vollautomatisierte Getriebe Detroit DR 12-DA ist ebenso wie der Motor eng mit europäischen Aggregaten verwandt. Auch die Achsen stammen aus dem Aggregate-Baukasten der amerikanischen Daimler Tochter Detroit.

Freightliner ist die nordamerikanische Erfolgsgeschichte von Daimler Trucks. Dank Freightliner und der individuellen Marke Western Star erzielte Daimler im vergangenen Jahr in Nordamerika einen Marktanteil von rund 39 Prozent bei schweren Lkw und erreichte damit erneut unangefochten die Position Nummer eins.

Western Star WS 5700XE: Truck-Träume werden wahr – aus den USA

Der Traum vom American Way of Drive – bei den mächtigen Trucks der US-Marke Western Star wird er wahr. Bereits der wuchtige Kühlergrill und der reichliche Chromschmuck verdeutlichen es – der Western Star 5700XE ist selbst für nordamerikanische Verhältnisse ein besonderer Truck. Er verbindet einen imposanten Auftritt mit hoher Effizienz und den Charakter eines unermüdbaren Arbeitspferdes mit der Wohnlichkeit des geräumigen Sleepers hinter dem Fahrerhaus. So beeindruckend der 5700XE auch auftritt – die Wände des Sleepers bestehen aus einer leichten Wabenkonstruktion. Western Star ist die Marke der erfolgreichen Owner-Operator, der selbstständigen Fernfahrer. Auch sie setzen bei einem Western Star inzwischen überwiegend auf den integrierten Antriebstrang der Daimler Tochter Detroit: Motor, Getriebe und Achse kommen aus einer Hand und sind perfekt aufeinander abgestimmt. Das betrifft den Reihensechszylinder DD 13 mit 12,8 l Hubraum und 257 kW bis 371 kW (350 PS bis 505 PS), alternativ den DD 15 mit 14,8 l und 294 kW bis 371 kW (400 PS bis 505 PS) oder den DD 16 mit 15,6 l sowie 368 kW bis 441 kW (500 PS bis 600 PS), das vollautomatisierte Zwölfganggetriebe DT 12 sowie die Achsen nach der Achsformeln 6x2 und 6x4. Und es ist kein Zufall, dass ein Grossteil dieser Komponenten in ähnlicher Form in den Marken von Daimler Trucks ebenfalls in Europa oder Asien zum Einsatz kommt.

Mercedes-Benz Vans auf der IAA 2016: Eine Vision und drei Erfolgsmodelle mit Produkt- und Serviceneuheiten

- **Vision Van: Ein elektrisch betriebener, automatisierter und vollvernetzter Transporter von Mercedes-Benz Vans revolutioniert die Zustellung auf der letzten Meile**
- **Sprinter: Portfolio nach oben ausgeweitet, Motoren noch kräftiger**
- **Vito: Neue Ausstattungsdetails im Interieur für den Star unter den Mittelgewichtlern**
- **Citan: Neue Ausstattungspakete für Exterieur und Interieur, Doppelkupplungsgetriebe für Diesel**
- **Aufbauhersteller-Zentrum: Der Transporter nach Mass**
- **Rundum-Service: Die neuen Van ProCenter, Junge Sterne und Rescue Assist App**

Mercedes-Benz Vans fährt auf Erfolgskurs: Nach dem Spitzenjahr 2015 steht das Geschäftsfeld im laufenden Jahr erneut vor Rekorden. Basis ist das erfolgreiche und hochaktuelle Modellprogramm: Der Sprinter als erfolgreichster Transporter Europas gewinnt mit neuen Gewichts- und Leistungsvarianten nochmals an Attraktivität. Der Vito entwickelt sich zum Welttransporter mit erfolgreicher Präsenz in Europa, Nordamerika (unter dem Namen Metris), Südamerika sowie China, und der Citan ist eine feste Grösse im Segment der Stadtlieferwagen. Die Modellpalette kommt weltweit gut an. Im Rahmen der Geschäftsfeldstrategie „Vans goes global“ produziert Mercedes-Benz Vans in West- und Osteuropa, in Nord- und Südamerika sowie in China. Umfangreiche Serviceangebote ergänzen die Produktpalette der Transporter mit Stern.

Mit dem Vision Van präsentiert Mercedes-Benz Vans eine revolutionäre Transporterstudie für den urbanen Raum. Als Gesamtsystem integriert das Fahrzeug eine Vielzahl innovativer Technologien für die Zustellung auf der letzten Meile und definiert damit Leistungsanforderungen und Lösungen künftiger Transportergenerationen.

Vision Van: Ein elektrisch betriebener, automatisierter und vollverbundener Transporter von Mercedes-Benz Vans revolutioniert die Zustellung auf der letzten Meile

Transporter als Gesamtkonzept in einer komplett digital vernetzten Lieferkette auf der letzten Meile

Der Vision Van entstand im Rahmen der strategischen Zukunftsinitiative *adVANce*. Mit *adVANce* entwickelt sich Mercedes-Benz Vans vom reinen Transporterhersteller zu einem Anbieter von ganzheitlichen Systemlösungen. Diese Strategie untermauert das Unternehmen mit dem Vision Van als sichtbaren Ausdruck seiner Innovationskraft. Der Vision Van besticht mit einem nie dagewesenen Grad an Vernetzung von Informationen und Technologien. Als erster Transporter weltweit wird er zum Gesamtkonzept für eine komplett digital vernetzte Prozesskette vom Warenverteilzentrum bis zum Empfänger.

Der Vision Van verfügt über einen vollautomatisierten Laderaum, integrierte Drohnen zur autonomen Luftzustellung und eine moderne Joystick-Steuerung. Dank eines 75 kW starken Elektroantriebs mit bis zu 270 km Reichweite erfolgt die Zustellung mit dem Vision Van lokal emissionsfrei. Der Elektroantrieb garantiert zudem, dass der Vision Van auch bei innerstädtischen Fahrverboten für Verbrennerfahrzeuge in der City betrieben werden kann. Da der Elektroantrieb nahezu lautlos arbeitet, erleichtert er Spätzustellungen in Wohngebieten für die Lieferoption Same Day Delivery.

Cloud-basierte Steuerungssoftware trifft auf optimale Cargo-Hardware

Der Vision Van vernetzt zahlreiche innovative Technologien und wird zum zentralen, intelligenten Element in einer vollständig vernetzten Zustellungskette. Neuartige Algorithmen steuern Kommissionierung und Verladung der Packstücke, das vollautomatisierte Laderaummanagement sowie die Routenplanung für das Fahrzeug und die Zustelldrohnen. Zudem berechnen sie optimale Zustellwege für den Paketboten. Sendungen werden beispielsweise im Logistikzentrum automatisch kommissioniert und in spezielle Regalsysteme verladen. Fahrerlose Förderfahrzeuge verladen die Regale in einem automatisierten Ladeverfahren in einem Zug, dem sogenannten One Shot Loading. Das intelligente Laderaummanagement übergibt Pakete für die manuelle Zustellung am Entladeplatz über eine fahrzeuginterne Paketabgabe automatisch an den Paketboten. Parallel versorgt das System zwei

Drohnen mit einer Nutzlast von jeweils zwei Kilogramm mit Lieferungen, die sie in einem Radius von zehn Kilometer autonom zustellen können.

Seite 45

Das Zusammenspiel einer Cloud-basierten Steuerungssoftware mit optimaler Hardware generiert beachtliche Zeit- und Effizienzgewinne und hebt die Qualität und Flexibilität von Zustellungsdienstleistungen im urbanen Raum auf ein neues Niveau. Beispielsweise sinken die Auslieferzeit pro Paket und die Standzeit des Fahrzeugs am Bordstein – die sogenannte Curbside Time – deutlich. Zudem ermöglicht das Fahrzeug neue Wege für die Paketzustellung am Bestelltag und zeitgenaue Lieferung zu einem vom Endkunden gewählten Zeitpunkt. Der Komfort für den Endkunden steigt, gleichzeitig werden vergebliche Zustellversuche zur Ausnahme. Zu den geschilderten Effizienzgewinnen tragen das One Shot Loading, die Automatisierungstechnik im Laderaum und die Integration der Lieferdrohnen bei. Die Technik gewährleistet zudem, dass Fehler in der Zustellung nahezu ausgeschlossen sind.

Fahrzeug kommuniziert mit Fahrer und Umwelt

Mit einem zukunftsweisenden Design gibt Mercedes-Benz Vans einen Ausblick auf die Transportergenerationen von „übermorgen“. Darin verschmelzen die Intelligenz, Effizienz und Vernetzung des Fahrzeugs in nie dagewesener Weise. Schon die Frontgestaltung versetzt den Betrachter weit in die Zukunft. Das Gesicht wird definiert durch die extrem breite Frontscheibe, die sich wie ein Hightech-Visier bis in die Seitenwände wölbt, den Black Panel Kühlergrill mit integrierter LED-Matrix, über das der Vision Van mit seiner Umwelt kommuniziert, und die progressiv gestalteten Scheinwerfer in LED-Technik. Die scharfen Konturen dieser Elemente kontrastieren mit den weichen Flächen des Fahrzeugs und treten mit ihnen in einen spannungsvollen Dialog von Leidenschaft und Emotion mit Technik und Funktion. Über die LED-Displays auf der Vorder- und Rückseite kommuniziert das Fahrzeug mit der Umwelt. Es gibt zum Beispiel Warnhinweise, sobald die Lieferdrohnen abheben, wenn das Fahrzeug anhält oder der Zusteller aussteigt.

Das Interieurdesign weist durch seine extreme Reduktion auf Funktionalität weit in die Zukunft. Zugunsten einer Drive-by-Wire Steuerung mittels Joystick verzichteten die Designer auf Lenkrad, Pedalerie und Mittelkonsole und schufen so neue Möglichkeiten für die Gestaltung. Dadurch entsteht ein einzigartiger Innenraum, in dessen Mittelpunkt die intelligente Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrzeug steht. Zudem konnte der Fahrersitz weiter nach vorne versetzt und dadurch die Nutzfläche des Fahrzeugs erhöht werden.

Das Dashboard in Form eines weitgeschwungenen Bogens ist mit einer Premiumtextilie überspannt und erstreckt sich über die gesamte Front. Die komplette Fläche des Bogens wird genutzt, um den Fahrer mit allen Informationen zu versorgen, die er für seine Arbeit braucht. Im Ruhezustand des Vision Van erscheint der Bogen als durchgehende blaue Fläche mit einem schwarzen Farbverlauf. Im Betrieb leuchten dann zum Beispiel ein Tachometer, Informationen zur Routenplanung und Anzeigen zum Drohnenflug auf.

Auch über den Boden der Kabine kommuniziert das Fahrzeug mit dem Fahrer. Dank eines speziellen Effekts scheinen LED-Anzeigen im Edelstahlboden, die dem Fahrer zum Beispiel signalisieren, ob sich Fussgänger oder Fahrradfahrer nähern. An der Hinterwand der Fahrerkabine befinden sich die Paketausgabe und das Infoterminal für den Fahrer, das für ihn alle relevanten Informationen zum Zustellprozess bereitstellt. Es dient als Kommunikationsmittel zwischen der autonom funktionierenden Systemwelt des Vision Van und dem Fahrer, der sich vollständig auf die vorliegende manuelle Zustellung konzentrieren kann. Es fungiert ausserdem als zentrale Steuereinheit, um das intelligente Fahrzeug, die automatisierten Systeme und Informationen rund um die Aufträge zu vernetzen.

Gleichzeitig gewährleistet das Innenraumkonzept schonende Arbeitsabläufe für den Fahrer. Der Wegfall von Lenkrad, Pedalerie und Mittelkonsole schafft Bewegungsfreiheit in der Fahrerkabine sowie einen ungehinderten Ein- und Ausstieg aus dem Fahrzeug. Durch den Elektroantrieb benötigt das Fahrzeug keinen Getriebestrang mehr, dadurch konnte die Fahrerkabine mit einem ebenen Boden ausgestattet werden. Die Paketausgabe im Fahrzeug erspart dem Fahrer das zeit- und kraftraubende Suchen und Umsortieren von Sendungen im Laderaum. An der Ausgabe kann der Fahrer Pakete in ergonomisch optimaler Position entgegennehmen.

Sprinter: Portfolio nach oben ausgeweitet, Motoren noch kräftiger

Weitere Variante mit 5,5 t Gesamtgewicht

Europas Transporter Nummer eins präsentiert sich auf der IAA Nutzfahrzeuge in Bestform – ob als Kastenwagen, Kombi oder als flexible und tragfähige Plattform für Aus- und Aufbauten aller Art. Die ohnehin vielfältige Produktpalette des erfolgreichen Sprinter ist um eine Ausführung mit 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht gewachsen. Damit deckt der Sprinter in einer Vielzahl von Gewichtsvarianten ein breites Spektrum von 3,0 t bis 5,5 t Gesamtgewicht ab. Mit der Erweiterung des Modellprogramms steigt die maximale Nutzlast beim Kastenwagen um knapp eine halbe Tonne auf maximal 3,15 t, das Fahrgestell mit Fahrerhaus hat nun eine Tragfähigkeit von bis zu 3,46 t. Damit erreicht die Nutzlast des Transporters ein Rekordniveau in dieser Gewichtsklasse.

Mercedes-Benz Vans erfüllt mit diesem Schritt die Wünsche seiner Kunden: Zahlreiche Branchen benötigen zur optimalen Bewältigung ihrer Aufgabe maximale Nutzlast. Gleichzeitig sollen aber die typischen Eigenschaften eines Transporters wie der komfortable Einstieg hinter der Vorderachse, kompakte Abmessungen, hoher Fahrkomfort und die Fahrdynamik eines Pkw erhalten bleiben.

Darüber hinaus liegen die Ladeflächen von Kastenwagen und Pritsche im Vergleich zu leichten Lkw deutlich niedriger, dies erleichtert das Be- und Entladen. Aufbauhersteller profitieren ebenfalls von einer vergleichsweise niedrigen Oberkante des Rahmens.

Auch im Kernsegment des Sprinter gibt es eine Neuheit: Die Ausführungen mit 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht sind jetzt an der Hinterachse optional mit Federn aus GfK (Glasfaserverstärkter Kunststoff) anstelle von Stahlfedern lieferbar. Mit diesem Schritt sinkt das Gewicht ausstattungsabhängig um bis zu zwölf Kilogramm, entsprechend steigt die Nutzlast. An der Vorderachse des Sprinter kommt bereits seit der ersten Generation des Transporters eine Querblattfeder aus GfK zum Einsatz.

Mehr Leistung und Drehmoment für den Vierzylinder CDI

Mercedes-Benz hat die Dieselmotoren des Sprinter überarbeitet. Er wird in Europa bereits seit drei Jahren mit einer kompletten Triebwerkspalette nach Abgasstufe Euro VI angeboten. Jetzt hat Mercedes-Benz das Motorenangebot in Europa vollständig auf Euro 6/VI umgestellt. Zum Einsatz kommt dabei die wirkungsvolle Abgasreinigung mit SCR-Technik und AdBlue-

Einspritzung. Sie gewährleistet eine effiziente Verbrennung mit niedrigem Kraftstoffverbrauch und damit verbunden niedrigen CO₂-Emissionen.

Seite 48

Im Rahmen dieser Änderungen entfällt beim Sprinter die Bezeichnung BlueTEC für die Dieselmotoren nach Abgasstufe Euro 6/VI – alle Fahrzeuge mit Dieselmotoren tragen jetzt das bekannte Kürzel CDI.

Gleichzeitig wurde nun das Leistungsniveau der beiden unteren Motorisierungen deutlich angehoben. Einstiegsmotor ist jetzt der Vierzylinder OM 651 mit 2,15 l Hubraum und 84 kW (114 PS) Leistung sowie 300 Nm Drehmoment. Das bedeutet eine Steigerung von Leistung und Drehmoment gegenüber dem bisherigen Angebot um jeweils rund 20 Prozent. Auch die nächste Leistungsstufe ist mit 105 kW (143 PS) Leistung und 330 Nm Drehmoment deutlich kräftiger als bisher, beide Werte liegen nun rund zehn Prozent höher. Unverändert blieben die leistungsstärkste Ausführung des Vierzylinders mit 120 kW (163 PS) und 360 Nm sowie der einzigartige V6 CDI mit drei Liter Hubraum, 140 kW (190 PS) Leistung und 440 Nm Drehmoment.

Unverändert ist der Sprinter optional auch in jeweils einer Benzin- und Erdgasvariante (wahlweise monovalent/bivalent) lieferbar. Sie basieren beide auf einem Vierzylinder mit 1,8 l Hubraum. Identisch sind Leistung (115 kW/156 PS) und Drehmoment (240 Nm).

Ob Motor, Getriebe oder die angetriebene Hinterachse, alle Komponenten des Mercedes-Benz Sprinter tragen den Stern – sie kommen aus einer Hand und sind perfekt aufeinander abgestimmt. Serienmässig erfolgt der Antrieb des Sprinter auf die Hinterachse, optional ist der Sprinter auch mit Allradantrieb zu bekommen.

Vito: Neue Ausstattungsdetails im Interieur für den Star unter den Mittelgewichtlern

Der Star unter den Mittelgewichtlern

Er ist der Star unter den mittelgrossen Transportern: Der Mercedes-Benz Vito überzeugt in der Klasse rund um 3,0 t zulässigem Gesamtgewicht mit enormer Vielseitigkeit. Als erstes und einziges Fahrzeug seiner Klasse gibt es den Vito wahlweise mit Hinterrad-, Allrad- oder Vorderradantrieb. Vor allem der Vito mit Vorderradantrieb besticht dabei mit einem aussergewöhnlich guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Weitere Beispiele für die Vielseitigkeit des Vito sind seine drei Längenvarianten, das Angebot von Kastenwagen, Mixto, Tourer sowie die Wahl zwischen Schalt- und Wandler-Automatikgetriebe.

Bereits seit seiner Vorstellung in 2014 ist der Vito in Europa mit Motoren nach Euro 6 lieferbar. Alle Modelle haben eine wirksame Abgasreinigung mit SCR-Technik und AdBlue-Einspritzung sowie die Umstellung der Nomenklatur auf CDI. Die Basisdaten sind dabei unverändert geblieben: Den Vito treiben Vierzylinder-Turbodieselmotoren mit 1,6 l und 2,1 l Hubraum in fünf dicht gestaffelten Leistungsvarianten von 65 kW (88 PS) bis 140 kW (190 PS) an. Der AdBlue-Tank fasst in Serienausführung 11,5 l. Optional gibt es die vergrösserte Ausführung mit 25 l.

Interieur jetzt mit zusätzlichen Ausstattungen

Die besonders vielseitigen Modelle Vito Mixto und Tourer sind jetzt mit Schiebefenstern in der Mitte zu bekommen. Optional liefert Mercedes-Benz den Tourer jetzt mit der Sitzanordnung 2-2-3 im Fahrgastraum, also mit drei Sitzreihen für die Fondpassagiere. In der langen Ausführung gibt es den Tourer nun auf Wunsch auch mit einem attraktiven Panoramadach. Beim Vito Tourer mit M1-Zulassung als Pkw steigt das zulässige Gesamtgewicht von 3,05 t auf 3,1 t, das bedeutet 50 kg mehr Zuladung für Fahrgäste und Gepäck.

Weiterentwicklungen gibt es auch rund um den Fahrersitz: Neu ist die Kombination aus dem Komfort-Fahrersitz mit klappbaren Armlehnen und einem Doppel-Beifahrersitz. Die Fahrer von Kurier-, Express- und Paketdiensten wiederum profitieren von einem neuen Sitz mit geänderter Konturierung: Die weniger stark ausgeformte Sitzfläche unterstützt den Fahrer beim häufigen Ein- und Aussteigen.

Ein Mercedes-Benz darf ausserdem besonders gut aussehen: Alle Modelle sind nun auf Wunsch mit einem verchromten Kühlergrill lieferbar.

Seite 50

Nicht zuletzt gibt es den Vito jetzt mit zahlreichen Fahrhilfen ab Werk für Fahrer und Fahrgäste, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind.

Citan: Neue Ausstattungspakete für Exterieur und Interieur, Doppelkupplungsgetriebe für Diesel

Citan mit Offroad-Optik Paket Exterieur

Der Stadtlieferwagen Citan hat sich längst als fester Bestandteil des Programms von Mercedes-Benz Vans etabliert. Eine Auswahl zwischen drei Längen, die Varianten Kastenwagen, Mixto und Tourer, mehrere Gewichts- und viele Ausstattungsvarianten – der Citan ist ein echter Könnler in seinem Segment. Seinen eigenständigen und attraktiven optischen Auftritt steigert der Citan jetzt nochmals mit neuen Ausstattungspaketen.

Das Offroad-Optik Paket Exterieur unterstreicht die Eignung des Citan für robuste Einsätze und lässt ihn noch markanter und individueller auftreten. Es setzt sich aus dunkelgrauen Radlaufverkleidungen sowie Schwellerleisten und einem Front- und Heckspoiler im gleichen Farbton zusammen. Der Citan mit Offroad-Optik Paket Exterieur steht in der langen Ausführung zur Verfügung. Er ist zusätzlich mit einer erhöhten Bodenfreiheit, Unterbodenschutz aus Stahl und verstärkten Reifen im Format 195/65 R15 für den Einsatz auf unebenem Untergrund – wie etwa Baustellen – lieferbar.

Citan mit Dynamic Paket Exterieur by Hartmann

Einen besonders emotionalen und exklusiven Auftritt sichert sich der Citan mit dem Dynamic Paket Exterieur by Hartmann. Es wird für den deutschen Markt durch den Kooperationspartner Hartmann im Rahmen von VanSolution, dem Programm für Aus- und Aufbauerlösungen ab Werk, zugesteuert. Es setzt sich aus einer neuen, dynamischen Front- und Heckschürze sowie Schwellerleisten zusammen. Optional kommen Leichtmetallräder im Format 16 Zoll hinzu.

Citan mit neuen Interieur-Paketen

Eine weitere Neuheit für sämtliche Märkte ist das Design-Paket Interieur Color. Die erfrischende Optik glänzt mit roten Applikationen um die Gitter von Belüftungsdüsen und Lautsprechern. Rote Ziernähte verleihen den Sitzbezugsstoffen und den Kopfstützen, der Mittelarmlehne sowie dem Sack des Schalthebels einen gehörigen Schuss Emotion.

Die roten Ziernähte gibt es zusätzlich zum bereits angebotenen Chrom-Paket und ergänzen dieses zum Design-Paket Interieur Chrom.

Ausserdem ergänzt Mercedes-Benz das Angebot des Citan um ein weiteres praktisches Ausstattungsdetail, ein Radio mit Navigationssystem und der Sprachbedienung LINGUATRONIC.

Seite 52

Auch den Citan liefert Mercedes-Benz Vans mit Fahrhilfen ab Werk für Fahrer, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind.

Doppelkupplungsgetriebe nun auch für den Diesel

Nach dem Citan 112 mit Benzinmotor ist ab 2017 auch der Citan 111 CDI optional mit einem Doppelkupplungsgetriebe 6G-DCT zu bekommen. Das Sechsgang-Aggregat kombiniert die Wirtschaftlichkeit eines mechanischen Getriebes mit dem Komfort einer Automatik. Das Getriebe verfügt über zwei separate Kupplungen, jeweils eine für die ungeraden und eine für die geraden Gänge. Während der Fahrt ist der nächste Gang bereits vorgewählt, zwischen Öffnen und Schliessen der beiden Kupplungen liegen nur Bruchteile einer Sekunde. Die blitzschnellen Schaltungen erfolgen nahezu ohne Zugkraftunterbrechung und sind deshalb für den Fahrer kaum spürbar. Darüber hinaus unterstützen eine Kriechfunktion und ein Anfahrasistent seine Arbeit.

Neuigkeiten gibt es ebenfalls für den Antrieb des Citan. Die Ausstattung mit Motoren nach Abgasstufe Euro 6 ist inzwischen auch für die Modelle mit Lkw-Zulassung in der EU obligatorisch (bisher optional). Damit verbunden ist die Serienausstattung für alle Fahrzeuge mit Schaltgetriebe mit dem Effizienzpaket BlueEFFICIENCY. Der Citan mit Dieselmotor erreicht Euro 6 in allen Varianten allein mit innermotorischen Massnahmen und mit einem NOx-Speicherkatalysator.

Aufbauerhersteller-Zentrum: Der Transporter nach Mass

Vans mit Aus- und Aufbau im Einrechnungs-Geschäft aus einer Hand

Die Modellvielfalt von Mercedes-Benz Vans sucht zwar ihresgleichen, trotzdem kann auch Mercedes-Benz ab Werk nicht jeden individuellen Wunsch erfüllen. So erhält zum Beispiel jeder zweite Sprinter einen einsatzspezifischen Aus-, Auf- oder Umbau von Spezialherstellern. Bei der neuen Variante mit 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht liegt der Anteil nochmals deutlich höher.

Hierzu kommt das Aufbauerhersteller-Zentrum von Mercedes-Benz Vans und seine Branchenspezialisten ins Spiel. Sie haben zusammen mit namhaften Umbaupartnern ein vielfältiges Programm an Aus- und Aufbauten für Endkunden entwickelt. Hier gibt es Fahrzeuge im Einrechnungs-Geschäft von Mercedes-Benz Vans für besonders gefragte Produktlösungen. Sie werden aus einer Hand angeboten, finanziert und verkauft. Aus- und Aufbau werden auch bei Wartung, Service, Garantie und Gewährleistung wie ein original Mercedes-Benz behandelt. Diese Modelle – auch bekannt als Mercedes-Benz VanSolution – stehen in den Preislisten von Mercedes-Benz.

Aus- und Aufbauten im Zweirechnungs-Geschäft mit Zertifikat

Hinzu kommt eine Vielzahl von geprüften und empfohlenen Aus- und Aufbauten von zertifizierten Umbaupartnern im Zweirechnungs-Geschäft. Endkunden finden ihr Spezialfahrzeug auf der internationalen Informationsplattform www.vanpartner.com. Sie bietet als Portal einen Überblick über mehr als 400 Produktlösungen von über 250 Partnerfirmen. Informationen stehen in elf Sprachen zur Verfügung. Vor dem Zertifikat als VanPartner by Mercedes-Benz steht eine Qualifizierung: Das Aufbauerhersteller-Zentrum prüft und bewertet sowohl die Qualität des Aufbauerherstellerbetriebs als auch seines Vertriebs und des Service.

Daten, Fakten, Zeichnungen: Das neugestaltete Aufbauerhersteller-Portal

Als Bindeglied zwischen Mercedes-Benz und den Aus- und Aufbauerherstellern dient das jüngst komplett überarbeitete Aufbauerhersteller-Portal. Hier interagieren Verkäufer von Mercedes-Benz und Aufbauerhersteller mit Hilfe verschiedener Anwendungen und Tools miteinander. Informationen stehen in 13 Sprachen zur Verfügung.

Rundum-Service: Die neuen Van ProCenter, Junge Sterne und Rescue Assist App

Van ProCenter: Geballte Transporterkompetenz

Von Profis für Profis: Van ProCenter von Mercedes-Benz sind speziell für Fragen rund um Mercedes-Benz Transporter geschult und ausgerüstet. Kunden erfahren so maximale Transporter-Kompetenz. Die Ausstellungsfahrzeuge sind in den Showroom integriert, dort informieren bestens geschulte Berater zu allen Fragen rund um Produkt, Kauf, Service, Finanzierung oder Aufbau, einschliesslich Branchenlösungen. Die Van ProCenter gewährleisten als echte Transporter-Kompetenzcenter kurzfristig Probefahrten mit allen Transportermodellen von Mercedes-Benz.

Hol- und Bringservice bei Wartung oder Reparatur sowie verlängerte Öffnungszeiten ergänzen das Angebot. Das bedeutet hohe Erreichbarkeit und minimale Ausfallzeiten. Bei Fahrzeugausfall organisieren Van ProCenter Ersatzfahrzeuge, bei kurzfristigen Einsatzspitzen stehen über CharterWay Miete kurzfristig zusätzliche Fahrzeuge zur Verfügung.

Van ProCenter gibt es in Deutschland sowie zehn europäischen Märkten. Die Betriebe dürfen das Label erst nach einer externen Auditierung tragen.

Junge Sterne: Gebrauchte Vans der Spitzenklasse

Die Sterne leuchten auch am Gebrauchtwagenhimmel: Junge Sterne sind die besten Vans mit Lebenserfahrung von Mercedes-Benz. Die qualitativ hochwertigen und gründlich geprüften Gebrauchtwagen sind maximal sechs Jahre alt und höchstens 120 000 km gelaufen.

Die Leistungen von Mercedes-Benz für diese Transporter sind umfassend: 24 Monate Garantie wie bei einem Neuwagen, zwölf Monate Mobilitätsgarantie, die Hauptuntersuchung liegt maximal drei Monate zurück, sechs Monate oder bis zu 7500 km Wartungsfreiheit und vieles mehr. Junge Sterne von Mercedes-Benz Vans – fast so gut wie neu. Die beste Idee: Falls der Transporter nicht gefällt, kann der Käufer ihn binnen zehn Tagen umtauschen.

Rescue Assist App: Mehr Sicherheit

Obwohl die Transporter von Mercedes-Benz Vans durchweg Vorreiter in Sachen Sicherheit sind – vollständig lassen sich Unfälle nicht ausschliessen. Aber auch in diesem Fall strebt Mercedes-Benz Vans ein hohes Mass an Sicherheit an. Beispiel ist die neu überarbeitete Rescue Assist App. Sie

wendet sich an Rettungskräfte, die Unfallopfer aus Fahrzeugen befreien. Die Rescue Assist App bietet einen Zugriff auf die digitalen Rettungsblätter aller Vans von Mercedes-Benz ab dem Baujahr 1996. Neu ist die Darstellung von 3D-Rettungskarten sowie eines AR-Modus (Augmented Reality). Hier werden virtuell die für die Rettung relevanten Teile über die Fahrzeugsilhouette des havarierten Fahrzeugs gelegt und auf dem Smartphone oder Tablet dargestellt. Der Einsatzleiter am Unfallort kann Schnittpunkte am Fahrzeug anzeichnen und diese Information seinem Team über Smartphone oder Tablet zur Verfügung stellen.

Durch Scannen des QR-Codes im Tankdeckel des Citan oder an den B-Säulen von Vito und Sprinter erscheint das aktuelle Rettungsdatenblatt des jeweiligen Fahrzeugs in der Sprache des mobilen Endgerätes. Die App unterstützt 25 Sprachen. Die Rescue Assist App der Daimler AG ist auch offline verfügbar, da die Rettungsdatenblätter mit der App Installation bereitstehen. So können Rettungskräfte auf die Rettungsdatenblätter selbst in Situationen störungsfrei zugreifen, in denen keine gute Internetverbindung besteht, beispielsweise in Tunneln oder ländlichen Regionen. Mercedes-Benz Vans ist also auch in Extremsituationen für seine Kunden bereit.

Ansprechpartner:

Artur Demirci, +41 (0) 44 755 8823, artur.demirci@daimler.com

Weitere Informationen und Pressematerial finden Sie auf beigefügtem USB-Stick, unter www.media.daimler.com sowie neu unter www.d.ai/IAA2016