

## Der Truck von morgen und die Spitzentechnik von heute - Mercedes-Benz Lkw und Fuso auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 in Hannover

Der Truck von morgen und die Spitzentechnik von heute - Mercedes-Benz Lkw und Fuso auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 in Hannover  
Mercedes-Benz Future Truck 2025 - Fahrt in die Zukunft des Lkw  
Faszinierende Technik: neue Schwerlastzugmaschine Actros SLT  
Actros, Arocs, Antos und Atego - A-Baureihen in Bestform  
Innovativer Erdgasmotor M 936 G im Eonic  
Hightech-Werkzeug und Allesüberwinder - Unimog und Zetros  
In Bestform: Fuso Canter mit drei Antriebssystemen  
Die A-Baureihen geben die Richtung vor: Vom Actros über Arocs und Antos bis zum Atego hat Mercedes-Benz Lkw seine Flotte als erster Hersteller Europas in Euro VI-Technik ausgerollt. Das aktuelle Mercedes-Benz Lkw-Produktangebot setzt gleichzeitig neue Standards in puncto Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Bedienkomfort. Gleiches gilt für Mercedes-Benz Special Trucks mit Eonic, Unimog und Zetros. Jetzt legt Mercedes-Benz mit einem neuen Erdgasmotor und weiteren Varianten auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 in Hannover nach. Und gibt gleichzeitig mit einer Studie einen faszinierenden Ausblick in die Zukunft des Lkw.  
Mercedes-Benz Future Truck 2025 - Fahrt in die Zukunft des Lkw  
Schon heute den Truck von morgen sehen - das können Besucher der IAA bei Mercedes-Benz. Anfang Juli demonstrierte Daimler die herausragenden Fähigkeiten des autonom fahrenden "Future Truck 2025" auf der A14 bei Magdeburg.  
Der Mercedes-Benz Future Truck 2025 bedeutet eine Revolution in Effizienz und Sicherheit, eine Revolution für Straßenverkehr und Infrastruktur, für den Fahrerberuf und das Speditionsgewerbe. In zehn Jahren können Lkw auf den Autobahnen und Fernstraßen Europas autonom fahren. Entwickelt von Daimler Trucks im Rahmen der Initiative "Shaping Future Transportation", um Ressourcen zu schonen, Emissionen aller Art zu reduzieren und gleichzeitig höchstmögliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Connectivity ist eine Säule für diesen technischen Quantensprung.  
Auf der IAA stellt Mercedes-Benz nunmehr die ungetarnte Studie mit spektakulärem Innen- und Außendesign vor.  
Über 20 Lkw aller Baureihen, TechLane, "Driving Experience" Laaten  
Vom 25. September bis 2. Oktober präsentiert Mercedes-Benz in der Halle 14/15 auf dem Messegelände mit rund 20 Fahrzeugen aller Baureihen den Stand der Technik im Lkw-Bau. Zusätzlich erfahren Besucher innerhalb des Stands auf der TechLane an Exponaten, welche Technik hinter der herausragenden Wirtschaftlichkeit der neuen Lkw-Generation steckt.  
Darüber hinaus können die Messebesucher modernste Lkw-Technik im Rahmen von Test- und Demo-Fahrten auf dem nahe gelegenen Verkehrsübungsgelände in Laaten live erleben.  
Faszinierende Technik: neue Schwerlastzugmaschine Actros SLT  
Publikumspremiere feiert auf der IAA die neue Schwerlastzugmaschine Mercedes-Benz Actros SLT. Sie krönt die Baureihe Actros, Vorbote der jüngsten Lkw-Generation mit Stern und heute Europas Fernverkehrs-Lkw Nummer eins. Der Actros SLT zieht bis zu 250 t Zuggesamtgewicht und bietet faszinierende Technik pur. Die innovative Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) kombiniert eine verschleißfreie hydraulische Anfahrkupplung und einen Retarder mit hoher Bremsleistung. Das Getriebe Mercedes PowerShift 3 mit 16 Gängen und eigens entwickeltem Schaltprogramm sichert stets die passende Übersetzung. Der markante Kühlmotor hinter dem Fahrerhaus enthält exklusive Spezialtechnik. Mercedes-Benz liefert die Schwerlastzugmaschine in einer Vielzahl von Achskonfigurationen bis zum Actros SLT 8x8, einem kraftvollen Vierachser mit Allradantrieb.  
Actros, Arocs, Antos und Atego - A-Baureihen in Bestform  
Erstmals treten sie auf einer IAA gemeinsam auf - die vier Baureihen Actros, Arocs, Antos und Atego. Und sie warten vornehmlich mit Neuheiten auf. Der Actros zum Beispiel sucht zurzeit das Duell: In 22 Ländern Europas tritt er im "Fuel Duel" unter definierten Bedingungen in Fuhrparks gegen Wettbewerber an. Das Versprechen: Der Actros ist der wirtschaftlichste Lkw und er verbraucht weniger Kraftstoff als der sparsamste Lkw aus der Flotte des Teilnehmers. Bisher trat der Actros in mehr als 300 Fuhrparks zum Duell an - mit einer Siegerquote von beeindruckenden 99 Prozent. Im Durchschnitt fuhr der Actros dabei einen beachtlichen Verbrauchsvorteil von fast zehn Prozent heraus.  
Kraft, Robustheit und Effizienz - der Mercedes-Benz Arocs hat vom Kipper bis zur Sattelzugmaschine alle Eigenschaften, die im strapaziösen Bau-stelleneinsatz gefragt sind. Auch den Arocs gibt es optional mit Turbo-Retarder-Kupplung, diese gewährleistet maximale Belastbarkeit beim Anfahren und Rangieren mit hohen Gewichten und Drehmomenten. Den Straßeneinsatz mit gelegentlich erhöhter Traktionsanforderung deckt der neue "Hydraulic Auxiliary Drive" (HAD) ab. Hier sorgen zuschaltbare Radnabenmotoren für den Antrieb der Vorderachse. Neu im Programm ist der Arocs 6x4 mit niedriger Aufsetzhöhe der Kabine. Er eignet sich für Areale mit geringer Durchfahrthöhe. Der Arocs ist nun auch mit Predictive Powertrain Control (PPC) lieferbar, dem vorausschauenden Tempomat mit Eingriff ins Getriebe. Er macht sich bei Straßeneinsätzen schnell bezahlt.  
Der Mercedes-Benz Antos ist im schweren Verteilerverkehr der erste Spezialist und gleichzeitig Alleskönner. Er lässt sich mit einer Vielzahl von Varianten spezifisch an seinen individuellen Einsatz anpassen. Dazu passt als Neuheit die Option einer luftgefederten Vorderachse. Sie zielt auf Durchladezüge ab, die damit innerhalb einer Zugkombination exakt die notwendige Höhe einregeln können. Der Antos steht stellvertretend für Klasse, Effizienz und Handling.  
Der Mercedes-Benz Atego ist europäischer Marktführer bei Verteiler-Lkw von 6,5 t bis 16 t zulässigem Gesamtgewicht. Mit der Neuaufflage behauptet er die Benchmark-Position bei Qualität, Zuverlässigkeit, Reparatur- und Wartungskosten sowie Langlebigkeit im Segment der leichten und mittel-schweren Lkw. Der Atego feiert, ebenso wie Antos und Arocs, in Hannover seine IAA-Premiere.  
Innovativer Erdgasmotor M 936 G im Eonic  
Der neue Erdgasmotor M 936 G im Eonic basiert auf dem Turbodieselmotor OM 936 aus der neuen Generation BlueEfficiency Power mit 7,7 l Hubraum. Er wird als monovalenter Motor mit komprimiertem Erdgas betrieben (CNG = Compressed Natural Gas), leistet 221 kW (301 PS) und erreicht ein maximales Drehmoment von 1200 Nm. Mit diesen Daten sowie mit seiner kraftvollen Leistungsentfaltung ist der einstufig aufgeladene Motor seinem Pendant mit Dieselantrieb völlig ebenbürtig. Gleichzeitig setzt er neue Maßstäbe in der Umweltfreundlichkeit, denn die CO<sub>2</sub>-Emissionen liegen bis zu 22 Prozent unter denen eines Dieselmotors. Bei Verwendung von Biogas wird die CO<sub>2</sub>-Bilanz nochmals verbessert.  
Aufgrund der praktisch rußfreien Verbrennung entfällt der vom Diesel mit Einführung von Euro VI gewohnte Partikelfilter. Die Abgasreinigung übernimmt ein Dreiwegekatalysator. Weiteres Plus: Der Erdgasmotor unterschreitet nochmals das Geräuschniveau des ohnehin leisen Dieselmotors OM 936. Das Mehrgewicht im Vergleich zum Dieselantrieb wurde auf nur rund 500 kg halbiert. Verantwortlich dafür sind Gasflaschen aus dünn-wandigem Stahl mit einer Ummantelung aus Kohlefasern.  
Hightech-Werkzeug und Allesüberwinder - Unimog und Zetros  
Der Unimog tritt als neuer Geräteträger in gleich zwei Baureihen an: U 216 und U 218 bilden die besonders kompakten Einstiegsmodelle, U 318 bis U 530 sind die Nachfolger des bekannten Geräteträgers. Die neue Generation sieht nicht nur attraktiv aus, sie ist vor allem nochmals effizienter, umweltfreundlicher und wirtschaftlicher und in ihren typischen Eigenschaften noch deutlich gestärkt. Zum Beispiel geht die neue Arbeitshydraulik präzise und fein dosierbar ans Werk, trotz gesteigerter hydraulischer Leistung. Unter dem Begriff synergetischer Fahrantrieb bringt der Geräteträger den hydrostatischen Fahrantrieb neu auf die Straße: Die Kombination von Hydrostat und Schaltgetriebe ermöglicht nun den fliegenden Wechsel zwischen den Systemen während der Fahrt.  
Umweltfreundlicher und effizienter, dabei genauso geländegängig wie sein Vorgänger sind die neuen hochgeländegängigen Unimog. Sie tragen die Bezeichnung U 4023 und U 5023. Vom Design des Fahrerhauses über das Cockpit bis zum Motor und seiner Lage unterscheidet sich die neue Generation grundlegend von ihren Vorgängern. Stärker je im Unimog verwendeter Motor ist der Vierzylinder Mercedes-Benz OM 934 mit 170 kW (231 PS) und einem kraftvollen Drehmoment von 900 Nm aus 5,1 l Hubraum. Der Motor wurde nach hinten unter das Fahrerhaus versetzt. Aufgrund der Mittelmotorlage liegt der Fahrzeugschwerpunkt niedriger bei hoher Bodenfreiheit - ein Vorzug für die überragenden Fahreigenschaften im Offroad-Einsatz.  
Sind überragende Traktion und höchste Belastbarkeit unter schwierigsten Bedingungen gefragt, schlägt die Stunde des Haubenwagens Mercedes-Benz Zetros. Er kombiniert extreme Geländegängigkeit mit hoher Tragfähigkeit. Neue und wesentliche Unterstützung der Traktion ist eine optionale Reifendruck-Regelanlage mit Drucktasten im Fahrerhaus. Ebenfalls neu ist ein verlängerter Radstand mit vergrößertem hinterem Überhang für den Zweiaxler. In Vorbereitung ist ein weiterer Motor für den Drei-achser Zetros 6x6: Er wird künftig mit dem weltweit bewährten Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 457 lieferbar sein. Er leistet 315 kW (428 PS) und erreicht ein maximales Drehmoment von 2100 Nm.  
In Bestform: Fuso Canter mit drei Antriebssystemen  
Für jeden Einsatzzweck die sauberste Technologie: Fuso ist Vorreiter für umweltschonende Antriebe im Nutzfahrzeugbereich. Der neue Fuso Canter E-Cell zeigt den Stand der Technik für rein elektrisch angetriebene und lokal emissionsfrei fahrende Leicht-Lkw: Reichweite gut 100 km, kraftvolle Leistung von 110 kW (150 PS), Fahrgestell-Nutzlast rund 3,0 t bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 6,0 t. Acht Canter E-Cell fahren jetzt ein Jahr im Praxistest bei Kunden. Bereits seit Ende 2012 in Europa erhältlich ist der Canter Eco Hybrid. Er spart bis zu 23 Prozent Kraftstoff und damit CO<sub>2</sub> und ist für einen moderaten Aufpreis zu bekommen. Noch

sparsamer und wirtschaftlicher ist seit dem Schritt zu Euro VI auch der Fuso Canter mit Diesel-antrieb. Mit dem serienmäßigen Paket Ecoefficiency sinken Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen bis zu neun Prozent. Mit jetzt bis zu 8,55 t zulässigem Gesamtgewicht, mit Pritschen und Kippaufbauten ab Werk sowie dem weiter verfeinerten Allradantrieb des Canter 4x4 präsentiert sich der Fuso Canter auf der IAA in Bestform.<br />Über Daimler<br />Die Daimler AG ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt. Mit den Geschäfts-feldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services gehört der Fahrzeughersteller zu den größten Anbietern von Premium-Pkw und ist der größte weltweit aufgestellte Nutzfahrzeug-Hersteller. Daimler Financial Services bietet Finanzierung, Leasing, Flottenmanagement, Versicherungen und innovative Mobilitätsdienst-leistungen an. Die Firmengründer Gottlieb Daimler und Carl Benz haben mit der Erfindung des Automobils im Jahr 1886 Geschichte geschrieben. Als Pionier des Automobilbaus gestaltet Daimler auch heute die Zukunft der Mobilität: Das Unternehmen setzt dabei auf innovative und grüne Technologien sowie auf sichere und hochwertige Fahrzeuge, die faszinieren und begeistern. Daimler investiert seit Jahren konsequent in die Entwicklung alternativer Antriebe mit dem Ziel, langfristig das emissionsfreie Fahren zu ermöglichen. Neben Hybridfahrzeugen bietet Daimler dadurch die breiteste Palette an lokal emissionsfreien Elektrofahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle. Denn Daimler betrachtet es als Anspruch und Verpflichtung, seiner Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt gerecht zu werden. Daimler vertreibt seine Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat Produktionsstätten auf fünf Kontinenten. Zum heutigen Markenportfolio zählen neben Mercedes-Benz, der wertvollsten Premium-Automobilmarke der Welt, die Marken smart, Freightliner, Western Star, BharatBenz, Fuso, Setra und Thomas Built Buses. Das Unternehmen ist an den Börsen Frankfurt und Stuttgart notiert (Börsenkürzel DAL). Im Jahr 2013 setzte der Konzern mit 274.616 Mitarbeitern 2,35 Mio. Fahrzeuge ab. Der Umsatz lag bei 118,0 Mrd. €, das EBIT betrug 10,8 Mrd. €.<br /><br />Daimler AG<br />70546 Stuttgart<br />Deutschland<br />Telefon: +49 (711) 17 0<br />Telefax: +49 711 17 22244<br />Mail: [dialog@daimler.com](mailto:dialog@daimler.com)<br />URL: <http://www.daimlerchrysler.de/><br />

## Pressekontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

[daimlerchrysler.de/  
dialog@daimler.com](http://daimlerchrysler.de/dialog@daimler.com)

## Firmenkontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

[daimlerchrysler.de/  
dialog@daimler.com](http://daimlerchrysler.de/dialog@daimler.com)

ehemals DaimlerChrysler AGDaimlerChrysler ist in der Automobilbranche einzigartig: Das Angebot reicht vom Kleinwagen über Sportwagen bis hin zur Luxuslimousine und vom vielseitig einsetzbaren Kleintransporter über den klassischen Schwer-Lkw bis hin zum komfortablen Reisebus. Zu den Personenwagen-Marken von DaimlerChrysler zählen Maybach, Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep, Dodge und smart. Zu den Nutzfahrzeug-Marken gehören Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra und Mitsubishi Fuso. DaimlerChrysler Financial Services bietet Finanz- und andere fahrzeugbezogene Dienstleistungen an. Die Strategie von DaimlerChrysler basiert auf vier Säulen: Globale Präsenz, herausragende Produkte, führende Marken sowie Innovations- und Technologieführerschaft. DaimlerChrysler hat eine globale Belegschaft und eine internationale Aktionärsbasis. Mit 384.723 Mitarbeitern erzielte DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2004 einen Umsatz von 142,1 Mrd. Euro.