

DAIMLER

Neuer Mercedes-Benz Actros im Guinness Buch der Rekorde: Der verbrauchsgünstigste Serien-Lkw der Welt

30.05.2008 - 09:32 Uhr, Daimler AG

Stuttgart/Nardo (ots) -

- Actros-Rekordfahrt über 12 728 km: 19,44 l /100 km
- Sparmeister auch bei CO₂: Emission auf Minimalniveau
 - 20,5 g/tkm
- Moderner Mercedes-Benz Lkw heute schon besser als das "Ein-Liter-Auto" Exakt 19,44 Liter Diesel auf 100 km für den 40-Tonnen Sattelzug Mercedes-Benz Actros oder umgerechnet weniger als 0,8 Liter je Hunderttonnenkilometer (tkm) ist das Ergebnis einer Messfahrt über 12 728, 94 Kilometer. Das ist rekordverdächtig und "Guinness World Records"-Beobachtern den Weltrekordeintrag in der Kategorie "The most fuel efficient 40 ton Truck" wert. Mit der siebentägigen Testfahrt rund um die Uhr hat der neue Actros in Serienausführung mit gut 25 Tonnen Nutzlast und 80 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Testkurs in Nardo bewiesen: Im Nutzfahrzeugbereich ist die automobiler Vision vom "Ein-Liter-Auto" bereits mit rund 0,8 Liter Kraftstoffverbrauch je 100 tkm Realität. Das rechnet sich für den Fuhrparkbetreiber angesichts der steigenden Kraftstoffpreise, ist aber auch aus Umweltsicht bemerkenswert: Denn der neue Mercedes-Benz Actros reduziert damit die CO₂-Emission auf 20,5 Gramm je Tonne Nutzlast und Kilometer (g/tkm). Zum Vergleich: das bislang noch nicht realisierte "Ein-Liter-Auto" kommt immer noch auf 53 g/tkm und heute am Markt eingeführte Hybrid-Pkw liegen bei 297 g/tkm CO₂. Selbst im alltäglichen Straßenverkehr liegt der Schwerlastzug mit Verbrauchswerten zwischen 30 und 35 Liter bzw. 30 bis 37 g/tkm CO₂ deutlich besser. Im Transportsektor errechnet man mit dem Kraftstoffverbrauch je beförderte Tonne mal Transportkilometer (tkm).

Die Verbrauchsmessfahrt des neuen Mercedes-Benz Actros sollte unter der Kontrolle des DEKRA (Deutscher-Kraftfahrzeug-Überwachungsverein) und den Idealbedingungen des Testgeländes im süditalienischen Nardo zeigen, was moderne Fahrzeugtechnik zu leisten vermag. Parallel dazu sollten Messungen mit einem Vergleichsfahrzeug aufzeigen, welche Faktoren für die Differenz zum Kraftstoffverbrauch im Alltagsverkehr auf europäischen Straßen verantwortlich sind.

Effiziente Antriebstechnik

Grundlage für das Rekordergebnis der Messfahrt ist die Effizienz moderner Mercedes-Benz Technik. Der konventionelle Nutzfahrzeug-Dieselmotor hat sich längst zu einem High-Tech-Triebwerk mit einer hoch entwickelten Steuerung des Antriebsstrangs entwickelt. Dabei hat sich der Dieselsonsum in den zurückliegenden Jahrzehnten um mehr als ein Drittel reduziert, gleichzeitig ist die Transportleistung um die gleiche Größenordnung gestiegen. In der jüngsten Vergangenheit hat die neue Dieselmotortechnik BlueTec nochmals einen deutlichen Fortschritt gebracht: Zwei bis fünf Prozent geringerer Verbrauch, bzw. je nach Einsatz 1500 Liter bis 2000 Liter weniger Dieselsonsum je Lkw und Jahr. Und jeder eingesparte Liter Dieselkraftstoff erspart der Umwelt 2.640 g CO₂. Heute sind bereits 150 000 Mercedes-Benz BlueTec Lkw auf der Straße. Die Weiterentwicklung des Antriebs im neuen Actros werden nochmals Einsparpotenziale in die Fuhrparks bringen. Dazu zählen die serienmäßige Verwendung des automatisierten Getriebes Mercedes PowerShift, eine computergeregelte Druckluftsteuerung und eine geregelte Wasserpumpe.

Einflüsse im realen Straßenverkehr

Die Verbrauchsmessfahrt in Nardo zeigt auch auf, welche Faktoren im Straßenverkehr den Kraftstoffverbrauch nach oben treiben: unzureichende Verkehrsinfrastruktur und fehlende Verkehrslenkung, falsche Fahrzeugkonfiguration, unzureichende Fahrzeugwartung und die praktizierte Fahrweise. So konnten die Messungen in Nardo die Angaben des VDA (Verband der Automobilindustrie) bestätigen, denen zu Folge sich der Momentanverbrauch eines 40-Tonnens verdreifachen kann, wenn das Fahrzeug zwei Mal je Kilometer anhalten muss, anstelle mit 50

km/h durchrollen zu können. Mit solchen Staus sehen sich Lkw-Lenker aber tagtäglich konfrontiert, sei es durch Kapazitätsengpässe der Verkehrswege oder durch Unfälle. Unfälle zu vermeiden, zum Beispiel mit modernen Assistenz-Systemen bis hin zum Notbrems-Assistent "Active Brake Assist" von Mercedes-Benz, hilft damit auch unnötigen Verbrauch und somit Emissionen einzuschränken. Die Entwicklung einer modernen Verkehrslenkung könnte ebenfalls einen bedeutenden Beitrag leisten.

Richtige Fahrzeugkonfiguration entscheidet mit

Schon bei der Anschaffung kann mit der richtigen Fahrzeugkonfiguration der Kraftstoffverbrauch beeinflusst werden. Wird beispielsweise auf die Bestellung der aerodynamischen Zusatzeinrichtungen verzichtet, kann dies den Verbrauch um zehn Prozent nach oben treiben. Allein die richtige Einstellung der Luftleitkörper auf dem Fahrerhaus kann den Verbrauch wiederum positiv um bis zu vier Prozent beeinflussen. Die Mehrkosten für Windleitteile amortisieren sich je nach Laufleistung in wenigen Monaten. Auch vermeintliche Kleinigkeiten wie schlecht gespannte oder gar flatternde Planen treiben den Dieselkonsum Zehntel für Zehntel nach oben. Die für den neuen Mercedes-Benz Actros ab Werk ohne Mehrkosten lieferbare aerodynamische A-Säulenverkleidung kann dagegen den Verbrauch um ein Prozent reduzieren.

Ähnliches gilt für die Bereifung. Mercedes-Benz bietet für Lkw Super- Breitreifen an Stelle der Zwillingsbereifung an der Hinterachse an. Die mögliche Verbrauchseinsparung ist mit bis zu zwei Prozent gemessen worden. Um bis zu acht Prozent verbrauchssteigernd dagegen wirkt sich zu niedriger Luftdruck im Reifen aus. Wenn man bedenkt, dass rund 30 Prozent aller Lkw mit zu niedrigem Luftdruck unterwegs sind, wird das Einsparpotenzial klar. Zudem ist bei 95 Prozent aller Reifenplatzer falscher Luftdruck ausschlaggebend.

Vorausschauendes Fahren

Zehn bis zwölf Prozent Sparpotenzial, bzw. je nach Einsatz fünf bis sechs Tausend Euro pro Jahr, lassen sich durch vorausschauendes Fahren mit jedem Lkw ausschöpfen. Der Weiterbildung dazu widmen sich die Economy-Programme des Mercedes-Benz Profitrainings. Mit rund 65 000 Teilnehmern jährlich hat sich dieses Angebot längst zur weltweit größten Schulungseinrichtung für Lkw-Fahrer entwickelt. Das Modul "Einsatzanalyse" der Daimler Tochtergesellschaft FleetBoard GmbH macht dem Fuhrparkverantwortlichen über die Fahrweisenbewertung transparent, wie nachhaltig dieses Wissen in der Praxis umgesetzt werden kann.

Maßnahmen ausschöpfen

Die Testfahrten mit dem Mercedes-Benz Actros haben gezeigt, dass bei optimalen Bedingungen nur rund 60 % Prozent des Kraftstoffverbrauchs eines 40 Tonnen-Lastzugs auf das Konto der Fahrzeugtechnik gehen. Die Differenz, d. h. zwischen zehn und fünfzehn Litern pro 100 Kilometer, wird durch Verkehrsgeschehen, Topographie, Fahrzeugkonfiguration und Wartung beeinflusst. Viele Parameter sind dabei beeinflussbar durch Verkehrsplaner, Disposition, Fuhrparkentscheider und Fahrer.

Der Fahrer ist eine der Schlüsselfiguren: Mit seiner Verantwortung für Fahrweise und Wartungszustand kann er gut ein Viertel des Kraftstoffverbrauchs aktiv beeinflussen. Wenn man bedenkt, dass Kraftstoff rund 30 Prozent der Gesamtkosten eines Fuhrparks ausmachen, ist klar, dass jede Maßnahme zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs ausgeschöpft werden muss. Davon profitiert auch die Umwelt - denn die viel diskutierte CO₂-Emission ist direkt abhängig von Höhe des Kraftstoffverbrauchs.

Die Weiterentwicklung effizienter Antriebe "Fuel Efficiency" ist Teil der Initiative Shaping Future Transportation der Daimler AG. In diesem Rahmen hat der weltweit größte Nutzfahrzeughersteller bereits im vergangenen Herbst seine Anstrengungen auf dem Gebiet umweltgerechter und zukunftsorientierter Antriebe vorgestellt.

Weiteres Bildmaterial im Internet unter:

www.media.daimler.com

Ansprechpartner:

Raimund Grammer
Tel.: 0049 160 8 63 46 65,
E-Mail: raimund.r.grammer@daimler.com

Julia Kroeber-Riel
Tel.: 0049 711 17 4 15 26,
E-Mail: julia.kroeber-riel@daimler.com

Originaltext:

Daimler AG

Pressemappe:

<http://www.presseportal.de/pm/68912/daimler-ag>

Pressemappe als RSS:

http://presseportal.de/rss/pm_68912.rss2