



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg NV/SA
Een onderneming van Daimler
Une entreprise de Daimler

Brussels Motor Show 2011

Inhoud

General

Mercedes-Benz op het Salon 2011	1
Mercedes-Benz BeLux: Facts & Figures 2010	5
Merk met de ster ontvangt prestigieuze awards.....	7

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz S-Klasse 250 CDI	11
Mercedes-Benz CLS	17
smart electric drive.....	25

Mercedes-Benz Vans & Trucks

Mercedes-Benz Viano	33
Mercedes-Benz Vito.....	37

Trucks & Transport

Mercedes-Benz Active Break Assist 2	41
Mercedes-Benz Axor Black & White Liner	45
Mercedes-Benz new Atego	49
Mercedes-Benz Atego BlueTEC HYBRID.....	57
Mercedes-Benz new Axor	65
Econic NGT.....	69

Contact:

Erik Van den Heuvel
Directeur Press & Corporate
Communication
02 724 14 77

Helen Van Nuffelen
Corporate Communication Manager
& Press Relations Commercial
Vehicles
02 724 14 77
helen.vannuffelen@daimler.com
www.media.mercedes-benz.be





Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg NV/SA
Een onderneming van Daimler
Une entreprise de Daimler

Mercedes-Benz op het Salon voor Lichte Bedrijfsvoertuigen, Vrijtijdsvoertuigen en Moto's

Mercedes-Benz is opnieuw sterk vertegenwoordigd op het 89e Salon voor Lichte Bedrijfsvoertuigen, Vrijtijdsvoertuigen en Moto's. Van 14 tot 23 januari 2011 installeert de constructeur zich in Paleis 5. Op het deel van de stand dat voor vrijtijdsvoertuigen voorbehouden is, vindt u niet minder dan 17 modellen van Mercedes-Benz, 4 modellen van smart en 4 versies van de Viano. Op het andere deel staan niet minder dan 21 lichte bedrijfsvoertuigen opgesteld.

De nieuwe CLS-Klasse, die in Brussel zijn Belgische première beleeft, wordt ongetwijfeld een blikvanger bij de personenauto's. Maar ook andere nieuwe en recente modellen komen uitgebreid aan bod, meer bepaald de lang verwachte S-Klasse 250 CDI (de eerste luxeberline met een viercilindermotor), de prachtige CL-Klasse 63 AMG of nog de gezins- en milieuvriendelijke R-Klasse BlueTEC.

Bij smart mag men ook van een nieuwigheid spreken, vermits de stadsauto onlangs een verjongingskuur gekregen heeft. Op de stand is ook een smart electric drive van de tweede generatie te zien, waarvan de levering van de 1500 exemplaren van start gegaan is.

Bij de bedrijfsvoertuigen trekken vooral de Vito en de Viano de aandacht van het publiek. Beide modellen hebben immers onlangs, zowel langs binnen als langs buiten, een modelaanpassing ondergaan. Ze krijgen op de stand het gezelschap van de Sprinter en de Vario. Alle modellen worden in verschillende configuraties voorgesteld.

Contact:
Erik Van den Heuvel
Directeur Press & Corporate
Communication
02 724 14 77

Helen Van Nuffelen
Corporate Communication Manager &
Press Relations Commercial Vehicles
02 724 14 77
helen.vannuffelen@daimler.com
www.media.mercedes-benz.be



Voertuigenlijst

A-Klasse A 160 BE	Vito Shuttle 113
B-Klasse 160 BE	Viano Marco-Polo 2.2
C-Klasse 180 CDI BE Berline	Viano Ambiente Dubbel Cab
C-Klasse 180 CDI BE Break	Vito Gesloten Bestelwagen Amigo 110
E-Klasse 200 CDI BE Berline	Vito Gesloten Bestelwagen 4x4 116
E-Klasse 200 CDI BE Break	Vito Gesloten Bestelwagen 113
E-Klasse 220 CDI BE Coupé	Vito Mixto Dubbel Cab 116
E-Klasse 200 CGI BE Cabriolet	Vito Kombi Dubbel Cab 122
E-Klasse 220 CDI BE Cabriolet	Vito Minibus Taxi 116
CLS-Klasse 350 CDI BE	Vito Crew 110
S-Klasse 250 CDI	Vito Gesloten Bestelwagen A2 113
CL-Klasse 63 AMG	Sprinter Gesloten Bestelwagen Standaard 313
SLS AMG	Sprinter Gesloten Bestelwagen Amigo 210
GLK-Klasse 220 CDI 2WD	Sprinter Gesloten Bestelwagen Kerstner 516
ML-Klasse 300 CDI BE	Sprinter Gesloten Bestelwagen Dubbel Cab 313
GL-Klasse 350 BlueTEC	Sprinter Gesloten Bestelwagen Sortimo 519
R-Klasse 350 BlueTEC 4MATIC	Sprinter Gesloten Bestelwagen 4x4 313
smart coupé 40kW cdi	Sprinter Combi NGT 316
smart coupé 45kW mhd	Sprinter Gesloten. Bestelwagen Ziekenwagen
smart coupé electric drive	Sprinter Chassis Cabine Box Aluvan 516
smart cabrio 52 kW mhd	Sprinter Chassis Cabine Open Laadbak 516
Viano Trend 2.0	Sprinter Chassis Cabine Scattolini 519
Viano Ambiente 2.2	Vario Chassis Cabine

Speciale acties Personenwagens

Zoals de traditie het wil, lanceren we ter gelegenheid van het salon van Brussel enkele speciale acties die geldig zijn tot 31 maart 2011. We werken op basis van “waardevoordelen” onder de vorm van 4

verschillende packs: Business, Business Plus, Premium en Premium Plus. Het gaat om aantrekkelijk geprijsde optiepakketten. Het voordeel voor de klant varieert naargelang van de modellen: van € 500 tot ongeveer € 2.500.

Speciale acties Vans

Naar aanleiding van het autosalon lanceert Mercedes-Benz Belgium Luxembourg een nieuw After Sales product voor Viano, Vito en Sprinter dat de naam "Best Basic" meekreeg. Best Basic is een onderhoudscontract dat de pure onderhoudswerkzaamheden van het voertuig, zoals voorgeschreven door de constructeur, afdekt voor een looptijd van vier jaar of 120.000 km. Gedurende het salon wordt dit nieuwe product Best Basic aangeboden voor de prijs van € 290,- exclusief BTW. De klant zal m.a.w. gedurende 4 jaar of 120.000km op onderhoud kunnen rekenen, en dit voor de prijs van één onderhoudsbeurt.

Mercedes-Benz op het Salon Truck & Transport 2011

Van 15 tot 18 januari vindt op de Heizel ook het Salon Truck & Transport plaats, waar Mercedes-Benz verschillende nieuwigheden zal voorstellen. De Atego BlueTEC HYBRID, de Axor R en de Axor C krijgen er bijvoorbeeld het gezelschap van de Actros Safety Truck, de Actros White & Black Liner Edition en de Econic NGT.

Mercedes-Benz op de tentoonstelling Dream Cars for Wishes

Parallel met het Salon voor Lichte Bedrijfsvoertuigen, Vrijtijdsvoertuigen en Moto's loopt van 21 tot 23 januari de tentoonstelling Dream Cars for Wishes, waar uitzonderlijke auto's te zien zijn. Mercedes-Benz heeft er een stand waar de Maybach 57S, de SLR en de SLS AMG opgesteld staan.



Mercedes-Benz Belgium Luxembourg: Facts & Figures 2010

- Record op Belgische markt personenwagens
- Mercedes-Benz Cars: toename inschrijvingen
- Mercedes-Benz Vans & Trucks: lichte heropleving

De laatste bladzijde van het jaar 2010 is omgeslagen en we kunnen vandaag bevestigen dat de resultaten beduidend beter zijn dan die van 2009. Het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen in België is in het algemeen sterk toegenomen. In 2010 werden er niet minder dan 547.347 wagens ingeschreven (alle merken bij elkaar genomen). Dat is een stijging van 14,9% ten opzichte van 2009 en 2,1% in vergelijking met het jaar 2008.

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz liet een toename in het aantal nieuw ingeschreven voertuigen noteren van 8,9 % in vergelijking met 2009 (20.333 ingeschreven Mercedes-Benz-voertuigen). Een ronduit schitterende balans dus. smart zag zijn volume echter achteruit gaan met 14,3 % in vergelijking met 2009.

Qua marktaandeel eist Mercedes-Benz een plaats in de top 10 op. Het merk wist de 9de positie onder de constructeurs veilig te stellen met een marktaandeel van 3,71 % wat betreft het aantal nieuw ingeschreven voertuigen in het jaar 2010.

Mercedes-Benz Cars (Mercedes-Benz, smart, AMG en Maybach) als geheel trok 3,93% van de Belgische markt naar zich toe, eveneens wat betreft het aantal nieuwe inschrijvingen in 2010.

Mercedes-Benz Vans & Trucks

Na het als gevolg van de wereldwijde financiële en economische crisis desastreuze jaar 2009 was het niet eenvoudig in te schatten hoe 2010 zou evolueren. Nagenoeg iedereen was het er over eens dat 2010 minstens even moeilijk, zo niet moeilijker zou worden dan 2009, ongeacht de inzet van een economisch herstel.

De resultaten aan het eind van 2010 wijzen in deze voorspelde richting. De markt voor de Vans en de Trucks ging er in Europa in de eerste elf maanden van dit jaar met 7.5% op vooruit.

Wat België betreft, is de markt voor de Midsize Vans stabiel gebleven, daar waar het segment van de Large Vans er licht op vooruit is gegaan. In totaal levert dit een marktstijging van 2.46% op. Bij de Trucks stellen we in België een algemene marktdaling vast.

In deze moeilijke marktcondities hield Mercedes-Benz zowel bij de Vans als bij de Trucks stand. Bij de Vans sluit Mercedes-Benz het jaar af met een totaal van 6.729 verkochte eenheden. Bij de vrachtwagens is men geland op 1.047 verkochte eenheden.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg NV/SA
Een onderneming van Daimler
Une entreprise de Daimler

Het merk met de ster zet jaar in met prestigieuze awards

- GLK uitgeroepen tot 4x4 van het Jaar
- FuturAuto voor Active Brake Assist 2
- Atego BlueTEC HYBRID: Truck of the Year 2011

Het jaar 2011 is voor Mercedes-Benz in België onder een goed gesternte van start gegaan. Nadat de Mercedes-Benz Atego BlueTEC HYBRID op de IAA van het Duitse Hanover in september van vorig jaar de titel “Truck of the Year 2011” in de wacht sleepte, vallen het merk met de ster ook enkele Belgische prijzen te beurt.

Titel “4x4 van het Jaar - SUV” voor Mercedes-Benz GLK

Voor de 19de keer op rij heeft 4x4 Plus de verkiezing van de “4x4 van het jaar” georganiseerd waarin een gespecialiseerde jury bestaande uit beslagen journalisten diverse merken en modellen uitvoerig testten.

De Mercedes-Benz GLK trok aan het langste eind in de categorie “4x4 van het Jaar - SUV” waarin alleen vierwielaangedreven auto’s aan bod komen. De jury was lovend over de afwerking, het design en de techniek van de GLK, die zij samenvatten met de term “topklasse”.

Meer informatie over de Mercedes-Benz GLK is beschikbaar op www.media.mercedes-benz.be

Veiligheidssysteem Active Brake Assist 2 op Mercedes-Benz Actros wint FuturAuto 2011

FuturAuto, een onderscheiding die wordt toegekend door de Beroepsjournalisten van de AutomobielPers (BJAP), gaat dit jaar naar Mercedes-Benz voor het Active Brake Assist 2 systeem op de Mercedes-

Benz Actros. De prijs bekroont een product of een uitvinding dat door zijn innovatie bijdraagt tot het welzijn van de automobilist in de breedst mogelijke betekenis. De innovatie kan betrekking hebben op zowel de veiligheid, de milieuvriendelijkheid, het verbruik, als het comfort.

In totaal waren er 17 inzendingen waaruit de jury vijf genomineerden selecteerde. Active Brake Assist van de tweede generatie haalde het met 52 punten voor de EcoFuel 1.4 motor van Volkswagen en het mobiliteitsconcept Mu van Peugeot.

Active Brake Assist 2 is beschikbaar op de Mercedes-Benz Actros - truck voor langeafstandstransport - en activeert de remmen als er stilstaande obstakels voor het voertuig gedetecteerd worden. Het radarsysteem is werkzaam tussen 0 en 89 km/u en betrouwbaar in alle weers- en lichtomstandigheden. Daimler AG testte Active Brake Assist en bevond het goed over een afstand van meer dan drie miljard kilometer.

Meer info over Active Brake Assist: verder in de persmap en/of op www.media.mercedes-benz.be

Mercedes-Benz Atego "Truck of the Year 2011"

Bedrijfsvoertuigen journalisten uit 23 Europese landen gaven met de Truck of the Year 2011 award voor de Mercedes-Benz Atego blijk van hun appreciatie voor de innovatieve technologie van dit voertuig. Enerzijds is de nieuwe Atego als all round talent bijzonder geschikt voor distributiewerk over korte afstanden. Anderzijds, wordt de in serie geproduceerde Atego 1222 L EEV BlueTEC HYBRID door de jury gezien als de voortrekker op het vlak van alternatieve aandrijfsystemen.

De Internationale Jury Truck of the Year zei het als volgt: *"In de nieuwe Atego familie, stelt Mercedes-Benz een veelzijdige medium-duty truck voor met "twee zielen". Aan de ene kant krijgt de chauffeur van een distributievrachtwagen een nooit eerder geziene uitrusting voorgeschoteld, die voorheen was voorbehouden voor voertuigen ingezet in het international*

transport. Aan de andere kant, draagt het parallel hybride systeem bij tot de reductie van CO₂-uitstoot bij bedrijfsvoertuigen in de Europese unie.”

De internationale jury van Truck of the Year reikt jaarlijks zijn award uit aan de grootste innovatie in het wegvervoer in termen van verbruik, uitstoot, veiligheid, rijgedrag en comfort. De Mercedes-Benz Atego scoorde in totaal 127 punten. De tweede was goed voor 82 punten en de derde voor 45 punten.

Meer info over de Mercedes-Benz Atego en de BlueTEC HYBRID versie: verder in de persmap en/of op www.media.mercedes-benz.be



De nieuwe Mercedes-Benz S 250 CDI BlueEFFICIENCY De zuinigste luxeberline ter wereld

Met zijn nieuwe S 250 CDI BlueEFFICIENCY, stelt Mercedes-Benz de zuinigste luxeberline ter wereld voor. De S-Klasse, die op een succesvolle carrière van ruim 60 jaar kan terugblikken, wordt voor het eerst in de geschiedenis uitgerust met een viercilinder turbodiesel met een uitzonderlijk hoog rendement: het verbruik bedraagt nauwelijks 5,7 l per 100 km volgens de nieuwe gemengde Europese cyclus, wat overeenstemt met 149 g CO₂ per kilometer. De Nieuwe S 250 CDI BlueEFFICIENCY is hierdoor het eerste voertuig in zijn categorie dat onder de kaap van 150 g CO₂ per kilometer duikt. Met een maximumvermogen van 150 kW (204 pk) en een maximumkoppel van 500 Nm staat de viercilinder CDI ook garant voor soevereine rijnsensaties die de S-Klasse zo typeren.

De grote berline legt de sprint van 0 tot 100 km/u af in 8,2 seconden en haalt een topsnelheid van 240 km/u. De commonrailtechnologie van de jongste generatie, de tweefasige drukvoeding met hoge- en lagedrukturbo en de standaard Stop/Start ECO-functie zetten in combinatie met de grondig herwerkte 7G-TRONIC PLUS-automaat met zeven versnellingen nieuwe maatstaven: op dit niveau ging hoogstaand rijplezier nog nooit zo vanzelfsprekend hand in hand met respect voor het milieu.

De motor die zich onder de motorkap van de recente S-Klasse bevindt, ontwikkelt 150 kW (204 pk) en onderscheidt zich net als bij de talrijke andere modellen van Mercedes-Benz die hij aandrijft door zijn uitzonderlijke efficiëntie. Het maximumkoppel van 500 Nm is al vanaf 1 600 o/m beschikbaar.

Brandstofbesparing: Stop/Start ECO-functie

Het feit dat de S-Klasse erin slaagt om zijn verbruik een stuk onder 6 liter per 100 km te houden, is onder meer te danken aan de nieuwe Stop/Start ECO-functie. Dit systeem schakelt de motor uit zodra het voertuig halt houdt (bij verkeerslichten, bijvoorbeeld) en de bestuurder het rempedaal ingedrukt houdt. De motor start weer zodra de bestuurder de rem loslaat of het gaspedaal induwt.

De Stop/Start ECO-functie doet de motor niet afslaan als de gewenste interieurtemperatuur nog niet bereikt werd. Evenmin valt de motor stil als de bestuurder het systeem deactiveert of als hij het rijprogramma in positie "S" of "M" plaatst. Dankzij de intelligente besturing blijven alle comfortfuncties en -systemen overigens gewoon functioneren wanneer de motor stilgelegd werd.

Dubbel effect: krachtige hernemingen dankzij de tweefasige drukvoeding

Een van de voornaamste kenmerken van de dieselmotor in de S 250 CDI BlueEFFICIENCY is zijn tweetrapsdrukvoeding. Dit systeem werd voor het eerst op een dieselmotor voor personenwagens toegepast bij de C-Klasse en de E-Klasse. Het staat garant voor krachtige hernemingen van bij de laagste toerentallen en evenveel vermogen als bij een zescilinderblok.

De compacte module van het nieuwe biturbosysteem omvat een kleine hogedrukturbocompressor (HP) en een grote lagedrukturbocompressor (LP). Ze staan in elkaars verlengde en beschikken elk over een turbine die een compressor aandrijft. De HP-turbine staat in rechtstreekse verbinding met de uitlaatcollector. De uitlaatgassen komen eerst met deze turbine in contact en doen hem aan een toerental van 215 000 o/m draaien. Het carter van de HP-turbine omvat een bypasskanaal dat zich opent en sluit aan de hand van een overdrukklep die bediend wordt door een

vacuümcapsule. Als de klep gesloten is, dan worden alle uitlaatgassen langs de HP-turbine geleid. In dat geval wordt alle energie van de uitlaatgassen aangewend om de HP-turbine aan te drijven, wat een optimale drukopbouw garandeert, ook bij lage toerentallen.

Als het motortoerental toeneemt, dan gaat het overdrukregelventiel open. Een deel van de uitlaatgassen stroomt in dat geval langs het bypasskanaal om het HP-circuit te ontlasten. De twee uitlaatgasstromen komen terug samen achter de HP-turbine. De resterende energie in de uitlaatgassen drijft de LP-turbine aan, die met een maximumsnelheid van 185 000 o/m draait. Ook de LP-turbine beschikt over zijn eigen overdrukbescherming: ook hier is er sprake van een bypasskanaal dat opent en sluit met behulp van een “waste gate”. Bij de middelhoge toerentallen staat de overdrukregelklep van de HP-turbine voldoende open zodat de HP-turbine quasi niet draait, waardoor de totaliteit van de uitlaatgassen met het kleinst mogelijke verlies afgeleid worden naar de LP-turbine, die het hele compressiewerk voor zijn rekening neemt.

Aandrijfkracht: een betere cilindervulling van bij de laagste toerentallen

De twee compressoren zijn met elkaar verbonden via een bypass en kunnen ook sequentieel werken. De inlaatlucht die van de luchtfilter komt stroomt eerst door de lagedrukcompressor, die hem comprimeert naargelang van de aandrijfkracht van de LP-turbine. Deze samengedrukte lucht stroomt daarna naar de hogedrukcompressor, die met de HP-turbine verbonden is, waar hij nogmaals wordt samengedrukt. De term dubbele drukvoeding is dan ook niet uit de lucht gegrepen.

De complexe adaptieve sturing van de inlaatluchtvoeding met behulp van twee turbocompressoren biedt als voornaamste voordeel dat de cilinders beter gevuld worden en het koppel bijgevolg toeneemt, niet in het minst bij de lage toerentallen. Tegelijk daalt ook het verbruik. Tijdens het rijden

onderscheidt dit concept zich door een harmonieuze werking zonder turbogat, een over het hele toerentalgebied erg volle koppelkromme, een spontane klim in de toeren en duidelijk betere prestaties.

Performante injectie: common rail van de vierde generatie

De tweevoudige drukvoeding wordt aangevuld door een uit de kluiten gewassen laadluchtintercooler die de temperatuur van de warme gecomprimeerde lucht met ongeveer 140°C doet dalen om de hoeveelheid lucht in de verbrandingskamers te kunnen vergroten.

De innoverende hogerrendementsdieselmotor wordt ook gekenmerkt door een rechtstreekse commonrailinjectie van de vierde generatie. Een inspuitdruk van 2.000 bar is noodzakelijk om het vermogen van 150 kW (204 pk) en het maximumkoppel van 500 Nm te kunnen bereiken en tegelijk de schadelijke uitstoot te verlagen.

Regeling: een oliepomp met twee drukniveaus om het verbruik te verlagen

De zuinigheid van de S 250 CDI BlueEFFICIENCY is ook voor een stuk te danken aan de oliepomp, die op een vernieuwende manier gestuurd wordt. Deze pomp werkt met twee drukniveaus, die bepaald worden de motorsturing. Bij de lagere toerentallen en lage belasting bedraagt de pompdruk 2 bar. Het tweede drukniveau wordt geactiveerd bij de hogere toerentallen en belastingen. Dit vernieuwende drukregelingsconcept maakt het mogelijk om de punten van de motor te koelen en/of te smeren die het nodig hebben (naargelang van de belasting en het motortoerental) met een aanzienlijk lager aandrijfvermogen dan wat mogelijk zou zijn met een niet-geregelde pomp. De Mercedes-Benz-ingenieurs hebben op deze manier het verbruik kunnen terugdringen, en dan zeker in situaties waarbij weinig vermogen vereist is, bijvoorbeeld in de stad.

Nog een kenmerk dat bijdraagt tot de verlaging van het verbruik betreft de thermische sturing die de motor sneller op bedrijfstemperatuur brengt. De motorexperts uit Stuttgart zijn er bovendien in geslaagd de wrijving die ontstaat door de aandrijving via een riem van de randorganen te verlagen door de spankracht te verminderen. Daarnaast hebben ze de dieselmotor uitgerust met een nieuwe vacuumpomp die minder wrijving veroorzaakt.

Dynamisch rijden: de silentblocs absorberen de trillingen

De Nieuwe S 250 CDI BlueEFFICIENCY geniet van hetzelfde comfortniveau als alle andere modellen van de S-Klasse. Hij kan immers terugvallen op dynamisch gestuurde silentblocs. De stijfheid en de schokdempingskenmerken van deze nieuwe silentblocs, die via een databus met de motorsturing verbonden zijn, passen zich aan naargelang van het tempo, de belasting en de snelheid om te verhinderen dat vervelende trillingen en motorgeluiden overgedragen worden op het koetswerk.

Gericht op efficiëntie: de Nieuwe 7G-TRONIC PLUS-automaat

De hogere rendementsdieselmotor wordt aan de geperfectioneerde 7G-TRONIC PLUS-automaat met gereduceerde slip en verhoogd rendement gekoppeld. Deze wordt verder gekenmerkt door een nieuwe torsiedemper die rijden bij de lagere toerentallen nog comfortabeler maakt en die de slipverschijnselen van de koppelomvormer aanzienlijk indijkt, ook bij lage belasting. De ingenieurs van Mercedes-Benz die belast waren met de ontwikkeling hebben de motortoerentallen kunnen verlagen zonder dat dit ten koste gaat van het typische comfort van de S-Klasse. Uiteraard heeft dit ook positieve gevolgen voor het verbruik. De verbeterde demping van rotatieonregelmatigheden en van versnellingsbaktrillingen

garandeert bovendien een nog snellere respons op de impuls die de bestuurder via het gaspedaal geeft.

De verbetering van het rendement en de prestaties bij het vertrekken is ook het resultaat van een nieuw hydraulisch circuit en een verbeterde werkingscurve van de koppelomvormer. Bovendien is de 7G-TRONIC PLUS-automaat combineerbaar met de Stop/Start-functie dankzij een afzonderlijke oliepomp voor de versnellingsbak die starten mogelijk maakt als de interne oliepomp van de versnellingsbak stilvalt wanneer de motor wordt uitgeschakeld.

Voorbeeldig: record CO₂-uitstoot dankzij spitstechnologie

De Nieuwe S-Klasse 250 CDI BlueEFFICIENCY toont met verve aan dat het mogelijk is om met moderne en bijzonder efficiënte viercilindermotoren ook in het luxeberlinesegment het verbruik te doen dalen onder de kaap van 6 liter, zonder toegevingen te moeten doen op het vlak van comfort en rijdynamiek. Mercedes-Benz is geslaagd in zijn opdracht dankzij de viercilinder CDI-motor, die evenwel bijgestaan wordt door een reeks technologieën verspreid over de hele aandrijflijn. De belangrijkste zijn de Stop/Start ECO-functie en de geperfectioneerde 7G TRONIC PLUS-automaat. Daardoor kan de S 250 CDI BlueEFFICIENCY uitpakken met een normverbruik van 5,7 l per 100 km volgens de nieuwe Europese gemengde cyclus en een CO₂-uitstoot van slechts 149 g/km, wat het laagste cijfer ter wereld is in deze voertuigcategorie.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg NV/SA
Een onderneming van Daimler
Une entreprise de Daimler

De nieuwe Mercedes-Benz CLS Geraffineerde sportiviteit

Met zijn fascinerend en sensueel design en zijn verfijnde sportiviteit profiteert de nieuwe CLS-generatie volop van de voorsprong die Mercedes-Benz verwierf als uitvinder van het segment. Alle motoren van de nieuwe CLS zijn nieuw en werden in vergelijking met hun voorgangers maar liefst zo'n 25 procent zuiniger. De standaard gemonteerde parametrische stuurinrichting, die in wereldpremière wordt voorgesteld op de CLS, draagt eveneens bij tot de efficiëntie van het model. De CLS kan bovendien als eerste wagen ter wereld op vraag worden uitgerust met uiterst krachtige led-koplampen. Die combineren voor het eerst het "Intelligent Light System" met bi-xenonkoplampen, dat zijn sporen reeds heeft verdiend in het Mercedes-Benz gamma, met een verlichting met led-dioden.

Een generatie voorsprong: met de CLS wijdde Mercedes-Benz in 2003 een nieuwe klasse van auto's in die de elegantie en het dynamisme van een coupé voor het eerst combineerden met het comfort en de functionaliteit van een berline. Hij wekte veel belangstelling bij de klanten en veel verbazing bij de concurrentie. De CLS is jarenlang de enige vierdeurscoupé in zijn segment geweest. Sinds oktober 2004 werden maar liefst 170.000 exemplaren van de CLS geleverd in alle uithoeken van de wereld.

De motoren: 25% lager verbruik en meer vermogen

Het summum van efficiëntie. Dat is de karaktertrek die de vier motoren onder de kap van de nieuwe CLS-generatie gemeen hebben. Alle motoren onderscheiden zich van hun voorgangers door een toegenomen vermogen en koppel te combineren met sterk verlaagde verbruikscijfers (tot -25

procent). Bij de Europese lancering van de nieuwe CLS, gepland voor januari 2011, kan het publiek in eerste instantie kennismaken met twee nieuwe zescilinders, de CLS 350 CDI BlueEFFICIENCY met 195 kW (265 pk) en de CLS 350 BlueEFFICIENCY met 225 kW (306 pk). Beide motorisaties zijn standaard voorzien van de Stop/Start ECO-functie. Twee maanden later wordt het gamma uitgebreid met de CLS 250 CDI BlueEFFICIENCY, goed voor 150 kW (204 pk). Over de nieuwe Europese gemengde cyclus stelt die laatste zich tevreden met 5,1 liter diesel per honderd kilometer. En in april lanceert het merk tot slot de V8-motor met 300 kW (408 pk) in de CLS 500 BlueEFFICIENCY. Net als de zescilinders zullen deze twee laatste motoren standaard worden gekoppeld aan de ECO-functie Stop/Start.

Licht en aerodynamisch ontwerp: een essentiële vereiste voor zuinigheid

Dankzij zijn lichter koetswerk slaagt de nieuwe CLS er wonderwel in om beide, doorgaans tegenstrijdige, doelstellingen met elkaar te verzoenen. Zo geeft hij blijk van een grote soliditeit, ondanks een aanzienlijk lager gewicht. Hij onderscheidt zich met name door zijn frame-loze deuren die volledig in aluminium zijn uitgevoerd, een première voor de personenwagens van het merk met de ster. De deuren zijn gemaakt van aluminiumplaten, ondersteund door geëxtrudeerde profielen. Resultaat: ze wegen maar liefst 24 kilogram minder dan de klassieke stalen deuren. Behalve de deuren zijn ook de motorkap, de voorvleugels, het kofferdeksel, de hoedenplank, verscheidene onderdelen van het chassis en de voornaamste onderdelen van de wieltreinen en motoren uitgevoerd in aluminium.

De vloeiende lijnen van het koetswerk dragen eveneens bij tot de uitzonderlijke efficiëntie van de nieuwe Mercedes-Benz CLS. Het nieuwe model werd enkele centimeters breder dan zijn voorganger en heeft dus

een groter frontaal oppervlak. Toch kan hij een tien procent betere luchtweerstandscoefficiënt voorleggen want de Cx daalde met ongeveer dertien procent tot 0,26.

Parametrische stuurinrichting: nieuwe sensaties aan het stuur

De ingenieurs hebben in de eerste plaats getracht om een maximaal dynamisme te koppelen aan meer comfort tijdens lange ritten. Daartoe werden het design en de technologie van de wieltreinen van de nieuwe coupé volledig in het teken gesteld van geraffineerde sportiviteit. Hij nam daarom het wieltreinconcept van de E-Klasse over, dat zowel bij het grote publiek als bij de gespecialiseerde pers op heel wat bijval kon rekenen. Wel werd de afstelling volledig herzien en kreeg hij er een nieuw kernelement bij: de parametrische stuurinrichting, die op de nieuwe CLS voor het eerst wordt voorgesteld aan het wereldwijde publiek. Deze revolutionaire innovatie geeft de interactie tussen de bestuurder, de wagen en het wegdek een heel nieuwe dimensie. Voor het eerste konden de ontwikkelingsingenieurs de talloze parameters die een invloed hebben op de eigenschappen van de stuurinrichting volledig variabel maken.

De stuurinrichting draagt daardoor in grote mate bij tot de globale efficiëntie van de CLS: de stuurbekrachtiging verbruikt slechts energie op het moment dat de bestuurder effectief afdraait. Zo bespaart ze volgens de gemengde Europese cyclus tot 0,3 liter brandstof en 7 gram CO₂.

Net als bij de E-Klasse doet de voorwielophanging van de nieuwe CLS een beroep op een geometrie met drie armen en McPherson-veerpoten die werden aangepast aan de specifieke eisen van de nieuwe CLS. Met het oog op een uitstekende geleiding van de achterwielen kopieert de CLS ook de lichte meerarmige achteras van de nieuwe E-Klasse, die is opgehangen aan een subframe. Alle onderdelen van de wieltreinen werden geperfectioneerd om een beter ophangingscomfort en dynamisme te verzekeren dan bij het vorige model.

Uiterst performante LED-koplampen: toegenomen zichtbaarheid voor een maximale functionaliteit

De CLS kan bovendien als eerste wagen ter wereld op vraag worden uitgerust met erg krachtige led-koplampen. Dankzij hun led-dioden genereren die laatste een licht dat op alle punten doet denken aan daglicht en dat tegelijk de functionaliteit, de prestaties en de efficiëntie van de bi-xenonkoplampen van de jongste generatie benut. Het nieuwe verlichtingssysteem combineert ook voor het eerst het “Intelligent Light System” met bi-xenonkoplampen, dat zijn sporen reeds heeft verdiend in het Mercedes-gamma, met een verlichting met led-dioden. Met hun 71 dioden onderstrepen de verleidelijk ogende nieuwe lichtblokken het exclusieve karakter van de CLS. De verlichtingsingenieurs van Mercedes-Benz zijn er ook in geslaagd om de led-technologie te gebruiken voor de grootlichtassistent om een verbazingwekkend zicht te verzekeren in het donker.

In tegenstelling tot de eerste wagens met led-grootlichten maakt de nieuwe CLS geen compromissen op het vlak van functionaliteit en prestaties van het verlichtingssysteem. Nog een argument in het voordeel van de led-dioden: de gemiddelde levensduur van de dioden ligt met ongeveer 10.000 uur vijf keer hoger dan die van xenonkoplampen. Bovendien genereren de led-dioden een licht dat uitzonderlijk dicht aanleunt bij daglicht. Het menselijke oog past zich bijzonder goed aan aan led-verlichting. Tests hebben uitgewezen dat hoe dichter de kleur van kunstlicht aanleunt bij die van daglicht, hoe minder het menselijke oog vermoeid raakt. Met 5.550 graden Kelvin leunt de kleurtemperatuur van de led-lichten dichter aan bij die van daglicht (6.500 K) dan de temperatuur van xenonkoplampen (4.200 K).

Nieuwe rijhulpsystemen voor een maximale veiligheid

De nieuwe CLS is uitgerust met ruim een dozijn rijhulpsystemen die ongevallen moeten voorkomen of de gevolgen moeten beperken als ze toch onvermijdelijk zijn. Twee van die systemen zijn volledig nieuw: de actieve dodehoekassistent en actieve rijstrookassistent.

De actieve dodehoekassistent waarschuwt de bestuurder wanneer sensoren een hoog ongevalsrisico detecteren bij het veranderen van rijstrook. Als de bestuurder de alarmberichten negeert en de wagen gevaarlijk dicht bij de auto's op de naburige rijstrook komt, intervenueert het systeem door de wielen aan de andere kant af te remmen met behulp van de dynamische stabiliteitsregeling (ESP®). Die lokt een uitwijkmanoeuvre uit dat de gevaarlijke stuurrichting van de auto neutraliseert.

De actieve rijstrookassistent is voor het eerst ook verbonden met het ESP®-systeem. Dat komt tussenbeide wanneer de wagen onbedoeld afwijkt van zijn rijstrook en een doorlopende witte lijn links of rechts van de wagen overschrijdt. De actieve rijstrookassistent remt in dat geval de tegenoverliggende wielen af met behulp van het ESP®-systeem om te voorkomen dat de wagen afwijkt van zijn rijstrook. Tegelijk wordt de bestuurder gewaarschuwd door een weergave in het instrumentenbord. Wanneer de wagen een onderbroken lijn overschrijdt, activeert het systeem een elektrische impuls die het stuur kort doet trillen, een discrete maar erg efficiënte manier om de bestuurder aan te geven dat hij onmiddellijk moet tegensturen. Dat tactiele signaal in het stuur wordt ook systematisch verstuurd alvorens de wielen correctief worden afgeremd.

Koetswerk: een klassieke coupé met een expressief gezicht

De nieuwe CLS neemt de pioniersgeest van zijn voorganger over maar onderscheidt zich van het oude model door een volledig hertekend silhouet. Van bij de eerste aanblik wordt de aandacht gevestigd op het

ontwerp van de neus, die onmiskenbaar verwijst naar die van de Mercedes-Benz SLS AMG. Het radiatorrooster lijkt zich los te maken van de lange motorkap en onderstreept op die manier zijn dynamisch karakter. Het omvat ook een grote ster in het midden die overduidelijk een link legt tussen de CLS en de andere coupés van het merk en die tegelijk zijn identiteit versterkt.

De nieuwe coupé onderscheidt zich voornamelijk door zijn typisch, gestrekt silhouet dat hem een erg elegante look geeft. Zijn dynamische en atletische uitstraling wordt nog versterkt door onuitgegeven combinaties van lijnen en oppervlakken. Een karakterlijn vooraan, die door de designers “dropping line” werd gedoopt, geeft het bovenste deel van de voorvleugel structuur door naar achteren toe een lichte, aflopende boog te beschrijven. Die lijn vormt een innovatief designelement maar ook een nieuwe esthetische interpretatie die verwijst naar de rijke en onvergelykbare vormen van de grote sportwagens uit de geschiedenis van Mercedes-Benz.

De gespierde schouders boven de achteras onderstrepen het atletische karakter van de nieuwe CLS. De grote wielkasten verwijzen naar de krachtige spieren van een roofdier dat klaar staat om te springen.

Interieur: design ten dienste van de kwaliteit

Net als in het vorige model onderscheidt het interieur van de nieuwe CLS zich door een sober en tijdloos design en door een perfecte afwerking die de liefde voor details tot uiting brengt. Vooraan wordt de bestuurder vergast op een verbazingwekkend panoramisch uitzicht: de bovenste lijn strekt zich zonder onderbreking uit van de bestuurdersdeur tot de passagiersdeur en omhult het dashboard. Het centrale scherm werd harmonieus geïntegreerd in het bovenste deel van het dashboard. En tot slot nemen de deurpanelen de licht aflopende, dynamische “dropping line” van het koetswerk over.

De CLS creëert stijltrends en bepaalt nieuwe normen in het interieur in termen van personaliseringsmogelijkheden: op het programma staan vijf interieurkleuren, vijf soorten sierinleg en drie soorten leder.

De CLS is ook een referentie wat de materiaalkeuze voor het interieur betreft. Dat begint bij de contrasten tussen het zijdeachtige, matte uitzicht en de glanzende afwerking van de metalen oppervlakken. De geraffineerde sportiviteit blijkt ook uit de talloze sierinzetstukken in nobele materialen die het interieur sieren. Ze geven het dashboard, de middenconsole en de deurpanelen een hoogwaardige look. Drie exclusieve houtsoorten staan in de catalogus: glanzend wortelnoten hout, glanzend zwart essen hout en zijdeachtig mat licht populieren hout. Om het interieur een nog moderner tintje te geven, kan de klant ook opteren voor zwartgelakte of koolstofinsetstukken.

smart electric drive

Grote vraag naar elektrisch aangedreven smart

- Productie verhoogd
- Innovatieve technologie met lithium-ionbatterij
- Elektrische aandrijving van bij de aanvang voorzien

De succesvolle introductie in november 2009 van de nieuwe smart fortwo electric drive in Europese steden heeft alle verwachtingen overtroffen. Om die reden heeft smart de productievolumes van de elektrisch aangedreven trendsetter opgedreven van 1000 naar meer dan 1500 voertuigen. De tweede generatie smart fortwo electric drive, die in het Franse Hambach gebouwd wordt, is uitgerust met een innoverende en bijzonder efficiënte lithium-ionbatterij.

Omdat hij netjes weggewerkt zit tussen de assen, soupeert hij geen plaats op in de intelligente tweezitswagen. De elektromotor van 30 kW wordt achteraan gemonteerd. Deze aandrijving staat borg voor uitstekende acceleraties en een grote levendigheid dankzij 120 Nm aan koppel die onmiddellijk beschikbaar zijn. Als de batterij volledig geladen is, dan biedt hij voldoende vermogen om een afstand van ongeveer 135 kilometer af te leggen volgens de Nieuwe Europese Rijcyclus (NEDC), waardoor hij bij uitstek geschikt is voor stadsgebruik. smart heeft van de elektrische aandrijving een praktisch alternatief gemaakt voor mobiliteit met nul plaatselijke uitstoot in de stad. De eerste nieuwe smart fortwo electric drive modellen werden aan klanten in Berlijn overhandigd op het eind van 2009 en ondertussen werden er ook electric drives losgelaten op de wegen van Rome, Madrid, Zurich, Parijs en Engeland. Bovendien zal de milieuvriendelijke baanbreker snel zijn dagelijkse bruikbaarheid bewijzen in andere steden in Europa – waaronder België – Noord-Amerika en Azië. Vanaf 2012 zal de smart fortwo electric drive

beschikbaar zijn voor geïnteresseerde klanten op alle 40 smart-markten.

Milieuvriendelijkheid en hightech-functionaliiteit zijn al van bij zijn lancering tien jaar geleden de twee sleutelbegrippen voor de smart fortwo. Sindsdien heeft zijn innoverende concept duurzame, op de toekomst gerichte technologieën weten te rijmen met individuele stedelijke mobiliteit. Met een lengte van amper twee en een halve meter kan de bijzonder compacte wagen ook dwars op de rijrichting parkeren. Bovendien gaat de ruimtebesparende en milieuvriendelijke tweezitter vandaag prat op het laagste vlootverbruik en brengt hij zijn inzittenden comfortabel en veilig naar hun bestemming. Zijn design is fris, jong, modern en toch gesofisticeerd en heeft hem doen uitgroeien tot een automobiel lifestyle-icoon dat bewijst dat mobiliteit, verantwoordelijkheid ten opzichte van het milieu en joie de vivre perfect met elkaar te rijmen zijn. De smart fortwo heeft een geheel eigen voertuigcategorie gecreëerd.

smart fortwo electric drive biedt verfrissend rijplezier

De recente generatie smart fortwo electric drive, die in november 2009 van de band begon te rollen, is een logische verderzetting van een erg ambitieuze doelstelling: de productie van een goed uitgewerkte, aantrekkelijke stadswagen die geen plaatselijke uitstoot creëert; een "zero emission"-voertuig. In 2007 lanceerde smart in het door belastende verkeersomstandigheden gekenmerkte Londen een emissievrije mobiliteitsoplossing. Sindsdien zijn er 100 smart fortwo electric drives van de eerste generatie in dagelijks en reëel gebruik bij klanten. De feedback uit de Engelse hoofdstad is erg positief en bevestigt de hoge maturiteitsgraad van het voertuigconcept.

In 2009 stelde smart de tweede generatie smart fortwo electric drive voor, met een meer geavanceerde elektrische aandrijving op basis van

een innovatieve lithium-ionbatterij. Lithium-iontechnologie heeft doorslaggevende voordelen ten opzichte van andere batterijtypes, waaronder betere prestaties, kortere laadtijden, een langere levensduur en hoge betrouwbaarheid.

Elektrische aandrijving van bij aanvang voorzien

De smart fortwo electric drive is een smart fortwo die geen genoegen neemt met compromissen op het vlak van veiligheid, wendbaarheid, comfort en ruimte. De elektrische aandrijving maakte al van bij de opstartfase deel uit van het smart concept. De latere integratie van de voor de elektrische aandrijving noodzakelijke onderdelen werd al in een erg vroeg stadium voorzien. Zo werd er ruimte voor de batterij gereserveerd tussen de assen, in het gedeelte onder de vloer waar bij de ander smart-modellen de brandstoftank zit. De module voor de elektrische aandrijving legt geen enkele hypotheek op de beschikbare ruimte in de smart fortwo electric drive; er is net zoveel interieur- en bagageruimte als in een smart fortwo met verbrandingsmotor.

Krachtige aandrijving

Een 30 kW sterke elektromagnetische motor werd achteraan ingebouwd bij de nieuwe smart fortwo electric drive. Deze reageert onmiddellijk omdat het overvloedige koppel van 120 Newtonmeter ogenblikkelijk beschikbaar is. Het resultaat is een verrassende dosis kracht bij het wegrijden. De smart fortwo electric drive accelereert van 0 - 60 km/u in 6,5 seconden – even snel als een benzine model, dat hij in een eerste fase zelfs achter zich laat. Na een jaar gereden te hebben met de eerste generatie smart fortwo electric drive in reële gebruiksomstandigheden op Britse wegen, verklaarde een van de deelnemers aan de grootschalige test in London: "Je laat iedereen achter je aan de verkeerslichten". De

maximumsnelheid van de smart fortwo electric drive werd opzettelijk beperkt tot 100 km/u, wat een geschikte topsnelheid is voor de stad.

Dankzij de krachtonplooingskenmerken van de elektromotor is er slechts één vaste versnellingsbakverhouding nodig. Schakelen is niet aan de orde – een gigantisch voordeel in druk stadsverkeer. Om achteruit te rijden wordt de draairichting van de motor omgekeerd.

De tweede generatie smart fortwo electric drive wordt aangedreven door een lithium-ionbatterij die door Tesla Motors Inc ontwikkeld werd en 16.5 kWh aan vermogen levert. Hij kan eenvoudig geladen worden via een 220-voltsstopcontact. Een volledig geladen batterij volstaat voor 135 kilometer rijplezier (NEDC). Dit rijbereik is meer dan voldoende voor stadsgebruik: studies en de ervaringen die opgedaan werden met de testvloeten tonen aan dat de wagens gemiddeld 30 - 40 kilometer per dag rijden in steden en gemeenten. Voor een dergelijk gebruik hoeft het voertuig slechts gedurende drie uur opgeladen worden. Bij een gemiddelde snelheid van 25 - 30 km/u, die gebruikelijk is voor Duitse steden, kan de smart fortwo electric drive vier tot vijf uur aan een stuk rijden alvorens hij opnieuw opgeladen moet worden. De wagen een nachtje inpluggen volstaat om de batterij weer helemaal op te laden.

Elektronica optimaliseert de batterijstatus en het stroomverbruik

Speciale elektronica draagt goede zorg voor de batterij. Het battery management system (BMS) houdt de spanning, de elektriciteit en de temperatuur continu in de gaten. Als een van deze parameters een bepaalde grens bereikt – bijvoorbeeld wanneer een lange helling moet beklommen worden met constant piekvermogen (kickdown) – dan reduceert de elektronica de krachtontwikkeling. Dit is echter nauwelijks merkbaar en sluit het risico op een overbelaste batterij uit.

De elektronica controleert ook het laadproces en beheert de capaciteitsweergave. De vermogenelektronica van het voertuig voorziet

het aparte 12V – circuit van stroom vanuit de batterij via een gelijkstroomtransformator. Bovendien controleert hij ook de verwarming en de airco, bijvoorbeeld, om de belasting van de batterij te minimaliseren. Slimme bestuurders kunnen hun smart fortwo electric drive op voorhand op de juiste temperatuur brengen als hun voertuig thuis wordt opgeladen - de zo lang gekoesterde wens om stationair te kunnen koelen wordt eindelijk ingewilligd!

Uitgebreide uitrusting

De tweede generatie van de smart fortwo electric drive is gebaseerd op de smart fortwo coupé/cabrio met hoogwaardige uitrusting. Niet alleen is hij voorzien van airco met automatische temperatuurregeling en pre-air conditioning, de standaarduitrusting omvat ook de smart entry line radio, elektrische stuurbevestiging, elektrisch bediende ruiten, elektrisch aanpasbare en verwarmde buitenspiegels, een tweespakig lederen stuurwiel, een lederen versnellingspookknop en 12-spaaks aluminium velgen. De ampèremeter geeft niet enkel de laadstatus aan maar ook het verbruik en de gerecupereerde energie. Bovendien hebben alle smart fortwo electric drives van de tweede generatie groen gelakte aluminium velgen, groene buitenspiegelkappen, groene contrasterende elementen en een groene tridionveiligheidschel (groene kleeffolie). De woorden "electric drive" aan de achterzijde en in de driehoekige spiegel vestigen bijkomende aandacht op de speciale status van het voertuig.

Erg lage kosten

Er zijn ook talrijke factoren in verschillende landen die elektrische mobiliteit aantrekkelijk maken voor klanten. Vrijstelling van belasting en andere overheidssubsidies spelen een belangrijke rol. Zo biedt de staat Monaco een belastingvrijstelling van wel € 9.000 voor eigenaars van elektrische voertuigen. Andere landen hebben ook subsidieprogramma's

op touw gezet voor duurzame mobiliteit. Frankrijk biedt een uitzonderlijke milieupremie van € 5000 voor elk voertuig dat minder dan 60 gram CO₂ per kilometer uitstoot. In Groot-Brittannië is er een bonus die £ 5.000 kan bedragen, in België is dat € 4.540. In Denemarken zijn dergelijke voertuigen vrijgesteld van de bijzonder hoge inschrijvingstaks. Er zijn verder nog talrijke voorbeelden in Europa. In de Verenigde Staten is er een federaal taksvoordeel van \$ 7.500 plus bijkomende voordelen naargelang van de staat of stad. China en Japan hebben subsidies aangekondigd van respectievelijk € 6.500 en € 11.000. De onderhoudskosten zijn aanzienlijk lager dan die van een smart met verbrandingsmotor omdat de batterij, de motor en andere componenten van de elektrische aandrijving onderhoudsvrij zijn.

smart fortwo electric drive in grote Europese en Amerikaanse steden

Eind 2009 is de uitlevering begonnen van de tweede generatie smart fortwo electric drive aan een beperkt aantal klanten. Er worden leaseovereenkomsten aangeboden van vier jaar en 60.000 kilometer. De eerste voertuigen werden aan hun klanten overhandigd in december in het kader van het "e-mobility Berlin"-project. In samenwerking met de energieleverancier RWE en met de steun van de Duitse overheid en de stad Berlijn creëert Daimler de ideale omstandigheden om batterijaangedreven voertuigen met nul plaatselijke uitstoot te gebruiken. Hiertoe behoort ook de uitbouw van een netwerk van laadstations die intelligente communicatie tussen de elektrische voertuigen en het stroomnet mogelijk maken, zodat de batterij opgeladen kan worden wanneer de elektriciteit het goedkoopst is. Maar zoals al gemeld kan de smart fortwo electric drive ook geladen worden met behulp van een gewoon huishoudstopcontact met zekering van 16 ampère (standaard in Duitsland en andere landen).

Nog een reeks smart fortwo electric drives van de tweede generatie werd ondertussen in gebruik genomen in Parijs, Rome, Milaan, Pisa, Londen en de Midlands, Madrid en Zurich. In de herfst van 2010 en aanvang 2011 zal de smart fortwo electric drive ook zijn weg vinden naar steden in de V.S. en Canada, Portugal, Denemarken, de Tsjechische Republiek, Oostenrijk, België, Nederland en meerdere steden in Azië.

Er bestaat al een sterke vraag naar de smart fortwo electric drive en vanaf 2012 zal hij in grote aantallen geproduceerd worden als een normaal onderdeel van het smartgamma en zal hij verkocht worden via het smart dealernetwerk. Deze derde generatie zal uitgerust zijn met een nieuwe lithium-ionbatterij die Daimler momenteel samen met Evonik ontwikkelt en productieklaar maakt. De huidige lithium-ionbatterij wordt door Tesla geproduceerd en gaat prat op state-of-the-art technologie. Toch ligt er verdere ontwikkeling in het vooruitzicht. De voornaamste verschillen tussen de twee batterijen hebben te maken met het structurele ontwerp. De Tesla-batterij bestaat uit talrijke cilindervormige cellen. De Daimler-batterij zal opgebouwd zijn uit minder maar grotere platte units. Hierdoor kan eerst en vooral de energetische dichtheid verhoogd worden (met een grotere energie-inhoud en een groter rijbereik tot gevolg), maar ook de levensduur nog verlengd worden.

Met de smart fortwo electric drive onderstreept het hippe merk zijn pioniersrol op de weg naar aantrekkelijke individuele mobiliteit zonder plaatselijke uitstoot in steden en stedelijke gebieden.



Mercedes-Benz Viano: een nieuwe maatstaf voor comfort en milieuvriendelijkheid

- Aandrijfsysteem: milieuvriendelijke motoren met BlueEFFICIENCY-technologie
- Onderstel: de allerhoogste standaard qua rijcomfort en rijveiligheid
- Interieur: geüpgrade inrichting, extreem weinig rijgeluid
- Buitenkant: nieuwe look voor- en achteraan

De Mercedes-Benz Viano is de leider in zijn klasse en vormt de nieuwe maatstaf voor grote monovolumes. Nieuwe motoren en versnellingsbakken verlagen niet alleen de uitstoot en het brandstofverbruik, maar verbeteren ook de prestaties. Het nieuwe onderstel zorgt voor uitstekend rijcomfort en een optimale rijveiligheid. De cockpit en de passagiersruimte zijn gebruiksvriendelijker en aantrekkelijker uitgerust dan ooit. De Viano is meteen te herkennen aan zijn “gezicht”, met de Mercedes-ster in de stijl van de huidige personenwagens, en aan de nieuwe vormgeving van zijn achterkant.

Aandrijfsysteem: milieuvriendelijke motoren met BlueEFFICIENCY-technologie

De belangrijkste innovatie bij de nieuwe Viano is een volledig nieuwe aandrijving, die een bijzonder milieuvriendelijke werking garandeert. Alle motoren voldoen aan de Euro 5-emissienorm. Het brandstofverbruik werd andermaal verlaagd en de CO₂-uitstoot kon op sommige versies met 15% worden teruggedrongen. Behalve de nieuwe handgeschakelde ECO Gear zesversnellingsbak speelt ook de standaard voorziene BlueEFFICIENCY-technologie met ECO start/stop hierbij een rol. Dit

innovatieve pakket is bij geen enkel ander grote monovolume terug te vinden. De nieuwe viercilindermotoren met turbo met variabele geometrie leveren een vermogen van 100 kW (136 pk) bij de Viano CDI 2.0 en van 120 kW (163 pk) bij de Viano CDI 2.2, met balansassen die de motoren extreem zacht laten draaien.

Alle dieselmotoren zijn uitgerust met een oxidatiekatalysator, een partikelfilter en gekoelde uitlaatgasrecirculatie. De nieuwe handgeschakelde ECO Gear-zesversnellingsbak van alle viercilindermodellen biedt een brede spreiding van de overbrengingsverhoudingen voor optimale prestaties en zorgt voor een laag brandstofverbruik en een lage uitstoot.

Bij de dieselmotoren is de V6 van de Viano CDI 3.0 het absolute summum in zijn segment. Hij draait zacht en biedt tegelijkertijd een indrukwekkend vermogen en hoge trekkracht. Met een vermogen van 165 kW (224 pk) levert hij nu nog betere prestaties, terwijl hij zuinigheid combineert met milieuvriendelijkheid. De Viano 3.5 en zijn V6 benzinemotor met een vermogen van 190 kW (258 pk) bieden een superieur vermogen en comfort.

Onderstel: de allerhoogste standaard qua rijcomfort en rijveiligheid

De achterwielaandrijving is de rijdynamiek en het rijgedrag van de Mercedes-Benz Viano altijd ten goede gekomen, al sinds de eerste reeks van dit model werd geïntroduceerd. De nieuwe Viano maakt indruk met zijn volledig nieuw onderstelconcept. Het enige dat voor- en achteras gemeen hebben met die van de vorige modellen, is hun basisconstructie. Het nieuwe onderstel zorgt voor een nieuwe standaard qua rijcomfort en rijveiligheid in de klasse van de Viano. Dit model blijft een voortrekkersrol vervullen, met een ongeëvenaarde veiligheidsstandaard en een onovertroffen aantal hulpsystemen die deel uitmaken van de basisuitrusting.

Interieur: opgewaardeerde inrichting, extreem weinig rijgeluid

De lijst van nieuwigheden in het interieur van de nieuwe Viano is lang en bevat speciale snuffjes, zoals sfeerverlichting en ingenieuze details waaronder een bijkomende 12 V-aansluiting. Al deze nieuwe features verhogen het comfort en maken het globale karakter van de wagen nog stijlvoller. De cockpit van de Viano is aantrekkelijker dan ooit en pakt onder meer uit met een nieuwe versnellingspook, drukknoppen boven in het bedieningspaneel van de middenconsole en een bedieningspaneel in het plafond. Tal van nieuwe elementen verbeteren de Viano, doordat ze meer individualisering en assistentie mogelijk maken, in de eerste plaats voor de bestuurder. De standaarduitrusting van de Viano Trend en alle hogere modellen bevat nu een vierspakig multifunctioneel stuurwiel met nieuwe bedieningsknoppen en matte chroomstrips op de spaken. Het stuurwiel en de versnellingspookknop zijn bekleed met nappaleer dat bijzonder aangenaam aanvoelt. Alle versies van de Viano zijn voorts uitgerust met een nieuwe generatie van autoradio's. De optionele installatie van het Rear Seat Entertainment systeem levert de basis om passagiers achterin informatie en entertainment te bezorgen. De Viano komt tegemoet aan alle mogelijke wensen op het vlak van multimedia, van een kinderfilm tot een informatieve presentatie voor zakenpartners.

Nieuwe wandpanelen maken de look binnenin nog mooier en verbeteren de geweldige functionaliteit die eigen is aan de Viano des te meer. Deze is standaard verkrijgbaar in de Viano Trend en Ambiente en optioneel in de Viano Fun. Nappaleer van hoge kwaliteit, chroomaccenten en nieuwe afwerkingsmaterialen creëren een aangename sfeer aan boord. De goed uitgedachte sfeerverlichting met zes lichtbronnen in de voetruimte en de glasvezelkabels achter de handvatten achterin vormen de kern van een nieuw lichtconcept in de Viano.

Ook aan het geluidsniveau is bijzondere aandacht besteed. Uitgebreide computersimulaties en continue monitoring van de resultaten van het voertuig hebben geleid tot een aanzienlijke verlaging van het

geluidsniveau binnenin. Verschillende maatregelen, zoals bijkomend absorberend materiaal, specifieke versteviging van de kooistructuur, verbeterde isolatie en aangepaste dichtingen maken de wagen binnenin ultrastil.

Buitenkant: nieuwe look voor- en achteraan

Ook de buitenkant van de nieuwe Viano vertoont verschillende nieuwe highlights, van het radiatorrooster tot de achterlichten. Het nieuwe "gezicht" van de Viano ziet er nog opvallender en karakteristieker uit, in overeenstemming met de stijl van de huidige personenwagens van Mercedes-Benz. Nieuwe reflectorkoplampen liggen enigszins verzonken ten opzichte van het radiatorrooster. De dagrijlichten waarmee de wagen standaard is uitgerust, zijn met hun eigen lichtbron geïntegreerd in de koplampbehuizing, net als de mistlampen. De nieuwe generatie van de Viano is optioneel verkrijgbaar met een combinatie van Bixenonkoplampen, led dagrijverlichting, bochtenverlichting, Add-Light systeem en koplampsproeiers.

Ook de bumpers van de Viano hebben een nieuw, geüpgraded design, met vooraan bijvoorbeeld een honingraatmotief. Het gladde oppervlak heeft dezelfde kleur als het koetswerk. De vernieuwde achterlichten zitten links en rechts boven de achterbumper. De lichten uit één stuk met geïntegreerde zwarte hoogglans flankeren de achterkant van de Viano.

De volledige persmap is beschikbaar op: www.media.mercedes-benz.be



Mercedes-Benz Vito: zuinig, krachtig en schoon

- Aandrijfsysteem: zuinige motoren en BlueEFFICIENCY-technologie drukken kosten
- Onderstel: Het nieuwe onderstel biedt een rijcomfort dat afgestemd is op de noden van de gebruiker
- Interieur: een praktische en comfortabele werkplek met opgewaardeerde aankleding
- Buitenzijde: onmiskenbaar Vito met een opvallende nieuwe snuit

Stevig, onverwoestbaar en betrouwbaar – dag in dag uit plooit de Mercedes-Benz Vito zich zonder tegensputteren naar de zware vereisten die hem opgelegd worden. Dit is een bestelwagen die de knepen van het vak kent. Mercedes-Benz heeft de Vito bestelwagen aan een grondige opfrisbeurt onderworpen zodat hij nu niet alleen nog zuiniger en milieuvriendelijker, maar ook praktischer en dynamischer is. Nieuwe motoren en nieuwe overbrengingen verlagen de uitstoot en het brandstofverbruik op sommige versies met 15 percent, terwijl de prestaties erop vooruitgaan. Het volledig hertekende onderstel werd afgestemd op het vervoer van goederen of passagiers, naargelang van het model in kwestie. In elk model van de Vito werd de werkplek van de bestuurder nog aantrekkelijker aangekleed, iets wat ook geldt voor de passagiersruimte van de minibusvariant. De nieuwe Mercedes-Benz Vito kan meteen herkend worden aan zijn nieuwe "gezicht", dat een combinatie is van de stijl van het huidige personenwagengamma van Mercedes-Benz met de robuustheid van een bedrijfsvoertuig.

Aandrijfsysteem: zuinige motoren en BlueEFFICIENCY-technologie drukken kosten

De belangrijkste vernieuwing waarop de jongste Vito prat gaat, is een volledig nieuwe aandrijving die gekenmerkt wordt door een bijzonder zuinige en milieuvriendelijke werking. Alle motoren voldoen aan de Euro 5-emissienorm. Het brandstofverbruik is nog maar eens aanzienlijk gedaald en gaat gepaard met een daling in CO₂-uitstoot tot 15 procent, naargelang de motorvariant. Het verbruik en de uitstoot kunnen nog verder gedrukt worden door te kiezen voor de optionele BlueEFFICIENCY-technologie.

Dit vernieuwende pakket, dat als optie beschikbaar is op de gesloten bestelwagenvariant en standaard wordt meegeleverd op de als personenwagen gehomologeerde Vito minibus, is een unieke aanbieding in het bedrijfsvoertuigensegment. De nieuwe viercilindermotoren produceren 70 kW (95 pk) in de Vito 110 CDI, 100 kW (136 pk) in de Vito 113 CDI en 120 kW (163 pk) in de Vito 116 CDI en zijn uitgerust met een balansas voor een indrukwekkend zachte werking.

Alle dieselmotoren zijn voorzien van een oxidatiekatalysator, een partikelfilter en gekoelde uitlaatgasrecirculatie. De nieuwe handgeschakelde ECO Gear-zesversnellingsbak waarmee alle viercilindermodellen uitgerust zijn, wordt gekenmerkt door breed gespreide verhoudingen voor optimale prestaties en staat borg voor een laag brandstofverbruik en minimale uitstootniveaus.

Bovenaan het dieselgamma prijkt de V6 van de Vito 122 CDI, die een zachte werking koppelt aan een indrukwekkend vermogen en een hoge trekkracht. Dankzij zijn maximumvermogen van 165 kW (224 pk) biedt hij nu nog betere prestaties, terwijl hij ook beter scoort op het vlak van zuinigheid en milieuvriendelijkheid. Met zijn V6-benzinemotor van 190 kW (258 pk) is de Vito 126 het summum aan kracht en comfort.

Het nieuwe onderstel is nog robuuster en biedt een rijcomfort dat afgestemd is op de noden van de gebruiker

Al van bij de lancering van de huidige modelreeks heeft de achterwielaandrijving bijgedragen tot de rijdynamiek en het bochtengedrag van de Mercedes-Benz Vito. De nieuwe Vito maakt indruk met een volledig vernieuwd en perfect afgesteld onderstel. Zowel voor de voor- als de achteras werd enkel de basisopbouw van het vorige model overgenomen. Het nieuwe onderstel zet nieuwe maatstaven op gebied van rijstabiliteit, robuustheid, rijcomfort en rijveiligheid in het segment van de Vito. De gesloten bestelwagenvariant/Mixto en de Vito minibus worden elk uitgerust met een achteras die afgestemd is op het respectieve gebruik dat van hen gemaakt wordt. De Vito zet nog steeds de toon en biedt een ongeëvenaard veiligheidsniveau en een onnavolgbaar gamma van standaard meegeleverde rijhulpsystemen

Interieur: een praktische en comfortabele werkplek met opgewaardeerde aankleding

De brede waaier aan nieuwe kenmerken binnenin de Vito is eigenlijk gericht op een nog eenvoudigere bediening, een verbeterd comfort en een hogere waarneembare kwaliteit.

De Vito is nog gebruiksvriendelijker geworden, onder andere dankzij de nieuwe schakelpook, de nieuwe drukknoppen op het bovenste bedieningspaneel en de middenconsole en het optionele in het plafond geïntegreerde bedieningspaneel. Talrijke nieuwe uitrustingsitems maken de Vito nog beter dan hij al was en bieden extra ruimte voor personalisering en assistentie, in de eerste plaats aan de bestuurder. Een vierspakig multifunctioneel stuurwiel met nieuwe bedieningstoetsen en spaken in mat chroom is als optie leverbaar op de Vito. Er is ook een nieuwe generatie radio's als optie verkrijgbaar op alle modelvarianten. Entertainment op de achterbank is vanaf nu aanwezig in de Vito minibus,

zodat de inzittenden achterin geëntertaind en geïnformeerd worden. De Vito dekt het volledige gamma aan mediawensen, van een animatiefilm tot een informatieve presentatie voor zakenpartners.

Het nieuwe kleurenconcept voor de binnenbekleding, inclusief de vloerbedekking, en het nieuwe interieurverlichtingsconcept tillen de uitstraling en de toonaangevende functionaliteit van de passagiersruimte van de Vito minibus op een hoger niveau.

Buitenzijde: onmiskenbaar Vito – de nieuwe Vito pakt uit met een opvallende nieuwe snuit

Mercedes-Benz heeft ook talrijke nieuwe highlights geïntegreerd in het buitenontwerp. Het nieuwe “gezicht” van de Vito wordt gekenmerkt door een nog opvallendere, typische look, die aansluit bij de stijl van de huidige personenwagens van Mercedes-Benz, terwijl ze tegelijk het robuuste karakter van een bedrijfsvoertuig uitademen. Het radiatorrooster komt helemaal tot zijn recht door de komst van nieuwe koplampen. De standaard meegeleverde dagrijlichten met hun eigen lichtbron zijn geïntegreerd in de koplampbehuizing, net als de mistlichten. De Vito van de nieuwste generatie kan als optie uitgerust worden met een combinatie van bixenonkoplampen, led dagrijlichten bochtenverlichting, het Add-Light-systeem en koplampsproeiers. De voorbumper van de Vito gaat eveneens prat op een nieuw, opgevaardeerd design dat gekenmerkt wordt door een honingraatachtige look. Het korrelige oppervlak onderstreept het robuuste karakter van de Vito. De bumper kan als optie gepolijst en in de kleur van het koetswerk gelakt worden.

De uitgebreide persmap is beschikbaar op: www.media.mercedes-benz.be

“Active Brake Assist 2”- systeem in de Mercedes-Benz Actros: ‘s werelds veiligste truck is nu nog veiliger

- Active Brake Assist 2 activeert ook de remmen als er stilstaande obstakels voor het voertuig gedetecteerd worden
- Active Brake Assist: getest en goed bevonden over een afstand van meer dan drie miljard kilometer
- Radarsysteem detecteert stilstaande obstakels
- Doorslaggevend voordeel: werkzaam tussen 0 en 89 km/u en betrouwbaar in alle weers- en lichtomstandigheden

‘s Werelds veiligste truck is nu nog veiliger: Mercedes-Benz introduceert de tweede generatie van het Active Brake Assist voor de heavy-duty Actros vrachtwagen. Dit unieke en meermaals bekroonde veiligheidssysteem is nu nog intelligenter: terwijl het systeem van de eerste generatie de remmen automatisch bediende wanneer er een risico werd vastgesteld voor een kopstaartaanrijding met een traag bewegend obstakel voor het voertuig, wordt Active Brake Assist 2 ook geactiveerd wanneer er een stilstaand obstakel opgemerkt wordt. Active Brake Assist heeft zijn nut al bewezen in meer dan 14.000 vrachtwagens en over een afstand van in het totaal meer dan drie miljard kilometer over Europese wegen.

Active Brake Assist: getest en goed bevonden over een afstand van meer dan drie miljard kilometer

Antiblokkeersysteem, antislipcontrole, schijfremmen rondom, elektronisch gecontroleerd remsysteem, hogedrukremsysteem, Brake Assist, Lane Assistant, rolcontrole, nabijheidscontrole – de lijst van veiligheidstechnologieën en systemen die hun wereldpremière vierden

aan boord van een Mercedes Benz vrachtwagen is erg lang. Een hoogtepunt in de ontwikkeling is het revolutionaire Active Brake Assist-systeem, dat in 2006 geïntroduceerd werd door de heavy-duty Mercedes-Benz Actros en sindsdien zijn nut keer op keer bewezen heeft op de weg. Heel wat vrachtwagenrijders hebben melding gemaakt van situaties waarbij het veiligheidssysteem ongevallen vermeden heeft. De experts zijn het erover eens: Active Brake Assist heeft levens gered – niet alleen die van de Actros-rijders en –passagiers, maar ook die van de inzittenden in de vooroprijdende voertuigen.

Het nieuwe Active Brake Assist 2-systeem zet nog maar eens een mijlpaal. Terwijl de eerste generatie van het veiligheidssysteem enkel tot een noodstop overging als er een risico bestond voor een kopstaartaanrijding met het vooroprijdende voertuig, activeert Active Brake Assist 2 ook de remmen als er stilstaande obstakels gedetecteerd worden, bijvoorbeeld plots stilstaand verkeer op de snelweg. Daimler Trucks zet hiermee een nieuwe stap in de richting van haar visie op ongevalvrij rijden als onderdeel van haar wereldwijde "Shaping Future Transportation"-initiatief.

Radarsysteem detecteert stilstaande obstakels

De radar die gebruikt wordt door het Active Brake Assist 2-systeem scant het gedeelte van de rijstrook dat zich 1 tot 200 meter voor de vrachtwagen bevindt en bepaalt ononderbroken de afstand van een eventueel voertuig voorop of een stilstaand obstakel en het verschil in snelheid tussen de twee voertuigen. Indien met de vastgestelde rijstijl een ongeval onvermijdelijk is, dan krijgt de bestuurder in de eerste plaats een visuele waarschuwing onder de vorm van een rode driehoek die oplicht, en een geluidssignaal. Als de situatie escaleert, dan reageert het systeem door de remmen te bedienen.

Het waarschuwingconcept is ontworpen om de bestuurders zelf de kans te geven om kritieke situaties af te wenden. De remkracht die Active Brake Assist 2 toepast, bedraagt 50% van de maximale remkracht, waardoor de bestuurder de tijd krijgt die nodig is om het ongeval te vermijden.

Doorslaggevend voordeel: effectief tussen 0 en 89 km/u en betrouwbaar in alle weers- en lichtomstandigheden

Active Brake Assist 2 biedt doorslaggevende voordelen ten opzichte van andere systemen die momenteel ontwikkeld worden. De geteste en goed bevonden radartechnologie werkt in alle mogelijke weers- en lichtomstandigheden, bijvoorbeeld. Bovendien werkt Active Brake Assist over het volledige snelheidsspectrum van de vrachtwagen – van 0 km/u of stapvoets rijden tot snelweg snelheden tot 89 km/u (als de snelheidsbegrenzer ingeschakeld is).

Hoewel Active Brake Assist 2 niet alle ongevallen kan vermijden, verkleint de automatische activering van de remmen de impactsnelheid en daarom verzacht het de gevolgen van ongevallen aanzienlijk.

Active Brake Assist 2 vervangt het vorige systeem sinds de jaarwisseling. Zoals steeds zal Mercedes-Benz alles in het werk stellen opdat Active Brake Assist 2 op zoveel mogelijk vrachtwagens gemonteerd wordt door pakketten aan te bieden waarin dit en andere veiligheidssystemen vervat zitten tegen aantrekkelijke prijzen.



Actros Edition Black Liner/White Liner: de Mercedes-Benz Actros op zijn best

- Koetswerk Actros Edition: een vrachtwagen van superlatieven
- Interieur Actros Edition: de droom van elke chauffeur
- Veiligheid en kostenefficiëntie standaard
- Beperkte reeks van 500 exemplaren

De Actros Edition Black Liner en White Liner zijn de meest exclusieve en aantrekkelijke uitvoeringen van de langeafstandsvrachtwagen van het merk met de ster. Aan de buitenkant is hij prachtig getooid met metaallak en een sierstrip en binnenin is hij perfect uitgerust met onder meer speciale lederen zetels en de actieve remassistent (Active Brake Assist). De nieuwe Mercedes-Benz Actros Edition laat zien wat het merk in zijn mars heeft.

Koetswerk van de Actros Edition: een vrachtwagen van superlatieven

Van bij de eerste blik op het koetswerk van de Actros Edition wordt duidelijk dat dit een vrachtwagen van superlatieven is. Hij is verkrijgbaar in de kleuren “diamond white” (Actros White Liner) en “obsidian black” (Actros Black Liner), elke cabine is getooid met een brede, dubbele verticale streep in een elegante grijs tint. De opvallende look wordt onderstreept door de afwerking van de buitenspiegels (met chroomaccenten voor de Actros Black Liner of wit gelakt voor de Actros White Liner), treden (in roestvrij staal voor de Actros Black Liner of met zwarte lak voor de Actros White Liner), randen rond de koplampen (zwart voor de Actros White Liner, chroom voor de Actros Black Liner), led dagverlichting en ledstandlichten. Het “Edition”-opschrift en het deurlogo

benadrukken het bijzondere karakter van de Actros Edition. De Actros White Liner heeft ook stalen velgen met een zwarte lakafwerking.

Interieur van de Actros Edition: de droom van elke chauffeur

Het interieur blijkt een ware droom voor elke chauffeur. De bruine lederen zetels met klimaatregeling, de lederen deurpanelen met speciale stiknaden bovenaan, het lederen stuur en de lederen armsteun creëren een exclusieve sfeer. Andere lederaccenten vindt men op het centrale vloertapijt en op het tapijt in de open opbergschuif bovenaan het instrumentenbord. De bekleding op het instrumentenbord en de ventilatieroosters zijn uitgevoerd in fijn zwart hout. Bruine fluwelen tapijten maken de globale indruk van comfort en exclusiviteit compleet.

Om comfort, functionaliteit en looks optimaal te combineren is deze speciale reeks voorts voorzien van luchtclaxons, verlichte sterlogo's, een zonneklep, een elektrisch schuif- en kanteldak, elektrisch bediende zonneblinden voor de voorruit, een automatische airconditioning, sfeerverlichting en een koelbox. De Actros Edition kan ook worden uitgerust met zilverkleurige of zwart gelakte lichtmetalen velgen.

Veiligheid en kostenefficiëntie standaard

Ook veiligheid en kostenefficiëntie draagt de Actros Edition hoog in het vaandel. De al erg uitgebreide standaarduitrusting van de Actros wordt in de Actros Edition Black Liner en White Liner nog aangevuld met de actieve remassistent 2 (Active Brake Assist 2), die ook stationaire hindernissen detecteert, de rijstrookassistent, een stabiliteitsregeling en een bestuurdersairbag. De retarder en omgevingscontrole zijn als optie verkrijgbaar. Luchtafleidingsvleugels met extenders op de zijkanten van de cabine en aerodynamische zijpanelen drukken het al erg gunstige brandstofverbruik naar een nog lager niveau. Ook een vooruitrusting voor de FleetBoard-telematica is reeds geïnstalleerd.

Mercedes-Benz levert de Actros Edition Black Liner en White Liner in combinatie met de L-cab en Megaspac cab en alle motorversies. Het aantal exemplaren dat zal worden gebouwd, is al even exclusief als de uitrusting: de productie van de Edition is beperkt tot 500 exemplaren.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg NV/SA
Een onderneming van Daimler
Une entreprise de Daimler

Nieuwe Atego 2010: Bestseller onder de distributievrachtwagens zet nieuwe maatstaven qua ontwerp, variantendiversiteit en rijcomfort

- Cockpit en bestuurderscabine ondergaan grondige wijzigingen
- Ontwerp van de nieuwe bestuurderscabine verstevigt zijn positie als lid van de Mercedes-Benz vrachtwagenfamilie
- Breed aanbod aan varianten – van lichte 6,7-ton-solovoertuigen en qua gewicht geoptimaliseerde 12-tonvoertuigen, tot heavy-duty
- 16-tonvarianten met een totale MTM van 28 ton in aanhangerconfiguratie
- Innovatieve magneetrem verlaagt werkingskosten en verhoogt gebruiksveiligheid
- Standaard: start-stop systeem
- Truck Mobility Pack: nieuwe uitgebreide mobiliteitsgarantie voor alle Atego-voertuigen

Er wordt een nieuw hoofdstuk gekoppeld aan het succesverhaal van de Mercedes-Benz Atego in 2010. De in talrijke varianten beschikbare bestseller in het Mercedes-Benz distributievrachtwagengamma zet zijn succesrijke loopbaan verder met een omvangrijk pakket van nieuwe kenmerken en vernieuwingen. Als geen enkel ander voertuig in zijn categorie biedt de nieuwe Atego een gediversifieerd aanbod dat erop gericht is de klanten een zo breed mogelijke waaier aan voordelen aan te reiken. Tegelijkertijd gaat hij ook prat op een superieure kwaliteit en betrouwbaarheid. De nieuwe Atego 2010 vertegenwoordigt dan ook de ideale oplossing voor de veeleisende criteria die door de verschillende toepassingen in het distributietransport worden opgelegd.

Nieuw design gebaseerd op dat van de heavy-duty Actros-reeks

Kenmerkend aan de nieuwe Atego, is dat hij zich de moderne uitstraling van de huidige Actros heeft eigen gemaakt. De hertekende voorpartij met opvallend radiatorrooster in Actros-stijl onderstreept het feit dat hij tot de zware Mercedes-Benz modelreeks behoort. Aan de buitenzijde geeft de nieuwe Atego daarom ook blijk van zijn innovatieve kwaliteiten als een talentrijk, polyvalent voertuig dat een antwoord kan bieden op de veeleisende criteria die opgelegd worden door de distributietransportsector. Mochten de klanten dat wensen, dan kan de stijl van het radiatorrooster voortaan in dezelfde kleur als het voertuig uitgevoerd worden. Kortom, de uitstraling op de weg van de Atego kan verder gepersonaliseerd worden. De nieuwe Atego kan overweg met een bijzonder diverse waaier aan goederen en straalt met zijn zelfverzekerde, maar niet agressieve look de onderliggende kernboodschap uit: "Trucks you can trust".

Waar innerlijke waarden belangrijk zijn: de cockpit onderging diepgaande productverbeteringen

Wat het interieur van de bestuurderscabine betreft, die overigens in vier verschillende groottes bestaat, kan de nieuwe Atego uitpakken met een omvangrijk aanbod aan nieuwe producten en kenmerken. Alle Atego-varianten zijn ondertussen standaard uitgerust met een ergonomisch ontworpen multifunctioneel stuurwiel, waarmee apparaten als de boordcomputer, de telefoon en de radio op een handige en veilige manier bediend kunnen worden. Dankzij een rechtstreekse bediening van de instrumenten vanop het stuurwiel wordt de werklast voor de bestuurder aanzienlijk verminderd, waardoor hij zich maximaal kan concentreren op de rijomstandigheden. De klanten kunnen het multifunctionele stuurwiel van de nieuwe Atego ook bestellen met een hoogwaardige, antracietkleurige lederen bekleding.

Het nieuwe ontwerp van het instrumentenpaneel, dat opgesmukt werd met kwaliteitsvolle verchromde randen rond de snelheidsmeter en de toerenteller, maakt het mogelijk om de verschillende informatie grafisch weer te geven. Hierdoor kunnen er bijkomende functies voorzien worden, zoals een verbinding met het FleetBoard telematicasysteem of navigatieapparatuur. Tot slot is er ook de nieuwe start sleutel, die met zijn door de Actros geïnspireerde ontwerp de nauwe band met het vlaggenschip onder de Mercedes-Benz-vrachtwagens duidelijk maakt.

Comfort en veiligheid zijn standaard

De standaardcomfortuitrusting van de nieuwe Atego omvat zetelbekledingsmaterialen van hoge kwaliteit, beklede comforthoofdsteunen die in de zetels geïntegreerd zijn en een robuuste kleeerhanger met vier aanpasbare haken. Tot de optionele uitrusting voor de nieuwe Atego, die eveneens rechtstreeks van de fabriek besteld kan worden, behoren op maat gemaakte vloermatten in rubber en geribde afwerking.

Twee multifunctionele opbergcompartimenten op de motortunnel, met elk hun eigen ontwerp, waarin bekerhouders en flexibele flessenhouders verwerkt zijn, een tafeltje om op te schrijven en te eten, en een brede waaier aan bergruimten voor documenten en spullen van de bestuurder: de klanten kunnen de werkplaats van de bestuurder naar eigen smaak configureren. Een optionele comfortkoelbox met een inhoud van 23 liter, een deksel met onderverdeling en een verticale opbergmogelijkheid voor vier anderhalveliterflessen, die centraal op de motortunnel gemonteerd kan worden, maken van de nieuwe Atego een nog geschikter langeafstandsvoertuig dan hij al was, ook bij zomers hete temperaturen.

De Atego wordt vaak geprezen voor zijn perfecte, ergonomisch ontworpen interieur van zijn 2,3-meter brede comfortcabine. De nieuwe Atego biedt nu de exclusieve keuze tussen drie verschillende cockpitvarianten, die

allemaal afgewerkt worden met de meest hoogwaardige materialen. Afhankelijk van het gebruik en de vereisten op het vlak van ruimte, kunnen klanten kiezen tussen distributie-, langeafstands- of comfortcockpitvarianten. De vier verschillende bestuurderscabinevarianten van de nieuwe Atego, die ook uitgerust kunnen worden met bedden van Actros-kwaliteit, vormen een uniek aanbod in deze categorie, waarmee de klant de specificaties van zijn voertuig nauwkeurig kan afstemmen op het gebruik dat hij er wenst van te maken.

Optimale ergonomie voor dagelijkse distributietoepassingen

Doordat het onderstel ter hoogte van de vooras naar voren toe verlaagd werd, kan de bestuurder op een handige en veilige manier instappen in de bestuurderscabine via een brede opstap. De bijzonder lage instap draagt vooral in distributietoepassingen in de binnenstad, waar er veelvuldig gelost moet worden, in belangrijke mate bij tot de fitheid van de bestuurder. En met de hoogwaardige uitrusting van zijn bestuurderscabine en de perfect geïmplementeerde werkplekergonomie mag de nieuwe Atego zich met recht en rede een premiumvoertuig in de internationaal bevochten distributievrachtwagenklasse noemen.

Op de klant afgestemde aandrijfconfiguraties voor een brede waaier aan toepassingen

Ook wat de aandrijfmogelijkheden betreft, kunnen de Atego-klanten kiezen uit een omvangrijk gamma dieselmotoren van de jongste generatie. Drie BlueTEC-motoren, die afgesteld werden op een maximale brandstofbesparing en aan de Euro 5-normen voldoen, dekken de vermogensvork van 95 kW (129 pk) tot 210 kW (286 pk) die verder onderverdeeld wordt in zeven gelijkmatig gespreide vermogensvarianten. Daarnaast is er een omvangrijk gamma aan bijzonder milieuvriendelijke

voertuigen (EEV) beschikbaar. In de populaire 12-tonklasse kunnen de kopers van de Atego kiezen tussen vier- en zescilindervarianten.

De krachtig accelererende motoren van de nieuwe Atego zijn in België standaard uitgerust met een start/stopsysteem. Deze technologie is exclusief verkrijgbaar op de Atego en maken een verlaging van het brandstofverbruik bij stedelijke distributie mogelijk van 2,8%, naargelang van de specifieke toepassing, en draagt daarom in aanzienlijke mate bij tot de economische voordelen die geput kunnen worden uit het dagdagelijkse gebruik.

Verhoogd sleepvermogen voor de qua draagvermogen geoptimaliseerde 12-ton Atego

De qua draagvermogen geoptimaliseerde versies van de 12-ton Atego met laag onderstel beschikken voortaan over een trekvermogen van meer dan 8 ton, en dus ook een maximaal combinatiesleepgewicht van 20 ton. Hieruit volgt ook dat de solovrachtwagen desgewenst omgevormd kan worden naar een trekker/opleggercombinatie die kan bogen op een hoog laadvermogen en die vrijgesteld is van wegentol. Een bijkomende toevoeging aan het Atego-gamma is een 16-tonvariant, die in combinatie met het Telligent-remsysteem zware opleggers aankan met een gecombineerd gewicht van 28 ton.

Magneetrem verhoogt veiligheid en verlaagt kosten

Voor gebruik als een opleggereenheid en in gebieden met bijzonder veeleisende wegen biedt de nieuwe Atego zijn klanten als optie ook een volledig nieuw ontwikkelde magneetrem. Deze slijtagevrije bijkomende rem is volledig geïntegreerd in de overbrenging en vermindert de remkracht die gevraagd wordt aan de conventionele remmen met 60 procent. Door de pneumatisch bediende rem te gebruiken, kunnen de slijtagekosten van remmen en banden aanzienlijk verminderd worden. De

reminstallatie weegt amper 39 kg, maar is in staat om een maximale remkracht te leveren van 180 kW (bij een maximumkoppel van 650 Nm) en draagt dan ook bij tot de werkingsveiligheid van het voertuig en het comfort van de bestuurder.

Trucks you can trust – een belofte die ook in de stressvolle wereld van het distributietransport waargemaakt wordt

De Atego hoeft zijn ondertussen legendarische betrouwbaarheid niet meer te bewijzen. Zelfs de zwaarste werkomstandigheden in het distributietransport brengen hem niet van de wijs. Dankzij de variabele onderhoudsintervallen, de laagste verbruikscijfers en een minimale pechincidentie heeft dit multi-getalenteerde lid van de Mercedes-Benz-familie een belangrijke rol gespeeld in het economische succes van de bedrijven die hem in dienst namen. Omdat hij prat kan gaan op lage onderhouds- en herstellingskosten, hoge restwaarden en het feit dat hij een gegeerd voertuig is op de tweedehandsmarkt, kan de Atego gedurende zijn hele levensloop bijdragen tot de minimalisatie van de kosten.

Als onderdeel van een nieuw aanvullend gamma aan bedrijfsoptimaliserende diensten biedt Mercedes-Benz voortaan het Truck Mobility Premium pack aan voor alle Atego-voertuigen. Deze mobiliteitsgarantie met Europese dekking omvat een brede waaier aan diensten met betrekking tot herstelling, wisselstukken en pechverhelping, afsleping en bijstand na ongeval, zelfs tot bijstand aan de bestuurder, wettelijke bijstand en logistieke ondersteuning toe. Dankzij deze bijkomende garantie, die over heel Europa geldig is gedurende 3 jaar en voor een maximum van een miljoen kilometers, kan de last voor bestuurders en transportmaatschappijen in het geval van een immobilisering ten gevolge van ongeval of pech gevoelig verminderd worden. Hierdoor wordt het risico voor ongebudgeteerde werkingskosten

tot een minimum herleid. Dit Mobility Pack is geldig op alle Mercedes-Benz Trucks voor de eenmalige kost van 1.500 euro voor vrachtwagens jonger dan een jaar (1.800 euro voor voertuigen tussen 2 en 8 jaar). Mercedes-Benz is enig in zijn soort met het aanbieden van deze dienstverlening, die zowel op nieuwe als op tweedehandsvoertuigen kan worden afgesloten.



Nieuwe Atego BlueTEC HYBRID 2010: hybride vrachtwagens bewijzen dagelijkse bruikbaarheid en potentieel tot een lagere CO₂-uitstoot en brandstofbesparing

- Innovatieve vloot van 50 Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybride in voorbereiding
- Compacte viercilinder ondersteund door een krachtige elektrische motor
- Stilte aan de verkeerslichten door het start/stopsysteem
- De Atego BlueTec Hybride beantwoordt aan alle huidige kwaliteitsnormen, net zoals de slagzin van Mercedes-Benz "Trucks you can trust" belooft

De toekomstperspectieven zien er veelbelovend uit: distributievrachtwagens met een hybride aandrijfsysteem kunnen een daling in het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot teweegbrengen van 10 tot 15% in vergelijking met conventioneel aangedreven vrachtwagens. De voordelen worden voor een stuk bepaald door het gebruiksprofiel: zowel routes bestaande uit kronkelige wegen met variabele hellingsgraad als een hoog aantal stops kunnen de brandstofbesparing verhogen.

Daimler AG blijft vooruitgang boeken in de hybrideontwikkeling van haar Mercedes-Benz vrachtwagens. Na de succesvolle lancering van de eerste 5 prototypes van de Mercedes-Benz Atego Hybride bij DHL, volgde eind 2009 de verkoop van de 50 eerste Atego BlueTec Hybride voertuigen, die deel uitmaken van de volgende ontwikkelingsfase, aan klanten in Duitsland. Deze innovatieve vloot werd ontwikkeld om aan te tonen dat deze hybride vrachtwagens geschikt zijn voor dagelijks gebruik in

realistische omstandigheden, alsook om de spreekwoordelijke betrouwbaarheid van de Atego te onderstrepen, ook als hybride variant. De inzet voor Mercedes-Benz is het verzamelen van praktijkervaringen en meningen van klanten. Dankzij de zonet gelanceerde nieuwe Atego BlueTEC HYBRID kon de innovatieve vloot niet alleen voldoen aan alle goedkeuringsvereisten, maar maakte hij ook de implementatie mogelijk van een breed scala van verbeteringen met het oog op een dagelijks gebruik en een gebruiksstrategie.

De Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybride vierde zijn wereldpremière in november 2007: Daimler stelde haar hybride vrachtwagen voor de eerste maal aan het grote publiek voor tijdens de opening van "Shaping Future Transportation" in Stuttgart. De ontwikkeling van de vrachtwagen is sindsdien in een stroomversnelling geraakt. Het technische niveau van hybride vrachtwagens werd verder ontwikkeld met het oog op een beter evenwicht tussen het voertuig en de hybride componenten.

Internationaal gestandaardiseerde hybride architectuur ontwikkeld en geïmplementeerd voor vrachtwagens

Mercedes-Benz Trucks heeft gekozen voor een parallelle hybride architectuur in de Mercedes-Benz Atego BlueTEC HYBRID. Deze is het best geschikt voor de technische lay-out van de aandrijflijn in een vrachtwagen. In deze opstelling bevindt de elektrische motor zich achter de verbrandingsmotor en koppeling maar voor de overbrenging. Zo kunnen de motor en de elektrische motor individueel of samen de vrachtwagen aandrijven.

Deze architectuur maakt het mogelijk om te vertrekken op elektrische energie, laat recuperatie en boosting door de elektrische motor toe en optimaliseert de koppel- en vermogenscurve van de dieselmotor. In termen van productiekosten, afmetingen, prestaties en gewicht bleek dit de beste oplossing te zijn. Bovenop de conventionele aandrijving omvat

het systeem ook batterijen die de elektrische motor aandrijven, een omvormer/transformator en het hybride controle -en koelingsstelsel. Deze hybride vrachtwagenarchitectuur die door Daimler Trucks ontwikkeld werd, is ondertussen de internationale norm geworden.

Compacte viercilinder ondersteund door een krachtige elektrische motor

Gezien de uitstoot, het brandstofverbruik en gewichtsoverwegingen waar rekening mee moest worden gehouden, maakt de Mercedes-Benz Atego BlueTEC HYBRID gebruik van een hedendaagse EURO 5 viercilinder EEV-motor.

De hybride distributievrachtwagen is gebaseerd op het platform van de Atego 1222 L EEV. Het basismodel beantwoordt reeds aan de EEV-emissienorm en situeert zich, met een brutogewicht van 11.99 ton, in een zeer populaire categorie van distributievrachtwagens in Europa.

Bovendien is hij op de Duitse wegen vrijgesteld van tol. Zijn compacte lichtgewichtviercilinder OM 924 LA-dieselmotor met een inhoud van 4,8 liter ontwikkelt 160 kW (218 pk) bij 2.200 o/m en een maximumkoppel van 810 Nm bij 1.200 - 1.600 o/m.

Deze wordt ondersteund door een watergekoelde elektrische motor met een maximumvermogen van 44 kW en een maximumkoppel van 420 Nm. De motor is een elektromagnetische wisselstroommotor die zich tussen de koppeling en de geautomatiseerde overbrenging bevindt. Deze laatste betreft een Mercedes-Benz 6- versnellingsbak van het G 85-6-type met Telligent schakelautomaat.

De hybride aandrijving ondersteunt de verbrandingsmotor op welbepaalde momenten

De elektrische motor wordt gevoed door krachtige, zeer performante lithium-ion batterijen. De batterijen worden opgeladen via recuperatie van de remenergie. Wanneer de bestuurder remt, dan fungeert de elektrische motor als een generator, die de remenergie omzet in elektriciteit. Deze wordt op zijn beurt opgeslagen in de batterijen totdat ze hun maximumcapaciteit bereiken. Hetzelfde gebeurt in “overrun”, wanneer de vrachtwagen met ingeschakelde versnelling rijdt zonder dat er gas wordt gegeven. Een transformator zet de gelijkstroomspanning van de batterijen om in wisselstroomspanning voor de elektrische motor.

De vrachtwagen kan vertrekken op louter elektrische energie

Het hybride aandrijfsysteem geeft een krachtige ondersteuning aan de conventionele dieselmotor. Dit is vooral van toepassing bij het wegrijden en tijdens het accelereren. Het voertuig vertrekt bijvoorbeeld erg zacht vanuit stilstand, doordat de kracht enkel door de elektrische motor geleverd wordt en de dieselmotor aan stationair toerental draait. Een stevige acceleratie wordt verzekerd doordat het volledige koppel van de elektrische motor al beschikbaar is vanaf stilstand, en dus niet zoals bij een verbrandingsmotor geleidelijk aan opbouwt naarmate de draaisnelheid van de motor toeneemt. Wanneer er bijkomende prestaties gevraagd worden tijdens het rijden, bijvoorbeeld wanneer het bergop gaat of als er snel geaccelereerd moet worden, dan ondersteunt de elektrische motor de dieselkrachtbron voor een korte periode, afhankelijk van de laadstatus van de batterijen.

Aangezien de Atego BlueTEC HYBRID als “zelfbedruipend” systeem niet gebonden is aan een specifieke infrastructuur (bv. laadstations, kabels), kan hij voor evenveel toepassingen ingeschakeld worden als voertuigen die volledig op diesel rijden.

Naargelang van het specifieke systeem bedraagt het bijkomende gewicht van de Atego BlueTEC HYBRID ten opzichte van de normale Atego 1222 ongeveer 350 kg.

De aandrijflijn van de Atego BlueTEC HYBRID werd geconfigureerd met het oog op zijn typische gebruiksprofiel van een allrounder: als een distributievrachtwagen is zijn uitverkoren werkterrein de binnenstad en dichtbevolkte gebieden, maar hij begeeft zich ook op gewestwegen en in beperkte mate op snelwegen. Zijn gemiddelde snelheden liggen dan ook beduidend hoger dan de 20 km/u die gehaald wordt in zuiver stedelijke toepassingen, bijvoorbeeld. De Atego BlueTEC HYBRID is gehomologeerd voor gebruik op de weg en voldoet aan de recentste EURO 5 EEV-uitstootnorm.

Stilte aan de verkeerslichten dankzij een start/stopsysteem voor de motor

De Atego BlueTec Hybrid kan in elektrische modus vertrekken, waarna de dieselmotor het gros van de aandrijving voor zijn rekening neemt, naargelang van de rijomstandigheden. De inschakeling van de aandrijfkracht van de dieselmotor gebeurt via de koppeling tussen de dieselmotor en de elektromotor. Tot aan dat moment van inschakeling wordt de dieselmotor enkel gebruikt om de secundaire systemen aan te drijven. Dit staat niet alleen borg voor een belangrijke brandstofbesparing en uitstootverlaging, maar ook voor minder lawaai voor de bewoners en voorbijgangers. Dankzij het gebruik van een start/stopsysteem voor de motor, dat de dieselkrachtbron automatisch uitschakelt, worden het brandstofverbruik en het geluid aan de verkeerslichten tot nul herleid. Bijkomende besparingen komen van de intelligent afgestemde rijstrategie met elektronische sturing, die de verbrandingsmotor altijd rond zijn ideale werkingspunt houdt.

The Atego BlueTec Hybride voldoet aan alle huidige kwaliteitsnormen en komt daarmee de belofte na van het merk: "Trucks you can trust"

Een van de duidelijk omschreven ontwikkelingsdoelen is ervoor te zorgen dat de hybridevariant kan bogen op dezelfde legendarische betrouwbaarheid als de andere Atego-modellen. In die optiek genieten de hybridecomponenten dezelfde garantieperiode als de conventionele aandrijfelementen en moeten er geen toegevingen gedaan worden op het vlak van onderhoudsintervallen.

De afgelopen maanden werd er veel aandacht besteed aan het beantwoorden aan de Europese Regelgeving ECE R100 en de normen van de European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Deze omvatten veiligheidsvoorschriften rond hoogspanning- en batterijsystemen en maatregelen tegen ongewilde acceleratie. De innovatieve vloot van voertuigen werd goedgekeurd aan de hand van de European Type Approval (ETA).

De integratie van hybridecomponenten vergt grondig ontwikkelings- en testwerk. Dit zijn nu net de vereisten die Mercedes-Benz Trucks oplegt voor de volgende generaties Mercedes-Benz Atego BlueTEC HYBRID, die ook vervat zitten in de slagzin van het merk "Trucks you can trust". Als onderdeel hiervan wordt de Atego BlueTEC HYBRID ook onderworpen aan exact dezelfde testcycli als degene die Mercedes-Benz Trucks oplegt aan de andere vrachtwagens.

Alvorens er wordt overgegaan tot productie, worden elementen als betrouwbaarheid, onderhoud en kost van de vernieuwende aandrijftechnologie geoptimaliseerd aan de hand van speciale, op vrachtwagens gerichte werkingsomstandigheden. Bijkomende hoekstenen op de weg naar succes omvatten specifieke aanpassingen aan de productiesite en kwalificaties op het vlak van onderhoud en herstellingen.

Het belangrijkste aandachtspunt voor toekomstige hybride oplossingen die geschikt zijn voor massaproductie op de vrachtwagenmarkt, blijft betrouwbaarheid en veiligheid van de hybride aandrijflijn, en dit zijn onmiskenbaar de domeinen waarin de Atego BlueTEC HYBRID dezelfde hoge normen zal respecteren als de huidige Mercedes-Benz vrachtwagens.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg NV/SA
Een onderneming van Daimler
Une entreprise de Daimler

Nieuwe Mercedes-Benz Axor: omvangrijke productupgrade voor heavy-duty distributie- en vlootvrachtwagen -specialisten

- Standaarduitrusting omvat Mercedes PowerShift schakelautomaat
- Nieuw interieur voor de bestuurderscabine
- Standaard: start-stop systeem
- Uitgebreid gamma aan speciale uitrustingselementen maakt verdere personalisering mogelijk

Tegelijk met de lancering van de nieuwe Atego stelt Daimler ook de nieuwe versie van de Mercedes-Benz Axor voor. De specialist in op maximaal laadvermogen gefocuste toepassingen zet zijn succesrijke carrière verder als een heavy-duty distributie- en vlootvrachtwagen die prat gaat op bijzondere lage gebruikskosten.

Waar de Axor mee kan pronken – en dit maakt hem uniek in de categorie van de krachtigere vrachtwagens binnen zijn segment – betreft de standaard gemonteerde Mercedes PowerShift geautomatiseerde versnellingsbak, die ook al met succes in de heavy-duty Actros werd geïmplementeerd. Door een verbruiksverlagend automatisch schakelsysteem standaard te voorzien, zet Mercedes-Benz een betekenisvolle trend in de heavy-duty distributievrachtwagensector wat kostenoptimalisatie en bestuurderscomfort betreft.

De Mercedes PowerShift schakelautomaat kan een aanzienlijke invloed hebben op het gebruiksprofiel van de Axor. In de vaak hectische distributiewereld neemt hij enkele bijkomende taken uit de handen van

de bestuurder en staat hij borg voor dezelfde hoogstaande schakelkwaliteit gedurende langere gebruikperiodes. Dankzij de automatische werking spaart de moderne Mercedes PowerShift overbrenging met 12 verhoudingen ook de koppeling en de aandrijflijn. Het resultaat hiervan is dat ook de slijtage waar deze rijcomponenten normaal onderhevig aan zijn tijdens het gebruik, ook verder teruggedrongen wordt.

Nieuw design voor bestuurderscabine en interieur

Nog een kenmerk van de vernieuwde Axor is het gewijzigde ontwerp van de luxueuze bestuurderscabine, die in vier verschillende varianten bestaat. Met zijn karakteristieke radiatorroosterontwerp, dat geïnspireerd werd door dat van de Actros, legt de nieuwe Axor meteen de klemtoon op het feit dat hij deel uitmaakt van de jongste generatie heavy-duty vrachtwagens van Mercedes-Benz. Net als bij de Atego werd het interieur van de ruime bestuurderscabine van de nieuwe Axor aanzienlijk opgewaardeerd. Met onmiddellijke ingang omvat de standaarduitrusting nu een multifunctioneel stuurwiel – dat als optie met leder bekleed kan worden – met bedieningsknoppen voor de radio, de boordcomputer en de telefoon. Inbegrepen in de bijzonder rijke standaarduitrusting is een nieuw hoogwaardig afgewerkt instrumentenpaneel met grafische weergavemogelijkheid, gewijzigde bedieningshendels, een robuuste klerenhanger met vier haken, en een nieuw ontworpen zetelbekleding met geïntegreerde hoofdsteunen. Het nieuwe ontwerp van de uit de Actros overgenomen start sleutel onderstreept het feit dat dit voertuig tot de heavy-duty vrachtwagencategorie behoort.

De optionele uitrustings-elementen waaruit de Axor-klant kan kiezen, zijn bijzonder talrijk. Het ergonomisch geoptimaliseerde interieur van de Axor-cabine kan op die manier nog verder gepersonaliseerd worden, bijvoorbeeld met bijkomende multifunctionele opbergruimten, een

hoogwaardig, hyperefficiënte koelbox die de temperatuur tussen +10°C tot -18°C kan houden, of op maat gemaakte vloermatten.

Niet alleen kan hij bogen op productkenmerken die gericht zijn op een maximaal gebruiksgenot voor de klant, de Axor werpt zich in de heavy-duty vrachtwagensector ook op als een unieke aanbieder met zijn krachtige en bijzonder zuinige BlueTEC-motoren in het vermogengamma dat van 175 kW (238 pk) tot 315 kW (428 pk) reikt. De jongste generatie van de Axor is ook trouw gebleven aan zijn reputatie van bijzonder zuinige en betrouwbare vrachtwagen voor een brede waaier aan toepassingen. Door de Axor trekker-opleggercombinatie standaard te combineren met de Mercedes PowerShift geautomatiseerde overbrenging, zet Mercedes-Benz nog maar eens cruciale veiligheids- en comfortmaatstaven in de transportsector.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg NV/SA
Een onderneming van Daimler
Une entreprise de Daimler

Mercedes-Benz Econic NGT

- BlueTEC EEV standaard beschikbaar op alle dieselveertuigen
- Geïntegreerde veiligheid en comfort
- Niveauregeling, asbelastingindicator, ASR, driepuntsveiligheidsgordels allemaal standaard

Sinds 2002 voldoet de Econic met aardgasaandrijving al aan wat vandaag de strengste EEV-uitlaatgasreglementeringen zijn. Voortaan zijn de dieselmotoren van de Econic standaard uitgerust met BlueTEC EEV-technologie. In vergelijking met de Euro 5-norm ligt het EEV-uitstootniveau voor partikels ongeveer 33 procent lager, wat betekent dat de dieselaangedreven Econic eveneens vastberaden lijkt om een milieuvriendelijke kampioen te worden en zal bijdragen tot een zuiverdere, betere luchtkwaliteit.

Omdat ze gehomologeerd werden volgens de tot nog toe strengste EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle) EU-uitlaatgasnorm, duiken de dieselmotoren nu al onder de Euro 5-limieten en voldoen ze reeds aan de Euro 6-norm die pas van kracht zal worden in 2014. Hierdoor wordt de Econic zelfs toegelaten in lage-uitstootzones, bijvoorbeeld als hij gebruikt wordt in het kader van afvalophaling. Indien er sprake is van bijzonder strikte reglementeringen, verdient de uitzonderlijk stille Econic op aardgas aanbeveling.

Wat de aardgastechnologie van de Econic betreft, werden de aandrijflijn en de verbranding aangepast met het oog op enerzijds een hoger vermogen en anderzijds een verlaagde slijtage wat eveneens bijdraagt tot een daling van de onderhouds- en herstellingskosten. De variant op aardgas is de meest milieuvriendelijke motor die beschikbaar is in de Econic. Met een motorinhoud van 6,9 liter produceert de M 906 LAG-motor een vermogen van 205 kW (279 pk). De uitstoot van de Econic met

aardgasaandrijving bevat geen fijn stof of partikels. Een bijkomend pluspunt is de lage geluidsproductie van de aardgasvariant.

Geïntegreerde veiligheid – asbelastingsindicator, ASR, driepuntsveiligheidsgordels op alle zitplaatsen

Ook de inzittenden worden in de Eonic niet over het hoofd gezien: de Eonic is uitgerust met driepuntsveiligheidsgordels op alle zitplaatsen. Daarnaast bestaat de standaarduitrusting uit een asbelastingsindicator en een acceleratieslipregelaar (ASR). Het instrument dat de asbelasting meet, verkleint in belangrijke mate het risico op overbelading, doordat het het bruto voertuiggewicht bepaalt en het weergeeft via het "driver information system". De acceleratieslipregelaar zorgt dan weer voor meer rijstabiliteit. Beide elementen vormen aanzienlijke troeven in de afvalophalingssector, en dan vooral omdat de kans bestaat dat het voertuig ongewild overladen wordt, een situatie die niet alleen het onderstel kan beschadigen maar ook gevolgen kan hebben voor de algemene veiligheid. ASR helpt ook problemen te vermijden in winterse of gladde omstandigheden. De Eonic is standaard eveneens uitgerust met een sperddifferentieel op de aandrijf-as en een planetaire as – die als eigenschap heeft het koppel op te bouwen aan de wielen. Wanneer ze gecombineerd worden, leveren deze twee ontwerpkenmerken de Eonic een uitstekende grip op, iets wat bijzonder op prijs wordt gesteld door klanten die in de winter geconfronteerd worden met bijzonder moeilijke operationele omstandigheden.

Niveauregeling en verhoogd comfort standaard

De Mercedes-Benz Eonic is eveneens standaard uitgerust met een niveauregelingsfunctie. Hiermee kan het onderstel 200 mm verhoogd of 60 mm verlaagd worden, een kenmerk dat het bijvoorbeeld mogelijk maakt om een afneembare opbouw te monteren en om te wisselen. Er is

ook een vergrendelbare dakkoffer die veilig plaats biedt aan gereedschap en werkkledij. Alle inzittenden kunnen rekenen op een hoogstaand zitcomfort en een optimale veiligheid dankzij drie volwaardige passagierszetels. In de fabriek wordt standaard ook een krachtige 28 V/100 A-generator gemonteerd, die borg staat voor de volledige stroomvoorziening van het voertuig, de batterij voedt en stroomreserve voorziet voor bijkomende accessoires.

Specialist voor een waaier aan toepassingen

De Mercedes-Benz Econic is een voertuig dat zich bij uitstek leent tot gemeentelijk gebruik, maar ook bij ophalings- en distributiediensten valt hij erg in de smaak. Hij is dan ook de belichaming van alle kwaliteiten die men verwacht van voertuigen uit verschillende sectoren: of hij nu gebruikt wordt als afvalophalingsvoertuig, voor de brandweer of de luchthavendiensten, als een tankwagen of een verhuiswagen, als melkophalings- of huisbrandoliedistributievoertuig. De Econic is een gespecialiseerd voertuig dat voor meerdere doeleinden gebruikt kan worden – hij gaat tegenwoordig zelfs door het leven als trekker-oplegger, die gebruikt wordt door voedselgroothandelaren voor koeltransport.

Met meer dan 9.000 verkochte eenheden gaat de Econic prat op een uitstekende marktpositie en wordt hij beschouwd als de benchmark voor voertuigen met een lage bestuurderscabine. Volgens het management van de fabriek van Wörth kiest ongeveer 20 procent van de klanten voor de voordelen van aardgas. Door de toegenomen aantallen en de hogere vraag naar Econic-voertuigen op aardgas werd de productie in 2009 volledig overgeplaatst naar de productiedivisie voor bijzondere voertuigen in Wörth am Rhein. Daarvoor werd het voertuig gebouwd in het Competentiecentrum voor emissievrije mobiliteit (KEM) in Mannheim.

De Econic wordt aangedreven door zescilinder-in-lijn dieselmotor van de 900-reeks of door de aardgaskrachtbron, die beide aan de EEV-normen

voldoen. De dieselmotoren zijn uitgerust met de innovatieve BlueTEC-dieseltechnologie. Dankzij het gebruik van SCR-technologie en een geoptimaliseerde verbranding konden zowel de uitstoot als het brandstofverbruik verlaagd worden. Naast de OM 906 LA, die beschikbaar is met een vermogen van 175 kW (238 pk) en 210 kW (286 pk), is er ook de OM 926 LA met een vermogen van 240 kW (326 pk). De dieselmotoren van de 900-reeks kunnen ook rijden op biodiesel, zonder dat er wijzigingen noodzakelijk zijn. Alle Econics met dieselmotor zijn uitgerust met een aluminium brandstoftank van 200 liter en een bijkomende tank van 25 liter voor het AdBlue.