

Cockpit-Geschichte(n): Datenwolke statt Aschenbecher!



Links oben: Mercedes-Benz 1924 aus dem Jahr 1972, Mitte: Mercedes-Benz 1317 Sattelzugmaschine (Baujahr 1989) rechts oben: Mercedes-Benz Actros (2. Generation), unten: 2018 eingeführtes Multimedia-Cockpit des Mercedes-Benz Actros (5. Generation).

Unglaublich, wie sich Kabinen und Cockpits innerhalb der letzten Jahrzehnte gewandelt haben. In einer rasanten Entwicklung ging's vom „Kutschbock“ zum Human Machine Interface.

Geschichtsstunde á la Mercedes-Benz: Das Unternehmen hat einmal in die Archive geschaut und zeigt, wie sich der Lkw-Fahrerarbeitsplatz in den letzten 60 Jahren verändert hat.

Lackierte Brüstung aus Blech, großes, feingliedriges Bakelit-Lenkrad, variantenreich gestaltete Schalter, Aschenbecher nicht zu vergessen! – so sahen vor über 60 Jahren die ersten Cockpits der schweren Kurzhauber von Mercedes-Benz aus. Sie wurden seit 1958 bis in die

90er-Jahre hinein gebaut und besitzen dank ihrer Robustheit bis heute Legendenstatus.

So zum Beispiel der Mercedes-Benz 1924 aus dem Jahr 1972. Von seinem Arbeitsplatz aus überwachte der Fahrer die Arbeit des unverwüstlichen „Afrika-Motors“ OM 355 unter der kurzen Haube. Interessant auch der Fahrerarbeitsplatz einer Mercedes-Benz 1317 Sattelzugmaschine, Baujahr 1989. Typisch sind die 80er-Jahre Brauntöne, die bescheidene Anzahl der Schalter und die an den oberen Rand des Cockpits ausgegliederten Funktions- und

Warnleuchten. Der Frontlenker der sogenannten Leichten Klasse (LK) gilt als Atego-Vorläufer und wurde von 1984 bis 1998 gebaut.

Einen erheblichen Modernisierungsschub gab es mit der Einführung der zweiten Generation des Mercedes-Benz Actros, die von 2003 bis 2008 vom Band lief. Das Lenkrad beherbergte einen Fahrerairbag. Sitze, Lenkrad, Schalterfeld – zahlreiche Elemente ließen sich bereits individuell auf den jeweiligen Fahrer und sein Einsatzfeld hin konfigurieren. Die Brüstung schmiegte sich quasi um den Fahrzeugführer,

sodass die erstaunliche Vielzahl an Bedienelementen stets in guter Reichweite war. Auch das Anzeigenkonzept hatte sich deutlich weiterentwickelt mit einem ersten digitalen Zentralsdisplay, das zum Beispiel die Gangwahl und die Arbeit der Assistenzsysteme visualisierte.

Doch war dies noch weit entfernt von dem nahezu voll digitalisierten Arbeitsplatz, den das 2018 vorgestellte Multimedia-Cockpit bietet. Zwei hochauflösende Bildschirme ersetzen die klassische Instrumententafel. Zugleich hat sich das Multifunktionslenkrad zu einer Schaltzentrale weiterentwickelt. Zum komplett überarbeiteten Human Machine Interface des neuen Actros der fünften Generation gehören auch die beiden hochformatigen Displays der MirrorCam an den A-Säulen. Apps helfen dem Fahrer jetzt bei der Erfüllung seiner Transportaufgabe und über das Data Center ist der Truck permanent mit der Cloud verbunden.



Das Cockpit dieses Mercedes-Benz LPK 1626 aus dem Jahr 1972 hat aufgrund diverser Umbauten bereits Bauarbeitern, Feuerwehrleuten und Fernfahrer als Arbeitsplatz gedient, davon zeugen unter anderem das weiße Lenkrad und die zahlreichen Schalter, Leuchten und Anzeigen.



Im kubischen Fahrerhaus eines Mercedes-Benz LPS 2226 6x4 V8, Baujahr 1972, wartet ein übersichtlich gestaltetes Cockpit mit filigranem Lenkrad auf den Fahrer.



Schlankes Lenkrad und nüchternes Design prägen den Fahrerarbeitsplatz im schweren Kipper Mercedes-Benz LPK 223, der Anfang der 1970er Jahre im Mercedes-Benz Werk Wörth regelmäßig vom Band lief.



Ins Auge sticht die blau lackierte Brüstung des zum Langesentransporter umgebauten Kurzhaubers Mercedes-Benz L 2624/6x4 aus dem Jahr 1969. Das Fahrzeug bestach durch seine ebenso einfache wie robuste Technik, die auch in der bescheidenen Instrumentierung des Cockpits seinen Ausdruck findet.



Die Brüstung des Kurzhaubers Mercedes-Benz LAK 1624, Baujahr 1971, ist in Wagenfarbe lackiert, Schalter und Anzeigen des schweren Kippers heben sich davon deutlich ab.



In den Fahrerhäusern der sogenannten Neuen Generation (NG) prägten, der Zeit gemäß, moderne Kunststoffe und eine übersichtliche Sachlichkeit den Fahrerarbeitsplatz, hier zu sehen in einem Mercedes-Benz AK 1936 aus dem Jahr 1988.



Einen für seine Zeit modernen Arbeitsplatz mit ergonomisch optimiertem Lenkrad und klarer Aufteilung von Schaltern und Anzeigen bietet dieser leichte Kipper Mercedes-Benz LPK 813 von 1985.