

06.07.2015 – 10:39 Uhr

Mit Sicherheit führend: Bei Lkw, Transportern und Omnibussen von Mercedes-Benz und Setra



Schlieren (ots) -

Sicherheit ist einer der grundlegenden Markenwerte von Daimler. Seit Jahrzehnten ist der Konzern Pionier bei Sicherheits- und Assistenzsystemen. Ob bei den Lkw und Transportern von Mercedes-Benz oder den Omnibussen von Daimler Buses - alle Fahrzeuggattungen verfügen einsatzspezifisch über sämtliche derzeit verfügbaren Sicherheits- und Assistenzsysteme. Die meisten der Systeme sind Eigenentwicklungen und feierten bei Mercedes-Benz ihre Weltpremiere. Sie wurden in den Produkten der Konzernmarken von Daimler bereits verbaut, bevor der Gesetzgeber sie vorschreibt oder sie überhaupt in dessen Blickwinkel geraten. Denn die Sicherheitsentwicklung des Konzerns orientiert sich stets praxisnah am realen Unfallgeschehen. Dazu trägt nicht zuletzt die hauseigene Nutzfahrzeug-Unfallforschung bei. Mit neuen und einzigartigen Assistenzsystemen wie dem Abbiege-Assistenten für Mercedes-Benz Trucks forciert Daimler die Entwicklung. Das ambitionierte Ziel ist die Umsetzung der Vision vom unfallfreien Fahren. Die Entwicklung der Unfallzahlen zeigen, dass man ihr Schritt für Schritt näher rückt.

Unfallvermeidung ist Grundprinzip

Sicherheit wird bei Daimler ganzheitlich betrachtet. Sie ist nicht isoliert auf die Minderung von Unfallfolgen ausgelegt. Daimler konzentriert sich vielmehr darauf, Unfälle gar nicht erst entstehen zu lassen. Denn grösste Sicherheit heisst Unfallvermeidung, vor allem mit Blick auf Nutzfahrzeuge.

Denn im Vergleich zu einem Pkw oder gar einem Fussgänger oder Zweiradfahrer ist ihre Masse um ein Vielfaches höher. Daher sehen sich die Daimler-Entwickler hier in der Verantwortung im Sinne des Partnerschutzes im Verkehr.

Unfallvermeidung beginnt bereits beim Fahrer, bei seiner Konditionssicherheit und seinem Wohlbefinden, bei seinem Arbeitsplatz und der Bedienungssicherheit seines Fahrzeugs. Lkw, Omnibusse und Transporter von Daimler sind deshalb bewusst als "Fahrerautos" ausgelegt: In Bedienung und Komfort, in Antrieb und Fahrverhalten kommen sie in allen ihren Ausprägungen den Fahrern entgegen und erleichtern ihnen ihre anspruchsvolle Aufgabe. Dies ist ein wesentlicher Punkt, weshalb Lkw, Omnibusse und Transporter der Daimler-Marken bei ihren Nutzern so beliebt sind und in neutralen Kunden-Umfragen stets Spitzenplätze belegen.

Ergänzend unterstützt Daimler die Fahrer in jeder Fahrzeuggattung durch hochspezialisierte Sicherheitstrainings. Schulungen von Profitrainern versetzen Fahrer in die Lage, in Gefahrensituationen schnell und besonnen zu reagieren. Denn die letzte Verantwortung obliegt stets dem Fahrer: Assistenzsysteme bleiben auch bei automatisierten Eingriffen das, was sie in ihrer wörtlichen Bedeutung sind: Assistenten, die den Fahrer unterstützen.

Gezielt eingesetzte Sicherheitstechnik rechnet sich

Sicherheit bedingt speziell bei Nutzfahrzeugen eine weitere Forderung: Sie muss sich rechnen. Systeme, die sich bezahlt machen, kommen beim Kunden gut an. Und gezielt eingesetzte Sicherheitstechnik rechnet sich: Ein Lkw, Omnibus oder Transporter, der ohne Unfall ans Ziel kommt, vermeidet Standzeiten in der Werkstatt und es entstehen keine Reparatur- und womöglich erhöhte Versicherungskosten. Gleichzeitig honorieren Versicherungsgesellschaften die Verbauung von Sicherheitssystemen mit Prämienrabatten.

Sicherheit nach Mass in Lkw, Transportern und Omnibussen

Sicherheitstechnik ist bei den sehr heterogenen Einsatzbedingungen von Nutzfahrzeugen gleichzeitig individuell zu betrachten: Lkw, Omnibusse und Transporter lassen sich nicht über einen Kamm scheren, sie benötigen unterschiedliche Sicherheits- und Assistenzsysteme. Das trifft auch innerhalb der einzelnen Fahrzeuggattungen zu. Lkw im Fernverkehr bewegen sich in einem anderen Umfeld als Verteilerfahrzeuge. Auch Stadt- und Reisebusse haben deswegen technisch wenige Gemeinsamkeiten. Transporter wiederum erfüllen mit ein und demselben Fahrzeug die höchst unterschiedlichen Ansprüche von Handwerkern und Kurierdiensten, von Reisemobilurlaubern und Busbetreibern.

Die Ingenieure von Mercedes-Benz Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses entwickeln deshalb hochspezifische Sicherheitstechnik für jede einzelne Fahrzeuggattung und deren Einsatzzweck. Einige von vielen Beispielen: Der hochentwickelte Active Brake Assist 3 ist ein perfekter Notbrems-Assistent für Lkw im Fernverkehr und Reisebusse. Der neue Abbiege-Assistent wird perfekt zugeschnitten zur Unterstützung von Lkw-Fahrern beim Spurwechsel auf der Autobahn und beim Abbiegen in der Stadt. Die neue Knickwinkelsteuerung ATC wiederum bewährt sich als einmaliges Sicherheitsmerkmal speziell für Gelenkbusse. Transporter mit Stern sind mit massgeschneiderten Assistenzsystemen wie Seitenwind-Assistent, PRE-SAFE® und Collision Prevention Assist sicher unterwegs.

Vorsprung durch Vernetzung im Konzern

Der Vorsprung der Fahrzeuge von Daimler bei allen Entwicklungen rund um das Thema Sicherheit kommt nicht von ungefähr. Das grosse Plus der einzelnen Sparten und Geschäftsfelder: Lkw, Transporter, Omnibusse und auch Pkw sind sowohl eng miteinander als auch mit der zentralen Konzernforschung vernetzt. Dadurch profitiert jeder Bereich von den Entwicklungen und Erfahrungen der anderen.

Ein Beispiel: Im Frühjahr 1995 erfolgte der weltweit erste Serieneinsatz des elektronischen Stabilitätssystems ESP in der Mercedes-Benz S-Klasse. Nur wenige Jahre später folgten Lkw, Transporter und Omnibusse bei erheblich komplexeren Ausführungen, bedingt durch Variantenvielfalt wie unterschiedliche Radstände, Achskonfigurationen, Aufbauten und Beladungszustände. Mittlerweile ist ESP seit 20 Jahren erfolgreich im Einsatz und gehört schon zum Standard.

Eigene Unfallanalyse wertet Unfälle bis ins Detail aus

Sicherheits- und Assistenzsysteme sind kein Selbstzweck. Deshalb erhalten die Entwicklungsingenieure unterstützend Informationen von der hauseigenen Nutzfahrzeug-Unfallanalyse. Seit mittlerweile 45 Jahren untersuchen die Experten reale Unfälle von Mercedes-Benz Lkw. Sie rücken bei nahezu jedem schweren Unfall aus, in die ein Lkw mit Stern verwickelt ist und stellen unabhängig von Gutachtern eigene Untersuchungen an.

Seit elf Jahren wird das Unfallgeschehen zusätzlich markenübergreifend in einer Nutzfahrzeug-Unfalldatenbank dokumentiert und ausgewertet. Diese Arbeit bildet einen wichtigen Baustein für die Systementwicklungen im Bereich der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit - hier verbinden sich auf einzigartige Weise Know-how und Praxisnähe.

Sicherheitsentwicklung bei Daimler: Agieren statt reagieren

An der hauseigenen Unfallanalyse wird sichtbar: Daimler orientiert sich im Unterschied zu anderen Herstellern weniger an künftigen gesetzlichen Vorgaben als am tatsächlichen Unfallgeschehen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Entwicklung von Sicherheits- und Assistenzsystemen ist realitätsnah und schnell, sie wartet bei der Umsetzung nicht auf Vorschriften. Agieren statt nur reagieren ist hier das Prinzip.

Dies verschafft einen entscheidenden Vorsprung. Daimler ist seit Jahrzehnten der Erfinder einer Vielzahl von Sicherheits- und Assistenzsystemen. Viele von ihnen haben Revolutionen in der Sicherheitstechnik ausgelöst. Einige prägnante von vielen Beispielen sind das Antiblockiersystem ABS für schwere Nutzfahrzeuge, das elektronische Stabilitätssystem ESP oder der Notbrems-Assistent Active Brake Assist. Von diesem Vorsprung profitieren neben den Käufern und Fahrern von Lkw, Transportern und Omnibussen alle Verkehrsteilnehmer.

Hochaktuelles Beispiel dafür ist die Vorgabe der EU zum Einbau von Notbremsystemen und Spurassistenten für neu zugelassene Lkw und Omnibusse ab November 2015. Bei Daimler gibt es beides bereits seit neun Jahren (Active Brake Assist) bzw. seit 15 Jahren (Spurhalte-Assistent) im Lkw und kurz darauf im Reisebus. Ein weiteres Beispiel: Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist seit Herbst vergangenen Jahres für neu zugelassene Transporter vorgeschrieben - im Mercedes-Benz Sprinter gehört ESP bereits seit 2002 zum Serienumfang. Aufgrund des Entwicklungs- und Erfahrungsvorsprungs können diese Systeme mehr als vergleichbare Anwendungen und mehr als der Gesetzgeber vorschreibt.

Versicherungen betätigen praxisorientierten Weg

Diesen praxisbetonten Weg von Daimler bestätigen auch unabhängige Untersuchungen, etwa des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Er nennt als Hauptunfallursachen für Lkw Auffahrunfälle noch vor Abbiegeunfällen, Unfälle durch Verlassen der Spur sowie Unfälle mit Fussgängern. Die aktuellen Assistenzsysteme der Nutzfahrzeuge von Daimler begegnen all diesen Unfallarten.

Laut GDV kann durch einen Notbrems-Assistenten mehr als die Hälfte der Lkw-Auffahrunfälle vermieden werden. Die Versicherer ermittelten ausserdem, dass durch Abbiege-Assistenten mehr als 40 Prozent der Unfälle zwischen Lkw und Fussgängern bzw. Radfahrern verhindert werden können.

Ein Sicherheitspotenzial von fast 40 Prozent ermittelte der GDV für Spur-Assistenten. Den genannten Assistenzsystemen ordnet der GDV ebenfalls für Omnibusse eine signifikante positive Einwirkung auf das Unfall-geschehen zu.

Daraus lässt sich ein Wunsch der Lkw-Hersteller ableiten: Wer neue Assistenzsysteme will, sollte sie nicht nur fordern, sondern auch fördern: Die Verbreitung weiterer Assistenzsysteme und damit mehr Sicherheit auf den Strassen könnten Versicherungen durch entsprechende Nachlässe in der Prämien-gestaltung fördern.

Entwicklung der Unfallzahlen ist seit Jahren rückläufig

Die Sprache der Unfallstatistik ist unbestechlich: In den Staaten der EU 28 ist die Zahl der Unfälle in den vergangenen zweieinhalb Jahrzehnten deutlich gesunken. Nennt die Europäische Kommission für das Gebiet der heutigen EU 28 im Jahr 1991 noch 1,44 Millionen Unfälle, so ist die Zahl bis zum vergangenen Jahr um rund ein Drittel auf zirka eine Million Unfälle zurückgegangen.

Diese erfreuliche Entwicklung ist noch positiver, schaut man sich die Zahl der Verkehrstoten an. Sie ist drastisch gesunken: Kamen im Jahr 1991 bei Verkehrsunfällen im Gebiet der heutigen EU noch 76 230 Menschen ums Leben, so ging diese Zahl im Jahr 2014 mit 25 700 Todesfällen auf ein Drittel zurück.

Wie positiv sich Sicherheits- und Assistenzsysteme auf die Unfallzahlen im Strassengüterverkehr auswirken, lässt sich in Zahlen belegen: In der EU ist seit dem Jahr 2000 die Transportleistung um 15 Prozent gestiegen, die Zahl der Lkw-Unfälle mit Todesfolge aber sank im gleichen Zeitraum um 56 Prozent.

Ein ähnliches Beispiel betrifft Deutschland: In 20 Jahren hat die Transportleistung um 80 Prozent zugenommen, gleichzeitig kann ein Rückgang der tödlich Verletzten in Verbindung mit Lkw-Unfällen um 57 Prozent verzeichnet werden. Auffällig ist hier ein verstärkter Rückgang der Todesfälle ab etwa dem Jahr 2000, parallel zur beginnenden Ausstattung der Lkw mit Assistenzsystemen, die vor allem Mercedes-Benz vorangetrieben hat.

Ehrgeizige Programme der EU forcieren Sicherheit

Die Unfallzahlen - und vor allem die Rate der tödlichen Unfälle - sollen weiter drastisch sinken. Deshalb gibt es innerhalb der EU ehrgeizige Programme, die Zahl der Verkehrstoten in Zehnjahresschritten jeweils zu halbieren. Im Moment liegt die EU mit diesem Vorhaben innerhalb dieser Dekade annähernd auf Kurs, auch wenn die Zahl der Todesfälle im vergangenen Jahr nur um rund ein Prozent zurückgegangen ist. Mit der verpflichtenden Einführung von Notbrems- und Spurhaltesystemen für neu zugelassene Lkw und Reisebusse ab November 2015 ist in den kommenden Jahren mit einem positiven Schub auf Seiten der Nutzfahrzeuge zu rechnen.

Die Entwicklung geht weiter: In einem nächsten Schritt wird sich die EU voraussichtlich intensiv der Verkehrssicherheit von Fussgängern und Zweiradfahrern widmen. Zurzeit handelt es sich bei jedem fünften Verkehrstoten in Europa um einen Fussgänger, ähnlich gross ist die Zahl getöteter Zweiradfahrer. Der neue Abbiege-Assistent von Mercedes-Benz Trucks möchte genau hier ansetzen und steht nun kurz vor der Markteinführung.

In Vorbereitung ist bei der EU ausserdem eine generelle Agenda zur Strassenverkehrssicherheit für die kommenden fünf Jahre, ebenso eine Bewertung möglicher Massnahmen zur Verringerung schwerer Verletzungen im Strassenverkehr.

Ziel: Fusion der Assistenzsysteme

Die Entwicklung geht weiter: Mercedes-Benz Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses treiben die Entwicklung ihrer Sicherheits- und Assistenz-systeme weiterhin energisch voran. Die Entwicklung des neuen Abbiege-Assistenten für Lkw, zusätzliche Funktionen für den Active Brake Assist, die Adaption weiterer Assistenzsysteme einschliesslich ihrer speziellen Ausle-gung für Transporter - die Ingenieure von Daimler arbeiten unverdrossen weiter an neuen Sicherheits- und Assistenzsystemen, bis die Vision vom unfallfreien Fahren Realität geworden ist.

Ein wesentlicher Schritt auf diesem Weg ist die Fusion unterschiedlicher Systeme im Fahrzeug sowie die Kommunikation der Fahrzeuge untereinander. Der Mercedes-Benz Future Truck 2025 hat es vor genau einem Jahr schon unter Beweis gestellt: Vorgezeichnet ist der Weg zum autonomen Fahren - dies wäre dann die Unfallvermeidung auf höchstem Niveau.

Daimler: Die sichersten Lkw, Transporter und Omnibusse

Daimler ist bei all diesen Entwicklungen Pionier. Der Stern und seine ver-wandten Marken stehen für höchste Sicherheit. Auf dem Safety Campus demonstrieren unterschiedlichste Fahrzeuge vom Transporter bis zum Sattelzug und vom Gelenkbus bis zum Reise-Superhochdecker das faszi-nierende Können moderner Assistenzsysteme. Das Spektrum ist weit und reicht vom Seitenwind-Assistent und halbautomatischen Einparken eines Vans über die neue Knickwinkelsteuerung (ATC) eines Gelenkbusses bis zum neuen Abbiege-Assistenten von Lkw. Spektakuläre Vorführungen des Active Brake Assist 3 oder Collision Prevention Assist fehlen nicht. Eines wird dabei klar: Mercedes-Benz Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses liefern bereits heute die sichersten Lkw, Transporter und Omnibusse der Welt.

Kontakt:

Artur Demirci, +41 (0)44 755 88 23, artur.demirci@daimler.com

Bilder der Veranstaltung sind im Internet verfügbar:
http://daimler-cv-pressmaterial.de/dir/campus_safety/

Medieninhalte



Shaping Future Transportation 2015 - Campus Safety - Mercedes-Benz Commercial Vehicles Safety Range; Sprinter, Travego, Actros, Future Truck 2025 (LTR) Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100001544 / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/Mercedes-Benz Schweiz AG/Daimler AG"

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001544/100775239> abgerufen werden.