



Mercedes-Benz Trucks – Führend bei aktiver Sicherheit und auf dem Weg zum unfallfreien Fahren

Presse-Information

Mehr Sicherheit beim Abbiegen und Spurwechsel:

2. September 2014

Mercedes-Benz Trucks präsentiert Technologie-Premiere

„Blind Spot Assist“

- **Unfalltendenz dank moderner Assistenzsysteme rückläufig**
- **Der neue Blind Spot Assist von Mercedes-Benz wird Leben retten**
- **Eine Radarsensorik überwacht den gesamten Seitenbereich des Lkw**
- **Das Ziel: immer informieren, bei Bedarf warnen**
- **Information und Warnung erfolgen situationsabhängig**

Stuttgart – Die Unfallstatistik spricht eine deutliche Sprache: Kollisionen beim Abbiegen gehören zu den häufigsten und schwerwiegendsten Unfallarten in Verbindung mit Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Fahrradfahrer und Fußgänger können in Gefahr geraten, falls Lkw-Fahrer sie nicht bemerkt haben. Der neue Blind Spot Assist von Mercedes-Benz warnt den Fahrer zuverlässig vor Gefahren beim Abbiegen in kritischen Situationen mit eingeschränkter Sicht. Mehr noch: Er berücksichtigt ebenfalls die Schleppkurve des Aufliegers und warnt deshalb auch bei Kollisionsgefahr mit stationären Hindernissen wie Ampeln oder Laternen. Darüber hinaus unterstützt er den Fahrer beim Spurwechsel.

Sven Ennerst, Leiter der weltweiten Entwicklung und des Einkaufs von Daimler Trucks erläutert das System heute in Würth vor Journalisten: „Die Technologie-Entwicklung des Blind Spot Assist ist nunmehr abgeschlossen. Die Brisanz von Kollisionen beim Abbiegen eines Lkw hat uns bei Daimler keine Ruhe gelassen, allerdings muss vor einer Markteinführung das System entwicklungsseitig umfassend getestet werden. Das bedeutet, es müssen noch hunderttausende Testkilometer absolviert, und das System auf unterschiedliche Fahrzeugvarianten angepasst werden. Vom Technologieführer erwartet

man wegweisende Lösungen – vor allem wenn es die Verbesserung der aktiven Sicherheit betrifft, denn die hat bei Daimler Trucks oberste Priorität.“

Seite 2

Lkw-Unfälle dank Assistenzsystemen rückläufig

Die Tendenz ist eindeutig, und sie ist positiv: In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten hat die Transportleistung des Straßengüterverkehrs deutlich zugenommen. Gleichzeitig ist die Zahl der verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmer stark rückläufig, betrachtet man Unfälle im Zusammenhang mit Lkw.

In Deutschland zum Beispiel stieg die Transportleistung in den vergangenen 20 Jahren um rund 80 Prozent. Im Gegensatz dazu sank die Zahl der im Güterkraftverkehr Schwerverletzten um rund 44 Prozent, die der Getöteten sogar um fast 56 Prozent. Auffällig ist ein verstärkter Rückgang dieser Zahlen ab etwa dem Jahr 2000, parallel zur beginnenden Ausstattung der Lkw mit Assistenzsystemen wie Stabilitätsregelassistent, Abstands-Regeltempomat, die vor allem Mercedes-Benz stark vorangetrieben hat.

Nachdem moderne Assistenzsysteme typische Lkw-Unfälle wie das Abkommen von der Fahrbahn und Auffahrunfälle inzwischen verhindern, abschwächen oder davor warnen können, rücken im nächsten Schritt Abbiegeunfälle in den Mittelpunkt. Zwar vermitteln die vier korrekt eingestellten Außenspiegel auf der Beifahrerseite ein nahezu vollständiges Bild von Verkehrsteilnehmern neben dem Lkw. Aber auch der beste Lkw-Fahrer kann beim Abbiegen Fußgänger oder Radfahrer übersehen, wenn sie in seine Fahrspur geraten, während er sein Fahrzeug kurzzeitig mit einem Blick nach vorne oder links absichert. Erschwerend hinzu kommt schlechte Sicht aufgrund von Witterung oder Tageszeit und die Gefahr durch Ablenkung aufgrund der wachsenden Hektik im Verkehrsgewühl an Kreuzungen.

Das ungleiche Verhältnis von Lkw, Fußgängern und Radfahrern

Gefahr besteht bei ungewollten Begegnungen zwischen Lkw und Fußgängern oder Radfahrern durch die extrem unterschiedlichen Massenverhältnisse. Die Folge: Jeder fünfte innerorts tödlich verunglückte Fußgänger oder Radfahrer in Deutschland kommt bei einer Kollision mit einem Lkw ums Leben. Außerorts beläuft sich der Anteil der Verunglückten auf 10 bis 15 Prozent.

Erwartungsgemäß konzentrieren sich die Kontaktstellen bei Unfällen mit Lkw während des Rechtsabbiegens auf den vorderen Bereich der rechten Fahrzeugseite. Bei deutlich über 50 Prozent geschieht hier die erste Kollision bei einem Unfall.

Der neue Blind Spot Assist von Mercedes-Benz wird Leben retten

Aufgrund eigener Initiative, aber auch wegen Rückmeldungen von Kunden hat Mercedes-Benz daher den neuen Blind Spot Assist für Lkw entwickelt. Er kann und er wird Leben retten: So geht der Gesamtverband der Deutscher Versicherungswirtschaft (GDV) zum Beispiel heute davon aus, dass mit Blind Spot Assist rund die Hälfte aller Unfälle zwischen Lkw und Fußgängern bzw. Radfahrern vermieden werden können. Die Zahl der damit verbundenen Todesfälle könne sich um fast ein Drittel reduzieren.

Der Blind Spot Assist von Mercedes-Benz hilft auch beim Spurwechsel

Der neue Blind Spot Assist von Mercedes-Benz kann sogar noch mehr: Er warnt den Lkw-Fahrer nicht nur beim Abbiegen vor anderen Verkehrsteilnehmern, er warnt auch vor drohenden Kollisionen mit stationären Hindernissen – zum Beispiel Schildern oder Laternen – und dient als Assistenzsystem beim Spurwechsel nach rechts auch bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Die Radarsensorik überwacht den gesamten Bereich der Beifahrerseite

Herzstück des Blind Spot Assist ist eine Radarsensorik auf der Beifahrerseite vor der Hinterachse des Lkw. Das System ist so ausgerichtet, dass es die komplette Länge eines Sattel- oder Gliederzugs abdeckt. Darüber hinaus wird dieser Streifen sogar auf zwei Meter nach vorne vor den Lkw ausgedehnt.

Das Ziel: immer informieren, bei Bedarf warnen

Ziel des Blind Spot Assist: Den Fahrer informieren, wenn sich ein Objekt seitlich neben ihm befindet. In einem zweiten Schritt wird er gewarnt, falls er eine Aktion einleitet oder fortsetzt und dabei die Gefahr einer Kollision besteht.

Befindet sich ein bewegliches Objekt in der seitlichen Überwachungszone, wird der Fahrer optisch informiert. In der A-Säule auf Beifahrerseite in Blickhöhe des Fahrers leuchtet eine LED in Dreiecksform gelb auf. Die Leuchte lenkt die Aufmerksamkeit des Fahrers intuitiv auf die Situation neben seinem

Fahrzeug. Bei Kollisionsgefahr erfolgt eine zusätzliche optische und akustische Warnung: Die LED-Leuchte blinkt mehrfach rot mit höherer Leuchtkraft, seitenrichtig ertönt ein Warnsummer.

Erkennen die Sensoren bei einem Abbiegevorgang in der Schleppkurve des Lkw ein stationäres Hindernis wie eine Ampel oder Laterne, erfolgt ebenfalls eine optische und akustische Warnung.

Diese umfassende Unterstützung des Fahrers erfolgt über den gesamten Geschwindigkeitsbereich des Lkw vom Stand – etwa an einer Ampel – bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Information und Warnung erfolgen situationsabhängig

Informationen bzw. Warnungen erfolgen abhängig von der individuellen Situation:

- Der Fahrer wird optisch informiert, wenn sich ein bewegliches Objekt auf der Beifahrerseite seines Lkws befindet, um ihn rechtzeitig auf den anderen Verkehrsteilnehmer aufmerksam zu machen.
- Bei erkennbarer Absicht des Abbiegens – Einsatz des Blinkers bzw. Lenkeinschlag – wird der Fahrer vor einer drohenden Kollision gewarnt.
- Beim Abbiegen warnt der Blind Spot Assist zusätzlich durch Überwachung der Schleppkurve des Aufliegers oder Anhängers vor der Gefahr einer Kollision mit einem stationären Gegenstand, etwa einem Verkehrsschild oder einem Begrenzungspfosten.
- Bei höheren Geschwindigkeiten übernimmt der Blind Spot Assist die Funktion eines Spurwechsel-Assistenten. Der Fahrer wird ebenfalls über ein Objekt auf der Beifahrerseite informiert bzw. bei Setzen des Blinkers oder Überfahren der Spurmarkierung davor gewarnt. Damit unterstützt der Blind Spot Assist den Spurwechsel etwa beim Überholen eines Radfahrers außerorts oder beim Fahrstreifenwechsel auf mehrspurigen Straßen.

Mercedes-Benz – Vorreiter für Sicherheits- und Assistenzsysteme

Traditionell ist Mercedes-Benz führend bei der Einführung von Sicherheits- und Assistenzsystemen bei Lkw. Das gilt für das Antiblockiersystem ABS im Jahr 1981, die Antriebs-Schlupfregelung ASR (1985), das elektronische Bremssystem EBS und Wankregelung (beide 1996), für Abstands-Regeltempomat und Spurassistent (jeweils 2000), die Stabilitätsregelung (2001), den

Bremsassistenten (2002) sowie Active Brake Assist (2006) und seine Weiterentwicklungen. Die Trucks mit dem Stern hatten hierbei stets die Nase vorn: Alle wesentlichen Sicherheitssysteme brachte Mercedes-Benz Trucks bereits Jahre vor einer gesetzlichen Verpflichtung auf den Markt.

Hintergrund ist neben der dynamischen technischen Entwicklung die Unfallforschung. Seit 1970 betreibt das Unternehmen mit der Mercedes-Benz Unfallforschung eine nahezu einzigartige Institution. Bei Lkw-Unfällen in Verbindung mit einem Mercedes-Benz rücken Spezialisten mit einem speziellen Unfallaufnahmefahrzeug aus und analysieren jedes Detail.

Daraus ist im Laufe der Jahrzehnte ein einzigartiger Fundus entstanden, der in einer eigenen Datenbank hinterlegt ist. Sie enthält heute mehr als 12 000 Fälle. Darunter sind 4300 detailliert untersuchte Unfälle, aber auch etwa 4200 Datensätze zu Bagatellschäden, basierend auf der hauseigenen CharterWay-Flotte. Die aufwendigen Untersuchungen und Dokumentationen sind eine Basis für die Sicherheitstechnik von morgen, zum Beispiel den Blind Spot Assist.

Bilder mit den Nummern **14C985_012**, **14C985_013** und **14C985_019** sowie weitere Informationen sind im Internet verfügbar: www.media.daimler.com

Bildunterschrift **14C985_012** und **14C985_013**:
Mercedes-Benz Blind Spot Assist / Interieur - LED Warnung

Bildunterschrift **14C985_019**:
Mercedes-Benz Blind Spot Assist / Abbiegen

Ansprechpartner:
Carola Pfeifle, +49 (0) 711 17-5 35 51, carola.pfeifle@daimler.com
Uta Leitner, +49 (0) 711 17-5 30 58, uta.leitner@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:
www.media.daimler.com und www.mercedes-benz.com

