

Daimler wyznacza trendy w zakresie bezpieczeństwa samochodów użytkowych

Informacja prasowa

- **Przekazany 10.000-ny system hamowania awaryjnego (Active Brake Assist)**
- **110.000 systemów wspomagania na drogach**
- **Systemy wspomagania mogą zredukować liczbę wypadków**

24 września 2009

Stuttgart – Spółka Daimler AG dostarczyła właśnie 10.000-ny samochód ciężarowy Mercedes-Benz z Active Brake Assist, systemem hamowania awaryjnego.

Hubertus Troska, dyrektor Mercedes-Benz Trucks, przekazał dzisiaj jubileuszowy pojazd, Actros 1841 LS, panu Robertowi Gammischowi, prezesowi przedsiębiorstwa transportowego Log-In, jednej z największych firm logistycznych w Czechach. „Dzięki każdemu bezpiecznemu samochodowi ciężarowemu zbliżamy się coraz bardziej do naszej wizji bezwypadkowej jazdy, ponieważ systemy bezpieczeństwa pomagają w udokumentowany sposób zredukować liczbę wypadków“, powiedział Andreas Renschler, członek Zarządu Daimler Trucks und Daimler Buses, podczas przekazania pojazdu. Robert Gammisch dodał: „Jestem przekonany, że systemy bezpieczeństwa są również opłacalne pod względem ekonomicznym. Każdy wypadek zagraża ludzkiemu życiu, pociąga za sobą koszty i oznacza stratę obrotów. W związku z tym przy nowych zamówieniach będziemy nadal stawiać na zastosowanie technik bezpieczeństwa“.

Asystent awaryjnego hamowania „Active Brake Assist“ został wprowadzony na rynek w 2006 roku i sprawdził się na drogach na ponad miliardzie kilometrów. Jedyny w swoim rodzaju w branży system jest oferowany w samochodach ciężarowych Mercedes-Benz, a od niedawna także w autokarach marek Mercedes-Benz i Setra. Ten aktywny system bezpieczeństwa jest odpowiedni do ratowania ludzkiego życia, ponieważ w sytuacji nagłego zagrożenia wypadkiem samochodowym, np. ryzyko zderzenia z poprzedzającym pojazdem, Active Brake Assist automatycznie rozpoczyna kompletne hamowanie awaryjne, jeśli kierowca nie zareaguje we właściwym momencie. Obecnie kierowcy samochodów ciężarowych informują już o sytuacjach na drodze, w których Active Brake Assist uchronił ich przed wypadkiem.

Przy czym sukces rynkowy systemu Active Brake Assist w momencie jego

wprowadzenia na rynek wcale nie był taki pewny jak jego efektywność na drodze. Ponieważ popyt na oferowane od roku 1998/1999 inne systemy wspomagające, takie jak system zapobiegania przechyłom bocznym, asystent toru jazdy, system stabilizacji jazdy (ESP) oraz tempomat regulacji odległości, był na początku raczej umiarkowany. Przełom nastąpił w 2006 roku dzięki inicjatywie zaoferowania całego pakietu działań: podczas „road show” Safety Truck, Safety Coach oraz Safety Van przez kilka krajów europejskich, Daimler zaprezentował naocznie klientom, mediom, towarzystwom ubezpieczeniowym, związkom zawodowym i politykom skuteczność tych systemów. Poszczególne towarzystwa ubezpieczeniowe i związki zawodowe oferują teraz zniżki składek, jeśli pojazdy użytkowe są wyposażone w takie rozwiązania techniczne. Firmy Allianz, Daimler oraz Dekra dzięki inicjatywie „Safety Plus“ dalej promowały wdrożenie tych rozwiązań technicznych. Połączenie poszczególnych systemów w pakiet bezpieczeństwa, który jest oferowany dzisiaj przez Mercedes-Benz na różnych rynkach, zapewni klientowi konkretne korzyści cenowe.

W wyniku tego od 2006 należy stwierdzić wyraźne zwiększenie popytu. Do dzisiaj w samochodach ciężarowych Mercedes-Benz dostarczono ponad 90.000 pięciu oferowanych, aktywnych systemów wspomagających, na koniec 2006 liczba ta była o połowę niższa. Do tego dochodzi około 20.000 systemów wspomagających w autokarach marek Mercedes-Benz i Setra. Pomimo ogromnej presji redukcji kosztów wskutek aktualnego kryzysu gospodarczego, wskaźnik wyposażenia w system Active Brake Assist tylko w ostatnim roku wzrósł w przypadku samochodów ciężarowych o 32 procent, a w przypadku autokarów dostępnych z Active Brake Assist wskaźnik zamówień wynosi nawet prawie 70%. Silny popyt koncentruje się głównie w Niemczech i Szwajcarii. W związku z tym Mercedes-Benz chce teraz w sposób celowy pozyskać klientów w innych krajach europejskich jako „Road Safety Partner“ i zaoferować im systemy bezpieczeństwa w szczególnie atrakcyjnych cenach promocyjnych. „Pomimo dumnych wskaźników wzrostu euforia nie jest oczekiwana“ powiedział Andreas Renschler. „Jeśli chcemy uczynić ruch drogowy trwale bezpieczniejszym, potrzebujemy wyraźnie silniejszego upowszechnienia takich systemów bezpieczeństwa. Te technologie są skuteczne. Od początku ich wprowadzenia w roku 2000 udział pojazdów transportu drogowego w wypadkach drogowych skutkujących śmiercią lub obrażeniami ciała spadł w Niemczech o 17 procent.“

Potwierdzają to także eksperci reprezentujący świat polityki, towarzystwa ubezpieczeniowe, związki zawodowe i przedsiębiorstwa transportowe podczas sympozjum poświęconemu bezpieczeństwu w ruchu drogowym z okazji dostarczenia 10.000-nego systemu Active Brake Assist. A kierowca samochodu ciężarowego Marcus Dobberke mówi „Nie mógłbym dzisiaj być tutaj z Państwem, jeśli Active Brake Assist nie przejąłby dowodzenia i nie zmniejszył znacznie siły zderzenia do 15 km/h. W przypadku najechania bez wyhamowania na samochód osobowy nagle zajeżdżający drogę zostałaby uszkodzona nie tylko klapa tylna, lecz dziecko siedzące z tyłu nie przeżyłoby tego zderzenia. Dzięki Active Brake Assist nie zostało ono nawet zadraśnięte.“

Także raport odnośnie bezpieczeństwa ruchu drogowego samochodów ciężarowych 2009 sporządzany przez DEKRA stwierdza, że dzięki ogromnym postępom ze strony producenta w kwestii systemów wspomagających kierowcę częstotliwość wypadków samochodów ciężarowych w Niemczech w odniesieniu do przejechanych kilometrów od 1970 roku zmniejszyła się o 70 procent. Liczba uczestników ruchu drogowego z ciężkimi obrażeniami w przypadku wypadków z udziałem samochodów ciężarowych spadła w okresie od 1992 do 2007 roku o ponad 36%, a liczba ofiar śmiertelnych o ponad 40%, chociaż liczba ładunków wzrosła w tym czasie o 84,9%.

„Mimo to UE nie uda się zrealizować celu zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych do 2010 roku“ mówi Andreas Renschler. „W związku z tym chcemy być nadal prekursorem wdrażania efektywnych technologii na rynek i zachęcamy wszystkie siły społeczne do wzięcia w tym udziału. Potrzebujemy jeszcze więcej wsparcia ze strony innych partnerów, od większej liczby towarzystw ubezpieczeniowych, a także ze strony polityków “.

Oferowane dzisiaj aktywne systemy bezpieczeństwa są odpowiednie do zapobiegania najczęstszym przyczynom wypadków. Są to wypadki wskutek najechania (33%) oraz wypadki wskutek zmiany toru jazdy ew. opuszczenia pasa ruchu (39%).

Asystent pasa ruchu ostrzega kierowcę w razie zagrożenia opuszczenia pasa ruchu. Jeśli istnieje tendencja, że tor jazdy jest opuszczany wskutek niezamierzony,

w samochodzie ciężarowym rozbrzmiewa głośnie terkotanie z głośników radiowych po właściwej stronie, które intuicyjnie skłania kierowcę do skrętu w przeciwną stronę. Strona 4

Elektroniczny **program stabilizacji jazdy** ESP w samochodach osobowych, samochodach dostawczych i autobusach nazywany jest „systemem stabilizacji toru jazdy“. Jest to aktywny system bezpieczeństwa jazdy, redukujący w przypadku zestawów ciągnik-naczepa ryzyko poślizgu na zakrętach lub podczas manewrów wyprzedzania. System stabilizacji toru jazdy rozpoznaje poza tym odpowiednio wcześnie tendencję do przechyłu naczep ciągnikowych. W ramach możliwości fizycznych ryzyko przechyłu naczepy jest znacznie zredukowane.

System zapobiegania przechyłom bocznym dla samochodów ciężarowych ze skrzynią ładunkową pokazuje swoje zalety w szczególności w przypadku ładunków z wysokim punktem ciężkości. Ustawia on w ciągu kilku milisekund twardość amortyzacji odpowiednio do sytuacji na drodze i jakości nawierzchni. Pojazd jest stabilizowany i jedzie bezpiecznie dalej.

Tempomat regulacji odległości utrzymuje pojazd w bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu. Jest to elektroniczny układ wspomagający, dopasowujący automatycznie prędkość jazdy do sytuacji na drodze. Jeśli z jakiegoś powodu odległość do poprzedzającego pojazdu jest za mała, następuje ingerencja układu elektronicznego w regulację prędkości.

Active Brake Assist (system hamowania awaryjnego) jest oparty na systemie radarowym tempomatu regulacji odległości. W odróżnieniu od systemu regulacji odległości Active Brake Assist w przypadku nieuniknionego ryzyka zderzenia z poprzedzającym pojazdem uruchamia automatycznie pełne hamowanie awaryjne. Active Brake Assist nie pozwala wprawdzie zawsze na uniknięcie wypadku, jednak dzięki wykorzystaniu pełnej siły hamowania prędkość kolizji i w ten sposób skutki wypadków są zawsze znacznie łagodniejsze.

Zastosowanie systemów wspomagających jest wspierane m.in. korzyściami cenowymi na poziomie około 30% w przypadku pakietów Basic, Classic i Top Safety w stosunku do zamówień pojedynczych. Poza tym dzięki korzyściom składkowym w poszczególnych towarzystwach ubezpieczeniowych, takich jak Allianz oraz Daimler Insurance Service GmbH, oraz w Niemczech poprzez finansowanie Steinbruchs Berufsgenossenschaft StBG lub we Francji związku zawodowego CRAMC (Caisse régionale d'assurance maladie).

Skuteczność powyższych rozwiązań technicznych była badana przez Daimler w latach 2005/2006 przez dwanaście miesięcy podczas testu flotowego. Do próby w terenie w tym celu 500 zestawów ciągnik- naczepa Actros Mercedes-Benz wyposażono w pakiet bezpieczeństwa, składający się z asystenta pasa ruchu, systemu stabilizacji toru jazdy i systemu regulacji odległości. Częstotliwość wypadków i ich ciężkość została porównana z równoległą grupą 500 pojazdów bez pakietu bezpieczeństwa. Bilans ponad 100 milionów kilometrów próby terenowej

pokazał: w przypadku samochodów ciężarowych z pakietem bezpieczeństwa w przypadku najważniejszych przyczyn wypadków liczba wypadków spadła o połowę. W razie wypadku sumy uszkodzeń były o ponad 90% niższe.

Strona 6

Dalsze informacje odnośnie koncernu Daimler oraz dwa zdjęcia o numerach **09A917** i **09A918** znajdują się w internecie pod adresem:

www.media.daimler.com

09A917 / 09A918:

Andreas Renschler Członek Zarządu Daimler AG, odpowiedzialny za Daimler Trucks & Buses, z okazji sympozjum odnośnie bezpieczeństwa drogowego w Stuttgarcie dn. 24. września 2009 przed Mercedes-Benz Actros Safety Truck oraz Mercedes-benz Travego Safety Coach.