



Daimler Truck AG

Presse-Information

16. Mai 2023

## **Eine Million verkaufte Active Brake Assist Notbremsassistenten: Daimler Truck feiert Meilenstein für die Sicherheit in Lkw und Bussen**

- **Zahlreiche Systeme wie Notbrems- und Abbiege-Assistenten wurden schon lange verbaut, bevor sie gesetzlich vorgeschrieben waren.**
- **Die Entwickler von Daimler Truck arbeiten seit Jahren daran, die Fahrer mit Assistenzsystemen immer besser bei ihrer Arbeit zu unterstützen.**
- **Ziel: im Jahr 2025 mindestens 75 Prozent und im Jahr 2030 mindestens 80 Prozent der ausgelieferten Fahrzeuge mit einem Sicherheitssystem ausstatten, das in Leistung und Anwendungsbereich über die gesetzliche Anforderung hinausgeht.**

Leinfelden-Echterdingen – Die Vision vom unfallfreien Fahren treibt Daimler Truck über alle im Unternehmensverbund entwickelten und produzierten Lkw und Busse an, die unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, FUSO, Setra, Thomas Built Buses, Western Star, Bharat Benz und RIZON vertrieben werden. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, in seinen Kernmärkten im Jahr 2025 mindestens 75 Prozent und im Jahr 2030 mindestens 80 Prozent der ausgelieferten Fahrzeuge mit einem Sicherheitssystem ausgestattet zu haben, das in der Leistung und im Anwendungsbereich über die jeweilige gesetzliche Anforderung hinausgeht. Die hohe Bedeutung, die Daimler Truck der Verkehrssicherheit beimisst, wird durch die Tatsache unterstrichen, dass das Thema in der langfristigen nachhaltigen Geschäftsstrategie fest verankert ist. Innerhalb des Marken-Portfolios von Daimler Truck steht die Marke Mercedes-Benz für technologische Pionierleistungen im Bereich Sicherheit – häufig kommen entsprechende Safety Systeme zunächst bei Mercedes-Benz Lkw zum Einsatz und werden dann gemäß der globalen Plattform-Strategie sukzessive je nach Markterfordernissen und Kundenwünschen auch in anderen Marken angeboten. Allein im Jahr 2022 wurden diverse neue Sicherheits- und Assistenzsysteme in weiteren Märkten, Marken und Modellen angeboten – so

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen | T/P +49 711 8485-0 | T/F +49 711 8485-2000 | [contact@daimlertruck.com](mailto:contact@daimlertruck.com) | [www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)

Daimler Truck AG, Stuttgart | Sitz und Registergericht/Domicile and Court of Registry : Stuttgart, HRB-Nr./Commercial Register No.: 762884  
Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser  
Vorstand/Board of Management: Martin Daum, Vorsitzender/Chairman; Karl Deppen, Jochen Goetz, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O’Leary, Karin Rådström, Stephan Unger

etwa der Active Sideguard Assist im Freightliner Cascadia sowie der Active Drive Assist 2 in den Setra-Reisebussen ComfortClass und TopClass. Eine besondere Erfolgsgeschichte kann auch der 2006 erstmals präsentierte automatische Notbremsassistent aufweisen: Bis heute wurde der Active Brake Assist in Fahrzeugen von Daimler Truck über eine Millionen Mal verkauft.

In Sachen Assistenzsysteme ist das Unternehmen seit jeher ein Pionier der Branche. Die Entwickler von Daimler Truck arbeiten seit Jahren daran, die Fahrer mit Assistenzsystemen immer besser bei ihrer Arbeit zu unterstützen und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer weiter zu erhöhen.

### **Ganzheitliches Konzept der „integralen Sicherheit“**

Eine zentrale Rolle für die Entwicklung bei Daimler Truck spielt die Nutzfahrzeug-Unfallforschung des Unternehmens. Mit ihren Unfallanalysen bereitet sie seit 1972 die Grundlagen dafür, stets weitere Optimierungen in die Fahrzeuge einfließen zu lassen. Und das stets gemäß dem ganzheitlichen Konzept der „Integralen Sicherheit“. Danach können die im Fahrzeug verbauten Systeme der passiven und aktiven Sicherheit in vier Phasen unterstützen: erstens während der Fahrt, zweitens bei Gefahr, drittens bei einem Unfall und viertens nach einer Kollision.

Lkw sind in den letzten Jahren immer sicherer geworden. So reduzierte sich in Deutschland nach Angaben des Statistischen Bundesamts die Zahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen zwischen 2011 und 2021 von 889 auf 613 – also um fast 30 Prozent. Die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Insassen von Güterkraftfahrzeugen ging im gleichen Zeitraum um knapp 20 Prozent von 174 auf 140 zurück. Eine positive Entwicklung, insbesondere angesichts der laut Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. zwischen 2011 und 2021 um knapp 15 Prozent gestiegenen Transportleistung. Bei Betrachtung der Entwicklung in Deutschland über einen noch längeren Zeitraum zeigt sich, dass, laut BGL, die Zahl der bei einem Lkw-Unfall Getöteten pro einer Milliarde gefahrener Tonnenkilometer zwischen 1992 und 2021 von 7,5 auf 1,2 gesunken ist. Dies entspricht einem Minus von 84 Prozent. Bei den Schwerverletzten ist unter dieser Maßgabe ein Rückgang von 52,9 auf 11,2 zu verzeichnen – ein Minus von 79 Prozent. All dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass mit jedem Unfall im schlimmsten Fall viel menschliches Leid und hohe Folgekosten verbunden sind.

### **Der Zeit ein Stück voraus**

Daimler Truck verfolgt den Ansatz, bereits herstellerseitig für eine sehr hohe Sicherheit seiner Fahrzeuge zu sorgen. So hat das Unternehmen zahlreiche Systeme schon lange verbaut, bevor sie gesetzlich vorgeschrieben wurden. Mercedes-Benz Trucks führte zum Beispiel bereits 1981 als erster Hersteller das Antiblockiersystem ABS für Lkw ein. Wenige Jahre später folgte die Antriebsschlupfregelung ASR. Mit der Einführung des ersten Actros im Jahr 1996 setzte Mercedes-Benz Trucks erneut Maßstäbe mit dem Elektronischen Bremssystem EBS. Im Jahr 2000 folgten der Abstandshalte-Assistent und der Spurassistent als weitere revolutionäre Sicherheitssysteme und 2001 das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP für Lkw. In der zweiten Generation des Actros feierten dann im Jahr 2002 eine Rückrollsperrung als Anfahrhilfe und der Bremsassistent ihre Premiere.

## **Notbremsassistent für Autobahn und Stadtverkehr**

2006 läutete der Active Brake Assist (ABA) eine neue Ära für Sicherheitsassistenzsysteme ein: Erstmals konnte ein Lkw innerhalb der Systemgrenzen eine Vollbremsung einleiten. In den Folgejahren wurden die Funktionen des ABA konsequent erweitert. Der heute verfügbare Notbremsassistent der fünften Generation (ABA 5) arbeitet mit einer Kombination aus Radar- und Kamerasystem. Erkennt das System die Gefahr eines Unfalls mit einem vorausfahrenden Fahrzeug, einem stehenden Hindernis oder einer querenden, entgegenkommenden oder in der eigenen Spur laufenden Person, erfolgt zunächst eine optische und akustische Warnung des Fahrers. Reagiert der Fahrer nicht adäquat, kann das System in einem zweiten Schritt eine Teilbremsung einleiten. Droht dennoch eine Kollision, kann der ABA 5 eine automatisierte Vollbremsung ausführen – auf bewegte Personen bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 50 km/h. Zuletzt wird bei Stillstand automatisch die neue elektronische Feststellbremse eingelegt.

## **Abbiege-Assistent mit automatisierter Bremsfunktion**

Der seit 2016 bei Daimler Truck ab Werk für viele Modelle der Baureihen Actros, Arocs oder Econic ab Werk erhältliche Abbiege-Assistent S1R ist ein weiteres Beispiel für die Vorreiterrolle, die das Unternehmen bei der Entwicklung von Sicherheits- und Assistenzsystemen einnimmt. Der Abbiege-Assistent kann dazu beitragen, Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden. Seit 2019 steht er auch für zahlreiche Modelle dieser Baureihen (ab Baujahr 2017) als Nachrüstlösung zur Verfügung. Im Juni 2021 brachte Daimler Truck als erster Hersteller mit dem Active Sideguard Assist (ASGA) außerdem einen sogenannten aktiven Abbiege-Assistenten auf den Markt. Das innovative System kann den Fahrer nicht mehr nur vor auf der Beifahrerseite befindlichen und sich bewegenden Radfahrern, E-Scootern oder Fußgängern warnen, sondern bis zu einer eigenen Abbiegegeschwindigkeit von 20 km/h auch eine automatisierte Bremsung bis zum Stillstand des Fahrzeugs einleiten, sollte der Fahrer nicht entsprechend auf eine akustische und optische Warnung reagieren. Der ASGA kann die Notwendigkeit dieses Bremsengriffs erkennen und im Idealfall eine mögliche Kollision verhindern.

## **Weniger ist mehr: zweite Generation der MirrorCam mit kürzeren Kameraarmen**

Für die optischen Warnhinweise nutzen der Abbiege-Assistent S1R wie auch der ASGA das Display der anstelle der herkömmlichen Haupt- und Weitwinkelspiegel verbauten MirrorCam. Zum Einsatz kommt dabei seit April 2022 die bereits zweite Generation des Spiegelkamarasystems, das den Fahrer unter anderem durch jeweils zehn Zentimeter kürzere Kameraarme und neue Bildparameter in vielen Situationen im Straßenverkehr noch besser unterstützen kann. Die Verkürzung der Kameraarme bringt zum Beispiel den Vorteil mit sich, dass die Fahrer sich beim geradeaus Rückwärtsfahren gegenüber der ersten Generation leichter tun. Das liegt insbesondere daran, dass die Perspektive der MirrorCam nun der des gewohnten Glasspiegels noch ähnlicher ist.

Die Evolution in der Farb- und Helligkeitsabstimmung des ursprünglich schon sehr lichtstark ausgelegten Kamerasystems führt wiederum dazu, dass die Displays etwa beim Rückwärtsfahren in eine dunkle oder nur schlecht beleuchtete Halle hinein den

für die Fahrsituation relevanten Bereich noch exakter abbilden. Insgesamt kann das weiterentwickelte System der MirrorCam durch seine unterstützende Wirkung dazu beitragen, Situationen wie Überholen, Rangieren, Fahren bei schlechter Sicht und Dunkelheit, Kurvenfahrten und das Passieren von Engstellen jetzt noch sicherer und stressfreier zu bewältigen.

### **Teilautomatisiertes Fahren mit Emergency-Stop-Funktion**

Basierend auf den Analysen der Unfallforschung entstand auch die Idee zum Active Drive Assist (ADA), der seit 2018 erstmals in einem Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren (Level 2) erlaubt. Das optional erhältliche System unterstützt unter bestimmten Voraussetzungen den Fahrer aktiv bei der Längs- und Querverführung des Lkw und kann automatisiert Abstand halten, beschleunigen sowie lenken, sofern die dazu notwendigen Systembedingungen wie etwa ein ausreichender Kurvenradius oder deutlich sichtbare Fahrbahnmarkierungen gegeben sind. Kommt der Fahrer einem vorausfahrenden Fahrzeug zu nahe, kann der ADA den Lkw selbstständig auf den eingestellten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug abbremsen. Ist dann wieder genügend Abstand zum „Vordermann“ vorhanden, kann das System das Fahrzeug erneut bis zur festgesetzten Geschwindigkeit beschleunigen.

Seit Juni 2021 kann die neueste Generation, der ADA 2 mit Emergency-Stop-Funktion, aber noch mehr: Das System ist dazu in der Lage, einen Nothalt einzuleiten, wenn es erkennt, dass der Fahrer während der Fahrt etwa aufgrund gesundheitlicher Probleme dauerhaft nicht mehr in das Fahrgeschehen eingreift. Kommt der Lkw zum Stillstand, kann das System automatisch die neue elektronische Feststellbremse einlegen. Außerdem werden die Türen entriegelt, damit bei einem medizinischen Notfall die Rettungssanitäter oder andere Hilfeleistende direkt zum Fahrer gelangen können.

### **Die Spur im Kamerablick**

Damit ein kurzer Moment der Unachtsamkeit möglichst ohne gravierende Folgen bleibt, ist auch der Spurhalte-Assistent ein bewährtes System – es warnt den Fahrer vor einem drohenden Abkommen von seiner markierten Fahrspur durch ein akustisches und ein optisches Signal mit Warnmeldung im Display. Hierfür überwacht eine Digitalkamera die Straße vor dem Lkw permanent und kann bei markierter Fahrbahn gefährliche Abweichungen von der Spurhaltung erkennen.

Eine wichtige Funktion kommt in diesem Zusammenhang auch dem Aufmerksamkeits-Assistenten zu, der bei Fahrzeugen größer als 18 Tonnen mit verbautem Spurhalte-Assistent fast immer automatisch integriert ist. Das System überprüft auch bei deaktiviertem Spurhalte-Assistent permanent die Aufmerksamkeit des Fahrers anhand verschiedener Parameter. Der Aufmerksamkeits-Assistent kann aus typischen Lenkmanövern des Fahrers erkennen, wenn dessen Konzentration auf die sichere Fahrzeugführung nachlässt und bittet nach Erreichen einer kritischen Grenze optisch und akustisch, eine Pause einzulegen. Der Aufmerksamkeits-Assistent ist ab einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/h aktiv. Sollte der Spurhalteassistent deaktiviert gewesen sein, wird er mit der Warnung wieder automatisch eingeschaltet.

### **Reduktion der Schleudergefahr: Stabilitätsregel-Assistent und Wankregel-Assistent**

Zwei aktive Sicherheitssysteme zur Reduktion der Schleudergefahr der Zugmaschine sowie von Sattelzügen insbesondere bei Kurvenfahrten oder Ausweichmanövern sind der Stabilitätsregel-Assistent beziehungsweise der Anhänger Stabilitätsregel-Assistent. Hierbei werden in fahrdynamisch kritischen Situationen, wenn das Fahrzeug in Kurvenfahrten zum Unter- oder Übersteuern neigt, die Bremskräfte an jedem einzelnen Rad gezielt geregelt. Zusätzlich wird die Motorleistung zurückgenommen und das mögliche „Einknicken“ des Sattelzuges durch gleichzeitiges dosiertes Abbremsen des Aufliegers verhindert, selbst wenn dieser noch mit einer konventionellen pneumatischen Bremsanlage ausgerüstet ist.

Die aktive Stabilitätsregelung erkennt zudem frühzeitig eine Kipptendenz von Sattelaufliegern. Sollte der Trailer in lang gezogenen Kurven – etwa in Autobahnausfahrten – oder bei schnellen Spurwechseln vom Fahrer unbemerkt die Kippgrenze erreichen, so wird die Geschwindigkeit des Sattelzuges automatisch so lange verringert, bis die Fahrstabilität wieder voll erreicht ist. Im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten wird damit die Kippgefahr des Aufliegers erheblich reduziert.

Der Sicherung von Fahrer und Fahrzeug dient schließlich auch der Wankregel-Assistent. Das System stellt die Dämpfungshärte automatisch variabel auf die jeweilige Fahrsituation und Straßenbeschaffenheit ein. Sensoren ertasten die Vertikalbewegungen an der Vorder- und Hinterachse, den Bremsdruck, den Beladungszustand, die Fahrpedal-Bewegungen und die Geschwindigkeit. Diese Werte werden von der zentralen Regelelektronik erfasst, ausgewertet und als Steuerungssignale an die mit einem elektrisch steuerbaren Ventil ausgestatteten Stoßdämpfer übermittelt.

### **Verkehrszeichenerkennung und bessere Sicht**

Neben den bereits genannten Systemen umfasst das Sicherheits-Portfolio von Mercedes-Benz Trucks noch weitere Bausteine. So unterstützt zum Beispiel der Verkehrszeichen-Assistent den Fahrer bei der Erkennung bestimmter Verkehrszeichen in Echtzeit und zeigt ihm bis zu zwei davon im Kombiinstrument an. Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbots und deren Aufhebung erkennt das System auch Warnschilder.

Um besser zu sehen und gesehen werden, verbaut Mercedes-Benz Trucks den Fernlichtassistent. Das System schaltet verkehrsabhängig das Fernlicht automatisch ein oder aus, sodass immer eine möglichst optimale Ausleuchtung der Fahrbahn gewährleistet werden kann. In diesem Zusammenhang spielen auch Komponenten wie LED-Hauptscheinwerfer, LED-Rückleuchten und LED-Tagfahrlicht sowie das automatische Aufblend-/Abblend- und Abbiegelicht eine wichtige Rolle.

### **Akustisches Warnsystem erhöht Wahrnehmung von eActros und eEonic**

Neben den Lkw mit konventionellem Dieselantrieb hat Daimler Truck auch bei seinen batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen die aktive Sicherheit im Blick. Ein Feature speziell für den eActros und den eEonic ist dabei das vom Gesetzgeber geforderte externe Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS). Hintergrund: Die Geräuscharmheit dieser Fahrzeuge kann in einzelnen Fällen zu gefährlichen Situationen führen, wenn zum Beispiel Fußgänger oder Radfahrer den Elektro-Lkw zu spät bemerken. Das akustische Warnsystem soll solche Gefahrensituationen vermeiden. Das AVAS besteht aus zwei Lautsprechern – einer vorne und einer

hinten –, die miteinander verbunden und am Fahrzeug angeschlossen sind. Je nach Fahrbedingung werden dabei Töne für die Vorwärts- oder die Rückwärtsfahrt abgespielt. Das Vorwärtsgeräusch „simuliert“ ein leises Lüftergeräusch, bei der Rückwärtsfahrt wird ein intermittierender Klang aus zwei Tönen abgespielt.

## **Auf dem Weg zum unfallfreien Fahren**

Allesamt leisten die Sicherheitsassistenzsysteme von Daimler Truck einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Unfällen. Entscheidend ist, diese Systeme in hoher Zahl auf die Straße zu bringen. Die von der EU-Kommission verabschiedete General Safety Regulation 2019/2144 schreibt daher seit 6. Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab Juli 2024 entsprechend der Regularie die ersten Umsetzungsfristen – im Sinne einer stufenweisen Verpflichtung für advanced Systeme für alle Neufahrzeuge weitere Systeme als Serienausstattung vor. Daimler Truck bietet schon heute einzelne Systeme serienmäßig an, markiert aber auch mit seinen Nachrüstlösungen einen weiteren wichtigen Meilenstein auf dem Weg zum unfallfreien Fahren.

Bei allen Assistenzsystemen verfolgt Daimler Truck das Ziel, den Fahrer innerhalb der Systemgrenzen beim Führen des Fahrzeugs so gut wie möglich zu unterstützen. Der Fahrer bleibt jedoch, wie auch gesetzlich normiert, zu jeder Zeit für das sichere Führen des Fahrzeugs vollumfänglich verantwortlich.

### **Ansprechpartner:**

Carola Pfeifle, +49 160 86 12423, [carola.pfeifle@daimler.com](mailto:carola.pfeifle@daimler.com)

Peter Smodej, +49 176 30936446, [peter.smodej@daimlertruck.com](mailto:peter.smodej@daimlertruck.com)

Weitere Informationen von Daimler Truck sind im Internet verfügbar:

[www.media.daimlertruck.com](http://www.media.daimlertruck.com) und [www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)

### **Vorausschauende Aussagen:**

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

### **Daimler Truck im Überblick**

Die Daimler Truck Holding AG („Daimler Truck“) ist einer der größten Nutzfahrzeug-Hersteller weltweit, mit über 40 Haupt-Standorten und mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund um den Globus. Die Gründer von Daimler Truck haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Unverändert gilt das Streben des Unternehmens bis heute einem Zweck: Daimler Truck arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Seine Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO<sub>2</sub>-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit tiefem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden. Die Geschäftsaktivitäten von Daimler Truck sind in fünf Berichtsegmente unterteilt: Trucks North America (TN) mit den Lkw-Marken Freightliner und Western Star sowie der Schulbus-Marke Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) mit den Nutzfahrzeug-Marken FUSO und BharatBenz. Mercedes-Benz (MB) mit der gleichnamigen Lkw-Marke. Daimler Buses (DB) mit den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das neue Financial Services-Geschäft (DTFS) von Daimler Truck bildet das fünfte Segment. Die Produktpalette in den Lkw-Segmenten umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Produktpalette des Bus-Segments umfasst Stadtbusse, Schulbusse und Überlandbusse, Reisebusse

sowie Busfahrgestelle. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet das Unternehmen auch Aftersales-Services und Konnektivitätslösungen an.