



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

Press Information
29 Mars 2021

Disponible dès maintenant : des premières mondiales signées Mercedes-Benz Trucks pour une plus grande sécurité sur les routes

- **Le nouveau Active Sideguard Assist avec fonction freinage automatique peut non seulement avertir le conducteur mais aussi déclencher un freinage automatique jusqu'à l'arrêt complet du camion.**
- **Les très populaires Actros et Arocs seront équipés en série de l'Active Sideguard Assist dès Juin 2021 lorsque un système d'assistance à la manœuvre est exigé par la réglementation.**
- **Egalement disponible dès Juin 2021 pour les Actros : l'Active Drive Assist 2 qui comprend une fonction d'arrêt d'urgence qui permet de stopper le véhicule jusqu'à l'arrêt complet en cas d'urgence.**

Stuttgart – Lorsqu'il s'agit d'accroître la sécurité des véhicules, Mercedes-Benz Trucks a toujours été pionnier du secteur. L'entreprise a investi des centaines de millions d'euros chaque année dans la recherche et le développement pour des systèmes d'assistance destinés à aider encore davantage les conducteurs dans leur travail et accroître la sécurité de tous les usagers de la route. Les exemples les plus récents sont l'Active Sideguard Assist avec fonction de freinage automatique et l'Active Drive Assist 2 avec fonction d'arrêt automatique que l'entreprise a dévoilé à l'automne dernier. Dès à présent, les clients de 24 pays de l'Union Européenne et de certains marchés extérieurs à cette union peuvent commander ces nouveaux systèmes de sécurité pour les camions Mercedes-Benz pour lesquels ils sont disponibles. La production débutera en Juin 2021.

Le Sideguard Assist de Mercedes-Benz existe depuis 2016

Prendre la route à bord d'un poids lourd dans la circulation urbaine, parfois sur des routes étroites ou traversées d'intersections piégeuses, est un défi pour de nombreux conducteurs professionnels. En particulier dans les manœuvres pour tourner. Le conducteur doit prêter attention aux feux de signalisation, à la signalisation elle-même ainsi qu'à la circulation en sens inverse et devant lui, sans oublier cyclistes et piétons sur le côté du camion. Le problème : les usagers vulnérables de la route ignorent bien souvent que, dans certaines situations, un chauffeur de camion peut ne pas les voir. En outre, les poids lourds dont l'empattement est important, tout comme les remorques, tournent souvent d'une manière qui n'est pas facilement comprise par les autres usagers de la route : avant de tourner, les camions roulent d'abord tout droit dans l'intersection afin de tenir compte des





Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

caractéristiques (longueur, etc) de la remorque ou de la semi-remorque. Un cycliste ou un piéton qui traverse côté passager ne pense donc parfois même pas que le camion va tourner ou faire demi-tour et suppose qu'il va continuer tout droit.

Dans de telles situations, le Sideguard Assist (S1R), développé par Mercedes-Benz Trucks et disponible en montage usine sur de nombreux modèles des gammes Actros, Arocs et Econic depuis 2016, peut intervenir de manière utile. Le Sideguard Assist peut avertir le chauffeur au moyen d'un processus en plusieurs étapes lorsque le camion tourne à droite si le système détecte, par exemple, un piéton ou un cycliste dans la zone de surveillance côté passager.

Nouveauté : l'Active Sideguard Assist avec application frein automatique

A partir de Juin 2021, le Sideguard Assist (S1R) sera remplacé sur la majorité des Actros et Arocs par le nouveau système Active Sideguard Assist (S1X) doté d'une fonction supplémentaire qui pourrait, dans certaines circonstances, sauver des vies : l'Active Sideguard Assist (ASGA), disponible en production dès le mois de Juin, peut non seulement avertir le conducteur de la présence de piétons ou de cyclistes en mouvement côté passager, mais aussi de déclencher un freinage automatique à une vitesse maximum de 20 km/h, permettant ainsi l'immobilisation du véhicule si le conducteur ne réagit pas aux signaux sonores d'avertissement. L'Active Sideguard Assist reconnaît la nécessité d'une telle intervention à partir de l'angle du volant et, idéalement, empêche toute collision. Mercedes-Benz Trucks est le premier constructeur de camions au monde à proposer un tel système avec fonction de freinage actif, apportant ainsi sa contribution à la réduction du nombre de blessures graves, voire de décès, causés par des accidents dans ce genre de situation.

Nouveauté : l'Active Drive Assist 2 avec fonction arrêt d'urgence

L'Active Drive Assist (ADA) représente également un pas en avant en termes de sécurité – c'est le système qui, en 2018, a fait du nouvel Actros le premier camion de série au monde à être capable d'une conduite partiellement automatisée (niveau 2 selon la norme SAE). Sous certaines conditions, il assiste activement le chauffeur dans le guidage longitudinal et latéral du camion, et peut automatiquement maintenir la distance avec le véhicule qui le précède, accélérer et également se diriger si les conditions nécessaires au système, telles qu'un rayon de courbe suffisant ou des marquages routiers bien visibles, sont remplies. Si le conducteur s'approche trop près du véhicule qui le précède, l'ADA peut freiner automatiquement le camion jusqu'à ce que la distance minimale prédéterminée soit rétablie. Une fois que c'est le cas, le système peut alors réaccélérer le camion jusqu'à la vitesse prédéterminée.

Disponible à partir de Juin 2021, la nouvelle génération d'ADA 2 peut en faire encore plus : le système est capable de déclencher un arrêt d'urgence s'il reconnaît que le conducteur n'a pas été activement impliqué dans le processus de conduite pendant une période plus longue que d'habitude, par exemple en cas de souci de santé. Le système demande d'abord au conducteur, via des signaux visuels et sonores, de placer ses mains sur le volant. Mais s'il ne





Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

réagit pas au bout de 60 secondes, même après de multiples avertissements, en freinant, en braquant, en accélérant ou en actionnant les systèmes du véhicule via les boutons du volant, l'ADA2 peut, dans ses limites, freiner jusqu'à ce que le camion s'immobilise en toute sécurité sur sa voie, tout en avertissant les véhicules le suivant à l'aide de ses feux de détresses. La manœuvre d'arrêt d'urgence déclenchée par le système peut être interrompue à tout moment par un kick-down. Si le camion s'immobilise, le système peut automatiquement engager le nouveau frein de stationnement électronique. En outre, les portes sont déverrouillées afin que les ambulanciers et autres premiers secours puissent atteindre directement le chauffeur en cas de besoin.

Active Brake Assist 5 – assistant de freinage d'urgence pour autoroutes et trafic urbain

L'intervention de freinage de l'Active Sideguard Assist et l'arrêt d'urgence automatique de l'Active Drive Assist 2 ne doivent pas être confondus avec la fonction de freinage d'urgence de l'Active Brake Assist 5. L'ABA 5 fonctionne avec une combinaison des systèmes de caméra et de radar. Par rapport à l'ABA 4, il peut réagir face à un obstacle en mouvement par un freinage partiel mais aussi par une manœuvre automatisée d'arrêt complet jusqu'à une vitesse de 50 km/h.

Si l'ABA 5 reconnaît un risque d'accident avec un véhicule le précédant, un obstacle fixe ou un piéton qui vient en sens inverse, qui marche sur sa propre voie ou qui s'arrête soudainement face à lui, un avertissement visuel ou sonore peut d'abord être émis à l'intention du conducteur. Si le conducteur ne réagit pas de manière adéquate, le système peut alors, dans un deuxième temps, déclencher une manœuvre de freinage partiel pouvant atteindre 3 mètres par seconde, l'équivalent d'environ 50 % de la puissance de freinage maximale. Si une collision est néanmoins imminente, l'ABA 5 peut, dans les limites du système, effectuer un freinage d'urgence automatique à fond et engager le nouveau frein de stationnement électronique après avoir atteint l'arrêt.

Tous les systèmes de sécurité de Mercedes-Benz Trucks sont conçus pour aider le conducteur dans la mesure du possible dans les limites du système. Toutefois, conformément à la législation, le conducteur reste entièrement et définitivement responsable de son véhicule.

Un essai sur le terrain réalisé entre 2008 et 2012 par la German Federal Association for Freight Transport, Logistics and Waste Disposal (l'Association Fédérale Allemande pour le Transport de Marchandises, la Logistique et l'Élimination des Déchets), la Trade Association for the Transport Industry (l'Association Professionnelle de l'Industrie du Transport ou Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft) et la compagnie d'assurances Kravag avec plus de 1 000 véhicules a démontré que les systèmes d'assistance peuvent soutenir activement le conducteur dans des situations que le système reconnaît comme critiques et peuvent avoir un effet positif sur la sécurité routière : cette étude a montré que la probabilité que les





Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

camions équipés de systèmes d'aide à la conduite soient impliqués dans un accident était inférieure de 34 % à celle des véhicules de référence du même type.

Contact Mercedes-Benz Trucks Suisse SA

Svenja Lyhs, 044 755 87 38, svenja.lyhs@daimler.com

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles sur les sites suivants :
media.daimler.com, media.mercedes-benz.ch, mercedes-benz-trucks.ch

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words "anticipate," "assume," "believe," "estimate," "expect," "intend," "may," "can," "could," "plan," "project," "should" and similar expressions are used to identify forward-looking statements. These statements are subject to many risks and uncertainties, including an adverse development of global economic conditions, in particular a decline of demand in our most important markets; a deterioration of our refinancing possibilities on the credit and financial markets; events of force majeure including natural disasters, pandemics, acts of terrorism, political unrest, armed conflicts, industrial accidents and their effects on our sales, purchasing, production or financial services activities; changes in currency exchange rates and tariff regulations; a shift in consumer preferences towards smaller, lower-margin vehicles; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilize our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labor strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimization measures; the business outlook for companies in which we hold a significant equity interest; the successful implementation of strategic cooperations and joint ventures; changes in laws, regulations and government policies, particularly those relating to vehicle emissions, fuel economy and safety; the resolution of pending government investigations or of investigations requested by governments and the conclusion of pending or threatened future legal proceedings; and other risks and uncertainties, some of which we describe under the heading "Risk and Opportunity Report" in the current Annual Report or the current Interim Report. If any of these risks and uncertainties materializes or if the assumptions underlying any of our forward-looking statements prove to be incorrect, the actual results may be materially different from those we express or imply by such statements. We do not intend or assume any obligation to update these forward-looking statements since they are based solely on the circumstances at the date of publication.

Daimler Trucks & Buses

Daimler Trucks & Buses is one of the world's largest commercial vehicle manufacturers, with more than 35 primary locations around the world and approximately 100,000 employees. The company brings seven vehicle brands under one roof: Mercedes-Benz (light, medium and heavy trucks, city buses, overland buses and coaches) and Setra (overland, long-distance and premium coaches) are its European traditional brands; North American brands include Freightliner Trucks (in weight classes 5 to 8 serving a wide range of commercial vehicle applications), Western Star (heavy and long-haul heavy-duty trucks) and Thomas Built Buses (light to medium weight buses); and Asian brands BharatBenz, based in Chennai, India (9- to 55-ton trucks, medium- and heavy-duty buses) and FUSO, headquartered in Japan (trucks and buses for Asia, the Middle East, Africa, Europe and Latin America). Thus, Daimler Trucks & Buses offers its customers around the globe a broad portfolio of commercial vehicles, from minibuses to heavy trucks for specialized transport. In short: products and solutions for all who keep the world moving. More than 120 years ago, Gottlieb Daimler and Carl Benz laid the foundation for the modern transport industry. Over the past decades, Daimler's Truck and Bus divisions have consistently set standards for the entire transportation industry - in terms of safety, fuel efficiency and driver and passenger comfort. Now it's time for the next evolutionary step: emission-free, automated and connected driving. Daimler Trucks & Buses is working to bring these important technologies to volume series production, across brands, divisions and regions. The company aims to take its vision of CO₂-neutral transport and accident-free driving a major step closer and contribute to the sustainability of global goods and passenger transport. In 2019 Daimler Trucks & Buses delivered a total of around one-half million trucks and buses to customers. In 2019 sales for individual business units amounted to €40.2 billion at Daimler Trucks and €4.7 billion at Daimler Buses. EBIT came to €2.5 billion for Daimler Trucks and €283 million for Daimler Buses.