



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

Presse-Information
23. September 2020

Der neue Mercedes-Benz Arocs liefert Innovationen auf den Bau

- **Reduzierter Kraftstoffverbrauch: erweitertes Predictive Powertrain Control verbessert Kraftstoffverbrauch gerade bei Überlandfahrten**
- **Sicherheit auch im Baustellenverkehr: Arocs profitiert von den jüngsten Generationen an Assistenzsystemen**
- **Anwenderfreundlich: Multimedia Cockpit wegweisend bei der Bedienbarkeit**
- **Immer on: Vernetzung sorgt für noch mehr Verfügbarkeit**
- **Umfangreiches Angebot: Für jede Anwendung die passende Konfiguration**

Schlieren - Am Bau geht es handfest zu. Es ist ein harter Job, der einiges verlangt. Der neue Mercedes-Benz Arocs besitzt alle Tugenden, die ihn zum geeigneten Partner für alle Transportaufgaben rund um den und auf dem Bau machen: kräftige Motoren, vielfältige Antriebskonfigurationen und ein robustes Fahrwerk als tragkräftige Basis für branchengerechte Aufbauten. Das reichhaltige Arocs-Programm ermöglicht es den Kunden, sich die maßgeschneiderte Transportlösung für den jeweiligen Einsatz zusammenzustellen. Bauverkehr verlangt heutzutage aber noch mehr als das. Solche Einsätze sind eine logistische Glanzleistung unter häufig extremen Bedingungen und erfordern moderne Technologien. Der neue Arocs liefert genau diese Innovation auf die Baustelle. Mit der jeweils aktuellen technologischen Generation von Predictive Powertrain Control (PPC), Abbiege-Assistent, Active Brake Assist und Marktpremieren wie MirrorCam und Multimedia Cockpit sowie der Connectivity-Plattform Truck Data Center (TDC) setzt der Arocs Maßstäbe in den Bereichen Effizienz, Digitalisierung, Sicherheit und Konnektivität.

Vorausschauend und sparsam dank erweitertem Predictive Powertrain Control

Auch der Mercedes-Benz Arocs profitiert nun von der erweiterten Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control. Damit ist PPC auch im Überlandverkehr einsetzbar und ermöglicht gerade dem Arocs, der häufig auf Landstraßen unterwegs ist, große Fortschritte bei der Verbrauchsreduzierung. Die neue PPC-Generation nutzt neben einem GPS-Ortungssystem digitale Straßenkarten, die Daten über Topografie, Kurvenverläufe, geometrische Beschaffenheit von Kreuzungen und Kreisverkehren sowie Verkehrszeichen enthalten. So ist der Arocs in der Lage, nicht nur in Gefällen und an Steigungen, sondern auch auf kurvigen Straßen zwischen Städten und Ortschaften, immer den für den Verbrauch passenden Gang und die passende Geschwindigkeit zu wählen. Damit ist er so spritsparend und komfortabel wie möglich unterwegs.



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

Das bescheinigen selbst gestandene Profis dem neuen Arocs. So auch Meichle + Mohr-Fahrer Felix Amann. Er hatte bereits Gelegenheit, dem neuen Arocs auf Landstraßen rund um den Bodensee auf den Zahn zu fühlen und freut sich über die Unterstützung des neuen Systems. „Dank des neuen Predictive Powertrain Control kann ich jetzt auch über Land entspannter mit Tempomat fahren.“ Roland Maier, Fuhrparkleiter bei Meichle + Mohr, ergänzt: „Selbst ein extrem guter und streckenkundiger Fahrer erreicht im Überlandverkehr nicht die Verbrauchswerte des neuen Arocs mit dem verbesserten PPC.“ Bis zu fünf Prozent sparsamer ist der Arocs damit unterwegs im Vergleich zu Modellen ohne die intelligente Tempomat- und Getriebesteuerung. PPC ist jetzt auch für Schwerlasttransporter bis 120 Tonnen, Allradfahrzeuge und Fahrzeuge mit Hydraulic Auxiliary Drive (HAD) oder Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) verfügbar – mit Ausnahme der Betonmischer. In Kombination mit der MirrorCam fällt die Verbrauchersparnis aufgrund der optimierten Aerodynamik der stromlinienförmigen Kameragehäuse seitlich am Dachrahmen der Kabine noch besser aus. Sie ersetzt dann die herkömmlichen Haupt- und Weitwinkelspiegel im neuen Arocs. Das optional erhältliche System besteht aus zwei nach hinten gerichteten Kameras, deren Bilder auf zwei 15 Zoll großen Displays an der A-Säule im Fahrerhaus angezeigt werden. Der Arocs ist der erste Baustellen-Lkw, der mit diesem System verfügbar ist.

Noch mehr Sicherheit: dank MirrorCam und innovativen Assistenzsystemen

Die optimierte Aerodynamik ist nur eine positive Eigenschaft der MirrorCam. Dieameratechnologie bietet auch beim Handling und vor allem bei der Sicherheit Vorteile. Es erleichtert den Fahrern im Bauzulieferverkehr mit seinen zahlreichen Abladestellen die Arbeit auf und abseits befestigter Wege.

Der Wegfall der Spiegel erlaubt zum einen eine deutlich verbesserte Rundumsicht. Der Fahrer hat selbst schräg vor den Lkw eine sehr gute Sicht, die sonst von den Spiegelgehäusen verdeckt würde. Zum anderen ist es nicht möglich, dass der Fahrer die Spiegel falsch einstellt. Denn die Kamera sieht aus jeder Perspektive das gleiche vollständige Bild.

Außerdem bietet die MirrorCam dem Fahrer eine Reihe von Hilfsfunktionen. Zum Beispiel schwenkt der Blickwinkel auf dem kurveninneren Display so mit, dass der Fahrer immer die optimale Sicht auf den Auflieger hat. Beim Rangieren oder beim Spurwechsel hilft die Projektion von Distanzlinien in das Bild, den Abstand zu nachfolgenden Fahrzeugen einzuschätzen. „Die Displays an den A-Säulen liegen so im Blickfeld, dass man besser aufnehmen kann, was um das Fahrzeug herum passiert. Mit der MirrorCam ist man einfach sicherer unterwegs!“, sagt Meichle + Mohr-Fahrer Felix Amann.



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

Zusätzlich arbeitet die MirrorCam Hand in Hand mit dem Mercedes-Benz Abbiege-Assistent. Das Assistenzsystem kann dazu beitragen, Unfälle beim Rechtsabbiegen auf der Beifahrerseite zu vermeiden, indem es den Fahrer optisch und akustisch vor einer Kollision warnen kann. Der Abbiege-Assistent im neuen Mercedes-Benz Arocs ist in der Lage, Hindernisse rechts vom Fahrzeug über die gesamte Zuglänge zu erkennen und davor zu warnen. Dazu berechnet es die Schleppkurve des Trailers. Ist die MirrorCam verbaut, stellt der Abbiege-Assistent Warnhinweise im rechten Display dar. Damit sind alle relevanten Hinweise an einem Ort gebündelt. Daimler Trucks ist derzeit der einzige Hersteller, der so ein voll in die Fahrzeugarchitektur integriertes Fahrerassistenzsystem anbietet.

Ab Juni 2021 wird ein weiteres Sicherheitsassistenzsystem für zahlreiche Arocs-Baumuster verfügbar sein: der Active Sideguard Assist. Das neue System kann den Fahrer nicht mehr nur vor auf der Beifahrerseite befindlichen und sich bewegenden Radfahrern oder Fußgängern warnen, so wie es der Abbiege-Assistent tut, sondern bis zu einer eigenen Abbiegegeschwindigkeit von 20 km/h auch eine automatisierte Bremsung bis zum Stillstand des Fahrzeugs einleiten, wenn der Fahrer nicht auf die Warntöne reagiert. Der ASGA kann über den Lenkwinkel die Notwendigkeit dieses Bremsengriffs erkennen und im Idealfall eine mögliche Kollision verhindern. Mercedes-Benz Trucks ist damit der erste Lkw-Hersteller weltweit, der ein solches System mit aktiver Bremsfunktion vorstellt und dazu beitragen möchte, dass die Zahl der mit schweren Verletzungen oder sogar tödlich endenden Rechtsabbiegeunfälle nochmals sinkt.

Einen Beitrag für noch mehr Sicherheit soll auch die inzwischen fünfte Generation des Active Brake Assist (ABA) leisten. Das System kann dank der Kombination von Radar- und Kamerasystem im Geschwindigkeitsbereich bis 50 km/h noch besser auf Personen reagieren. Das kann gerade bei Fahrten in Ortschaften ein Sicherheitsgewinn sein. Unabhängig davon, ob es sich um ein stehendes oder vorausfahrendes Fahrzeug oder um einen ungeschützten Verkehrsteilnehmer wie einen Radfahrer oder Fußgänger handelt: ABA 5 kann den Fahrer unterstützen, einen Auffahrunfall zu vermeiden. Im Bedarfsfall kann das Sicherheitssystem eine automatisierte Vollbremsung innerhalb der Systemgrenzen bis zum Stillstand einleiten. Wichtig: ABA 5 ist ein Assistenzsystem. Der Fahrer trägt also weiterhin die volle Verantwortung für das sichere Führen des Lkw. Diese Verantwortung umfasst unter anderem, dass der Fahrer jederzeit die volle Kontrolle über den Lkw ausübt und das Verkehrsgeschehen aufmerksam verfolgt.

Mercedes-Benz Trucks ist erster Hersteller mit vollintegriertem und vernetzten Multimedia Cockpit

Die Warnung von Gefahren und weiteren wichtigen Informationen auf eine Art und Weise, die den Fahrer nicht überlastet, war ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Entwicklung des neuen Arocs. Eine wertvolle Hilfe



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

dazu leistet das Multimedia Cockpit, welches das klassische Kombiinstrument ersetzt. Es informiert den Fahrer übersichtlich und eindeutig über alle wesentlichen Fahr- und Betriebszustände. Dazu zählen auch die Informationen über sämtliche Assistenzsysteme. Weitere Vorteile des Multimedia Cockpits: weitestgehend Blendfreiheit durch einen speziellen Filter sowie eine moderne Retina-Auflösung. Das Multimedia Cockpit gibt es in zwei Ausführungen und beinhaltet immer ein Radio-Infotainmentsystem. Das optionale Multimedia Cockpit Interactive hat ein 12“ Kombiinstrument statt eines 10“ Display. Ferner verfügt es über zwei wählbare Anzeigendesigns „Classic“ und „Advanced“, eine truckspezifische Navigation, Remote Online sowie die Verkehrszeichenerkennung. Ein weiteres wichtiges Ziel war, Aufbau und Multimedia Cockpit eng miteinander zu verknüpfen.

So ist es beispielsweise nicht mehr nötig, das Kombiinstrument zu zerlegen, um vom Aufbauhersteller gewünschte Symbole darstellen zu können. Die Symbole lassen sich beim Servicepartner ganz einfach über eine sogenannte XENTRY-Diagnose aus einer Fahrzeugbibliothek konfigurieren. Bis zu fünf virtuelle Schalter sind nach Wunsch für das primäre Display des Multimedia Cockpits wählbar. Die Schalter mit integrierter Kontrollleuchte zeigen dann jeweils den Status an, in dem sich der Aufbau befindet – beispielsweise, ob Aufbauscheinwerfer eingeschaltet oder Kranstützfüße ausgefahren sind.

Zum Multimedia Cockpit gehört ein zweiter Bildschirm, der das herkömmliche Schalterbedienfeld rechts vom Lenkrad ergänzt. Dieses Sekundärdisplay ist als Multimedia Touch Display ausgeführt. Per Fingertipp kann der Fahrer, sofern die Verkehrssituation es erlaubt, intuitiv und komfortabel mehrere Funktionen steuern. So kann er unter anderem über bis zu fünf virtuelle Schalter nicht sicherheitsrelevante Aufbaufunktionen bedienen. Auch Heizung, Klimaanlage und Telefonie werden beispielsweise vom sekundären Display gesteuert. Außerdem lassen sich über den Touchscreen ausgewählte Apps des Mercedes-Benz Truck App Portals nutzen, die unter anderem dazu dienen, das Transport- und Fahrzeugmanagement zu optimieren. Über das Multimedia Touch Display erhält der Fahrer zudem Informationen zu Reifendruck und Achslast. Außerdem ist die digitale Anzeige in der Lage, Bilder von bis zu vier Kameras darzustellen. Damit lässt sich der Aktionsradius des Fahrzeugs überwachen.

Darüber hinaus befindet sich unmittelbar unter dem Sekundärdisplay ein Bedienfeld mit klassischen Schaltern. Sollte die Anzahl der hier vorhandenen Steckplätze nicht ausreichen, so ist als Sonderausstattung ein zusätzliches Bedienfeld im Cupholder bestellbar. Beide Displays lassen sich auch mit Touch Control Buttons – auch Finger-Navigations-Pads genannt – im neuen Multifunktionslenkrad steuern.

Serienmäßig verbautes Truck Data Center ermöglicht intelligenten Service und Telematikdienste



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

Der Mercedes Arocs ist immer online. Für Unternehmer bietet das wesentliche Vorteile. Basis für die Vernetzung von Fahrzeug und Internet ist das Truck Data Center Modul (TDC). Es empfängt Daten beispielsweise von Sensoren und Kameras im Lkw und bildet damit die Basis für die Kommunikation des Fahrzeugs mit externen Systemen wie dem Service- und Wartungsmanagement Mercedes-Benz Uptime und Fleetboard.

Der Uptime Dienst prüft fortwährend Zustandsmeldungen von Fahrzeugsystemen, die mit Sensoren ausgestattet sind. Auch der Zustand von Verschleißteilen und Betriebsmitteln gehört dazu. Deutet sich ein Reparatur- oder Wartungsbedarf an, meldet sich der Lkw automatisch an den Mercedes-Benz Service. Die Daten werden in Echtzeit analysiert und mit konkreten Handlungsempfehlungen an die Service-Organisation weitergeleitet. Droht der Ausfall eines Lkw, kontaktiert sie den Kunden und organisiert den Werkstattstopp entlang der geplanten Route. Zudem wird Reparatur- und Wartungsbedarf automatisch an dem vom Kunden benannten Mercedes-Benz Servicepartner übermittelt. Er bündelt dann anstehende Arbeiten und vereinbart mit dem Kunden einen Termin, der auf die Tourenplanung abgestimmt ist. Für Kunden bedeutet die Planbarkeit der Werkstattaufenthalte eine erhöhte Fahrzeugverfügbarkeit.

Die Vernetzung des Fahrzeugs eröffnet noch weitere Möglichkeiten, um die Transporteffizienz zu steigern. Die entsprechenden Apps bietet Daimler Trucks über das Truck App Portal an. Hiermit können Fuhrparkmanager und Disponenten die Effizienz des neuen Arocs mit allerlei hilfreichen digitalen Tools optimieren.

Schüttgut, Baustoff, Bruchstein - ein Lkw so individuell wie die Einsätze am Bau

Der Mercedes-Benz Arocs ist so individuell wie die Einsätze der Betreiber in der Baubranche. Dank der großen Auswahl von Fahrerhäusern, effizienten Motoren – dicht gestaffelt mit Leistungen von 175 kW (238 PS) bis 460 kW (625 PS) – und Antriebsvarianten sowie Radformeln erfüllt er unterschiedliche Anforderungsprofile. Ob Schüttgut, Baustoffbelieferung, Transportbeton oder die Beförderung von schwersten Baumaschinen – der Arocs ist für all diese Aufgaben und noch mehr gewappnet. Die Arocs Testfahrzeuge vor Ort stehen exemplarisch für das breit gefächerte Programm für den Baustellenverkehr.

So muss es nicht immer gleich die schwerste Ausführung sein. Eine enorme Arbeitserleichterung bedeutet der zuschaltbare hydraulische Vorderradantrieb Hydraulic Auxiliary Drive (HAD) für all jene Fahrzeuge, die vorwiegend auf der Straße unterwegs sind, aber gelegentlich einen Ausflug in schwieriges Gelände wie Baustellen und Steinbrüche unternehmen müssen. HAD arbeitet bis zu einem Tempo von bis zu 30 km/h und erzeugt das nötige Maß an zusätzlicher Traktion, um beispielsweise auch auf rutschigen Wegen





Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

anspruchsvolle Steigungen zu bewältigen. Pro Rad stehen bis zu 40 kW zusätzliche Antriebsleistung zur Verfügung. Gegenüber einem permanenten Allradantrieb kann das Kosten-, Gewichts- und Verbrauchsvorteile haben. „HAD eignet sich für uns, weil wir meist nur kurz maximale Traktion benötigen. Das System bringt uns rund 500 Kilogramm mehr Nutzlast pro Fuhre“, sagt die selbstfahrende Unternehmerin Doreen Trabert. Gegenüber einem zuschaltbaren Allrad beträgt der Vorteil immer noch 350 Kilogramm.

Eine sprichwörtlich wegweisende Spezialität für harte Einsätze ist die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK). Als Kombination aus hydraulischer Anfahrkupplung und Retarder in einer gemeinsamen Komponente ermöglicht sie auch unter hoher Last feinfühliges Anfahren und Rangieren selbst bei niedrigsten Geschwindigkeiten. Als Primärretarder entwickelt sie eine Bremsleistung von 350 kW (476 PS). Gemeinsam mit der bis zu 475 kW (646 PS) starken High Performance Engine Brake sorgt die TRK für hohe Leistungsfähigkeit. „Das automatisierte Getriebe in Verbindung mit der TRK erleichtert das Fahren deutlich“, berichtet Fahrer David Ewan vom schottischen Unternehmen McIntosh Heavy Logistics.

Nichts ist unmöglich lautet beim Arocs die Devise. Das reichhaltige Arocs Programm umfasst Radformeln von 4x2 und 4x4 über die Dreiachser in 6x2, 6x4 bis 6x6. Die Vierachser sind als 8x2 mit Nachlaufachse lieferbar, als 8x4, 8x4 mit Nachlaufachse, als 8x6 und 8x8. Im Angebot befinden sich Stahl- und Luftfederung, Rahmen für den überwiegenden Straßen- oder Offroad-Einsatz, zahlreiche Radstände, Fahrerhäuser für Tagestouren und den Fernverkehr und drei Allradsysteme. Schwerlastzugmaschine und Sonderfahrzeuge runden das Angebot ab. Vorkonfektionierte Spezialisten erleichtern dem Kunden die Auswahl. Der Arocs Loader ist als zweiachsige Sattelzugmaschine oder als Betonmischer-Fahrgestell konsequent auf niedriges Eigengewicht und hohe Nutzlast ausgelegt. Der Arocs Grounder wiederum ist ein extrem robustes Fahrzeug für besonders herausfordernde Einsätze. Die Zugmaschinen der SLT-Baureihe mit drei, vier und sogar fünf Achsen wiederum bewähren sich bei Schwerlast- und Großraumtransporten bis 250 Tonnen Gesamtzuggewicht.

Optimierte Abgasanlage schafft noch mehr Platz für An- und Aufbauten

Die Konstrukteure ließen dem Arocs noch weiteren Feinschliff angedeihen. Nicht nur durch Software-Funktionen hat sich die Aufbauereignlichkeit deutlich verbessert, auch die optimierte Fahrzeug-Hardware leistet einen Beitrag dazu. So ist jetzt für alle Vierachser eine stehende Abgasanlage ab Werk verfügbar. Mit ihr entsteht seitlich am Rahmen zusätzlicher Bauraum für An- und Aufbauten wie zusätzliche Kraftstofftanks oder Staukästen. Weiterer Vorteil dieser Lösung im Vergleich zur bisherigen seitlichen Abgasanlage, bei der lediglich das Abgasrohr steht, ist das verringerte Gewicht.



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

„Für den kombinierten Straßen- und Baustellenverkehr ist der neue Arocs das beste Fahrzeug, in dem ich bislang Platz genommen habe. Assistenzsysteme, Bedienoberflächen, Fahrleistungen – hier kommt der Fahrer in den Genuss von allem, was die Technik heute zu bieten hat“, urteilt Peter Wedhorn, der seit 23 Jahren für das Unternehmen von Doreen Trabert fährt. Ein Lkw, der noch dazu über eine ganze Menge Grips verfügt. Ganz so, wie es heute am Bau gefragt ist.

Weitere Informationen sind hier verfügbar: d.ai/NOWandNEXT2020-pressmaterial

Ansprechpartner Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG

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

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind hier verfügbar:
media.daimler.com, media.mercedes-benz.ch, mercedes-benz-trucks.ch

Vor mehr als 120 Jahren haben Gottlieb Daimler und Carl Benz den Grundstein für die moderne Transport-Industrie gelegt. Über die vergangenen Jahrzehnte hinweg haben die Truck und Bus Sparten von Daimler kontinuierlich Standards für die gesamte Transport-Industrie gesetzt – bei der Sicherheit, bei der Kraftstoff-Effizienz und beim Komfort für Fahrer und Fahrgäste. Jetzt ist es Zeit für eine weitere Evolutionsstufe: das emissionsfreie, das automatisierte und das vernetzte Fahren. Daimler Trucks & Buses arbeitet daran, diese wichtigen Technologien in Serie zu bringen, und zwar Marken, Sparten und Regionen übergreifend. Damit will das Unternehmen seiner Vision vom CO₂-neutralen Transport und vom unfallfreien Fahren einen großen Schritt näherkommen und zur Nachhaltigkeit im weltweiten Waren- und Personenverkehr beitragen.

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, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, 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 im aktuellen 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 zugrundeliegenden 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.

Mercedes-Benz im Überblick

In der Schweiz und Liechtenstein ist Mercedes-Benz durch die Mercedes-Benz Schweiz AG, die Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG, die Mercedes-Benz Financial Services AG und die EvoBus (Schweiz) AG vertreten – alles Tochtergesellschaften der Daimler AG in Stuttgart. Die Unternehmen beschäftigen über 600 Mitarbeitende und sichern zusammen mit einem Händlernetz etwa 5'800 Arbeitsplätze. Zum Portfolio gehören die Marken Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, smart, FUSO und Setra.

