

EIN TRUCK FÜR ALLE FÄLLE



Nachhaltiger und sicherer Transport mit Mercedes-Benz Trucks

Sonderpublikation 2025

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

die Welt verändert sich in rasantem Tempo. Wirtschaftliche Unsicherheiten, geopolitische Spannungen, technologische Umbrüche – all das prägt unser Geschäft, unser Umfeld und letztlich jede und jeden von uns individuell. Gerade in solchen Zeiten zeigt sich, worauf man sich verlassen kann. Auf Erfahrung. Auf Innovation. Auf Vertrauen. Auf Lkw von Mercedes-Benz Trucks.

Seit bald 130 Jahren stehen wir für genau diese Dinge. Wir verbinden Tradition und Fortschritt. Wir gestalten den Wandel. Nicht irgendwann, sondern schon immer. Nicht allein, sondern gemeinsam mit unseren Kunden. Die Transformation zum emissionsfreien Transport ist sicherlich der größte Wandel in der Geschichte unserer Industrie. Und er ist längst Realität. In unseren Produktionshallen. In den Flotten unserer Kunden. Und damit auch auf unseren Straßen.

Mit unserem eActros 600 haben wir hier bereits Maßstäbe gesetzt – international ausgezeichnet als „Truck of the Year 2025“, aerodynamisch, effizient, 500 Kilometer Reichweite ohne Zwischenladen und schon heute im Kundeneinsatz in mehr als 15 Ländern. Auf Basis seiner branchenweit führenden Technologie bauen wir jetzt unser elektrisches – und, wenn Sie mich fragen, durchaus elektrisierendes – Portfolio weiter aus.

Der prominenteste Neuzugang in unserer Portfolioerweiterung ist unser eActros 400 für den schweren Verteilerverkehr. Er basiert auf derselben Technologie wie der eActros 600, ist leichter und hat dadurch eine höhere Nutzlast. Dank ihrer großen Variantenvielfalt ist die gesamte eActros-Familie für unsere Kunden passgenau auf das spezifische Einsatzprofil konfigurierbar.

Und auch wo gehobelt wird, fließen künftig Elektronen: robust, stark und leise ebnet unser eArocs 400 ab dem kommenden Jahr den Weg in den CO₂-freien Baustellenverkehr. Beim Wasserstoff hat unser GenH2 Truck jüngst in Kundentests seine Alltagstauglichkeit bravourös unter Beweis gestellt. Im nächsten Schritt weiten wir die Kundentests aus.

Bei all diesen Früchten der Transformation ist eines ganz wichtig: Auch der Dieselantrieb bleibt bis auf Weiteres ein zentraler Pfeiler unserer Strategie und wird zukünftig noch effizienter, sauberer und wirtschaftlicher als je zuvor. Gleichzeitig setzen wir antriebsunabhängig mit den neuesten Assistenzsystemen neue Standards für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Bei alldem steht für uns aber nicht die Technik, sondern der Kunde mit seinen spezifischen Anforderungen im Mittelpunkt. Damit unsere Fahrzeuge und Services ihr Geschäft einfacher, sicherer und erfolgreicher machen. Darauf können Sie vertrauen – genauso auf eine bestimmt informative und unterhaltsame Lektüre.

Dabei viel Freude & herzliche Grüße

Achim Puchert

CEO Mercedes-Benz Trucks



Achim Puchert,
CEO Mercedes-Benz Trucks



Hochmodernes Dreigestirn: Mercedes-Benz eActros 600, Actros L mit ProCabin und Mercedes-Benz GenH2 Truck

EIN TRUCK FÜR ALLE FÄLLE

Mercedes-Benz Trucks wegweisend bei Dekarbonisierung und Verbrenner-Technologie

Mercedes-Benz Trucks betreibt die Dekarbonisierung mit aller Intensität. Dabei verfährt der Hersteller dreigleisig. Neben der stetig weiteren Optimierung der Verbrenner gilt die Strategie der konsequenten Elektrifizierung auf Basis von Batterietechnologie sowie der Brennstoffzelle mit flüssigem Wasserstoff.

Actros, Arocs, Atego, Econic, bis hin zum Universal-motorgerät, dem Unimog oder Zetros – die Palette von Mercedes-Benz Trucks ist weit gefächert. Mit sehr unterschiedlichen Nutzfahrzeugen stehen Fahrzeuge für nahezu alle erdenklichen Einsatzfälle bereit.

Ausrollen neuester Technologien

Nach dem Fernverkehrs-Flaggschiff eActros 600 mit ProCabin, dem größten im e-Portfolio der Mercedes-Benz Trucks, stellte sich der Kleinere im Bunde, der eActros 400, im September der internationalen Presse vor. Die eActros-Variante mit nur zwei Batteriepaketen basiert auf dem gleichen technologischen Konzept wie der eActros 600. Dazu gehören die integrierte eAchse, die Lithium-Eisenphosphat- Batteriezelltechnologie (LFP), das Multimedia Cockpit Interactive 2 und moderne Assistenzsysteme für mehr Sicherheit. Neu im eActros-Portfolio der zweiten Generation ist neben der Option für zwei und

drei Batteriepakete auch die Auswahl zwischen zwei unterschiedlichen Fahrerhäusern sowie einer Vielzahl von Radstandvarianten und Achsformeln. Mit über 40 Kombinationsmöglichkeiten des Basisfahrzeugs werden bei der aktuellen zweiten Generation des eActros somit eine Vielzahl von Anwendungsbereichen abgedeckt.

Dazu Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks, am Rande einer Fahrveranstaltung für die Presse am Standort im französischen Molsheim: „Der eActros 600 beweist, dass batterieelektrischer Fernverkehr Realität ist – das Fahrzeug läuft bereits erfolgreich in über 15 europäischen Ländern.“ Dem dürfte der eActros 400 schon bald in nichts nachstehen.

Mit zwei Batteriepaketen kommt der eActros 400 auf ein geringeres Fahrzeuggewicht und kann dadurch mehr zuladen als der eActros 600 mit seinen drei Batteriepaketen. Die maximale Sattellast des eActros 400 erhöht sich dadurch auf 9,5 Tonnen. In Kombination mit einem Standardauflieger erreicht er eine Nutzlast von über 25 Tonnen. Das sind mehr als drei Tonnen zusätzlich gegenüber dem eActros 600. Damit kann der eActros 400 in puncto Zuladungsniveau mit dem Actros als Dieselp Verbrenner gleichziehen.



Der neue Mercedes-Benz eActros 400 der zweiten Modellgeneration eActros

Für Speditionen, die mit ihren geringen Margen scharf kalkulieren müssen, ist eine maximale Zuladung entscheidend. Die ersten neuen Modelle des eActros 400 sind seit Oktober bestellbar und rollen zum Teil noch in diesem Jahr im größten Montagewerk von Daimler Truck in Wörth am Rhein vom Band.

Die Einsatzbereiche der beiden Schwergewichte, eActros 600 und eActros 400, sind meist unterschiedlich, wobei der größere von beiden vorwiegend für die Langstrecke prädestiniert ist. Im eActros 600 sitzen drei Batteriepakete mit insgesamt 621 kWh installierter Batteriekapazität – daher die Typisierung 600. Diese Kapazität ermöglicht mit einer 4x2-Sattelzugmaschine mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht Reichweiten von 500 Kilometern – ohne Zwischenladen, je nach Ausstattung, Fahrweise, Strecke sowie weiteren Einflussfaktoren deutlich mehr.

Schnelles Laden für effiziente Fahrten

Der Faktor Zeit ist in der Logistik fundamental wichtig. Der eActros 400 kann genauso wie der eActros 600 mit bis zu 400 kW laden. Die CCS2-Ladebuchse (Combined Charging System Typ 2) ist für das schnelle Laden mit Gleichstrom sowie für das Laden mit Wechselstrom ausgelegt und befindet sich serienmäßig auf der linken Fahrerseite hinter dem Fahrerhaus. Für größtmögliche Flexibilität empfiehlt es sich, eine zweite CCS2-Ladebuchse auf der rechten Fahrzeugseite zu bestellen. Zwei Batteriepakete von zehn auf 80 Prozent zu laden, dauert rund 46 Minuten. Drei Batteriepakete benötigen dazu circa 70 Minuten. Das ist ideal, wenn der Fahrer dies mit einer Ruhezeit kombinieren kann – der Bordcomputer ermöglicht eine Planung im Voraus.

Sehr hilfreich im Arbeitsalltag ist dabei das neue Multimedia-Cockpit Interactive 2, wodurch die Fahrzeuge noch vernetzter und effizienter für den täglichen Einsatz werden.

Was der eActros 600 leisten kann, zeigte auf außergewöhnliche Weise der Guinness World Records™ Weltrekord im Rückwärtsfahren von Marco Hellgrewe mit dem E-Flaggschiff im Juni. „Man muss die ganze Zeit hochkon-



Laden statt Tanken: Mercedes-Benz Werk Wörth eröffnete einen Schnelladepark für E-Lkw in der Inbound-Logistik.

zentriert fahren“, so der Bundeswehroffizier, der ohne Pause unglaubliche 124,7 Kilometer auf der Rennstrecke in Oschersleben absolvierte, bisweilen im Starkregen – und er wäre gerne weitergefahren.

Damit nicht genug. Kurz danach absolvierte er noch die schwierige Fahrt von Oschersleben nach Halberstadt in das neue Global Parts Center. Gerade beim Rückwärtsfahren muss der Lkw-Fahrer alles im Blick haben, um sicher rangieren zu können, speziell in engen Sträßchen und kritischen Verkehrssituationen. Die MirrorCam am Fahrzeug war Marco Hellgrewe dabei eine große Hilfe.

On the Rocks – der neue eArocs 400 leise gerührt und nicht geschüttelt

Seit Jahren ist der Mercedes-Benz Arocs aus dem Baugewerbe nicht wegzudenken. Belastbar, leistungsstark und effizient auch unter anspruchsvollen Einsatzbedingungen, im Gelände wie auf der Straße. Und auch beim Arocs treibt Mercedes-Benz Trucks die Elektrifizierung voran.

Achim Puchert weiß um die Bedeutung des neuen batterieelektrischen Mitglieds in seinem großen Truck-Portfolio: „Mit dem neuen eArocs 400 bringen wir die Elektrifizierung bei Mercedes-Benz Trucks jetzt auch in das Baugewerbe, das für unsere Wirtschaft und Gesell-



Guinness World Records-Titel für die längste rückwärtsgefahrte Strecke mit einem Sattelzug (Einzelperson) geholt. Marco Hellgrewe (Mitte) und Werner Kempfle, Entwicklungsingenieur und Co-Projektleiter des eActros 600, nehmen die Auszeichnung von Seyda Subasi-Gemici, Jurorin, Guinness World Records Limited, entgegen.

schaft von besonderer Bedeutung ist.“ Die Leiterin Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Trucks, Stina Fagerman, sieht das Bestechende des elektrischen Arbeitstiers in seinen Vorzügen für Anwohner: „Der eArocs 400 fährt lokal CO₂-frei und ist gleichzeitig ebenso leistungsstark und robust, wie unsere Kunden es vom konventionell angetriebenen Arocs gewohnt sind. Aufgrund des Batterieantriebs eignet er sich vor allem für Einsätze in zugangsbeschränkten oder lärmsensiblen Umgebungen wie Innenstädten oder Wohngebieten.“

Auch der eArocs 400 übernimmt vom eActros 600 wesentliche Komponenten. Hierzu gehören neben der Frontbox und dem Power Take-Off (PTO) beziehungsweise dem Nebenantrieb auch die LFP-Batterien. Diese zeichnen sich vor allem durch eine hohe Lebensdauer und eine besonders hohe nutzbare Batteriekapazität aus.

Das Fahrzeug wird zunächst als 32- und 41-Tonner in der Achsformel 8x4 mit vier verschiedenen Radständen verfügbar sein und kann als Fahrmischer oder Kipper aufgebaut werden. Es deckt somit wesentliche Anwendungen für den straßennahen Bauverkehr ab.

Wegen seines deutlich höheren Wirkungsgrads ist der eArocs 400 im Vergleich zu einem vergleichbaren Verbrenner-Lkw um mindestens 50 Prozent energieeffizienter. Die Reichweite beträgt als Fahrmischer bis zu 200 Kilometer ohne Zwischenladen. Die Kunden fahren typischerweise im Ein-Schicht-Betrieb, legen durchschnittliche Tagesrouten von unter 100 Kilometern zurück und bewegen sich hierbei nahezu ausschließlich auf asphaltierten Straßen. Bei der Kippervariante steigt die Reichweite auf bis zu 240 Kilometer ohne Zwischenladen. Verkaufsstart ist voraussichtlich im 1. Quartal 2026, die Erstauslieferung soll im 3. Quartal 2026 erfolgen.

Mercedes-Benz Trucks treibt die Elektrifizierung seit Jahren konsequent voran. 2021 wurde zunächst der eActros 300/400 für den schweren Verteilerverkehr als erstes batterieelektrisches Fahrzeug eingeführt. Nur ein Jahr später folgte der für den Einsatz im kommunalen Entsorgungsverkehr konzipierte eEconic, der in dieser



Mercedes-Benz eArocs 400

Form auch weiterhin gefertigt wird. Ende 2024 lief die Serienproduktion der zweiten Modellgeneration eTruck von Mercedes-Benz Trucks mit dem eActros 600 an.

Ab Ende 2025 kommen eine Vielzahl von neuen Varianten – so auch als eActros 400 – hinzu. Gefertigt werden die batterieelektrischen Modelle der zweiten eActros Generation ebenfalls am Mercedes-Benz Trucks Standort in Wörth am Rhein, vollständig integriert in die bestehende Montagelinie.

Mit Flüssigwasserstoff auf der Fernstrecke optimal unterwegs

„Spitzentechnologie, die dringend auf die Straße muss“, lobt Geschäftsführer Micha Lege von der Spedition

TruckCharge, Milence und sLH2-Tanken

Mit TruckCharge bietet Daimler Truck seinen Kunden von der Energiegewinnung bis hin zum Fahrzeugbetrieb ein wirtschaftliches Gesamtpaket an, damit diese das volle Potenzial der Elektrifizierung ausschöpfen können. Das Angebot richtet sich sowohl an Lkw-Flottenbetreiber als auch an Unternehmen aus der Industrie mit eigenem oder fremdbetriebenen Lkw-Fuhrpark. Da in der Regel Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller eingesetzt werden, ist TruckCharge unabhängig von der Lkw-Marke verfügbar.

Um das bestehende Defizit an Ladepunkten für schwere Nutzfahrzeuge zumindest teilweise zu kompensieren, hat Daimler Truck unter der Marke TruckCharge ein Konzept für ein eigenes, halböffentliches Ladenetz entwickelt. Das Netz soll bis 2030 über 3.000 Schnellladepunkte in Europa umfassen und damit das größte in Europa werden.

Das halböffentliche Netzwerk von TruckCharge fungiert als Ergänzung zum öffentlichen Ladeangebot unter anderem von Milence. Milence wurde 2022 als Joint Venture von Daimler Truck, der Traton Group und der Volvo Group gegründet.

Auch beim Thema Wasserstoff legt Daimler Truck vor. Das Unternehmen forciert die Lieferung grünen Flüssigwasserstoffs und steht dazu in Verhandlungen mit diversen wasserstoffproduzierenden Ländern. Außerdem nahm der Lkw-Hersteller im Februar 2024 zusammen mit Linde Engineering die weltweit erste Lkw-Tankstelle für Flüssigwasserstoff (sLH2) in Wörth am Rhein in Betrieb. Inzwischen gibt es eine weitere Tankstelle von Air Products in Duisburg. Weil das gesamte Konzept äußerst anwenderfreundlich ist, soll sLH2-Tanken zum Branchenstandard werden.



Daimler Truck Brennstoffzellen-Lkw absolvierten erfolgreich über 225.000 Kilometer im realen Kundeneinsatz.

Wiedmann & Winz. Und meint damit den Mercedes-Benz GenH2 Truck. Fünf unterschiedliche internationale Speditionen, von Amazon, Air Products über Ineos und Holcim, bis hin zu dem in Baden-Württemberg ansässigen Mittelständler Wiedmann & Winz, konnten den mit Flüssigwasserstoff betriebenen Lkw ein Jahr lang im Realbetrieb testen. Die Reaktionen waren allesamt positiv bis euphorisch. Störfälle gab es keine.

Nach einem Jahr, gut 225.000 Kilometern und 285 Betankungen mit circa 15 Tonnen Flüssigwasserstoff, gemäß subcooled liquid hydrogen (sLH2) Tankstandard, stand erneut fest: Die Brennstoffzellentechnik ist im Schwerlastverkehr absolut fit für den Dauereinsatz. Während sich im Bereich Pkw die Stimmung immer mehr gegen Wasserstoff wendet, nach und nach Tankstellen den Betrieb wieder einstellen, kommt der Schwerlastverkehr nicht ohne diese Technologie aus.

Wozu der Mercedes-Benz GenH2 Truck fähig ist, zeigte schon seine Rekordfahrt von Würth nach Berlin im September 2023. Der damalige erste Prototyp absolvierte die 1.047 Kilometer voll beladen mit einer Tankladung und hatte am Ende sogar noch Flüssigwasserstoff im Tank.

Derzeit sind weitere fünf Kunden mit anderen Streckenanforderungen zwecks Erprobung im realen Betrieb unterwegs. Es geht darum, Erfahrungen in weiteren Anwendungen zu sammeln und die Brennstoffzellen-Lkw auf Basis von Kundenanforderungen optimal auf den Serieneinsatz vorzubereiten. Deshalb werden ab dem kommenden Jahr sogar 100 Mercedes-Benz GenH2 Trucks der nächsten Generation in Kleinserie produziert. Diese Sattelzugmaschinen werden ebenfalls im Mercedes-Benz Werk Würth gebaut und gehen ab Ende 2026 bei Kunden in den Praxisbetrieb.

Einhellig heben diese hervor, dass die Wasserstoff-Lkw einem heutigen Diesel-Lkw in ihrer Praxistauglichkeit in nichts nachstehen, unter anderem durch die hohen Reichweiten von 1.000 Kilometern und mehr sowie die vergleich-

bar kurzen Betankungszeiten von zehn bis 15 Minuten. Damit eignet sich der GenH2 Truck insbesondere für den Fernverkehr, flexible Routen und spontane Einsätze.

Zusätzlich loben Fahrer die dynamische Kraftentfaltung, das souveräne und komfortable Fahrverhalten sowie den niedrigen Geräuschpegel – Vorteile, die der GenH2 Truck als elektrisch angetriebenes Fahrzeug mit Wasserstoff als Energiequelle und mit einer Brennstoffzellenleistung von 300 kW sowie einer 70-kWh-Batterie für situative Leistungsspitzen ausspielen kann. Und natürlich kann der GenH2 Truck mit seiner kleinen Batterie deutlich mehr zuladen als ein vollelektrischer Lkw, der wegen des hohen Gewichts der Akkus entweder auf Reichweite oder auf Zuladung verzichten muss.

Die nächste Generation des GenH2 Truck befindet sich mittlerweile auch schon in der Entwicklung und wird zukünftig auch das neue Brennstoffzellenaggregat von cellcentric haben. cellcentric ist ein Joint Venture von Daimler Truck und Volvo Truck, das 30 Jahre Daimler-Erfahrung mitbringt. Das Unternehmen gilt als europaweiter Vorreiter und hat das Ziel, ein Brennstoffzellensystem aus einer Hand zu fertigen – im industriellen Maßstab zur automobilen Großserienfertigung am Standort Weilheim unter Teck.



Die nächste Generation Brennstoffzellen-Lkw befindet sich bereits in der Entwicklung. 100 Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr sollen produziert und im realen Kundenbetrieb eingesetzt werden.

Infrastruktur als Bremsklotz

In stärkerem Maße als die Ladeinfrastruktur für vollelektrische Lkw fehlt, mangelt es beim GenH2 Truck an Wasserstofftankstellen. Und das, obwohl klar ersichtlich ist, dass eine emissionsfreie Zukunft ohne Wasserstoff nicht gelingen kann. Weil es insbesondere beim Flüssigwasserstoff viel langsamer vorangeht, als die Politik angekündigt hatte, können Kunden Wasserstoff-Lkw in den nächsten Jahren nicht in größerer Anzahl professionell einsetzen. Deshalb und nur deshalb verschiebt sich die großflächige Industrialisierung von Brennstoffzellen und die geplante Serienproduktion wasserstoffbetriebener Lkw mit Fokus auf Europa.

Daimler Truck plant nun für die frühen 2030er-Jahre, hält an der Weiterentwicklung aber unbeirrt fort, zumal das Thema Wasserstoff auch in China erkannt ist. Daimler Truck will die Führungsrolle in dieser für das Klima so entscheidenden Technologie für die Mobilität auf der Langstrecke nicht aus der Hand geben.

Ein Leben ohne Unimog ist möglich, aber nutzlos

Einer darf in der großen Familie der Mercedes-Benz Trucks auf keinen Fall unerwähnt bleiben: der Unimog. Seit fast 80 Jahren gibt es ihn – ein Unikum in der Geschichte der Mobilität und immer noch erfolgreich als Nutzfahrzeug für alle Fälle. Kein Einsatz ist ihm zu schwer.

Wenn Europa endlich die Rahmenbedingungen schaffen würde, könnte er schon bald mit Dampf über die Straßen und durch Felder pflügen. Eigens dafür stellten Mercedes-Benz Special Trucks und der Mittelständler Mörtlbauer vor einem Jahr neben einem Raupenfahrzeug auch einen Unimog mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor vor. Ausgestattet sind die Prototypen mit einem Medium Duty Motor, der speziell für den Wasserstoffantrieb umgebaut wurde. Dafür sind maßgeschneiderte Kolben, ein wasserstofftaugliches Ansaugsystem und eine optimierte Zündanlage eingesetzt. Dieser Unimog verfügt über vier TÜV-geprüfte 700-Bar-Hochdrucktanks, die insgesamt etwa 14 Kilogramm gasförmigen Wasserstoff fassen.

Sehr clever beim Unimog: Der H2-Verbrennungsmotor fungiert als Multienergieverteiler, der alles am Fahrzeug antreibt. Der Unimog war über zwei Jahre für diverse Tests im Einsatz. Der Gesamtenergieverbrauch sei sehr nah am Verbrenner.

Kurzum: Der Unimog, der regelmäßig in Brandherden intensive Einsätze leistet, in Kommunen mäht und kehrt oder im Winter auf Autobahnen streut, könnte auch mit dem alternativen Antrieb dieselben Arbeiten verrichten, die das Universalmotorgerät seit jeher meistert.

Moderne Zeiten

Dem Unimog kommt eine beständige Evolution zugute, denn er passt sich den Wünschen und Erfordernissen der



Unimog-Geräteträger mit Frontmäher, Heckenscheren und Streuautomat

Kunden an. Dieses Jahr bereicherte der Unimog U 219 Low das bestehende Portfolio weiter. Er hat eine Ladekantenhöhe am Heck von unter 1,2 Metern. Seine Ladehöhe liegt rund 20 Zentimeter unter der des Serien-Unimog U 219. Das erleichtert das Be- und Entladen merklich. Das neue Steuerungssystem Uni-Touch wird per Touchscreen bedient und erleichtert das Handling von Anbaugeräten.

Wir halten Ihren Truck am Laufen: Von Halberstadt in die Welt

Schneller, größer, ultramodern. Im Juli eröffnete Daimler Truck sein Aftersales-Drehkreuz. Der neue Daimler Truck Logistik-Standort im Industriepark Ost von Halberstadt erstreckt sich über rund 270.000 Quadratmeter bebaute Grundfläche. Das Global Parts Center (GPS) im nördlichen Harz liefert Ersatzteile von der Schraube bis zum fertigen Führerhaus für Mercedes-Benz Trucks in mehr als 170 Länder.

Für ein reibungsloses operatives Tagesgeschäft sorgt dabei das global aufgestellte Logistikunternehmen DP World. Das Unternehmen hat weltweit 110.000 Mitarbeiter und ist für die Logistikprozesse im Wareneingang und -ausgang sowie im Teilelager zuständig.

Halberstadt bedient über 20 regionale Logistikzentren und knapp 3.000 Händler weltweit – etwa in verschiedenen europäischen Ländern, der Türkei, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Brasilien oder Australien. Die Lkw müssen bei den Kunden ständig in Bewegung sein.

Safety First – der Gesetzgebung ein Stück voraus

Mercedes-Benz Trucks betreibt seit jeher mit Verve die Weiterentwicklung seiner umfassenden Sicherheits- und Assistenzsysteme. Es gilt, Gefahren rechtzeitig zu erkennen, frühzeitig abzubremsen und jederzeit den Überblick über das Verkehrsgeschehen zu behalten. Einen großen Beitrag dazu leisten die elektronischen Helfer, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Mit

Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2, Front Guard Assist oder Attention Assist und weiteren Technologien gehört Mercedes-Benz Trucks zu den Pionieren unter den Herstellern. Die Systeme gehen dabei zum Teil deutlich über die gesetzlichen Vorschriften hinaus.

Aber: Es wird immer technische Grenzen geben. Die Verantwortung verbleibt auch in Zukunft bei den Fahrern. Demzufolge kann Verkehrssicherheit nur durch verantwortungsvolles Handeln von Fahrerinnen und Fahrern sowie allen weiteren Verkehrsteilnehmern wirklich gelingen.

Auch hier engagiert sich Mercedes-Benz Trucks im Verbund mit Daimler Buses. Gemeinsam unterstützen die beiden Marktführer in Deutschland die neue bundesweite Initiative „Deutschland blickt's“ des Blicki e.V. Der



Achim Puchert (l.), CEO Mercedes-Benz Trucks, und Till Oberwörder, CEO Daimler Buses, präsentierten im Rahmen der Initiative „Deutschland blickt's“ des Vereins Blicki e.V. den neuen Mercedes-Benz Safety Truck und den aktuellen Daimler Buses Safety Coach.



Inbetriebnahme schreitet voran: Daimler Truck Unternehmenszeichen am Global Parts Center Halberstadt montiert.

Verein verfügt über ein Netzwerk von Experten für kindgerechtes Lernen im Bereich Mobilität und hat bundesweit bislang über 90.000 Kinder geschult. Im Mittelpunkt der Initiative, die 2026 startet, stehen unter anderem die neuen Herausforderungen beim Thema Verkehrssicherheit, die durch die zunehmende Elektrifizierung des Straßenverkehrs entstehen: etwa verändertes Fahrverhalten und neue Geräuschkulissen. „Deutschland blickt's“ will für mehr Rücksicht, Vorsicht und Weitsicht im Straßenverkehr sensibilisieren. Dahinter steht das Ziel, ein neues Miteinander im Verkehr zu fördern.

Im November hat Mercedes-Benz Trucks in Berlin im Rahmen einer Presseveranstaltung zur Initiative erstmals seinen neuen Safety Truck präsentiert: einen eActros 600. Mit dem Safety Truck und dem Safety Coach demonstrieren Mercedes-Benz Trucks und Daimler Buses traditionell den jeweils aktuellen Stand der Sicherheitstechnik. Die Fahrzeuge sind zudem auffällig beklebt, um das Thema Sicherheit auch optisch zu transportieren.

Impressum

Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt:

Daimler Truck AG
Fasanenweg 10
70771 Leinfelden-Echterdingen
Tel. +49 (711) 8485-0
E-Mail: contact@daimlertruck.com
www.daimlertruck.com

Verlag:

Maenken Kommunikation GmbH
Von-der-Wettern-Straße 25
51149 Köln
Tel. 02203-3584-0
info@maenken.com

Geschäftsführung: Dr. Wieland Mänken

Redaktion: Dr. Susanne Roeder

Schlussredaktion: Jürgen Schnackertz

Layout: Hanna Leimer

Fotos: Daimler Truck AG

Druck: Silber Druck oHG

Otto-Hahn-Straße 25, 34253 Lohfelden

Druckauflage: 500 Exemplare

Copyright: Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der durch das Urheberrechtsgesetz festgelegten Grenzen ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Urheberrecht für Autoren: Mit Annahme des Manuskripts gehen das Recht zur Veröffentlichung sowie die Rechte zur Übersetzung, zur Vergabe von Nachdruckrechten, zur elektronischen Speicherung in Datenbanken, zur Herstellung von Sonderdrucken, Fotokopien und Mikrokopien an den

Herausgeber über. In der unaufgeforderten Zusendung von Beiträgen und Informationen an den Herausgeber liegt das jederzeit widerrufliche Einverständnis, die zugesandten Beiträge bzw. Informationen in Datenbanken einzustellen, die vom Herausgeber oder von mit diesem kooperierenden Dritten geführt werden.

Warenzeichen: Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Warenbezeichnungen, Handelsnamen oder sonstigen Kennzeichen in dieser Zeitschrift berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese ohne weiteres von jedermann frei benutzt werden dürfen. Vielmehr handelt es sich häufig um eingetragene Warenzeichen oder gesetzlich geschützte Kennzeichen, auch wenn sie als solche nicht eigens gekennzeichnet sind.

Erfüllungsort: Köln ©

2025 Maenken Kommunikation GmbH, Köln