



Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa
8 lutego 2022 r.

TELEAID z 1997 r.: szybka pomoc na miejscu wypadku

- 25 lat temu Mercedes-Benz stworzył zupełnie nowe możliwości w dziedzinie bezpieczeństwa – dzięki systemowi automatycznych połączeń alarmowych
- Kluczowe elementy techniczne systemu obejmowały czujniki zderzeń, GPS i telefon komórkowy

Samochód skomunikowany ze światem to dziś coś oczywistego. 25 lat temu sytuacja wyglądała zupełnie inaczej. Właśnie wtedy Mercedes-Benz zaprezentował rozwiązanie otwierające nowe możliwości w dziedzinie bezpieczeństwa: na początku 1997 r. producent wprowadził produkcyjną wersję systemu automatycznych połączeń alarmowych TELEAID. Jego celem było powiadomienie policji i służb ratowniczych o zdarzeniu oraz skierowanie ich w odpowiednie miejsce – skrócenie czasu reakcji pozwalało bowiem ograniczyć konsekwencje zdrowotne po poważnym wypadku. Początkowo, od jesieni 1997 r., TELEAID był dostępny w Klasach S i CL z serii 140, a później trafił do kolejnych modeli z gwiazdą. Zapowiedź systemu pojawiła się już w 1993 r. w koncepcyjnym studium Vision A 93 – wtedy pod nazwą ARTHUR (automatyczny system łączności radiowej w sytuacjach zagrożenia ruchu na autostradach i drogach miejskich).

System automatycznych połączeń alarmowych został opracowany w ramach europejskiego projektu badawczo-rozwojowego PROMETHEUS. „Panowała wtedy atmosfera optymizmu, jeśli chodzi o rozwój połączenia elektroniki i informatyki z telekomunikacją” – wspomina prof. Hermann Gaus, były dyrektor Mercedes-Benz ds. zasadniczej konstrukcji samochodów oraz elektryki/elektroniki. „Zaowocowało to zupełnie nowymi możliwościami również w sektorze motoryzacyjnym. Pomysł automatycznego połączenia alarmowego pojawił się w latach 80., ale warunki techniczne nie były jeszcze wtedy wystarczające”.

Zmieniło się to w latach 90., wraz z opracowaniem kluczowych komponentów. Coraz częściej w zastosowaniach cywilnych wykorzystywano na przykład pozycjonowanie satelitarne GPS (Global Positioning System) – w 1995 r. Mercedes-Benz wprowadził w Klasie S innowacyjny system nawigacji APS (Auto Pilot System). Coraz bardziej rozpowszechnione stawały się również telefony komórkowe. Mercedes-Benz od jakiegoś czasu stosował czujniki zderzeniowe, kontrolujące m.in. wyzwalanie poduszek powietrznych i uruchamianie napinaczy pasów bezpieczeństwa. To wszystko w połączeniu z odpowiednimi jednostkami sterującymi i oprogramowaniem pozwoliło osiągnąć przełom: jeśli czujniki zderzeniowe wykryją wypadek, TELEAID może automatycznie przekazać do centrum alarmowego położenie pojazdu, kierunek jazdy oraz liczbę podróżujących, korzystając z bezprzewodowego telefonu, a także spróbować nawiązać też połączenie głosowe. W ten sposób centrala alarmowa może sprawdzić sytuację lub, jeśli kierowca nie odbierze, zorganizować pomoc. Tak nastąpił kolejny kamień milowy w rozwoju bezpieczeństwa. Połączenie alarmowe można również wywołać ręcznie, w dowolnym momencie, naciskając przycisk „SOS” na konsoli dachowej.

Mercedes-Benz Group AG | 70546 Stuttgart | telefon +49 7 11 17-0 | faks +49 7 11 17-222 44 | dialog@mercedes-benz.com | group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart | Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart, nr w Rej. Handl.: 19360

Prezes Rady Nadzorczej: Bernd Pischetsrieder

Zarząd: Ola Källenius, Prezes; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Mercedes-Benz Group AG (Stuttgart, Niemcy).

Kilka lat prac przed osiągnięciem gotowości systemu do produkcji seryjnej

Doprowadzenie systemu do dojrzałości produkcyjnej przed jego prezentacją w styczniu 1997 r. trwało kilka lat. Doprecyzowania wymagało wiele szczegółów, np. rodzaj transmisji danych. Mercedes-Benz postanowił, że komunikat o wypadku wraz ze wszystkimi istotnymi informacjami będzie przesyłany do centrali alarmowej w formie SMS-a. Hermann Gaus promował ideę używania w tym celu wyłącznie telefonu zamontowanego w samochodzie, a nie zewnętrznej „komórki”. „Tylko niezawodny telefon może zapewnić niezawodność całej instalacji” – przekonuje profesor. „Telefon komórkowy (właściciela) może być po prostu wyłączony lub nie znajdować się w aucie”. TELEAID został po raz pierwszy wprowadzony w Niemczech i USA, a wkrótce potem w Japonii.

„Ważnym warunkiem wstępnym (działania systemu) było utworzenie centrów pomocy w nagłych wypadkach, tak zwanych zapleczy” – wspomina Ralf Piske, inżynier ds. rozwoju w Centrum Technologicznym Mercedes-Benz (MTC) w Sindelfingen. „Wspólnie z firmą Bosch stworzyliśmy takie centrum w Niemczech. W USA i Japonii mogliśmy skorzystać z istniejących centrów telefonicznych. Jednak kolejny krok nie był łatwy: chcieliśmy rozszerzyć tę koncepcję na inne kraje europejskie”. Tu także następowały systematyczne postępy – od wiosny 2004 r. TELEAID był dostępny w 9 krajach Europy.

Jak to często bywa z przyszłościowymi technologiami, trudno o „łatwy” czas na ich wprowadzenie. W Europie TELEAID borykał się z ograniczeniami ekonomicznymi – system należało dokupić jako opcję obejmującą drogi telefon zainstalowany na stałe w samochodzie. W przypadku dealerów wiązało się to z bardzo kosztownym marketingiem, a w przypadku klientów – z czasochłonnymi zabiegami w obliczu zmiany pojazdu. W rezultacie liczba klientów pozostawała poniżej planowanych wielkości, a finansowanie centrów alarmowych okazało się wyzwaniem. W 2005 r. Mercedes-Benz na kilka lat zrezygnował z systemu połączeń alarmowych w Europie. Inaczej było w USA, gdzie TELEAID nieprzerwanie działa od chwili premiery aż do dziś. Telefony w samochodach były tam bowiem znacznie bardziej rozpowszechnione, większa była też gotowość dopłaty za funkcję zwiększającą bezpieczeństwo.

Zupełnie nowy system z 2012 r.

Mercedes-Benz pozostał jednak przekonany o podstawowej idei systemu. Z biegiem lat warunki techniczne stawały się korzystniejsze, a komponenty – coraz tańsze. Stopniowo samochody były częściej wyposażane w zainstalowany na stałe moduł komunikacji bezprzewodowej, co uniezależniało go od telefonu komórkowego klienta.

„Wszystko stawało się prostsze. Dzisiejsze automatyczne połączenie alarmowe Mercedes-Benz jest na stałe zamontowane w samochodzie i zawsze gotowe, jak na przykład poduszka powietrzna. Realizacja połączeń działa znacznie szybciej niż dotychczas, a dodatkowa umowa nie jest już konieczna. To ważne zalety – dla klientów, dla dealerów, a także dla operatorów zaplecza” – wyjaśnia Achim Mueller, menedżer projektu połączenia alarmowego Mercedes-Benz w MTC, który wraz ze współpracownikami wprowadzał nowy system, zaczynając od europejskiego rynku w 2012 r. Później dołączyły do niego kolejne rynki: Chiny w 2016 r., Japonia i Korea Południowa rok później oraz Indie w 2019. Również w USA poprzedni system zastępuje nowa generacja. Dziś to w sumie 53 kraje. „Model biznesowy jako całość jest teraz tak efektywny, że połączenie alarmowe Mercedes-Benz stało się masowe” – podsumowuje Mueller.

Udoskonalona technologia zapewnia wiele korzyści

System wykorzystuje kanał SMS sieci komórkowych, ponieważ może być on używany we wszystkich generacjach sieci. Dodatkowo równoległa transmisja danych odbywa się na kanale głosowym. Taka kombinacja znacznie zwiększa dostępność usługi – gdy sieć komórkowa jest słaba, połączenie głosowe często nie jest możliwe, ale z SMS-em może się udać. A ponieważ starsze sieci są sukcesywnie wyłączane i zastępowane nowymi, o lepszych standardach, eksperci pracują już nad rozwiązaniem transmisji danych o wypadkach na kanałach sygnalizacyjnych połączeń głosowych IP w sieciach komórkowych 4G i 5G.

Znacznie uproszczono funkcję transgraniczną – informacje o narodowym języku kierowcy są teraz przechowywane w osprzęcie samochodu i stanowią część komunikatu alarmowego. Kierowcy wyjeżdżający za granicę są „prowadzeni” przez centralę alarmową w ich ojczystym kraju. Jeśli potrzebna jest fizyczna pomoc, agent przekazuje taką informację do centrum w państwie aktualnego pobytu, w wymaganym tam języku, tak aby szybko zapewnić wsparcie w miejscu zdarzenia.

Połączenie alarmowe Mercedes-Benz jest stale rozwijane. Na przykład można teraz inicjować je nie tylko za naciśnięciem przycisku, ale także za pomocą sterowania głosowego. Poza tym system już dawno wkroczył w erę autonomii: jeśli kierowca, mimo wielokrotnych upomnień ze strony elektroniki, nie położy dłoni z powrotem na kierownicy, samochód zainicjuje awaryjne zatrzymanie i automatycznie uruchomi połączenie alarmowe.

Kolejny pionierski projekt Mercedes-Benz

Najpierw system TELEAID, a później jego następcy – Mercedes-Benz po raz kolejny z powodzeniem wprowadził pionierskie rozwiązanie w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów. Automatyczne połączenia alarmowe są uważane za tak istotne, że od kwietnia 2018 r. Unia Europejska uznała system eCall za obowiązkowy dla wszystkich nowo homologowanych pojazdów. Obecnie wykorzystuje on wyłącznie kanał głosowy.

Mercedes-Benz dostarczany dziś w UE dysponuje dwoma systemami: połączenie alarmowe jest początkowo uruchamiane za pośrednictwem własnej technologii pojazdu, zarówno w formie wiadomości tekstowej, jak i połączenia głosowego. System eCall, który również jest dostępny, działa jako awaryjny. To kompleksowe rozwiązanie zostało stworzone w tym samym celu, co 25 lat temu – wezwania pomocy w nagłych wypadkach tak szybko, jak to możliwe.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz Group AG

Mercedes-Benz Group AG to jeden z odnoszących największe sukcesy koncernów motoryzacyjnych na świecie. Grupa obejmująca Mercedes-Benz AG jest jednym z największych oferentów samochodów osobowych luksusowych i klasy premium oraz samochodów dostawczych. Mercedes-Benz Mobility AG oferuje kredyty, leasing, abonamenty samochodowe, wynajem samochodów, zarządzanie flotą, usługi cyfrowe związane z ładowaniem i płatnościami, pośrednictwo w zakresie ubezpieczeń oraz innowacyjne usługi mobilnościowe. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, konstruując w 1886 roku pierwszy samochód. Motywacją i zobowiązaniem dla Mercedes-Benz, jako pioniera motoryzacji, jest kształtowanie przyszłości mobilności w sposób bezpieczny i zgodny z ideą zrównoważonego rozwoju. Firma stawia przy tym na innowacyjne i zielone technologie oraz na bezpieczne, wysokiej jakości pojazdy, które fascynują i zachwycają. Mercedes-Benz nieprzerwanie inwestuje w rozwój wydajnych napędów oraz wyznacza kierunek ku całkowicie elektrycznej przyszłości: Marka z trójramienną gwiazdą dąży do osiągnięcia celu, jakim jest motoryzacja w pełni elektryczna – wszędzie tam, gdzie pozwolą na to warunki rynkowe. Obierając ten strategiczny cel – przejście od „Electric first” do „Electric only” – Mercedes-Benz przyspiesza transformację prowadzącą do motoryzacji bezemisyjnej i opartej na oprogramowaniu. Ponadto przedsiębiorstwo intensywnie rozwija rozwiązania w zakresie inteligentnej łączności sieciowej swoich pojazdów i autonomicznej jazdy, a także nowe koncepcje mobilności. Odpowiedzialność za społeczeństwo i środowisko naturalne Mercedes-Benz postrzega jako wyzwanie oraz zobowiązanie. Mercedes-Benz oferuje swoje pojazdy i usługi w niemal wszystkich krajach świata, a jego zakłady produkcyjne zlokalizowane są w Europie, Ameryce Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej na świecie luksusowej marki motoryzacyjnej (źródło: badanie Interbrand, 20.10.2021 r.), oraz Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes EQ i Mercedes me, portfolio marek obejmuje również marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services i Athlon. Przedsiębiorstwo notowane jest na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (skrót giełdowy MBG). W 2020 roku koncern zatrudniał łącznie ok. 288 500 pracowników i sprzedał 2,8 mln pojazdów. Obroty w tym okresie kształtowały się na poziomie 154,3 mld euro, a zysk operacyjny EBIT wyniósł 6,6 mld euro.