



Daimler Truck AG

Press Release

27 Juillet 2022

## Poids total de 40 tonnes : l'eActros électrique à batterie prend la route en version porteur-remorqueur dans le nord de la Forêt-Noire

- **Nouvelle phase de tests pour l'eTruck chez Schmitt Logistik**
- **Autorisation pour exploiter l'eTruck avec une remorque – une configuration disponible à la commande**
- **A ce jour, plus de 70 000 kilomètres et 7 000 trajets ont été accomplis avec les camions électriques**
- **Ce camion sera ensuite comparé au concept eWayBW à caténaire**
- **Daimler Truck ne prévoit pas de camion électrique à caténaire – flexibilité assurée avec les véhicules électriques à batteries et à hydrogène**
- **Steffen Maier, responsable des tests clients de Mercedes-Benz Trucks :**  
"Commencer un échange intensif avec les clients à un stade précoce du projet fait partie intégrante du développement de nos véhicules. Pour cette raison, notre équipe soutient la phase pratique des tests d'eActros chez Logistik Schmitt depuis 2019. Après le lancement réussi de la production en série en octobre dernier, nous élargissons progressivement la gamme d'applications pour les eActros. Nous avons hâte de procéder à des essais intensifs avec cette combinaison porteur/remorqueur avec notre camion électrique à batteries dans le nord de la Forêt Noire."
- **Rainer Schmitt, Managing Partner de Logistik Schmitt: "L'eActros en version camion/remorque est idéal pour nos besoins. Dans cette configuration, le camion électrique offre non seulement un poids total plus élevé mais surtout plus de volume de transport. Ce qui signifie que nous pouvons transporter deux fois plus de marchandises sur les mêmes trajets."**

**Stuttgart/Gaggenau** – Mercedes-Benz Trucks vient de lancer une nouvelle phase de tests de son eActros chez Logistik Schmitt dans le nord de la Forêt-Noire, cette



fois-ci dans une combinaison porteur-remorqueur avec un poids total de 40 tonnes. Ce camion a été remis à Logistik Schmitt à fins de tests d'endurance. Le véhicule est déjà disponible à la commande pour les clients dans cette configuration. Depuis le début des tests en 2019, l'eActros a parcouru avec cette entreprise plus de 70 000 kilomètres sur plus de 7 000 trajets. Dans le cadre de ce processus, il continuera à transporter des boîtiers de transmission et des composants d'essieux vers les usines de Daimler Truck de Rastatt et de Gaggenau couvrant jusqu'à 300 km par jour dans ce cadre.

Steffen Maier, Responsable des tests clients chez Mercedes-Benz Trucks :  
« Commencer un échange intensif avec les clients à un stade précoce fait partie intégrante du développement de nos véhicules. Pour cette raison, notre équipe soutient la phase pratique des tests eActros chez Logistik Schmitt depuis 2019. Après le lancement réussi de la production en série en octobre dernier, nous élargissons progressivement la gamme d'applications de nos eActros. Nous nous réjouissons à la perspective de faire des essais intensifs dans cette version camion/remorque dans le nord de la Forêt-Noire. »

Rainer Schmitt, Managing Partner chez Logistik Schmitt : « L'eActros dans cette version combinaison camion-remorque est idéale pour nos besoins. Dans cette configuration, le camion à propulsion électrique offre maintenant non seulement un poids total plus élevé, mais aussi beaucoup plus de volume de transport. Cela signifie que nous pouvons transporter deux fois plus de marchandises sur les mêmes trajets. »

### **Quelques infos sur la remorque**

Conformément à la législation, pour remorquer des ensembles de plus de 10 tonnes, les véhicules tracteurs doivent être équipés d'un système de freinage continu. Dans le cas des eActros, ce système de freinage continu est fourni par un frein de remorque (High Power Brake Resistor ou HPR pour faire court) dédié aux véhicules électriques à batterie. Chez Logistik Schmitt, l'eActros 300 (6x2), conçu pour fonctionner avec une remorque, est équipé d'un attelage Rockinger à essieu central. La remorque qui l'accompagne est munie d'un côté rideau Junge. Avec une longueur intérieure de 7 280 mm, il bénéficie d'un poids brut admissible de 18 tonnes.

### **Le Mercedes-Benz eActros est produit en série depuis octobre 2021**

L'eActros est équipé de trois (eActros 300) ou quatre packs de batteries (eActros 400), chacune offrant une capacité installée de 112 kWh et une capacité utilisable d'environ 97 kWh. Avec quatre batteries, l'eActros 400 a une autonomie allant jusqu'à 400 kilomètres. La pièce maîtresse de ce camion est l'unité d'entraînement – un essieu électrique rigide doté de deux moteurs électriques intégrés et d'une transmission à deux vitesses. Les deux moteurs, refroidis par liquide, génèrent une puissance continue de 330 kW ainsi qu'une puissance maximale de 400 kW. En outre, en conduisant avec prévoyance, l'énergie électrique générée au freinage peut être récupérée. Celle-ci est alors réinjectée dans les batteries de l'eActros et disponible pour la conduite. Les trois packs nécessitent un peu plus d'une heure pour charger de 20 à 80 % à une station de recharge rapide CC standard générant un courant de charge de 400 A.

**Daimler Truck s'appuie sur une propulsion flexible localement neutre en carbone.**

Daimler Truck planifie également une comparaison dans la région où est utilisé cet eActros porteur-remorqueur par Logistik Schmitt face au projet « eWayBW » de camion électrique à caténaire – Daimler Truck ne valide pas ce concept, la stratégie de l'entreprise étant axée sur les véhicules électriques à batterie et à hydrogène, deux technologies flexibles localement neutres en carbone. Daimler Truck peut ainsi couvrir toutes les utilisations de ses clients avec une flexibilité totale dans le choix des routes à emprunter.

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles aux adresses suivantes : [www.media.daimlertruck.com](http://www.media.daimlertruck.com) et [www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)

**Forward-looking statements:**

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, customs and foreign trade provisions; 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 are described under the heading "Risk and Opportunity Report" in this Annual 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 Truck at a glance**

Daimler Truck Holding AG ("Daimler Truck") is one of the world's largest commercial vehicle manufacturers, with over 40 main locations and more than 100,000 employees around the globe. The founders of Daimler Truck have invented the modern transportation industry with their trucks and buses a good 125 years ago. Unchanged to this day, the company's aspirations are dedicated to one purpose: Daimler Truck works for all who keep the world moving. Its customers enable people to be mobile and get goods to their destinations reliably, on time, and safely. Daimler Truck provides the technologies, products, and services for them to do so. This also applies to the transformation to CO<sub>2</sub>-neutral driving. The company is striving to make sustainable transport a success, with profound technological knowledge and a clear view of its customers' needs. Daimler Truck's business activities are structured in five reporting segments: Trucks North America (TN) with the truck brands Freightliner and Western Star and the school bus brand Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) with the FUSO and BharatBenz commercial vehicle brands. Mercedes-Benz (MB) with the truck brand of the same name. Daimler Buses (DB) with the Mercedes-Benz and Setra bus brands. Daimler Truck's new Financial Services business (DTFS) constitutes the fifth segment, the product range in the truck segments includes light, medium and heavy trucks for long-distance, distribution and construction traffic and special-purpose vehicles used mainly in the municipal and vocational sector. The product range of the bus segment includes city buses, school buses and intercity buses, coaches and bus chassis. In addition to the sale of new and used commercial vehicles, the company also offers aftersales services and connectivity solutions.