



Daimler Truck

Mercedes-Benz
Press Information

9 Juin 2021

L'attrait des biocarburants xTL pour Mercedes-Benz Trucks

- **Mercedes-Benz Trucks est prêt pour les biocarburants de deuxième génération**
- **L'intérêt de ces nouveaux carburants**
- **En point de mire : l'électrique et l'hydrogène**

Montigny-le-Bretonneux – Protéger la planète est essentiel. Pour un constructeur de poids lourds comme Mercedes-Benz Trucks, c'est un sujet central. Et complexe. L'Europe, après avoir imposé la norme Euro VI le 1^{er} Janvier 2014, a, depuis, établi un nouveau et précis plan pour les années à venir : - 15 % de CO₂ en 2025, - 30 % en 2030 (par rapport à l'année de référence 2019). Sans oublier des réglementations locales, comme les ZFE – Zones à Faibles Emissions – qui se multiplient dans les grandes villes. Tous les constructeurs travaillent donc d'arrache-pied sur ce sujet. A commencer par le sujet « gazole », sur lequel de nombreux progrès sont encore possibles.

Mais Mercedes-Benz Trucks a toujours porté une attention majeure au sujet des biocarburants. Un carburant liquide ou gazeux obtenu par transformation de la biomasse (déchets végétaux, sous-produits de filières agricoles, etc) permettant de se rapprocher de la neutralité carbone recherchée. Mercedes-Benz Trucks a donc conçu ses moteurs pour qu'ils soient compatibles avec l'ensemble des carburants dits alternatifs répondant à la norme EN 15940. Ces carburants comprennent des sous-groupes comme les Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) ou les Biomass To Liquid (BTL) produits par des ressources différentes converties en carburants par des processus chimiques. Ces biocarburants de deuxième génération résolvent aussi le problème de la compétition avec la production alimentaire si les produits de base nécessaires à sa fabrication sont issus d'une biomasse dite responsable. C'est le cas des productions de xTL concoctées par des entreprises comme Altens ou Ginouves. Un xTL dont la molécule de base est très similaire à celle du gazole.

Daimler Truck AG, Stuttgart, Germany
Domicile and Court of Registry: Stuttgart, Commercial Register No.: 762884
Chairman of the Supervisory Board: Ola Källenius
Board of Management: Martin Daum, Chairman;
Sven Ennerst, Jochen Götz, Jürgen Hartwig, Roger Nielsen, Karin Rådström, Hartmut Schick



and Mercedes-Benz are registered trademarks of Daimler AG, Stuttgart, Germany.

L'intérêt de ces biocarburants de 2ème génération

Le xTL est non toxique, stable dans le temps et biodégradable. Surtout, il permet de réduire de 88 % les rejets de CO₂ et de 30 % les émissions de particules fines (selon les études réalisées par Altens et Ginouves). Etant conforme à la norme EN 15940, le xTL est absolument comparable au gazole à base de pétrole. Aucune modification des moteurs et de leurs périphériques n'est donc nécessaire. Le processus d'injection, les conduites de carburants et les joints sont donc inchangés. Il en va de même pour les intervalles de vidange d'huile et de nettoyage du filtre à particules, tandis qu'il n'y a aucune restriction en termes de garantie, de puissance et de couple. Les camions utilisant ces carburants répondent donc aux normes à venir (Euro VI-d, etc).

Un camion roulant à l'xTL n'impose aucune contrainte, aucun changement de mode de conduite : ce carburant use des mêmes réservoirs que ceux des camions à gazole et des mêmes méthodes de remplissage. Mieux, le xTL est miscible avec le gazole, passer de l'un à l'autre en cas de besoin est indolore. Et les tests ont prouvé que les consommations étaient similaires quel que soit le carburant utilisé.

En point de mire : l'électrique et l'hydrogène

Comme tous les constructeurs, Mercedes-Benz Trucks ne pourra, pour atteindre les normes imposées, faire l'économie d'énergies alternatives comme la propulsion électrique à batteries ou la pile à combustible à hydrogène. Le groupe Daimler Truck, dont Mercedes-Benz Trucks est l'une des composantes, a d'ailleurs annoncé fin 2020 ses plans en ce domaine. Après le petit camion FUSO eCanter dédié à la distribution urbaine à propulsion électrique à batteries lancé en 2019, ce sera cette année au tour de l'eActros, camion de distribution lourde de 19/26 tonnes usant de la même technologie – mais avec une autonomie supérieure à 200 kilomètres – d'être commercialisé. Une version tracteur dite « Long Haul » - autonomie de 500 kilomètres – est d'ores et déjà prévue pour 2024.

Daimler Truck a aussi annoncé, via un prototype baptisé GenH2 Truck, sa volonté d'avancer vers une propulsion à pile à combustible à hydrogène liquide. Les premiers tests viennent de débiter, les tests clients « in vivo » étant planifiés pour 2023. La production de ces camions à hydrogène est prévue pour la seconde partie de la décennie.

D'autres informations sur Mercedes-Benz sont disponibles « online » aux adresses suivantes : www.media.daimler.com, www.mercedes-benz.com et www.daimler-truck.com

Gottlieb Daimler and Carl Benz laid the foundation for the modern transport industry more than 120 years ago. 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 high-volume series production, across brands, divisions and regions. In this way the company intends to take a major step closer to realising its vision of CO₂-neutral transport and accident-free driving whilst also contributing to the sustainability of global goods and passenger transport.