



Daimler Truck AG

Press Information

30 Mai 2022

Mercedes-Benz Trucks continue de faire avancer l'électrification - le eActros LongHaul prendra la route en 2022.

- **Introduction sur le marché de nombreux nouveaux camions alimentés par batterie en 2022 et dans les années à venir**
- **Construction des premiers prototypes du camion eActros LongHaul à fins de tests**
- **Des variants de eActros 300 et eActros 400 en développement**
- **Lancement de la production en série de l'eEconic pour applications municipales en Juillet 2022**
- **Evénement clients e-mobilité avec quelques 1 000 participants de toute l'Europe à Würth en Juin**
- **Karin Rådström, PDG de Mercedes-Benz Trucks : "L'énorme intérêt suscité par notre événement eActros à Würth est une preuve supplémentaire de la popularité que l'e-mobilité a déjà auprès des clients. Les clients envoient ainsi un signal fort à toutes les parties prenantes pour qu'elles conjuguent leurs efforts et mettent rapidement de plus en plus de camions électriques sur la route, développent l'infrastructure de recharge et créent la parité des coûts."**

Stuttgart/Würth - Après le lancement sur le marché de l'eActros pour la distribution lourde en 2021, Mercedes-Benz Trucks poursuit l'introduction de modèles électriques à batterie supplémentaires pour cette année et les suivantes. Pour l'important segment du transport longue distance, l'eActros LongHaul, avec une autonomie d'environ 500 kilomètres en une seule charge de batterie, devrait être prêt pour la production en série en 2024. Les premiers prototypes de ce camion de 40 tonnes font déjà l'objet de tests internes et les ingénieurs de Mercedes-Benz Trucks prévoient de commencer les essais de ce e-camion sur les routes publiques cette année. L'eActros LongHaul permettra une recharge à haute performance, dite "recharge mégawatt". Mercedes-Benz Trucks prépare également d'autres variantes de l'eActros - notamment l'eActros 300 et l'eActros 400 - et, dès

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen | T/P +49 711 8485-0 | T/F +49 711 8485-2000 | contact@daimlertruck.com | www.daimlertruck.com

Daimler Truck AG, Stuttgart | Sitz und Registergericht/Domicile and Court of Registry : Stuttgart, HRB-Nr./Commercial Register No.: 762884

Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser

Vorstand/Board of Management: Martin Daum, Vorsitzender/Chairman; Karl Deppen, Jochen Goetz, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström, Stephan Unger

* Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch" neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.



und Mercedes-Benz sind eingetragene Marken der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Deutschland.

le mois de juillet, l'eEconic plutôt destiné à usage urbain devrait sortir de la chaîne de production de l'usine de Wörth en tant que deuxième véhicule de série entièrement électrique. L'objectif de Mercedes-Benz Trucks est de porter à plus de 50 % la part des véhicules neufs localement neutres en CO2 en Europe d'ici 2030.

Afin d'initier davantage les clients de camions de toute l'Europe à l'e-mobilité, le constructeur organise un événement de plusieurs semaines autour du site de Wörth à partir de début juin. Des experts de Mercedes-Benz Trucks informeront un total de quelque 1 000 participants sur les aspects centraux de l'e-mobilité, de l'infrastructure et des services aux modèles électriques. En outre, les clients auront l'occasion de conduire l'eActros 300 sur des itinéraires exigeants et avec des charges utiles réalistes.

Karin Rådström, PDG de Mercedes-Benz Trucks : "L'énorme intérêt suscité par notre événement eActros à Wörth est une preuve supplémentaire de la popularité que l'e-mobilité a déjà auprès des clients. Les clients envoient ainsi un signal fort à toutes les parties prenantes pour qu'elles unissent leurs efforts et mettent rapidement de plus en plus de camions électriques sur la route, développent l'infrastructure de recharge et créent la parité des coûts."

Collaboration avec des partenaires pour l'infrastructure de recharge

Dans le domaine de la recharge en dépôt, Mercedes-Benz Trucks collabore avec Siemens Smart Infrastructure, ENGIE et EVBox Group. En ce qui concerne la recharge publique pour le transport longue distance, Daimler Truck, TRATON GROUP et le groupe Volvo ont signé un accord contraignant pour créer une entreprise commune. Celle-ci assurera le développement et l'exploitation d'un réseau de recharge public et performant pour les poids lourds et les autocars longue distance à batterie en Europe. Le réseau de charge de ces trois parties sera à la disposition des exploitants de flottes en Europe, quelle que soit leur marque.

L'objectif du projet "High-Performance Charging in Long-Haul Truck Transport" (HoLa), avec la participation de Daimler Truck et sous l'égide de l'Association allemande de l'industrie automobile (VDA), est de planifier, d'ériger et d'exploiter une infrastructure de charge haute performance sélectionnée pour le transport par camion longue distance à batterie électrique. Deux points de charge haute performance équipés du Megawatt Charging System (MCS) seront installés sur quatre sites en Allemagne et testés dans des applications réelles. Plusieurs autres partenaires du consortium, issus de l'industrie et de la recherche, sont impliqués dans le projet.

Le Mercedes-Benz eEconic à l'IFAT

L'eEconic, véhicule électrique à batterie, sera présenté en première mondiale aujourd'hui à l'IFAT, le plus grand salon mondial de la gestion de l'eau, des eaux usées, des déchets et des matières premières, qui se déroule à Munich. L'eEconic est particulièrement performant dans les applications urbaines aux premières heures du matin grâce à ses faibles émissions sonores. L'architecture de l'eEconic bénéficie de la stratégie de plateforme globale de Daimler Truck : le groupe motopropulseur du camion à cabine basse a été imaginée sur la base de celle du Mercedes-Benz eActros, produit en série dans l'usine de Wörth depuis octobre 2021. Depuis mai 2022, FES Frankfurter Entsorgung- (Waste Management) and

Service GmbH utilise déjà un eEconic de quasi-série à Francfort-sur-le-Main pour la collecte des déchets municipaux.

Seconde generation de MirrorCam pour l'eActros

Depuis le mois d'avril de cette année, Mercedes-Benz Trucks équipe les eActros de MirrorCam améliorées de deuxième génération, qui présente notamment des améliorations en termes d'affichage et de sécurité. À l'extérieur, les bras de caméra des deux côtés ont été raccourcis de dix centimètres chacun. L'un des avantages de ces nouvelles dimensions est que les conducteurs trouvent immédiatement plus facile de conduire en marche arrière qu'avec la MirrorCam de première génération, car la perspective de la MirrorCam est maintenant encore plus proche de celle du miroir en verre familier.

Objectif ultime : des transports neutres en CO2 sur la route d'ici 2050

L'ambition de Daimler Truck est de ne proposer en Europe, au Japon et en Amérique du Nord que des véhicules neufs dont le fonctionnement est neutre en CO2 ("tank-to-wheel") d'ici 2039. Les deux modèles électriques à batterie Mercedes-Benz eCitaro et Mercedes-Benz eActros sortent déjà des chaînes de montage de la marque respectivement depuis 2018 et 2021. Le Mercedes-Benz eEconic, le FUSO eCanter et le Freightliner eCascadia suivront plus tard cette année, et d'autres véhicules neutres en CO2 au niveau local sont d'ores et déjà prévus. Dans la seconde moitié de cette décennie, l'entreprise prévoit de compléter sa gamme avec des véhicules de série alimentés par des piles à combustible à base d'hydrogène. L'objectif ultime est de mettre en circulation des véhicules neutres en CO2 d'ici 2050.

Vorausschauende Aussagen:

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, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, 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 in diesem 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 zugrunde liegenden 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.

Daimler Truck im Überblick

Die Daimler Truck Holding AG („Daimler Truck“) ist einer der größten Nutzfahrzeug-Hersteller weltweit, mit über 40 Haupt-Standorten und mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund um den Globus. Die Gründer von Daimler Truck haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Unverändert gilt das Streben des Unternehmens bis heute einem Zweck: Daimler Truck arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Seine Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO2-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit profundem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden. Die Geschäftsaktivitäten von Daimler Truck sind in fünf Berichtsegmente unterteilt: Trucks North America (TN) mit den Lkw-Marken Freightliner und Western Star sowie der Schulbus-Marke Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) mit den Nutzfahrzeug-Marken FUSO und BharatBenz. Mercedes-Benz (MB) mit der gleichnamigen Lkw-Marke. Daimler Buses (DB) mit den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das neue Financial Services-Geschäft (DTFS) von Daimler Truck bildet das fünfte Segment. Die Produktpalette in den Lkw-Segmenten umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Produktpalette des Bus-Segments umfasst Stadtbusse, Schulbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet das Unternehmen auch Aftersales-Services und Konnektivitätslösungen an.