



Daimler Truck AG

Spotlight  
11 Juin 2024

Comparaison des technologies dans le nord de la Forêt-Noire : l'eActros 600, un véhicule électrique à batterie pour le transport de marchandises sur de longues distances, rivalise avec un camion caténaire.



Le Mercedes-Benz eActros 600 est mobile et flexible, il circule sans caténaire sur la piste d'essai.

**Leinfelden-Echterdingen** – Un Mercedes-Benz eActros 600 à batterie a récemment commencé à circuler sur la route B462, dans le nord de la Forêt-Noire, pour le compte de l'entreprise de logistique Fahrner. Dans le cadre du projet « eWayBW » dirigé par le Ministère des Transports du Bade-Wurtemberg, le prototype de camion électrique de quasi-série est déployé aux côtés d'un camion caténaire d'un autre fabricant dans le cadre d'une comparaison technologique. Pour cette comparaison, l'eActros 600 transporte des produits papeteriers sur une distance d'environ 18 kilomètres entre les papeteries de Gernsbach-Obertsrot et le site logistique de

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen, Germany | [www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)  
Sitz/Domicile: Stuttgart, Registergericht/Court of Registry: AG 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, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström, Eva Scherer, Stephan Unger

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

Fahrner à Kuppenheim, parcourant ainsi environ 220 km par jour. L'eActros 600 est rechargé pendant la nuit à une station de recharge installée au dépôt de Fahrner pour la durée du projet.

Daimler Truck ne prévoit pas de développer des camions caténaux. Pour sa stratégie en matière de véhicules, le constructeur mise sur les batteries et l'hydrogène, c'est-à-dire sur des technologies d'entraînement neutres en CO2 au niveau local et pouvant être déployées de manière flexible.

Martin Daum, PDG de Daimler Truck AG : « Nous nous sommes clairement engagés à atteindre les objectifs climatiques. Pour atteindre ces objectifs, la politique et l'industrie doivent se concentrer sur les technologies qui ouvrent réellement la voie à des transports sans émissions. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions garantir une utilisation efficace de nos ressources et de nos budgets. Ces dernières années, nous avons réussi à mettre plus de 6 000 camions électriques sur la route, chacun d'entre eux travaillant chaque jour pour nos clients. L'eActros 600, le modèle appelé à concurrencer le camion caténaire dans la comparaison technologique, est notre premier camion de transport longue distance électrique à batterie. Depuis le début des ventes à la fin de l'année dernière, nous avons déjà reçu plus de 1 000 commandes fixes. Cela montre que nous sommes sur la bonne voie avec notre stratégie d'entraînement. Nous sommes convaincus que notre eActros 600 fera ses preuves sur la route de la vallée de la Murgtal".

Indépendamment de « eWayBW », Daimler Truck roule depuis 2019 avec succès sur la route B462 avec différentes générations de l'eActros électrique à batterie - du premier prototype à la version de série de la variante de transport de distribution eActros 300 - dans diverses applications pratiques chez l'entreprise de logistique Schmitt.

### **Le Mercedes-Benz eActros 600 produit en série**

La capacité élevée de la batterie de plus de 600 kilowattheures - d'où la désignation du modèle 600 - et un nouvel essieu moteur électrique particulièrement efficace, développé en interne, permettent au camion électrique d'atteindre une autonomie de 500 kilomètres sans charge intermédiaire. Cela signifie que l'eActros 600 pourra parcourir nettement plus de 1 000 kilomètres par jour. Cela est possible grâce à la recharge intermédiaire pendant les pauses du conducteur prescrites par la loi, même sans recharge mégawatt (MCS).

Outre la recharge CCS d'une puissance maximale de 400 kW, l'eActros 600 permettra ultérieurement la recharge de mégawatts. En avril dernier, les développeurs de Mercedes-Benz Trucks ont réussi à charger pour la première fois un prototype de l'eActros 600 à une station de charge d'une puissance d'un mégawatt dans le centre de développement et d'essai interne de Wörth am Rhein. Les clients peuvent commander une pré-installation pour la technologie MCS. Dès que la technologie MCS sera disponible et normalisée par les fabricants, il est prévu qu'elle puisse être installée ultérieurement sur ces premiers modèles de l'eActros 600. Les batteries peuvent être chargées de 20 à 80 % en 30 minutes environ à une station de charge appropriée d'une puissance d'environ un mégawatt<sup>1</sup>.

En termes de rentabilité pour les opérateurs de flottes, le camion électrique est destiné à établir de nouvelles normes, remplaçant à long terme la majorité des camions diesel dans l'important segment du transport longue distance. Le concept de Mercedes-Benz Trucks pour le transport longue distance à batterie consiste à offrir aux clients une solution globale comprenant la technologie du véhicule, le conseil, l'infrastructure de recharge et les services.

---

<sup>1</sup> Based on internal simulations since a binding and uniform Megawatt Charging System (MCS) standard is currently under development.

Outre le tracteur, Mercedes-Benz Trucks produira également des variantes rigides de l'eActros 600 dès son lancement sur le marché, offrant ainsi aux clients d'autres possibilités d'application du transport électrique.

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles aux adresses suivantes :  
[newsroom.daimlertruck.com](http://newsroom.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 "aim", "ambition", "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; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilise our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labour strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimisation 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 the current / in this Annual Report or in the current Interim 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, BharatBenz and RIZON commercial vehicle brands. Mercedes-Benz (MB) with the truck brand of the same name. Daimler Buses (DB) with the Mercedes-Benz and Setra bus and coach 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 and coach 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.