



Daimler Truck AG

Press Information

3 Avril 2025

Spedition Gschwander se met à l'électrique avec quatre Mercedes-Benz eActros 600

- **Au-delà des frontières nationales et à travers les montagnes allemandes : quatre Mercedes-Benz eActros 600 relèvent des défis de transport chez August Gschwander Transport GmbH.**
- **Spedition Gschwander est l'un des pionniers de la transformation et l'un des premiers clients de l'eActros 600 en Allemagne.**
- **L'entreprise de Teningen a pour objectif de parvenir à un transport 100 % climatiquement neutre et a établi un premier bilan positif pour l'exploitation de camions « zéro émission ».**
- **Des défis subsistent en ce qui concerne la charge utile et l'infrastructure de recharge**

Leinfelden-Echterdingen/Teningen (Allemagne) – Convaincue de passer à l'électrique : l'entreprise Spedition Gschwander, basée à Teningen, dans le sud-ouest du Bade-Wurtemberg, passe du diesel à l'électrique sans aucune étape intermédiaire. « Nous ne nous contentons pas d'une réduction de 85 à 90 % des émissions de CO₂ ; nous voulons parvenir à un transport 100 % neutre sur le plan climatique », explique Simon Gschwander, responsable de la gestion du projet au sein de cette entreprise de transport fondée en 1969. Les carburants alternatifs tels que le GNL ou le HVO100 ne sont donc pas utilisés dans sa flotte. Au lieu de cela, l'entreprise, dirigée par Andreas August Gschwander et son fils Andreas, entre dans l'ère de l'électromobilité avec quatre camions entièrement électriques. Et pour ce faire, l'entreprise mise sur l'eActros 600, le nouveau porte-drapeau électrique de Mercedes-Benz Trucks.

Stina Fagerman, Directrice du Marketing, des Ventes et des Services de Mercedes-Benz Trucks : « Spedition Gschwander est un modèle dans le secteur. L'entreprise est l'un des pionniers de la transformation et l'un des premiers clients en Allemagne à recevoir l'eActros 600. Nous sommes convaincus que notre nouveau fleuron du transport longue distance alimenté par batterie fera également ses preuves dans la discipline exigeante de la logistique des matériaux de construction. »

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen, Germany | 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: Karin Rådström, Vorsitzende/Chairwoman; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Achim Puchert, Eva Scherer



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

Quatre nouveaux eActros 600 pour la flotte Spedition Gschwander

Peu avant Noël, les dirigeants de l'entreprise de logistique de marchandises en vrac, qui opère sous le nom d'August Gschwander Transport GmbH, et leurs chauffeurs ont reçu quatre tracteurs eActros 600 directement à l'usine Mercedes-Benz de Wörth-am-Rhein. « La remise des clés a été une expérience impressionnante pour nous tous et moment notable dans notre coopération de 55 années entre Mercedes-Benz Trucks et Spedition Gschwander », déclare Simon Gschwander. Sur les quelque 180 tracteurs que compte son entreprise, environ 70 proviennent de Mercedes-Benz Trucks. Les innovations techniques de la marque à l'étoile ont donc toujours suscité un grand intérêt. L'eActros 600, nommé « Camion international de l'année 2025 », a impressionné l'opérateur de flotte par son concept global et sa grande autonomie, qui permet un transport électrique de longue distance exigeant.

Avec l'eActros 600, les frontières nationales et les basses montagnes allemandes sont franchies.

Dans cette entreprise familiale, ces quatre camions électriques Mercedes-Benz Trucks doivent répondre aux mêmes exigences que leurs frères à moteur diesel. Il y a par exemple des trajets réguliers vers l'Alsace et la Suisse, du trafic transfrontalier donc, souvent associé à des temps d'attente aux points de passage. D'autre part, les camions électriques à batterie doivent faire leurs preuves dans leurs tâches quotidiennes de transport, même dans la topographie difficile de deux chaînes de basses montagnes allemandes - le Jura souabe et la Forêt-Noire. Leur déploiement nécessite donc une préparation minutieuse. « Les gestionnaires de flotte ne doivent pas seulement s'assurer que les véhicules reviennent à l'heure et conformément aux temps de conduite des chauffeurs. Ils doivent également vérifier les possibilités de recharge en cours de route », explique Simon Gschwander. « La recherche d'options de recharge appropriées reste le principal problème opérationnel à l'heure actuelle », ajoute-t-il. Jusqu'à présent, les *dispatchers* ont bien géré cette nouvelle exigence, en trouvant à temps une station de recharge pour chaque camion.

Une entreprise de taille moyenne passe à la mobilité électrique par conviction

Depuis le début de l'année, le quatuor électrique est utilisé par l'entreprise basée à South Baden. Selon Spedition Gschwander, l'autonomie de 500 kilomètres annoncée par Mercedes-Benz Trucks est réalisable sans charge intermédiaire. Cela est possible grâce à un nouvel essieu moteur électrique (eAxle) particulièrement efficace, développé en interne, et à la capacité élevée des batteries lithium-fer-phosphate : les trois packs de batteries installés ont une capacité combinée de plus de 600 kWh - d'où la désignation du modèle 600. L'autonomie du nouveau camion électrique contribue de manière significative aux résultats intermédiaires positifs des quatre eActros 600 de Spedition Gschwander. Le kilométrage journalier élevé augmente également l'efficacité économique : en Allemagne, les camions à zéro émission sont exemptés du péage routier jusqu'à la fin de l'année. Plus un camion électrique parcourt de kilomètres, plus il économise sur le péage et plus son avantage opérationnel par rapport à un camion diesel conventionnel est important.

Cependant, il reste des défis à relever, selon les responsables de Spedition Gschwander. La masse brute combinée plus élevée autorisée pour les camions entièrement électriques ne compense pas encore le poids des batteries. « C'est un point important, surtout dans le segment des silos, où chaque gramme de charge utile compte », explique Simon Gschwander. Selon lui, c'est au législateur de procéder à des ajustements sur ce point. « Quoi qu'il en soit, nous avons eu raison de nous engager dans cette voie. C'est le bon effort au bon endroit », souligne le chef de projet de l'entreprise. « Il faut faire le pas vers la mobilité électrique par conviction et ne pas se contenter d'une analyse de rentabilité rapide.

» C'est pourquoi Spedition Gschwander ajoutera quatre autres tracteurs électriques lourds à sa flotte dans les semaines à venir.

Après les premières semaines, l'opinion des conducteurs est également claire : personne ne veut revenir au diesel, disent-ils. Les doutes initiaux de tous les conducteurs ont disparu. Selon Simon Gschwander, ce sont surtout les jeunes conducteurs qui apprécient les camions électriques. « Nous avons déjà reçu des demandes qui font explicitement référence à nos messages sur les médias sociaux avec l'eActros 600 », dit-il. Pour les jeunes, le véhicule est à la fois une attraction et une source de motivation. En outre, le tracteur électrique de Mercedes-Benz Trucks a un effet d'amélioration de l'image : « On voit que quelque chose se passe vraiment dans l'industrie et chez nous en termes de protection du climat ».

Mercedes-Benz Trucks soutient la formation des conducteurs et l'infrastructure de recharge

Les conducteurs de Spedition Gschwander ont été formés de manière approfondie par le formateur de l'entreprise et par les instructeurs de conduite de Mercedes-Benz Trucks sur l'utilisation du camion électrique et de la technologie à haute tension. Avec une approche à 360 degrés, le constructeur de véhicules industriels offre une large gamme de services pour tous les aspects des véhicules électriques à batterie. Outre la formation des conducteurs, Mercedes-Benz Trucks a également contribué au thème de l'infrastructure de recharge. Une équipe de la division eMobility Consulting était sur place et a partagé ses connaissances sur la construction, le dimensionnement et l'exploitation de l'infrastructure de recharge avec la direction de Spedition Gschwander.

En collaboration avec l'entreprise d'énergie Badenova de Fribourg, Spedition Gschwander a déjà résolu la question complexe de l'alimentation électrique sur cinq sites. Deux des sept stations de recharge Alpitronic Hyc 400, d'une puissance de pointe de 400 kW chacune, se trouvent au siège de l'entreprise à Teningen, deux à Dotternhausen (Zollernalbkreis) et trois autres chez différents clients du Bade-Wurtemberg. « Notre réseau de recharge décentralisé nous donne la possibilité de recharger sur la route le long des itinéraires fixes », explique Simon Gschwander. Maintenant que Spedition Gschwander a mis en place l'infrastructure de recharge, l'étape suivante consiste à produire sa propre électricité verte. Un système photovoltaïque d'une puissance de pointe de 600 kW sera installé sur le toit de l'entrepôt. Les responsables de l'entreprise souhaitent ensuite stocker l'électricité dans une unité de stockage afin que l'eActros 600 puisse être rechargé avec de l'électricité verte même lorsque le soleil ne brille pas.

Subvention de l'État pour les véhicules utilitaires lourds équipés de moteurs à énergie alternative

L'électrification et la décarbonisation du transport de marchandises en vrac de Spedition Gschwander ont reçu un financement du ministère fédéral du Numérique et des Transports d'un montant total de plus de 2,4 millions d'euros dans le cadre de la « Directive pour le financement des véhicules utilitaires dotés de chaînes de traction alternatives et respectueuses du climat et de l'infrastructure de ravitaillement et de recharge associée » (directive KsNI). Cela comprend également le financement du développement de l'infrastructure de recharge, qui est fourni dans le cadre du plan allemand de relance et de résilience (DARP) via le mécanisme européen de relance et de résilience (ARF) dans le programme NextGenerationEU. La directive de financement est coordonnée par NOW GmbH et les demandes sont approuvées par l'Office fédéral de la logistique et de la mobilité (BALM).

A propos de Spedition Gschwander

August Gschwander Transport GmbH emploie plus de 200 personnes. La spécialité de l'entreprise est le transport de silos pour les industries de la construction, de l'alimentation, y compris animale. En outre, l'entreprise propose des services de transport spéciaux avec des camions à benne basculante et des remorques à fond mouvant. Une plus petite partie du chiffre d'affaires provient des activités en tautliner et de logistique sur une surface totale de 5 000 m². L'entreprise a été fondée en 1969 par August Gschwander. Andreas August Gschwander et Andreas Gschwander sont la deuxième et la troisième génération à diriger l'entreprise. L'histoire de cette famille d'entrepreneurs remonte à plus de 500 ans et a toujours été liée au transport de marchandises. La flotte se compose d'environ 180 tracteurs et 220 remorques. L'entreprise assure elle-même environ 85 %, et donc la majorité, de ses transports.

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 CO₂-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 RIZON commercial vehicle brands. Mercedes-Benz Trucks (MBT) with the truck brand of the same name and BharatBenz. 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.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Koordiniert durch:



NOW - GMBH.DE

Bewilligungsbehörde:



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages