



Daimler Truck AG

Press-Information

20 Janvier 2026

Recharge mégawatt dans le cadre d'un test d'endurance sur longue distance : Mercedes Benz Trucks envoie l'eActros 600 en Suède

- Deux eActros 600 testent la recharge mégawatt selon la norme MCS dans des conditions d'exploitation réelles
- Au cours de cet essai de 2 400 kilomètres, la recharge s'est effectuée sur des infrastructures publiques et privées spécialement conçues pour les camions
- Peter Ziegler, Responsable des composants de recharge électrique chez Mercedes Benz Trucks : « Les principaux défis de la recharge mégawatt résident dans l'harmonisation du véhicule avec différents systèmes de recharge. Parallèlement, les courants de recharge extrêmes de la recharge MCS imposent des exigences élevées en matière de gestion thermique. Le test actuel offre une occasion importante d'évaluer ces aspects dans des conditions d'exploitation réelles. »

Leinfelden-Echterdingen (Allemagne) – Mercedes Benz Trucks poursuit la mise en œuvre de la norme Megawatt Charging System (MCS) pour son camion électrique longue distance, l'eActros 600. Dans le cadre d'un test routier sur longue distance avec deux eActros 600 compatibles MCS, les ingénieurs de développement de Mercedes Benz Trucks ont testé la recharge MCS. L'objectif est d'assurer une compatibilité optimale entre le véhicule et les stations de recharge mégawatt de différents fabricants, et obtenir des informations précieuses sur leur usage dans le monde réel, y compris dans des conditions hivernales, allant de la courbe de recharge et de la puissance de recharge moyenne à la performance globale de l'infrastructure MCS.

Essai sur le terrain le long des itinéraires de transport longue distance européens

Le test couvre un parcours d'environ 2 400 kilomètres depuis l'Allemagne, en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Danemark, jusqu'en Suède. Le point de départ est l'usine Mercedes Benz de Wörth-am-Rhein, la destination Linköping, dans le sud de la Suède. Les véhicules doivent être rechargés dans des stations MCS publiques et privées spécialement conçues pour les camions.

Peter Ziegler, Responsable des composants de recharge électrique chez Mercedes Benz Trucks : « Les principaux défis de la recharge en mégawatts résident dans l'harmonisation du véhicule avec différents systèmes de recharge. Parallèlement, les courants de recharge extrêmes des stations MCS imposent des exigences élevées en matière de gestion thermique. Le test actuel offre une occasion importante d'évaluer ces aspects dans des conditions d'exploitation réelles. »

Recharge plus rapide, plus efficace sur la route

Avec des capacités de charge pouvant atteindre 1 000 kW, les batteries des camions électriques peuvent être rechargées plus rapidement qu'avec la technologie CCS couramment utilisée aujourd'hui. Avec le MCS, par exemple, il ne faut que 30 minutes environ (1) à l'eActros 600 pour recharger ses batteries de 20 % à 80 %.

La recharge plus rapide avec MCS permet à nos clients de bénéficier de processus logistiques plus efficaces et plus flexibles dans le cadre d'opérations de transport longue distance, à condition que l'infrastructure de recharge appropriée soit disponible. Actuellement, seuls quelques sites MCS publics sont disponibles en Europe. Pour les transporteurs et les exploitants de flottes, la recharge MCS peut offrir un avantage économique, car elle augmente le potentiel d'utilisation des véhicules. Cela peut à son tour faciliter la transition vers des camions électriques à batterie dans le transport longue distance.

La norme MCS est pilotée par l'organisation CharIN et normalisée au niveau international en collaboration avec les constructeurs de camions. Des interfaces uniformes entre les stations de recharge et les camions électriques facilitent le développement d'un réseau paneuropéen de recharge rapide pour les véhicules utilitaires lourds.

A propos de l'eActros 600

L'eActros 600 est équipé de trois packs de batteries, chacun d'une capacité de 207 kWh (2). Ceux-ci offrent une capacité totale installée de 621 kWh. Les batteries sont basées sur la technologie des cellules au lithium fer phosphate (LFP), qui se caractérise par une longue durée de vie. Contrairement à d'autres technologies de cellules de batterie, la technologie LFP permet d'utiliser plus de 95 % de la capacité installée. Cela permet

d'obtenir une plus grande autonomie avec la même capacité de batterie installée. Le véhicule est techniquement conçu pour un poids total roulant combiné pouvant atteindre 44 tonnes. Avec une semi-remorque standard, l'eActros 600 a une charge utile d'environ 22 tonnes dans l'UE. Dans certains cas, les réglementations nationales peuvent autoriser une charge utile plus élevée.

La capacité élevée de la batterie, supérieure à 600 kilowattheures – d'où la désignation du modèle « 600 » –, associée à un essieu moteur électrique nouvellement développé et hautement efficace, permet à l'eActros 600 d'atteindre une autonomie de 500 kilomètres (3) sans recharge intermédiaire. Cette autonomie est obtenue dans des conditions pratiques très réalistes, avec un poids total roulant de 40 tonnes, et peut être largement dépassée en fonction du style de conduite et de l'itinéraire. L'eActros 600 pourra même parcourir bien plus de 1 000 kilomètres par jour. Cela est possible grâce à une recharge intermédiaire pendant les pauses légales du conducteur, à condition que des installations de recharge soient disponibles.

⁽¹⁾ D'après des simulations internes, une norme contraignante et uniforme pour le système de recharge Megawatt Charging System (MCS) est actuellement en cours d'élaboration.

⁽²⁾ Capacité nominale d'une batterie neuve, basée sur des conditions limites définies en interne. Celle-ci peut varier en fonction de l'application et des conditions ambiantes.

⁽³⁾ L'autonomie a été déterminée en interne dans des conditions d'essai spécifiques, après préconditionnement avec un tracteur routier 4x2 d'un poids total remorqué de 40 tonnes à une température extérieure de 20 °C en exploitation longue distance, et peut différer des valeurs déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400.

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.