



Daimler Truck AG

Press Information

25 Février 2025

Tournée européenne dans la neige et sur le verglas pour l'eActros 600 : les camions électriques roulent aussi efficacement en hiver

- **European Testing Tour Winter 2025 : l'eActros 600 prouve sa praticité et son efficacité énergétique en conditions hivernales sur 6 500 kilomètres à travers l'Europe du Nord**
- **Plus de la moitié de la tournée, qui a duré un peu moins de deux semaines et demie, s'est déroulée sur des itinéraires identiques à ceux de la partie nord de l'European Testing Tour 2024, qui s'est déroulé l'été dernier.**
- **Christof Weber, Responsable des Essais chez Mercedes-Benz Trucks : « Nous nous intéressons non seulement à la manière dont la consommation d'énergie de l'eActros 600 se comporte lors des différentes opérations hivernales, mais aussi et surtout à nos clients et à nos conducteurs. Nous sommes très satisfaits des résultats de la tournée. Ils nous montrent que l'eActros 600 peut également être très efficace et confortable sur la route en hiver en Europe ».**
- **L'aérodynamisme et la résistance au roulement ont une influence majeure sur la consommation d'énergie en hiver des camions longue distance électriques à batterie.**
- **Des températures agréables pour conduire, vivre et dormir dans la cabine du conducteur mais peu d'influence sur l'autonomie.**
- **Les infrastructures publiques de recharge des camions restent l'exception**
- **Le conducteur peut consulter des informations importantes, telles que l'état de la batterie et de la charge, ou recevoir des notifications push à tout moment pendant sa pause via la nouvelle application « Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0 ».**

Leinfelden-Echterdingen/Wörth-am-Rhein – Mercedes-Benz Trucks a de nouveau envoyé ses deux prototypes de quasi-série de l'eActros 600 en tournée d'essais dans le nord de l'Europe, mais cette fois-ci pendant la saison froide et dans des conditions parfois très hivernales. L'objectif du « European Testing Tour Winter 2025 » était de tester la praticité de

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: 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,

l'eActros 600 à batterie électrique - produit en série, il a entretemps reçu le prix International Truck of the Year 2025 - dans le cadre d'une utilisation hivernale représentative en Europe du Nord sur différents itinéraires et topographies ainsi que dans différentes zones climatiques, afin d'obtenir des informations importantes sur l'effet des températures hivernales et de l'état des routes sur la consommation d'énergie de l'eActros 600.

Sur les quelques 6 500 kilomètres parcourus à travers l'Europe du Nord à cette occasion, plus de la moitié de la tournée s'est déroulée sur le même itinéraire que celui de l'été 2024. Une fois de plus, les deux camions ont pris la route avec une masse totale combinée de 40 tonnes.

Christof Weber, Responsable des essais chez Mercedes-Benz Trucks : « Nous nous intéressons non seulement à la manière dont la consommation d'énergie de l'eActros 600 se comporte lors des différentes opérations hivernales, mais aussi et surtout à nos clients et à nos conducteurs. Nous sommes très satisfaits des résultats de la tournée. Ils nous montrent que l'eActros 600 peut également être très efficace et confortable sur la route en hiver en Europe. »

L'itinéraire a d'abord traversé l'Allemagne, le Danemark, la Suède et la Finlande jusqu'au cercle polaire. Il est ensuite revenu à Stuttgart et à Würth en passant par l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la République tchèque et l'Autriche. Au cours de leur voyage à travers ces dix pays d'Europe du Nord, les camions ont parfois roulé à des températures extrêmes comprises entre -18 et 9 degrés Celsius. La vitesse moyenne journalière a varié de 64 à 77 kilomètres par heure.

L'aérodynamisme et la résistance au roulement ont une influence majeure sur la consommation d'énergie en hiver des camions longue distance électriques à batterie.

« En fin de compte, l'aérodynamisme et la résistance au roulement ont une influence considérable sur la consommation d'un camion, quel que soit le type de transmission. La densité de l'air plus élevée à des températures plus basses en hiver entraîne toujours une augmentation de la résistance à l'air, et donc de la consommation. Plus les conditions routières sont hivernales, plus l'adhérence des pneus doit être bonne et plus la consommation est élevée », explique Jochen Gottstein, Directeur des Essais sur la consommation d'énergie et l'autonomie chez Daimler Truck, présent tout au long du parcours.

Une analyse plus détaillée d'un tronçon représentatif de l'itinéraire, effectué après un démarrage à froid à une température moyenne de -2 degrés Celsius et avec des pneus de classe d'efficacité énergétique B sur une chaussée non enneigée, montre une augmentation de la consommation d'environ 25 % par rapport à la même distance avec des pneus de classe d'efficacité énergétique A. Cinq pour cent de cette augmentation sont dus à la climatisation de la cabine à une température agréable de 21 degrés Celsius. Moins d'un pour cent a été utilisé pour chauffer la batterie. Les autres consommateurs auxiliaires ont représenté bien moins d'un pour cent de la consommation supplémentaire. Environ 4 % de cette consommation est due à la baisse du pouvoir de récupération par rapport à l'été, qui s'explique en grande partie par l'augmentation de la résistance au roulement et de la

résistance à l'air. Avec environ 15 %, cette dernière représente la part la plus importante de l'augmentation de la consommation.

Sur des itinéraires particulièrement exigeants avec des routes principalement enneigées et partiellement verglacées, l'augmentation de la consommation d'énergie a atteint près de 50 % par rapport à la conduite en été avec des pneus de classe d'efficacité A. Cela est principalement dû à l'augmentation significative de la résistance au mouvement. La résistance au roulement indépendante de la conduite des pneus scandinaves de classe d'efficacité énergétique D conçus pour ces conditions hivernales extrêmes a joué un rôle important à cet égard.

Les températures agréables lors de la conduite, du séjour et du sommeil dans la cabine du conducteur ont peu d'influence sur l'autonomie.

Cela signifie que les conducteurs n'ont pas à geler dans l'eActros 600 ni à lésiner sur le chauffage, même en hiver. Par exemple, les quatre ingénieurs ont parcouru près de 3 000 kilomètres au cours des cinq premiers jours et ont passé jour et nuit dans leur camion.

« Pendant la journée, nous avons réglé la température à 21 degrés Celsius et la nuit à 19 degrés Celsius pour dormir, à des températures extérieures comprises entre -7 et 4 degrés Celsius », explique Werner Kempfle, ingénieur en développement et co-directeur de projet de l'eActros 600, qui était également présent lors de ces tests. Cela n'a entraîné qu'une réduction de l'autonomie de deux à cinq pour cent. En ce qui concerne la consommation totale, la part de ce que l'on appelle l'« hôtellerie » est donc à peine significative, et même avec un eActros 600 électrique à batterie, vous n'avez pas à craindre de ne pas pouvoir atteindre votre destination à cause du chauffage de la cabine ».

Les infrastructures publiques de recharge des camions restent l'exception.

Comme en été, les camions ont été rechargés exclusivement à des stations de recharge publiques.

« Bien qu'il soit encore difficile de trouver des options de recharge spécifiquement conçues pour les camions, nous avons trouvé des parcs de recharge de pointe en Scandinavie en particulier, où nous n'avons pas eu à dételer nos remorques et où il y avait une capacité de recharge suffisante et une bonne infrastructure pour les pauses de conduite », explique M. Gottstein.

Surtout en hiver, par grand froid et sous la neige, c'est un grand soulagement pour les conducteurs. « En fin de compte, nous devons toutefois admettre qu'il s'agit plutôt d'une exception et que l'infrastructure de recharge doit encore être développée dans la plupart des cas que nous avons observés », poursuit M. Gottstein.

Processus de charge visible d'un coup d'œil grâce à la nouvelle application « Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0 ».

La nouvelle application « Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0 » pour l'eActros 600 a également facilité la vie des conducteurs. L'application mobile est une interface numérique entre le conducteur et le camion qui peut être utilisée pour obtenir des informations d'état importantes, telles que l'état de la batterie et l'état de charge, ou pour recevoir des notifications push.

« L'application s'est révélée extrêmement utile, en particulier lors de la recharge. Cela signifie que nous, les conducteurs, n'avons pas eu à rester en permanence avec le véhicule pendant le temps de charge. Grâce à l'application, nous avons les véhicules sous contrôle à tout moment, nous pouvions voir l'état de charge et nous étions en mesure de réagir immédiatement en cas d'interruption de la charge, par exemple », explique M. Kempfle pour vanter les mérites du nouveau service.

A propos de l'eActros 600

Les batteries sont basées sur la technologie des cellules lithium-fer-phosphate (LFP) et se caractérisent par une longue durée de vie. Les ingénieurs de développement de Mercedes-Benz Trucks ont conçu l'eActros 600 pour qu'il réponde aux mêmes exigences de durabilité du véhicule et de ses composants qu'un Actros conventionnel comparable. Cela signifie jusqu'à 1,2 million de kilomètres en dix ans d'exploitation. Après cette période d'utilisation, l'état de santé de la batterie devrait encore être supérieur à 80 %. Contrairement à d'autres technologies de cellules de batterie, plus de 95 % de la capacité installée peut également être utilisée avec la technologie LFP. Cela permet d'augmenter l'autonomie avec la même capacité de batterie installée.

Le véhicule est techniquement conçu pour une masse totale combinée allant jusqu'à 44 tonnes. Avec une semi-remorque standard, l'eActros 600 a une charge utile d'environ 22 tonnes dans l'UE. Dans certains cas, la législation nationale peut autoriser une charge utile plus élevée.

Visuellement, le camion électrique longue distance se caractérise par un design fondamentalement nouveau et épuré, avec des lignes claires et une forme aérodynamique. 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.

Daimler Truck a célébré le début de la production en série de l'eActros 600 à la fin du mois de novembre de l'année dernière dans l'usine Mercedes-Benz de Wörth. L'eActros 600 est livré aux clients depuis décembre 2024. En outre, il a été élu « International Truck of the Year 2025 ». Ce prix, le plus important du secteur, est décerné chaque année par l'organisation International Truck of the Year (IToY), composée de 24 journalistes européens spécialisés dans les véhicules industriels.

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, 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.