



Daimler Truck AG

Press Releases

30 Septembre 2025

Mercedes-Benz Trucks présente le nouvel eActros 400 dérivé de l'eActros 600 - de nombreuses nouvelles variantes disponibles

- La deuxième génération de l'eActros offre plus de 40 combinaisons possibles du véhicule de base, en fonction de l'application et des exigences en matière d'autonomie, de charge utile et de confort.
- Configuration possible au choix avec deux ou trois packs de batteries, cabine ProCabin ou cabine L classique dans le design originel de l'Actros.
- Empattements et configurations d'essieux supplémentaires disponibles pour les tracteurs et porteurs.
- Les principales caractéristiques technologiques de l'eActros de deuxième génération sont basées sur l'eActros 600 : essieu électrique intégré, technologie de cellules de batterie au lithium fer phosphate (LFP) et Multimedia Cockpit Interactive 2, ainsi que des systèmes d'assistance modernes pour une sécurité accrue.
- Achim Puchert, PDG de Mercedes-Benz Trucks : « L'eActros 600 prouve que le transport longue distance à batterie électrique est une réalité : le véhicule est déjà utilisé avec succès dans plus de 15 pays européens. Mais une chose est claire : pour que la transformation réussisse, le développement de l'infrastructure de recharge doit suivre le rythme des véhicules et l'exploitation doit être rentable pour nos clients. »
- Nouvelles variantes de modèles disponibles à la commande à partir d'octobre 2025

Leinfelden-Echterdingen (Allemagne)/Molsheim (France) - Avec son camion longue distance électrique à batterie eActros 600, Mercedes-Benz Trucks produit en série depuis fin 2024 une alternative plausible aux camions diesel. Le constructeur présente désormais l'eActros 400, une nouvelle variante basée sur la technologie de l'eActros 600, dans le cadre d'un événement destiné aux journalistes organisé autour de son site de Molsheim, en France. Avec de nombreuses nouvelles combinaisons basées sur les deux modèles, Mercedes-Benz Trucks élargit spécifiquement sa gamme de camions électriques à batterie afin de pouvoir répondre à encore plus d'exigences logistiques dans le domaine du transport

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen, Germany | www.daimlertruck.com
Sitz/Domicile: Stuttgart, Registergericht/Court of Registry: AG Stuttgart, HRB No./Commercial Register No.: 762884
Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chair of the Supervisory Board: Joe Kaeser
Vorstand/Board of Management: Karin Rådström, 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.

lourd longue distance et de la distribution électrique. À l'avenir, Mercedes-Benz Trucks proposera par exemple l'eActros en version eActros 400 avec deux batteries et en version eActros 600 avec trois batteries, chacune disponible en version tracteur routier ou châssis-cabine, afin de répondre aux exigences individuelles en matière d'utilisation, d'autonomie et de charge utile. De plus, les clients pourront à l'avenir choisir entre deux cabines : la cabine L classique avec accès surbaissé ou la cabine ProCabin, plus grande et améliorée sur le plan aérodynamique, pour un confort maximal. En outre, il y aura un grand nombre de nouvelles variantes d'empattement ainsi que d'autres configurations d'essieux pour les versions porteurs afin de couvrir encore plus de domaines d'application.

Achim Puchert, PDG de Mercedes-Benz Trucks : « Depuis 2021, nous contribuons activement à façonner le changement dans le transport de marchandises et proposons des solutions pratiques. L'eActros 600 prouve que le transport longue distance à batterie électrique est une réalité : ce camion est déjà utilisé avec succès dans plus de 15 pays européens. Mais une chose est claire : pour que la transformation soit couronnée de succès, le développement de l'infrastructure de recharge doit suivre le rythme des véhicules, et l'exploitation doit être rentable pour nos clients. »

Les premiers nouveaux modèles seront disponibles à la commande à partir d'octobre sur les marchés de l'UE30 et sur certains marchés hors UE, et seront en partie produits dans l'usine de Wörth-am-Rhein en 2025. Les nouvelles variantes du modèle eActros de deuxième génération conservent les caractéristiques technologiques essentielles de l'eActros 600, qui se distingue par son concept technologique global innovant, alliant une technologie d'entraînement moderne et une efficacité énergétique élevée. Cela comprend l'essieu moteur électrique (eAxle) développé en interne, la technologie de cellules au lithium fer phosphate (LFP) connue pour sa longue durée de vie et sa capacité utile de batterie supérieure à 95 %, le système d'alimentation embarqué de 800 volts, ainsi que le nouveau Multimedia Cockpit Interactive 2 et des systèmes d'assistance complets conçus pour améliorer la sécurité. Avec l'extension de la deuxième génération du modèle eActros, Mercedes-Benz Trucks ne produira plus les modèles eActros 300/400 de la première génération d'ici la fin de l'année.

Stina Fagerman, Responsable Marketing, Ventes et Services chez Mercedes-Benz Trucks : « Notre gamme de modèles eActros évolue en fonction des besoins de nos clients : des configurations de cabine, des batteries ou des châssis flexibles offrent aux entreprises de transport des solutions sur mesure. Notre offre est complétée par des services numériques, des solutions de recharge TruckCharge et un réseau de service bien développé, pour un accompagnement fiable vers l'électromobilité. »

Les batteries déterminent l'autonomie, la charge utile et le prix d'achat.

Rainer Müller-Finkeldei, Responsable de l'Ingénierie produit chez Mercedes-Benz Trucks : « Nous avons systématiquement développé la deuxième génération de l'eActros comme un modèle modulaire. Il combine une technologie de batterie LFP moderne, un entraînement électrique efficace et des systèmes d'assistance intelligents. Grâce à cette modularité et aux options combinables en termes de capacité de batterie, de cabine et de châssis, nous proposons plus de 40 combinaisons possibles pour le modèle de base de l'eActros. Cela nous permet de répondre encore plus précisément aux diverses exigences de nos clients et contribue de manière importante à la décarbonisation du transport routier de marchandises. »

Le choix du client pour la variante de véhicule appropriée dépend en grande partie du profil d'utilisation spécifique (longues distances avec un kilométrage quotidien élevé ou transport

de distribution lourd avec des trajets plus courts), des exigences en matière de fret, de l'infrastructure de recharge disponible et des conditions économiques générales.

Les nouvelles variantes eActros 400 permettent une entrée plus abordable dans l'électromobilité. Elles sont équipées de deux batteries LFP de 207 kWh (1) qui, ensemble, offrent une capacité installée de 414 kWh, d'où la désignation 400. Les différentes configurations de l'eActros entraînent des autonomies tout aussi différentes et varient en fonction de la classe du véhicule et du profil d'utilisation. Avec un style de conduite constant dans le transport longue distance, les autonomies sont généralement plus élevées que dans le transport régional lourd. Un eActros 400 6x2 avec caisse sèche, prédestiné à une utilisation classique dans le transport lourd, atteint par exemple une autonomie allant jusqu'à 480 kilomètres (2) lorsqu'il est partiellement chargé à une température ambiante de 20 degrés Celsius.

Comme auparavant, l'eActros 600 dispose de trois packs de batteries d'une capacité totale installée de 621 kWh, d'où sa désignation « 600 ». Cela lui confère une autonomie de 500 kilomètres (3) sans recharge intermédiaire, voire nettement plus selon la configuration du véhicule, le style de conduite, l'itinéraire et d'autres facteurs influents. Dans la combinaison la plus économique, l'eActros 600 peut atteindre une autonomie de 560 kilomètres (2) avec trois packs de batteries dans le transport longue distance classique et un poids total roulant de 40 tonnes. Si le tracteur routier eActros est équipé de la cabine L classique et de seulement deux packs de batteries, il atteint une autonomie allant jusqu'à 330 kilomètres (2) dans le même contexte et dans des conditions générales presque comparables.

L'eActros 400 équipé de deux batteries affiche un poids inférieur et offre donc une charge utile supérieure à celle de l'eActros 600 équipé de trois batteries. La réduction du poids augmente la charge maximale sur la sellette d'attelage de l'eActros 400 à 9,5 tonnes. En combinaison avec une semi-remorque standard, l'eActros 400 atteint une charge utile de plus de 25 tonnes. Cela signifie que l'eActros 400 dispose d'une charge utile supplémentaire de plus de 3 tonnes par rapport à l'eActros 600, ce qui le place au niveau de charge utile des camions diesel. L'eActros 400 et l'eActros 600 peuvent tous deux être rechargés jusqu'à 400 kW via la prise de recharge CCS2 standard située sur le côté gauche du véhicule, derrière la cabine. Une deuxième prise de recharge CCS2 sur le côté droit du véhicule peut être commandée en option. Deux batteries se rechargent en environ 46 minutes (4) de 10 à 80 %, tandis que trois batteries nécessitent environ 70 minutes (4).

En plus de la recharge CCS, l'eActros 600 avec ProCabin, prédestiné au transport longue distance, permettra également à l'avenir une recharge en mégawatts.

Variantes de cabines individuelles pour diverses applications

Selon le domaine d'application principal – qu'il s'agisse du transport lourd de distribution ou du transport longue distance –, les exigences relatives à la cabine varient également. Le choix flexible entre différentes variantes de cabine permet aux clients d'adapter le confort, l'ergonomie et la rentabilité aux exigences spécifiques de leur activité. À l'avenir, les clients pourront choisir entre deux cabines : la cabine L au design Actros classique et la cabine ProCabin futuriste. Les deux variantes sont disponibles pour l'eActros 400 avec deux batteries et l'eActros 600 en version porteur avec trois batteries.

Grâce à son accès surbaissé de 170 millimètres et à ses dimensions compactes, la cabine version L classique, d'une largeur de 2,30 mètres, offre de bonnes conditions pour les opérations nécessitant des montées et des descentes fréquentes ainsi que pour les trajets courts. Disponible en version Classic ou StreamSpace, elle séduit par son cockpit ergonomique, ses nombreux espaces de rangement et ses nombreux équipements pratiques et confortables, tels que le Multimedia Cockpit Interactive 2 ou les phares à LED

installés de série. La cabine en L, qui a déjà fait ses preuves, peut constituer une solution économiquement intéressante pour les clients sensibles au prix et offre un léger avantage en termes de charge utile grâce à son poids réduit.

La cabine ProCabin au design futuriste est synonyme de confort maximal et convient particulièrement aux longs trajets avec des nuitées régulières grâce à son plancher plat et son espace généreux. La cabine a également été conçue pour offrir une aérodynamique particulièrement efficace afin de réduire la consommation d'énergie. À l'intérieur, la cabine de 2,50 mètres de large, disponible en trois variantes (Stream, Big ou Giga), offre de nombreux équipements de confort tels que le chauffage amélioré des sièges, des housses de siège haut de gamme à tissage plat ou des lits avec sommier à lattes et matelas haut de gamme épais. La ProCabin se distingue également par les fonctionnalités étendues des panneaux de commande sur les lits, ainsi que par l'éclairage d'ambiance et les lampes de lecture LED à col de cygne supplémentaires. D'autres équipements sont également disponibles, tels que des prises USB-C supplémentaires sur les parois latérales, un rideau de haute qualité au design bicolore, un deuxième réfrigérateur, une prise 230 volts ou le concept SoloStar dans deux variantes supplémentaires de housses de siège.

Les MirrorCam font parties des équipements de série des deux cabines. Le système de caméra-rétroviseur développé par Mercedes-Benz Trucks permet de gérer encore plus sereinement et en toute sécurité des situations telles que les dépassements, les manœuvres, la conduite dans des conditions de mauvaise visibilité et dans l'obscurité, les virages et les passages dans des espaces étroits. Le mode grand angle lors des manœuvres en marche arrière, les lignes de distance affichées à l'écran pour mieux estimer la distance par rapport aux objets situés derrière le véhicule, le pivotement de l'image de la caméra dans les virages ou la surveillance de l'environnement du véhicule pendant les pauses sont d'autres fonctions utiles. L'interaction entre les MirrorCam et l'Active Sideguard Assist 2, en particulier dans les situations de circulation complexes et aux intersections peu claires, peut également contribuer à réduire la gravité des situations dangereuses. Le Sideguard Assist utilise les écrans de la MirrorCam pour les avertissements visuels.

Empattements et variantes d'essieux supplémentaires pour une gamme d'applications plus large

Mercedes-Benz Trucks offre désormais à ses clients davantage d'options pour adapter au mieux les véhicules électriques à leurs besoins individuels. À l'avenir, la gamme d'empattements et de variantes d'essieux pour les versions électriques à batterie sera considérablement élargie. Par exemple, l'eActros 400 est un tracteur de semi-remorque 4x2 avec un empattement de 3 700 mm. Grâce à cet empattement moins long, il bénéficie d'un rayon de braquage plus court et se trouve plus facile à manœuvrer, même dans les espaces restreints, comme les rues étroites ou les dépôts exigus. Parmi les autres nouveautés de l'eActros 400, on trouve des versions porteurs 4x2 avec des empattements de 4 000, 5 500, 5 800 et 6 100 mm, et même des 6x2 avec six empattements différents compris entre 4 000 et 5 800 mm. Ces versions sont disponibles avec la cabine ProCabin ou la cabine longue classique. Le choix s'élargit également pour l'eActros 600 : il sera désormais disponible en version porteur 4x2 avec des empattements de 4 000, 5 500 et 5 800 mm. Outre les empattements déjà disponibles de 4 600 et 4 900 mm, quatre autres, similaires à ceux de l'eActros 400, sont désormais proposés pour ce porteur 6x2 : 4 000, 4 500, 5 200 et 5 800 mm. Ces variantes seront disponibles pour la cabine ProCabin ainsi que pour la cabine L classique.

Essieu électrique pour une meilleure efficacité

L'eActros 600 et le nouveau eActros 400 sont tous deux équipés d'un essieu électrique (eAxle) avec deux moteurs électriques et d'une transmission à quatre rapports. Ces moteurs génèrent une puissance continue de 400 kW et une puissance de pointe de 600 kW, garantissant des accélérations puissantes, un confort de conduite élevé et une dynamique de conduite optimale. La pleine puissance du moteur est généralement disponible sans interruption de couple. De plus, une conduite anticipative permet de récupérer l'énergie électrique, qui est ensuite restituée aux batteries et donc disponible pour la propulsion. La récupération sollicite moins les freins, ce qui constitue un effet secondaire positif. Selon la situation, le conducteur peut choisir entre cinq niveaux de récupération différents. La conduite mono-pédale, qui signifie une décélération par récupération avec un actionnement réduit du frein mécanique, peut également être activée sur l'écran tactile du cockpit numérique. L'eActros est équipé du système Predictive Powertrain Control (PPC), spécifiquement adaptés à la propulsion électrique. Le système de contrôle anticipatif du groupe motopropulseur prend automatiquement en compte la topographie, le tracé de la route et la signalisation routière pour une conduite optimale. Les informations routières du système de navigation sont désormais intégrées pour une meilleure détection des événements à venir. Le conducteur peut ainsi éviter les freinages et accélérations inutiles et optimiser l'énergie de la batterie.

Multimedia Cockpit Interactive 2 avec contrôle vocal et nouvelle connectivité

Le Multimedia Cockpit Interactive 2, installé de série dans la ProCabin et la cabine L, s'avère très utile au quotidien, renforçant encore la connectivité des véhicules. L'écran d'affichage 12 pouces et l'écran tactile amélioré sont intuitifs et configurables individuellement. De nombreuses fonctions peuvent désormais être activées plus rapidement et en toute sécurité par commande vocale. Ainsi, les conducteurs peuvent garder les yeux sur la route et les mains sur le volant. Le Multimedia Cockpit Interactive 2 informe également le conducteur en permanence du niveau de charge des batteries, de l'autonomie restante prévue et de la consommation d'énergie actuelle et moyenne. La navigation intégrée au Multimedia Cockpit Interactive 2 est spécialement conçue pour les véhicules électriques et prend en compte l'infrastructure de recharge actuelle. De plus, toutes les versions bénéficient du PPC, spécialement adapté à la propulsion électrique, qui intègre les informations routières du système de navigation pour mieux détecter les événements en cours sur le trajet et ainsi optimiser l'efficacité. Des fonctions telles que le chauffage, la climatisation, la navigation, la téléphonie, l'éclairage et le système d'infodivertissement radio intégré peuvent également être commandées via l'écran tactile ou le volant multifonction.

L'électromobilité avec des bénéfices climatiques mesurables

La gamme eActros offre un potentiel de réduction des émissions de CO₂ (5) significatif par rapport à un Actros comparable équipé d'un moteur diesel. Les valeurs réelles dépendent du modèle et du mix énergétique utilisé pour la charge des batteries. Sur la base du mix électrique moyen de l'UE, des économies d'environ 40 % (6) sont possibles. En utilisant exclusivement de l'électricité issue d'énergies renouvelables, des réductions de CO₂ de plus de 80 % (6) sont possibles par rapport à un véhicule diesel sur une durée de vie estimée de dix ans. Par exemple, pour un eActros 600 utilisé comme tracteur de semi-remorque avec ProCabin en transport longue distance, cela représente une économie de 436 tonnes ou 871 tonnes de CO₂ selon le mix énergétique. Pour la version porteur eActros 600 comparable avec ProCabin, cela représente même 458 tonnes ou 939 tonnes en transport longue distance. Le choix d'une variante de véhicule avec seulement deux packs de batteries offre également un potentiel de réduction des émissions de CO₂ supplémentaire. Par exemple, cela permet de réduire de 22 tonnes les émissions de CO₂ lors de la production d'un châssis-plateforme eActros 400 6x2 avec cabine longue éprouvée, par rapport à la

même configuration avec trois packs de batteries. Dans ce cas, cela correspond à une réduction d'environ 23 % (6) des émissions de CO₂ liées à la production.

Des solutions et services numériques intelligents pour une utilisation encore plus efficace

Afin de simplifier les processus et les méthodes de travail liés aux camions électriques pour les gestionnaires de flotte, Mercedes-Benz Trucks propose une gamme complète de solutions et de services numériques. TruckLive, associé à My TruckPoint, offre un aperçu des solutions de services numériques de Mercedes-Benz Trucks. Celles-ci incluent divers services de connectivité utilisables via le portail client My TruckPoint et à bord du véhicule grâce au Multimedia Cockpit Interactive 2. Par exemple, la gestion de la maintenance garantit une meilleure disponibilité des véhicules, tandis que Live Traffic permet de planifier des itinéraires avec des données de trafic en temps réel via la navigation. De plus, les nouveaux services connectés tels que Connected Traffic Warnings, Service24h Connected, les mises à jour OTA et l'application Mercedes-Benz Trucks Remote Truck 3.0 sont disponibles. L'application Mercedes-Benz Trucks Remote Truck 3.0 constitue l'interface numérique entre l'utilisateur et son camion Mercedes-Benz. Elle permet d'accéder à des informations importantes sur l'état de la batterie, son niveau de charge et les notifications push associées. La fonction d'alertes routières connectées contribue à améliorer la sécurité routière en détectant et en transmettant des alertes aux véhicules à proximité. Les conducteurs reçoivent les informations de circulation actuelles sur la carte du véhicule ou via une fenêtre contextuelle dans le cockpit. Des alertes sonores sont également émises environ dix secondes avant l'arrivée de la zone dangereuse. Le module peut signaler dix types de dangers, dont les accidents, le brouillard, les fortes pluies, les chantiers et les routes glissantes. Le système inclut également un avertissement de sens interdit.

Avec Service24h Connected, les gestionnaires de flotte peuvent signaler une panne en ligne via My TruckPoint. Grâce à de nombreuses données pertinentes pré-remplies, le rapport de panne en ligne permet de gagner un temps précieux par rapport à un appel à la hotline. De plus, la position actuelle du véhicule et les données de diagnostic sont transmises pour une meilleure préparation du dépannage. Compte tenu de la connectivité croissante des véhicules et du nombre croissant de systèmes d'aide à la conduite installés, les logiciels embarqués sont d'une importance cruciale. Les mises à jour à distance permettent de maintenir le logiciel à jour, quel que soit le moment et le lieu. Le conducteur est invité à effectuer les mises à jour via le Multimedia Cockpit Interactive 2.

Les gestionnaires de flotte peuvent utiliser diverses fonctions numériques via le portail Fleetboard pour gérer efficacement leurs véhicules eActros. Parmi celles-ci figurent la gestion intelligente de la charge pour planifier et surveiller les processus de charge, un journal de bord numérique avec des informations détaillées sur les temps de conduite, d'inactivité et de charge, ainsi que les données de consommation. Un outil de cartographie affiche également la position du véhicule, le niveau de charge et l'état de fonctionnement en temps réel.

L'offre est complétée par l'analyse de performance BEV Basic, spécialement développée pour les véhicules utilitaires électriques, qui permet une compréhension plus approfondie de la consommation d'énergie et des comportements de conduite. Elle fournit des chiffres clés objectifs sur le style de conduite, facilite l'évaluation du potentiel d'efficacité et fournit des rapports mensuels pour analyser et améliorer l'utilisation des véhicules. D'autres fonctions, telles que l'enregistrement du temps de conduite, le diagnostic à distance et la gestion de la disponibilité, garantissent la transparence, la maintenance prédictive et une grande fiabilité opérationnelle de la flotte électrique. Les solutions de connectivité proposées contribuent à une utilisation optimale, sûre et pratique des camions électriques au quotidien.

Des aides attentionnées à bord

L'un des objectifs majeurs de Mercedes-Benz Trucks est d'assurer la sécurité maximale des conducteurs sur la route, quelles que soient les conditions de circulation. À cet effet, les systèmes d'assistance à la conduite disponibles sur les différents modèles de véhicules permettent de détecter les dangers en amont, de déclencher un freinage opportun et de maintenir une vigilance constante face à la circulation. Les assistants électroniques, notamment, contribuent à minimiser les moments d'inattention, dus par exemple à la fatigue, au stress ou à la distraction, pour tous les usagers (7). Comme pour les autres gammes de camions Mercedes-Benz, le concept de sécurité de la deuxième génération d'eActros repose sur le perfectionnement de systèmes d'assistance à la sécurité déjà connus.

La nouvelle plateforme électronique, introduite sur les eActros 600 et Actros L, offre un traitement de données 20 fois supérieur à celui des versions précédentes. Les six capteurs intégrés couvrent un angle de 270 degrés autour du véhicule. Ainsi, les systèmes d'assistance tels que l'Active Brake Assist 6, l'Active Sideguard Assist 2, l'Active Front Guard Assist ou l'Active Drive Assist 3 pour la conduite semi-automatisée (norme SAE Niveau 2) peuvent exploiter pleinement leurs atouts.

Dans certains cas, ces systèmes vont bien au-delà des exigences légales. Cela s'applique également aux normes du Règlement général sur la sécurité (GSS) adopté par l'UE, en vigueur respectivement depuis 2022 et 2024. À partir de février 2026, les systèmes seront également mis à niveau pour se conformer aux futures réglementations GSR, en vigueur respectivement depuis juillet 2026 et septembre 2028. Par exemple, l'Attention Assist 2, assistant d'attention amélioré de Mercedes-Benz Trucks, utilise la caméra infrarouge installée dès 20 km/h pour observer la position des pupilles du conducteur. L'angle de vision résultant est ensuite calculé par l'unité de commande correspondante, avertissant le conducteur en cas de distraction.

L'Attention Assist 2 intègre également les fonctionnalités du système d'assistance à l'attention, qui surveille la fatigue du conducteur en fonction de divers paramètres tels que le maintien dans la voie, les activités du conducteur et le comportement de la direction.

L'Active Brake Assist 6 Plus, une évolution de l'Active Brake Assist 6, réagit encore plus rapidement aux situations critiques grâce à la technologie de fusion à 270 degrés et à la détection accrue de l'environnement qui en résulte. Ce système intègre des critères tels que l'amélioration de la protection des piétons, la détection des cyclistes et la réactivité en virage, afin de mieux

prévenir les accidents, notamment jusqu'à 90 km/h.

TruckCharge pour Daimler Truck : mise en place d'un réseau européen de recharge pour camions électriques

Sous la marque TruckCharge, Daimler Truck regroupe ses offres autour de l'infrastructure électrique et de la recharge pour camions électriques. Cela comprend le conseil, la mise en place et l'exploitation de l'infrastructure de recharge. Sous la marque TruckCharge, l'objectif est également de mettre en place un réseau européen de recharge pour camions électriques, impliquant plus de 1 000 concessionnaires et clients Mercedes-Benz Trucks intéressés, afin d'ouvrir leur infrastructure de recharge à des tiers et ainsi d'optimiser son utilisation. D'ici 2030, le réseau comptera plus de 3 000 points de recharge rapide en Europe, ce qui en fera le plus grand réseau de la région.

Modèles de financement flexibles pour la révolution des transports

Daimler Truck Financial Services facilite la transition vers l'électromobilité grâce à des solutions de financement et d'assurance intégrées. Outre les options de financement traditionnelles pour le camion et l'infrastructure de recharge, l'offre « eService Leasing » est proposée en Europe. Cette offre intégrée repose sur un modèle de leasing avec valeur résiduelle garantie et inclut en plus le contrat d'entretien Mercedes-Benz Trucks Complete, incluant Mercedes-Benz Trucks Uptime. L'eService Leasing est complété par une offre

modulaire incluant divers services optionnels de Mercedes-Benz Trucks et de Daimler Truck Financial Services. Pendant toute la durée d'utilisation, le client paie un loyer mensuel fixe et la valeur résiduelle est garantie. Cela élimine les coûts imprévus, garantit des temps d'immobilisation minimaux et une maintenance optimale.

De plus, les offres de location flexibles proposées par CharterWay en Allemagne offrent des avantages supplémentaires : maîtrise absolue des coûts tout au long de l'utilisation, intégration complète de tous les services tels que l'assurance, l'entretien, les contrôles réglementaires et les réparations dans un seul loyer mensuel, ainsi qu'une flexibilité maximale dans les conditions contractuelles et les changements de véhicule, et des services numériques complémentaires en option. De cette façon, les clients reçoivent un package tout compris sans risque et peuvent réagir à tout moment aux nouvelles exigences du secteur des transports.

Evolution du portfolio “e-truck” chez Mercedes-Benz Trucks

Mercedes-Benz Trucks propose des camions électriques depuis 2021. Initialement, l'eActros 300/400 a été présenté comme le premier véhicule électrique à batterie destiné au transport lourd de marchandises. Un an plus tard, l'eEconic a été lancé, taillé pour la distribution urbaine et toujours produit sous cette forme. La production en série de la deuxième génération de camions électriques Mercedes-Benz Trucks, l'eActros 600, a débuté fin 2024. Le nouvel eArocs 400, destiné à la distribution urbaine de matériaux de TP, présenté au salon Bauma 2025, sera lancé l'année prochaine et reprendra également des composants essentiels de l'eActros 600.

Production flexible de modèles électriques à batterie à Wörth

Tout comme l'eActros 600, l'eActros 400 de deuxième génération sera fabriqué sur la chaîne de montage existante de la série A de Wörth, en parallèle et de manière flexible avec les camions à motorisation diesel. Tous les composants électriques sont également réceptionnés dans ce hall de production. L'ensemble du système est mis en service en fin de chaîne : le camion est alors prêt à rouler et subit dans la foulée le processus de finition et le contrôle final, comme tous les autres camions. L'assemblage de la nouvelle génération de modèles s'effectue donc dans un seul et même hall de production. Les précédents modèles de camions électriques eActros 300/400 et eEconic quittent le hall de production pour l'assemblage des composants de la motorisation électrique et sont électrifiés au Future Truck Center de Wörth. Les usines Daimler Truck de Mannheim, Kassel et Gaggenau jouent également un rôle important dans la production de la nouvelle gamme eActros. Ils fournissent les composants nécessaires à la propulsion électrique par batterie, tels que l'essieu électrique, les composants de transmission et le boîtier avant, qui rassemble de nombreux composants haute et basse tension et se trouve dans l'ancien espace d'installation du moteur à combustion interne.

⁽¹⁾ La capacité nominale de la nouvelle batterie, basée sur des conditions limites définies en interne, peut varier en fonction du cas d'utilisation et des conditions ambiantes

⁽²⁾ L'autonomie estimée est calculée à partir des résultats de simulations internes et d'essais de conduite réelle. L'autonomie réelle peut différer de l'autonomie estimée en raison de nombreux facteurs, tels que la topographie, les conditions météorologiques, la vitesse, le préconditionnement, les consommateurs auxiliaires, la configuration du véhicule et le style de conduite.

⁽³⁾ L'autonomie a été déterminée en interne dans des conditions d'essai spécifiques avec un tracteur 4x2 avec un poids total de remorquage de 40 t à une température extérieure de 20 °C en exploitation longue distance et peut différer des valeurs déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400.

⁽⁴⁾ Le temps de charge est basé sur les conditions définies pour les camions lourds dans la norme ISO/SAE 12906 – avec une puissance de charge de 400 kW sur une borne de recharge rapide CC standard de 500 A.

⁽⁵⁾ Le CO₂ représente tous les gaz à effet de serre générés (équivalent CO₂).

⁽⁶⁾ Basé sur l'analyse du cycle de vie (ACV) conformément aux normes ISO 14040:2006+A1:2020 et ISO 14044:2006+A1:2017+A2:2020 et soumis à un examen critique par l'organisme tiers externe TÜV Rheinland. Les choix opérés lors du développement de cette ACV, notamment les spécifications des unités fonctionnelles et des méthodologies, ont une influence considérable sur les résultats. Par conséquent, la comparaison avec d'autres modèles de camions ou véhicules n'est ni recommandée ni envisagée..

⁽⁷⁾ Avec tous ses systèmes d'assistance, Mercedes-Benz Trucks s'efforce d'assister le conducteur dans la conduite du véhicule, dans les limites du système. Cependant, conformément à la loi, le conducteur demeure pleinement responsable de la sécurité de conduite du véhicule.

Contact :

Ulrike Burkhardt, +49 (0) 160 861 3757, ulrike.burkhardt@daimlertruck.com

Katrin Fischer, +49 (0) 176 3096 6698, katrin.fischer@daimlertruck.com

Peter Smodej, +49 (0) 176 3093 6446, peter.smodej@daimlertruck.com

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles aux adresses suivantes :
newsroom.daimlertruck.com et **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 utilize our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labor strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimization 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 Annual 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.