



## Mercedes-Benz Trucks feiert Weltpremiere des batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw eActros 600

- **Schwerer Elektro-Lkw soll neuen Standard in Sachen Technologie, Nachhaltigkeit, Design sowie Profitabilität definieren**
- **Langfristige Ablösung der Mehrheit der Diesel-Lkw im Segment angestrebt**
- **Reichweite von 500 Kilometer<sup>1</sup> ohne Zwischenladen**
- **Deutlich mehr als 1.000 Kilometer am Tag mit Zwischenladen während der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerpausen**
- **Kombiniertes Gesamtzuggewicht von bis zu 44 Tonnen**
- **Nutzlast von etwa 22 Tonnen mit Standardauflieger**
- **Verkaufsstart dieses Jahr - Start der Serienproduktion für Ende 2024 geplant**
- **Neue Designsprache der Fahrerkabine mit effizienter Aerodynamik**
- **Mehr als 80 Prozent CO<sub>2</sub>-Einsparung<sup>2</sup> gegenüber Diesel-Lkw über gesamten Lebenszyklus möglich**
- **Karin Rådström, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Der eActros 600 steht für die Transformation des Strassengüterverkehrs hin zur CO<sub>2</sub>-Neutralität wie kein anderer Lkw mit Stern vor ihm. Er zeichnet sich durch eine hochmoderne Antriebstechnologie aus, die sehr hohe Energieeffizienz und damit Profitabilität für unsere Kunden bieten kann. Damit macht er den Einstieg in die E-Mobilität für Flottenbetreiber besonders attraktiv.“**

Leinfelden-Echterdingen / Hamburg – Mercedes-Benz Trucks hat die Serienversion des ersten batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw mit Stern enthüllt. Der Hersteller präsentierte den Mercedes-Benz eActros 600 heute als Weltpremiere vor internationalem Publikum bei einer Veranstaltung südlich von Hamburg. Mit dem schweren Elektro-Lkw will der Hersteller den neuen Standard im Strassengüterverkehr definieren – und dies in Sachen Technologie, Nachhaltigkeit, Design sowie Profitabilität für E-Flottenbetreiber.

<sup>1</sup> Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen, nach Vorkonditionierung mit einer 4x2 Sattelzugmaschine mit 40t Gesamtzuggewicht bei 20°C Aussentemperatur im Fernverkehrseinsatz, intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.

<sup>2</sup> Basiert auf einer Ökobilanzierung gemäss ISO 14040:2006+A1:2020 und ISO 14044:2006+A1:2017+A2:2020 und wurde von internen Experten kritisch geprüft. Die der Ökobilanz zugrundeliegenden Daten und Annahmen, einschliesslich der Spezifikationen für die funktionalen Einheiten und Methoden, haben wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisse. Ein Vergleich mit anderen Lkw-Modellen oder Fahrzeugen ist daher weder beabsichtigt noch empfohlen.

Die hohe Batteriekapazität von über 600 Kilowattstunden – daher die Typbezeichnung 600 – sowie eine neue, besonders effiziente elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung, ermöglichen eine Reichweite des E-Lkw von 500 Kilometern<sup>3</sup> ohne Zwischenladen. So wird der eActros 600 deutlich über 1.000 Kilometer am Tag zurücklegen können. Zwischenladen während der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerpausen – selbst ohne Megawattladen – macht dies möglich. Etwa 60 Prozent der Langstreckenfahrten von Mercedes-Benz Trucks Kunden in Europa sind ohnehin kürzer als 500 Kilometer, sodass Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof sowie an den Be- und Entladestellen für diese Fälle ausreichend ist. Für alle anderen Einsätze ist der kontinuierliche Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur eine essenzielle Voraussetzung, um den Elektro-Lkw voll einsatzfähig für den paneuropäischen Fernverkehr zu machen. Der eActros 600 wird neben dem CCS-Laden mit bis zu 400 kW später auch das Megawattladen (MCS) ermöglichen. Ab Verkaufsstart können Kunden hierfür eine Vorrüstung bestellen. Sobald die MCS-Technologie verfügbar und herstellerübergreifend standardisiert ist, soll sie für diese Modelle des eActros 600 nachrüstbar sein. Die Batterien können an einer entsprechenden Ladesäule mit etwa einem Megawatt Leistung in ca. 30 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufgeladen werden<sup>3</sup>.

Das Fahrzeug ist technisch auf ein kombiniertes Gesamtzuggewicht von bis zu 44 Tonnen ausgelegt. Mit einem Standardauflieger hat der eActros 600 in der EU eine Nutzlast von etwa 22 Tonnen. In einigen Fällen kann nationales Recht eine höhere Nutzlast zulassen. Optisch zeichnet sich der E-Lkw durch ein grundlegend neues, puristisches Design mit klaren Linien und einer aerodynamischen Form aus. Bei der Profitabilität für Flottenbetreiber soll der Elektro-Truck neue Massstäbe setzen, womit er langfristig die Mehrheit der Diesel-Lkw im wichtigen Fernverkehrs-Segment ablösen kann. Kern des Konzepts von Mercedes-Benz Trucks für den batterieelektrischen Fernverkehr ist, Kunden eine gesamtheitliche Transportlösung aus Fahrzeugtechnologie, Beratung, Ladeinfrastruktur und Services zu bieten.

Der Verkaufsstart des E-Lkw ist dieses Jahr. Der Start der Serienproduktion ist für Ende 2024 vorgesehen. Der eActros 600 wird von Anfang an als Sattelzugmaschine sowie als Pritschenfahrgestell-Variante produziert, was den Kunden zahlreiche weitere Einsatzmöglichkeiten im vollelektrischen Transport bietet. Derzeit entsteht eine Flotte von rund fünfzig Prototypen, von denen einige Fahrzeuge in einem nächsten Schritt auch zu ersten Kunden in die Praxiserprobung gehen sollen.

Karin Rådström, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Der eActros 600 steht für die Transformation des Strassengüterverkehrs hin zur CO<sub>2</sub>-Neutralität wie kein anderer Lkw mit Stern vor ihm. Er zeichnet sich durch eine hochmoderne Antriebstechnologie aus, die sehr hohe Energieeffizienz und damit Profitabilität für unsere Kunden bieten kann. Damit macht er den Einstieg in die E-Mobilität für Flottenbetreiber besonders attraktiv.“

Strompreis und Mautsystem entscheidend für Profitabilität gegenüber Diesel-Lkw

Innerhalb welcher Zeitspanne Flottenbetreiber mit dem eActros 600 im Fernverkehrseinsatz Kostenparität mit einem vergleichbaren Diesel-Lkw erreichen können, unterscheidet sich von Land zu Land insbesondere je nach Strom- und Dieselpreis und Mautsystem. Beispielsweise in den grossen Transit-Ländern Frankreich und Deutschland wirken sich ein niedriger Strompreis bzw. die geplante CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut positiv auf die Betriebskosten batterieelektrischer Lkw aus. Damit kann der eActros 600 innerhalb der durchschnittlichen Fahrzeug-Haltedauer von etwa fünf Jahren bzw. nach etwa 600.000 Kilometern profitabler als ein Diesel-Fernverkehrs-Lkw sein – trotz eines ca. zwei- bis zweieinhalb Mal höheren Anschaffungspreises gegenüber dem Diesel-Äquivalent. Staatliche Förderung von E-Lkw und Ladeinfrastruktur stellt einen wesentlichen Hebel dar, um die Markthochlaufphase zu unterstützen.

---

<sup>3</sup> Basierend auf internen Simulationen, da ein verbindlicher und einheitlicher Megawatt Charging System (MCS) Standard aktuell noch in Erarbeitung ist.

Mehr als 80 Prozent CO<sub>2</sub>-Einsparung gegenüber Diesel-Lkw über gesamten Lebenszyklus möglich

Der CO<sub>2</sub><sup>4</sup> Fussabdruck des eActros 600 hängt stark vom Strommix ab, mit dem die Batterien geladen werden. Mit dem aktuellen europäischen Strommix erzielt der eActros 600 eine CO<sub>2</sub>-Einsparung gegenüber einem vergleichbaren Diesel-Actros von rund 40 Prozent und mit vollständig erneuerbaren Energien von mehr als 80 Prozent über den gesamten Produktlebenszyklus von zehn Jahren ab der Rohstoffgewinnung. Dies entspricht einer Einsparung von rund 370 bzw. 775 Tonnen CO<sub>2</sub>. So kann der eActros 600 den aufgrund seiner Batterien ab Werk höheren CO<sub>2</sub>-Fussabdruck bereits innerhalb seines zweiten bzw. ersten Betriebsjahres im Fernverkehrseinsatz ausgleichen.<sup>2</sup>

E-Mobilität im Fernverkehr mit unterschiedlichen Chancen für Flottenbetreiber

Die Elektrifizierung des Lkw-Fernverkehrs wird das Geschäftsmodell von Transportunternehmen verändern und auf mehreren Ebenen Chancen für Wettbewerbsvorteile bringen. So legen beispielsweise immer mehr Auftraggeber Wert auf den CO<sub>2</sub>-neutralen Transport ihrer Waren – Anbieter, die diese Vorgabe nicht erfüllen können, kommen hier nicht mehr zum Zug. Die Auswirkungen der Elektrifizierung gehen aber auch über die bloße Anschaffung von E-Lkw als Diesel-Ersatz und den Aufbau von Ladeinfrastruktur hinaus. Viele Flottenbetreiber müssen mit Gewinnmargen im niedrigen einstelligen Prozentbereich sehr genau kalkulieren. Wenn sie aufgrund des Strompreises bzw. der Maut mit jedem elektrisch gefahrenen Kilometer mehr Geld als mit einem Diesel-Lkw verdienen können, wird es sich für sie lohnen, den eActros 600 für möglichst viele Aufträge einzusetzen. Dies kann selbst dann der Fall sein, wenn der Fahrer den Strom unterwegs zu einem höheren Preis als auf dem eigenen Betriebshof bezieht, da die Kosten in der Regel dennoch deutlich niedriger als bei Diesel-Lkw liegen können. So macht sich zum einen die höhere Investition in das E-Fahrzeug schneller bezahlt und zum anderen können sie auf diese Weise zunehmend wirtschaftlicher operieren.

Effiziente LFP-Batterie-Technologie

Der eActros 600 verfügt über drei Batteriepakete mit jeweils 207 kWh<sup>5</sup>. Diese bieten eine installierte Gesamtkapazität von 621 kWh. Die Batterien basieren auf der Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP) und zeichnen sich durch eine hohe Lebensdauer aus. Die Entwicklungsingenieure von Mercedes-Benz Trucks haben den eActros 600 für dieselben Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeug und Komponenten wie einen vergleichbaren konventionellen schweren Fernverkehrs-Actros ausgelegt. Das bedeutet bis zu 1,2 Millionen Kilometer Laufleistung in zehn Betriebsjahren. Nach dieser Nutzungsdauer soll der Batteriezustand („State of Health“) noch über 80 Prozent betragen. Im Gegensatz zu anderen Batteriezelltechnologien können zudem über 95 Prozent der installierten Kapazität bei der LFP-Technologie genutzt werden. Dies ermöglicht eine höhere Reichweite bei gleich viel verbauter Batteriekapazität.

Innovative Antriebstechnologie – Predictive Powertrain Control im eActros 600

Speziell für den Einsatz im schweren Fernverkehr hat Mercedes-Benz Trucks eine neue, auf 800 Volt ausgelegte E-Achse mit zwei Elektromotoren und Vier-Gang-Getriebe entwickelt. Die E-Motoren generieren eine Dauerleistung von 400 kW sowie eine Spitzenleistung von 600 kW und sorgen für eine kraftvolle Beschleunigung, einen hohen Fahrkomfort und eine hohe Fahrdynamik. Die volle Motorleistung steht zumeist nahezu ohne Drehmomentunterbrechung zur Verfügung.

Darüber hinaus lässt sich bei vorausschauender Fahrweise durch Rekuperation elektrische Energie zurückgewinnen, die in die Batterien des eActros 600 zurückgeführt wird und im Anschluss wieder für den Antrieb zur Verfügung steht. Durch Rekuperation werden die Bremsen des eActros 600 weniger beansprucht, was einen positiven Nebeneffekt darstellt. Situationsabhängig kann der Fahrer zwischen fünf verschiedenen Rekuperationsstufen wählen. Ganz nach Wunsch lässt sich im digitalen Cockpit auf dem Touchscreen auch das One-Pedal-Driving aktivieren – also die Verzögerung per Rekuperation mit reduzierter Betätigung der mechanischen Bremse.

---

<sup>4</sup>CO<sub>2</sub> steht hier stellvertretend für alle anfallenden Treibhausgase (CO<sub>2</sub>-Äquivalent).

<sup>5</sup>Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

Der eActros 600 verfügt über die bewährte Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control (PPC), die speziell auf den E-Antrieb abgestimmt ist. Die vorausschauende Antriebsstrangregelung berücksichtigt automatisch Topografie, Strassenverlauf und Verkehrszeichen für eine möglichst effiziente Fahrweise. Dabei werden nun auch die Routeninformationen des Navigationssystems mit einbezogen, um eine bessere Erkennung vorausliegender Streckenereignisse zu ermöglichen. So kann der Fahrer unnötiges Bremsen, Beschleunigen und Schalten vermeiden und die Batterieenergie möglichst effizient nutzen.

Über das im eActros 600 serienmässig verbaute Multimedia Cockpit Interactive 2 wird der Fahrer kontinuierlich über den Ladezustand der Batterien, die verbleibende Reichweite sowie den aktuellen und durchschnittlichen Energieverbrauch informiert. Flottenmanager können über das Fleetboard Portal digitale Lösungen zur effizienten Steuerung ihrer Flotte nutzen. Dazu werden zum Serienstart unter anderem ein individuell ausgearbeitetes Charge Management System wie etwa die smarte Steuerung aller Prozesse zwischen dem eActros 600 und der Ladeinfrastruktur sowie ein Logbuch mit detaillierten Angaben zu Fahr-, Stand- und Ladezeiten sowie Verbrauchsdaten zählen. Ebenso wird es ein Mapping-Tool geben, das in Echtzeit anzeigt, wo sich ein Fahrzeug gerade befindet, ob es fährt, steht oder lädt und wie hoch der Ladezustand der Batterie ist.

#### Neues aerodynamisches Design der Fahrerkabine

Die neue Designsprache der Fahrerkabine des eActros 600 zeichnet sich durch eine besonders effiziente Aerodynamik aus. Hierfür sorgen die grosse, komplett geschlossene und abgerundete Vorbauklappe, ein optimierter Stossfänger inkl. Unterbodenverkleidung, ein aerodynamisch verbesserter Einstieg sowie verlängerte Endkantenklappen im Segel-Design. Luftleitelemente an den A-Säulen, ein zusätzlicher Vor-Spoiler auf dem Dach und ein abgedichteter Motorraum runden die aerodynamisch verbesserte Kabine ab. Darüber hinaus ist die Kabine mit Aluminium-Trittplatten, einem neuen Scheinwerferkonzept mit Matrix-LED-Scheinwerfern und einem LED-Lichtband ausgestattet. Mercedes-Benz Trucks vermarktet die Kabine unter der Bezeichnung „ProCabin“.

Gerade bei batterieelektrischen Lkw im Fernverkehr ist eine verbesserte Aerodynamik von entscheidender Bedeutung, da der Luftwiderstand einer der Haupteinflussfaktoren beim Energieverbrauch ist. Zusätzlich kann durch den reduzierten Luftwiderstand bei der Rekuperation mehr Energie zurückgewonnen werden, was zu einer höheren Reichweite führt.

Die um 80 Millimeter verlängerte Front ermöglicht dabei die Umsetzung der besonders aerodynamischen Form der neuen Kabine. Diese strömungsgünstige Form wurde mit einer Vielzahl an unternehmenseigenen Strömungssimulationen sowie Windkanal- und Strassenmessungen entwickelt. Somit konnte bei der ProCabin der cW-Wert im Vergleich zur heutigen Actros-Serienkabine um neun Prozent<sup>6</sup> verringert werden. Diese aerodynamische Verbesserung reduziert den Energieverbrauch des Fahrzeugs und trägt damit entscheidend zur Reichweite von 500 Kilometer<sup>6</sup> des eActros 600 bei.

#### Nebenabtriebe für Arbeitsausrüstungen oder Kühlaufleger

Mercedes-Benz Trucks hat für den eActros 600 zwei unterschiedliche Nebenabtriebe entwickelt. Mit dem elektrisch-mechanischen Nebenantrieb wird es zum Beispiel möglich, hydraulische bzw. mechanische Arbeitsausrüstungen wie etwa Kippsattel-, Schubboden- oder Siloaufleger zu betreiben. Eine weitere Lösung ist der elektrische Gleich- oder Wechselstrom-Nebenantrieb. Bei letzterem wandelt ein Wechselrichter den Gleichstrom des Hochvoltnetzes in Wechselstrom. Somit können zum Beispiel Lösungen für Kühlkoffer oder Kühlaufleger betrieben werden. Die verschiedenen Nebenabtriebs-Anwendungen decken je nach Variante eine Leistungsspanne von 22 bis 90 kW ab und können die im Fern- und Verteilerverkehr gängigen Einsatzfälle bedienen. Die bereits heute bewährten industriellen Schnittstellen-Standards sind auch weiterhin im eActros 600 ab Werk verfügbar. Die Vorteile dieser Lösungen im Vergleich zum bisherigen dieselbasierten Betrieb bestehen insbesondere in der lokalen CO<sub>2</sub>-Neutralität sowie der stark reduzierten Geräuschbildung, was vor allem relevant für den Einsatz in Städten und Wohngebieten ist. Die kompakte Bauweise der Systeme erlaubt weiterhin den Betrieb des

---

<sup>6</sup>Kundennahe Anwendung im Fernverkehr (Autobahnfahrt, Standard-Aufleger, 40t), Wert durch Simulation ermittelt.

eActros 600 als Sattelzugfahrzeug mit Standardaufliegern – ein grosser Mehrwert für Transportunternehmer, die das Fahrzeug für die unterschiedlichsten Anwendungen einsetzen.

#### Futuristisches Sounddesign für das akustische Warnsystem

Der eActros 600 ist zugunsten des Fahrers und der Umgebung sehr geräuscharm auf den Strassen unterwegs. Damit beispielsweise ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger oder Radfahrer den Elektro-Lkw in ihrem Umfeld trotzdem bemerken können, ist er – entsprechend gesetzlichen Vorgaben – mit einem externen Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) ausgestattet. Je nach Fahrbedingung werden dabei Töne für die Vorwärts- oder die Rückwärtsfahrt abgespielt. Darüber hinaus variiert der Sound je nach Fahrgeschwindigkeit und Fahrpedalstellung, sodass eine gute akustische Wahrnehmung im Stadtverkehr möglich ist. Das futuristische Klangspektrum des im eActros 600 verbauten AVAS ist dabei so konzipiert, dass es der Erscheinung eines schweren Fahrzeugs Rechnung trägt und zu einer besseren Erkennbarkeit im Stadtverkehr beiträgt.

#### Neue Meilensteine bei Sicherheitsassistenzsystemen

Mit dem eActros 600 treibt Mercedes-Benz Trucks seine Vision vom unfallfreien Fahren weiter voran. Die verbauten Sicherheitsassistenzsysteme gehen dabei wie schon in früheren Jahren bei den Fahrzeugen des Herstellers in vielen Bereichen über die gesetzlichen Vorschriften hinaus. Das gilt auch für die von der EU-Kommission verabschiedete General Safety Regulation. Die Regularie schreibt ab Mitte 2024 für alle Neufahrzeuge weitere Systeme als Serienausstattung vor. Das Sicherheitskonzept des eActros 600 beruht dabei auf der Weiterentwicklung bewährter Sicherheitsassistenzsysteme. Grundlage hierfür ist eine komplett neue Elektronikplattform und damit verbunden die sogenannte Sensorfusion zur Verschmelzung von Radar- und Kameradaten für einen noch grossflächigeren Blick nach vorne und zur Seite. Die Elektronikplattform bietet zu diesem Zweck eine 20-fach höhere Datenverarbeitung. Die insgesamt sechs verbauten Sensoren – 4 Short Range Radare und ein Long Range Radar sowie die Multifunktionskamera in der Windschutzscheibe – decken einen Winkel von 270 Grad um das eigene Fahrzeug herum ab.

#### Sensorfusion bietet Vorteile für alle im eActros 600 verbauten Sicherheitsassistenzsysteme

Der deutlich vergrösserte Blickwinkel erhöht die Effizienz der Sicherheitsassistenzsysteme – darunter der Active Brake Assist 6 (ABA 6), der Frontguard Assist, der Active Sideguard Assist 2 (ASGA 2) und der Active Drive Assist 3 (ADA 3) – nochmals deutlich. Durch die höhere Datenverarbeitung und die Vernetzung aller Sensoren kann wertvolle Zeit gewonnen werden, um im Bedarfsfall schnellstmöglich auf das Verkehrsgeschehen zu reagieren und Unfälle im Idealfall gänzlich zu vermeiden oder zumindest deren Folgen zu mindern.

Die Sensorfusion respektive die 270-Grad Rundumsicht mit sechs Sensoren hat insbesondere beim ABA 6 den grossen Vorteil, dass der Notbremsassistent mittels der verbesserten Gefahrenerkennung und Mehrspurüberwachung in der Lage ist, schneller bei kritischen Situationen wie Spurwechsel und stehende Stauenden in autobahntypischen Kurven reagieren zu können.

Der ABA 6 kann sowohl auf sich bewegende Personen als auch auf Radfahrer in der Spur, kreuzend oder entgegenkommend sowie auf stehende Fussgänger bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 60 km/h mit einer automatisierten Vollbremsung reagieren. Zudem kann der neue Frontguard Assist den Fahrer speziell in hektischen Situationen etwa beim Anfahren oder an Kreuzungen optisch und akustisch vor ungeschützten Verkehrsteilnehmern direkt vor dem Lkw warnen.

Während der ASGA 1 die Länge des gesamten Lastzugs plus zwei Meter nach vorn und bis zu einem Meter nach hinten sowie bis zu 3,75 Meter rechts neben dem Fahrzeug überwacht, erhöht sich der Überwachungsbereich beim ASGA 2 durch die Sensorfusion auf bis zu sieben Meter nach vorne, 30 Meter nach hinten und 4,25 Meter nach rechts. Darüber hinaus verfügt der ASGA 2 als neue Funktion über eine Überwachungszone auf der Fahrerseite.

Die Erweiterung des Blickwinkels nach links ist auch beim verbauten ADA 3, der teilautomatisiertes Fahren (Level 2) erlaubt, mit einem deutlichen Mehrwert verbunden: Die mittlerweile dritte Generation des Systems kann den Lkw bei Kollisionsgefahr automatisch in seine Spur zurückführen, wenn der

Fahrer beispielsweise zum Überholen nach links ausscheren möchte, dabei aber ein sich von hinten näherndes Fahrzeug übersehen hat.

### Intelligente Services

Für den eActros 600 ist Mercedes-Benz Complete verfügbar, der umfangreichste Servicevertrag im Portfolio des Herstellers. Mit enthalten ist dabei immer die vollautomatische Telediagnose Mercedes-Benz Uptime. Diese überprüft fortlaufend den Status vieler Fahrzeugsysteme im Lkw, wodurch kritische Zustände erkannt werden können. Durch Bündelung erkannter Reparatur- und Wartungsbedarfe können ungeplante Werkstattaufenthalte reduziert werden. Vorhersehbare Liegenbleiber können frühzeitig identifiziert und durch Unterstützung des Daimler Truck Customer Centers weitgehend vermieden werden.

Über das Kundenportal My TruckPoint können Transportunternehmen den digitalen Dienst TruckLive aktivieren. TruckLive ist der zentrale Einstieg in die digitale Servicewelt und vernetzt Kunden mit ihren Fahrzeugen und dem jeweiligen Mercedes-Benz Trucks Partner. Der Dienst beinhaltet derzeit die beiden Service-Komponenten „Wartungsmanagement“ und „Live Traffic“. Das „Wartungsmanagement“ bietet dem Kunden eine verbesserte Wartungsplanung durch aktuell prognostizierte Wartungsintervalle und Transparenz über den Zustand seiner Fahrzeuge, von Bremsverschleiss bis Reifendruck. Mit „Live Traffic“ können dank der Nutzung von Echtzeit-Verkehrsdaten die Fahrzeiten verkürzt und die Ankunftszeiten präziser planbar gemacht werden.

Zum Laden von E-Lkw an öffentlichen Lkw-Ladepunkten ausserhalb des eigenen Betriebshofs, bietet die Mercedes ServiceCard zum Launch des eActros 600 auch eine eCharge Card als Erweiterung zur bereits bestehenden MSC-Tankkarte an. Mercedes ServiceCard ist somit zukünftig auch Abwicklungspartner für eine bargeldlose Abrechnung der Ladekosten.

### Umfassende Beratung rund um die Elektrifizierung von Flotte und Depot

Mit seinem Beratungsangebot „eConsulting“, das Teil des umfassenden Ökosystems zur Verbesserung der Gesamtkosten rund um E-Lkw ist, unterstützt Mercedes-Benz Trucks Kunden bereits heute bei der Elektrifizierung ihrer Flotten und Betriebshöfe. Im Fokus stehen dabei sowohl die Beratung rund um E-Lkw als auch Planung, Aufbau und Ausgestaltung der Depot-Ladeinfrastruktur sowie die Netzanbindung. Zudem können die Berater von Mercedes-Benz Trucks bei der Identifizierung öffentlicher Fördermöglichkeiten für Infrastruktur und Fahrzeuge unterstützen. Bei der Depot-Ausgestaltung arbeitet Mercedes-Benz Trucks mit ausgewählten Partnern zusammen. Der Hersteller plant sein Serviceangebot konsequent auszubauen. Ab Mitte 2024 bietet Mercedes-Benz Trucks beispielsweise Ladestationen über seine Händler und einen professionellen Service an, um einen reibungslosen Ladevorgang und eine hohe Fahrzeugverfügbarkeit sicherzustellen. Ziel ist, Kunden von der Energiegewinnung bis hin zur passenden Ladeinfrastruktur ein wirtschaftliches Gesamtpaket für den Einstieg in die E-Mobilität zu bieten. Hierfür wird Mercedes-Benz Trucks sein Partnernetzwerk in Europa erweitern.

### Finanzdienstleistungen aus einer Hand

Die Transformation zu einem nachhaltigen Transport wird durch integrierte Finanzierungs- und Versicherungslösungen sowohl für den eActros 600 als auch die Ladeinfrastruktur unterstützt. Finanzierungsangebote umfassen alle Produkte von der reinen Nutzung mit integrierten Services bis zum Eigentumserwerb. Darüber hinaus kooperiert Daimler Truck Financial Services mit Marsh, dem nach eigenen Angaben weltweit führenden Versicherungsmakler, der effektive und preiswerte Versicherungsprodukte aushandelt und Dienstleistungen anbietet, die auf die geschäftlichen Anforderungen der Kunden zugeschnitten sind.

### Produktion auf Nachhaltigkeit und Flexibilität ausgerichtet

Gefertigt wird der eActros 600 auf der bestehenden Montagelinie im grössten Lkw-Montagewerk von Mercedes-Benz Trucks in Wörth am Rhein – parallel und flexibel neben den Lkw, die weiterhin einen Dieselantrieb erhalten. In Wörth wird er zugleich mit den elektrischen Antriebskomponenten aus den Mercedes-Benz Werken Mannheim, Gaggenau und Kassel ausgestattet. Die drei Standorte befinden sich auch wie der Standort Wörth im Wandel von der Dieselschiffbau-Technologie zu Kompetenzzentren für den emissionsfreien Transport. In mehreren Produktionsschritten erfolgt in Wörth der Einbau unter

anderem der E-Achse, der Hochvoltbatterien sowie der Frontbox, bei der er sich um ein komplexes Technologiemodul mit mehreren Steuergeräten, Hochvolt-Komponenten und elektrischem Luftpresser handelt. Nachdem sämtliche Hochvolt-Komponenten montiert sind, geht das Gesamtsystem in Betrieb und der Lkw ist fahrbereit.

Die Weltpremiere des eActros 600 fand auf dem Break Autohof Hamburg Nordheide direkt an der A7 in Egestorf statt.

Umfassende Informationen für Kunden rund um den eActros 600 sind online unter <https://eactros600.mercedes-benz-trucks.com> verfügbar.

Über den Break Autohof Hamburg Nordheide

Break Autohof steht nach eigenen Angaben für die Zukunft des Rastens. Hochmodernes Lkw-Freeflow-Parksystem mit Reservierungsoption. Multi-Energiestation, 3-Sterne Hotel sowie internationale und lokale Gastronomie- und Shopangebote. Co-Working, Entertainment, Hausbrauerei und Loungebereiche runden das Angebot für alle ab. Cloudbasiert werden alle Serviceleistungen (u.a. Click & Collect, Order@Table) vernetzt. Höchste Nachhaltigkeit wird durch einen KfW 55 Standard, Holzmodule für das Hotel, einer eigenen PV-Anlage zur vollen Eigenversorgung und mittelfristig durch eine eigene Wasserstoffherzeugung erreicht. Mit dem Break Autohof Hamburg Nordheide ist der erste Standort am Netz. Bald wird es Break Autohöfe an allen wichtigen Achsen an Deutschlands Autobahnnetz geben.

### **Ansprechpartner:**

Peter Smodej, +49 176 30936446, [peter.smodej@daimlertruck.com](mailto:peter.smodej@daimlertruck.com)

Akim Enomoto, +49 176 30995099, [akim.enomoto@daimlertruck.com](mailto:akim.enomoto@daimlertruck.com)

Ulrike Burkhart, +49 160 8613757, [ulrike.burkhart@daimlertruck.com](mailto:ulrike.burkhart@daimlertruck.com)

Weitere Informationen von Daimler Truck sind im Internet verfügbar:

**[www.media.daimlertruck.com](http://www.media.daimlertruck.com) und [www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)**

### **Vorausschauende Aussagen:**

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »anstreben«, »Ambition«, »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Aussenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmassnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem / unserem aktuellen Geschäftsbericht oder im aktuellen Zwischenbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschliesslich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

### **Daimler Truck im Überblick**

Die Daimler Truck Holding AG („Daimler Truck“) ist einer der grössten Nutzfahrzeug-Hersteller weltweit, mit über 40 Haupt-Standorten und mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund um den Globus. Die Gründer von Daimler Truck haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Unverändert gilt das Streben des Unternehmens bis heute einem Zweck: Daimler Truck arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Seine Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO2-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit profundem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden. Die Geschäftsaktivitäten von Daimler Truck sind in fünf Berichtsegmente unterteilt: Trucks North America (TN) mit den Lkw-Marken Freightliner und Western Star sowie der Schulbus-Marke Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) mit den Nutzfahrzeug-Marken FUSO, BharatBenz und RIZON. Mercedes-Benz (MB) mit der gleichnamigen Lkw-Marke. Daimler Buses (DB) mit den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das neue Financial Services-Geschäft (DTFS) von Daimler Truck bildet das fünfte Segment. Die Produktpalette in den Lkw-Segmenten umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Produktpalette des Bus-Segments umfasst Stadtbusse, Schulbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet das Unternehmen auch Aftersales-Services und Konnektivitätslösungen an.