



Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

Presseinformation  
21.09.2021

## Effiçacit  et durabilité pour l'avenir

### Lors de l' v nement "Shaping the Now and Next", Mercedes-Benz Trucks présente des solutions pour un transport routier de marchandises économiquement efficace et neutre en CO2

- Avec ses produits, ses technologies et ses services, Mercedes-Benz Trucks souligne son engagement à fournir aux entreprises du secteur du transport routier les camions qui répondent le mieux à leurs besoins, qu'ils soient équipés de systèmes de propulsion conventionnels ou électriques.
- Alors que l'Actros F est axé sur l'interaction entre la rentabilité et la fonctionnalité, le luxueux Actros L établit de nouvelles références dans le segment des camions longue distance haut de gamme.
- La production à grande échelle à W rth de l'eActros pour le transport de distribution lourd à partir d'octobre 2021 sera suivie par l'eEconic pour une utilisation plus urbaine au cours du second semestre 2022.
- La production en série de l'eActros LongHaul, dont l'autonomie est d'environ 500 kilomètres, est prévue pour 2024, tandis que le GenH2 Truck, doté d'un système de propulsion à pile à combustible à base d'hydrogène, est attendu pour 2027 et offrira une autonomie de 1000 kilomètres ou plus. Tous deux sont destinés à rendre possible un transport routier localement neutre en CO2, même pour les transports longue distance.
- Mercedes-Benz s'est engagée à respecter l'accord de Paris sur le climat et souhaite que son portefeuille soit entièrement composé de camions à propulsion électrique d'ici 2039.
- Des conseils complets et des partenariats stratégiques sur des sujets tels que l'intégration dans la flotte, l'infrastructure de charge et les connexions réseau garantissent une efficacité encore plus grande dans le déploiement des camions électriques.
- Des services axés sur le client et des solutions numériques pour une exploitation économique de la flotte contribuent à l'optimisation des coûts d'exploitation totaux.
- Grâce aux systèmes d'aide à la conduite les plus récents, tels que l'assistant de freinage d'urgence avec détection des piétons, Sideguard Assist avec fonction de freinage actif et Active Drive Assist pour une conduite partiellement automatisée, Mercedes-Benz Trucks se rapproche constamment de sa vision d'une conduite sans accident.

Stuttgart/W rth-am-Rhein - La révolution énergétique dans le secteur du transport routier de marchandises focalise plus que jamais l'attention des transporteurs sur la question de la meilleure technologie de propulsion pour répondre à leurs besoins. Un autre diesel traditionnel ? Ou un camion entièrement électrique ? Cette décision doit être mûrement réfléchie et calculée sur toute la durée d'utilisation du camion. En fin de compte, tout investissement dans un nouveau camion doit





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

être rentabilisé. Il est donc d'autant plus important de pouvoir travailler avec un partenaire constructeur comme Mercedes-Benz Trucks, qui participe activement à l'évolution des technologies d'entraînement et peut fournir des véhicules très efficaces pour tous les types d'utilisation.

Mais ce n'est pas tout. Les changements apportés à certains aspects de la technologie de propulsion sont associés à de nombreux défis liés à l'intégration des véhicules dans la flotte, à l'infrastructure de recharge et à la connectivité du réseau, par exemple. Là encore, Mercedes-Benz Trucks se veut un partenaire capable d'apporter un soutien actif qui, au-delà des véhicules eux-mêmes, inclut des services et des solutions permettant de maximiser les avantages pour les clients qui utilisent leurs camions tous les jours sur la route. À cette fin, Mercedes-Benz Trucks entretient un dialogue étroit avec ses clients afin de déterminer les besoins précis dans ce domaine. Les concepts de véhicules actuels et futurs, ainsi que les services et solutions avec lesquels Mercedes-Benz Trucks génère une forte valeur ajoutée pour ses clients, sont présentés lors de l'événement presse "Shaping the Now and Next 2021" de l'entreprise.

Un vaste portefeuille de véhicules couvrant tous les usages des clients

En ce qui concerne les véhicules, Mercedes-Benz Trucks a récemment lancé deux nouveaux modèles dans le segment diesel traditionnel, à savoir l'Actros F et l'Actros L, qui répondent tous deux aux besoins spécifiques des clients en termes de fonctionnalité et de rentabilité, d'une part, et de qualité et de confort optimal pour le conducteur, d'autre part. L'eActros, entièrement électrique et localement neutre en CO<sub>2</sub>, destiné à la distribution lourde, a été présenté en juin 2021 et sera produit à grande échelle à Wörth à partir d'octobre 2021 ; il sera suivi, au cours du second semestre 2022, de l'eEconic plutôt destiné aux transports urbains. À partir de 2024, l'eActros LongHaul sera prêt pour la production en série et, en 2027, les premiers GenH2 Trucks équipés d'un système de propulsion à pile à combustible à base d'hydrogène sortiront de chaîne et seront livrés aux clients. Ces deux véhicules permettront d'effectuer des transports localement neutres en CO<sub>2</sub> sur de longues distances. En fonction des besoins individuels du client, il sera possible de choisir entre des systèmes de piles à combustible alimentés par batterie et des systèmes de piles à combustible à base d'hydrogène dans les camions : plus la charge est légère et plus la distance est courte, plus l'exploitation électrique par batterie sera privilégiée. Plus la charge est lourde et la distance longue, plus la pile à combustible sera probablement le moyen de choix.

Nouveau fleuron de Mercedes-Benz Trucks pour le transport traditionnel sur longue distance :  
l'Actros L

Disponible sur commande dans toute l'Europe depuis juillet 2021 et prévu pour une production à grande échelle en novembre 2021, l'Actros L est le véhicule le plus grand et le plus haut de gamme de la gamme Actros, qui connaît un grand succès. La cabine du conducteur, disponible dans les variantes StreamSpace, BigSpace et GigaSpace, mesure 2,5 mètres de large et offre un intérieur exceptionnellement spacieux. L'absence de tunnel moteur signifie que la cabine a un plancher plat, créant une ambiance vraiment confortable. L'isolation phonique améliorée de la cabine réduit les bruits indésirables et gênants, ce qui favorise la détente, notamment aux heures de pause. De plus,





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

la position assise a été encore optimisée. Les phares à LED de conception nouvelle, disponibles en option, ont une intensité lumineuse supérieure à celle des phares au xénon et assurent un excellent éclairage de la route - un atout considérable en matière de sécurité, notamment dans l'obscurité ou lorsque la visibilité est réduite. Les systèmes d'assistance, tels que l'assistant de freinage actif de cinquième génération (ABA 5) avec détection des piétons, l'assistant de maintien dans la voie et la MirrorCam, qui remplace les rétroviseurs extérieurs, apportent une contribution particulièrement importante à l'amélioration de la sécurité. Tout aussi importantes sont les options d'équipement telles que le Sideguard Assist avec freinage actif (Active Sideguard Assist) ou le système Active Drive Assist (ADA 2) de deuxième génération qui permet une conduite partiellement automatisée de niveau 2. Les activités et les fonctions des systèmes d'assistance sont présentées au conducteur dans le cockpit multimédia convivial, dont les deux écrans couleur constituent la pièce maîtresse de l'interface homme-machine (IHM).

Conçu pour une fonctionnalité pure : l'Actros F

L'Actros F, lancé par Mercedes-Benz Trucks en janvier 2021, est destiné aux transporteurs qui cherchent à ajouter un camion fonctionnel à leur flotte. Ces clients optent sciemment pour un véhicule utilitaire à l'étoile à trois branches mais n'ont pas forcément besoin de toutes les innovations présentes dans la dernière génération d'Actros. Ils veulent un camion avec un rapport qualité-prix attractif et doté de l'ADN authentique de Mercedes-Benz Trucks. Disponible en 17 versions différentes, l'Actros F est idéal pour les activités de transport classique et régional, notamment en tant que véhicule à caisse mobile, camion à benne ou transporteur de silos. La cabine nouvellement conçue dans les variantes StreamSpace ou BigSpace, avec sa largeur de 2,5 mètres et son tunnel moteur de 120 mm, offre une excellente habitabilité pour sa catégorie et permet au conducteur d'entrer et de sortir de la cabine via trois marches. Parmi les équipements en option, citons le cockpit multimédia et le système intelligent de régulation de vitesse et de transmission Predictive Powertrain Control. En termes de sécurité, l'Actros F est équipé de série du système de freinage d'urgence de cinquième génération Active Brake Assist (ABA 5) et du Lane-keeping Assist avec détection des piétons et des cyclistes.

Un nouveau camion pour une nouvelle ère : l'eActros

Même en ce qui concerne les camions diesel classiques les plus sophistiqués, les développements dans le secteur des véhicules industriels se dirigent de plus en plus vers les systèmes de propulsion électrique. À cet égard, Mercedes-Benz Trucks s'engage pleinement à atteindre l'objectif d'un transport routier de marchandises localement neutre en CO<sub>2</sub> en utilisant la technologie des batteries et des piles à combustible à base d'hydrogène. L'entreprise s'engage à respecter l'objectif de décarbonisation du secteur fixé par l'Accord de Paris et vise à faire passer complètement son portefeuille de produits européens aux camions à propulsion électrique d'ici 2039.

La première étape a été franchie par l'eActros, conçu pour la distribution lourde, dévoilé en première mondiale fin juin 2021, après avoir été largement testé par des clients en Allemagne et dans d'autres pays européens pendant deux ans dans le cadre de la "flotte d'innovation eActros". Le





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

cœur technologique de l'eActros se niche dans ses deux moteurs électriques intégrés et sa transmission à deux vitesses. Les deux moteurs assurent un confort de conduite impressionnant et une grande dynamique du véhicule, tandis que l'entraînement électrique silencieux et sans émissions permet d'utiliser le camion pour les livraisons de nuit et pour pénétrer dans les centres-villes où les véhicules diesel sont interdits. Selon la version, le eActros est alimenté par trois ou quatre packs de batteries d'une capacité d'environ 105 kWh chacun. La capacité maximale de 420 kWh permet d'atteindre une autonomie de 400 kilomètres. L'eActros peut être rechargé avec une puissance maximale de 160 kW : les trois packs de batteries ont besoin d'un peu plus d'une heure pour passer de 20 à 80 % de charge à une borne de recharge rapide CC normale avec un courant de charge de 400 A. Un écran dans le cockpit multimédia interactif standard de l'eActros informe le conducteur du niveau de charge des batteries et de l'autonomie restante, ainsi que de la consommation d'énergie actuelle et moyenne en kWh par 100 kilomètres. L'équipement de sécurité de série comprend le système externe Acoustic Vehicle Alerting System pour une meilleure détection acoustique, par exemple par les piétons et les cyclistes, sans oublier le système Sideguard Assist (code option S1R) pour une sécurité accrue lors des manœuvres d'évitement, et l'Active Brake Assist de cinquième génération avec détection des piétons.

Véhicule urbain entièrement électrique : l'eEonic

Le prochain jalon du portefeuille de véhicules électriques de Mercedes-Benz Trucks sera la série eEonic, prévue pour le second semestre 2022. Des tests intensifs sont encore en cours à l'heure actuelle, après quoi le véhicule passera aux essais pratiques avec les clients. Un client a déjà opté pour l'eEonic. Urbaser A/S (Danemark), une entreprise active dans le secteur de la gestion des déchets au Danemark, a déjà passé une commande de onze véhicules. Les principales caractéristiques techniques de l'eEonic sont largement identiques à celles de l'eActros. L'eEonic en tant que véhicule de collecte de déchets est conçu pour couvrir la grande majorité des itinéraires typiques de collecte de déchets exploités par un eEonic en un seul passage sans charge intermédiaire. La transmission électrique permet de mettre en place un plancher de cabine plat - ce qui facilite les déplacements dans la cabine et est particulièrement avantageux lorsque le conducteur souhaite quitter le véhicule par la porte pliante côté passager, bien à l'écart de la circulation. Le cockpit multimédia moderne et intuitif constitue une amélioration significative par rapport à l'Eonic classique. Le vitrage panoramique constitue un autre point fort de l'équipement. Le pare-brise Thermocontrol, revêtu et chauffé, empêche également la formation de buée sur l'écran en fonction des conditions météorologiques, ce qui améliore la vue sur la route autour du véhicule. L'écran empêche également l'intérieur de la cabine de chauffer en plein soleil. Un avantage majeur en matière de sécurité dans le trafic urbain : l'eEonic est équipé de série du Sideguard Assist (code option S1R) et de l'assistant de freinage d'urgence Active Brake Assist de 5e génération. L'eEonic sera la vedette du salon IFAT 2022 à Munich.

Modèles électriques pour le transport longue distance : l'eActros LongHaul et le GenH2 Truck





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

Outre les opérations de distribution et de transport urbain, Mercedes-Benz Trucks s'engage également dans l'utilisation de concepts de conduite alternatifs pour les longues distances. Ainsi, l'eActros LongHaul à batterie, dont la production est prévue pour 2024, est conçu pour effectuer des trajets réguliers sur des itinéraires planifiables avec une autonomie d'environ 500 kilomètres en une seule charge et de manière économe en énergie. Une toute nouvelle génération de camions dotés d'un système de propulsion basé sur les piles à combustible et l'hydrogène est en passe de voir le jour sous la forme du camion GenH2. Les transporteurs devraient pouvoir utiliser ce véhicule pour des trajets flexibles et exigeants allant jusqu'à 1 000 kilomètres et plus sans avoir besoin de s'arrêter pour faire le plein. Les performances du véhicule sont comparables à celles d'un camion diesel classique grâce à l'utilisation d'hydrogène liquide, dont la densité énergétique est bien supérieure à celle de l'hydrogène sous forme gazeuse. Après des tests intensifs du prototype perfectionné menés par Mercedes-Benz Trucks depuis avril 2021, les premiers essais sur route devraient débiter avant la fin de l'année. Les essais chez les clients sont prévus pour 2023 et, à partir de 2027, les premiers GenH2 Trucks produits en série seront livrés aux clients.

#### Offensive hydrogène avec le groupe Volvo et Shell

Outre les camions électriques à batterie, Mercedes-Benz Trucks considère les camions électriques équipés de systèmes de propulsion à pile à combustible à base d'hydrogène comme une technologie clé pour les transports neutres en CO<sub>2</sub> de demain. Pour poursuivre le développement de cette technologie, Daimler Truck AG a créé, en mars 2021, la joint-venture "cellcentric" avec le groupe Volvo. L'ambition de cellcentric est de devenir l'un des principaux fabricants mondiaux de systèmes de piles à combustible. L'entreprise prévoit donc d'établir l'une des plus grandes opérations de production de masse de systèmes de piles à combustible en Europe. Le début de la production est prévu pour 2025. En ce qui concerne les camions à pile à combustible, l'accord de collaboration conclu par Daimler Truck AG avec Shell New Energies NL B.V. (Shell) en mai 2021 mérite également d'être mentionné ici. Les deux partenaires prévoient de mettre en place une infrastructure de stations d'hydrogène et de lancer des camions à pile à combustible à travers l'Europe.

#### Un écosystème commercial avec des conseils

Afin d'aider les clients à chaque étape de leur passage à l'e-mobilité, Mercedes-Benz Trucks intègre les eActros et les eEconic dans un écosystème qui fournit également des conseils et des services, ainsi qu'une série de solutions numériques visant à accroître l'utilisation des capacités du véhicule et à optimiser le coût total de possession. Par exemple, en utilisant les plans de route existants d'un client, il devrait être possible d'établir un profil d'utilisation très réaliste et significatif pour les camions électriques. Ce service d'e-consulting ne comprend pas seulement l'électrification du dépôt, mais aussi, si le client le souhaite, les questions relatives à la planification, la demande et la mise en œuvre de tout ce qui concerne l'infrastructure de charge et le raccordement au réseau électrique. À cette fin, Mercedes-Benz Trucks a conclu un partenariat stratégique avec Siemens Smart Infrastructure, ENGIE et EVBox Group. De plus, si nécessaire, Mercedes-Benz Trucks peut





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

également fournir une aide pour identifier les subventions publiques disponibles pour l'infrastructure et les véhicules.

#### Solutions numériques et services axés sur le client

Pour vous aider à tirer le meilleur parti de votre camion, Mercedes-Benz Trucks met à la disposition de ses clients, via le portail d'applications Mercedes-Benz Truck, un grand nombre d'applications conçues pour accroître l'efficacité et la commodité. Par exemple, les services télématiques de Fleetboard permettent une mise en réseau intelligente des conducteurs, du camion, de la flotte et des missions. Tous contribuent à optimiser la consommation, à réduire l'usure et à augmenter l'utilisation des véhicules.

Le Truck Data Center est la pièce maîtresse de Fleetboard et sert de base aux autres solutions de connectivité des véhicules. Le module de connectivité reçoit les données des capteurs, des caméras et des dispositifs de direction du camion et les analyse pour toute une série d'applications. Le Truck Data Center ne constitue pas seulement la base des nombreux services de Fleetboard, mais aussi de Mercedes-Benz Uptime, le service qui permet d'augmenter constamment la disponibilité des véhicules. Le système intelligent comprend toutes les données pertinentes du véhicule, de la pression des pneus au moteur, en passant désormais par l'état de la batterie. Dans ce contexte, Mercedes-Benz Uptime a été complété par plus de 100 règles « e-spécifiques » qui surveillent en permanence les processus de charge, par exemple, ou l'historique des tensions associées à la batterie haute tension.

Des packs de services configurables individuellement ainsi que des solutions de leasing, de financement et d'assurance sur mesure complètent la gamme de services et garantissent une plus grande sécurité de planification dans ces domaines. Le contrat de service Mercedes-Benz CompleteMile démontre parfaitement que Mercedes-Benz Trucks est constamment à la recherche de solutions innovantes dans ce domaine. Comme Mercedes-Benz Complete, ce contrat de service flexible englobe tous les travaux d'atelier, y compris les pièces d'usure, mais son concept est différent : le tarif mensuel dépend du nombre de kilomètres effectivement parcourus. "My TruckPoint by Mercedes-Benz" apporte une valeur ajoutée considérable en ce qui concerne tous les contrats de service existants et l'état actuel du véhicule. Cette nouvelle plate-forme offre un aperçu complet des contrats, des devis, des commandes de pièces, des inspections et de l'entretien, ce qui en fait un outil de gestion de flotte utile.

Un haut niveau de sécurité pour le conducteur et les autres usagers de la route

Que ce soit avec ses camions diesel traditionnels ou ses véhicules électriques à batterie, Mercedes-Benz Trucks poursuit systématiquement son objectif de contribuer à rendre la circulation routière aussi sûre que possible en utilisant des systèmes d'assistance à la sécurité active, et fait ainsi un pas de plus vers la réalisation de sa vision d'une conduite sans accident. En témoignent non seulement l'assistance au maintien dans la voie, l'assistance au contrôle de proximité et la





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

MirrorCam, qui remplace le rétroviseur principal et le rétroviseur grand angle, mais aussi une foule d'autres dispositifs de sécurité.

Par exemple, le Mercedes-Benz Sideguard Assist (code option S1X), disponible en option sur l'Actros L et qui, par rapport au système précédent (code option S1R), est doté d'une fonction supplémentaire qui pourrait potentiellement sauver des vies. Le nouveau système, appelé Active Sideguard Assist, ne se contente plus d'avertir le conducteur de la présence de piétons ou de cyclistes en mouvement du côté du copilote. Si le conducteur ne réagit pas à temps aux avertissements, le système est désormais capable de déclencher une manœuvre de freinage automatique à des vitesses de braquage allant jusqu'à 20 km/h pour immobiliser le véhicule. À l'aide de divers signaux du véhicule et de capteurs, l'Active Sideguard Assist peut reconnaître la nécessité d'une telle intervention de freinage et, dans un scénario idéal, prévenir une collision potentielle.

Un autre exemple, également disponible en option sur l'Actros L, est l'Active Drive Assist de deuxième génération (ADA 2). Sous certaines conditions préalables, le système assiste activement le conducteur dans le guidage longitudinal et latéral du camion et peut automatiquement maintenir la distance avec le véhicule qui le précède, accélérer et également se diriger si les conditions système nécessaires, telles qu'un rayon de courbe suffisant ou des marquages routiers bien visibles, sont réunies. En outre, l'ADA 2 comprend la sous-fonction d'assistance au freinage d'urgence qui est capable de déclencher un arrêt d'urgence si le conducteur ne contrôle plus le volant malgré les avertissements visuels et sonores.

Si une assistance au freinage d'urgence est exigée par la loi, tous les modèles Actros sont également équipés de série d'une assistance au freinage actif (ABA) de cinquième génération avec fonction de détection des piétons. Ce système permet d'éviter les accidents lorsque, en raison d'une distraction du conducteur, d'une distance trop courte avec le véhicule qui précède ou d'une vitesse inadaptée, le camion risque d'entrer en collision avec un véhicule qu'il suit ou un véhicule à l'arrêt, ou qu'il y a un risque de collision frontale avec un piéton. L'ABA 5 fonctionne grâce à un système combiné de radar et de caméra. Lorsqu'il détecte un risque d'accident avec un véhicule précédent, un obstacle fixe ou une personne - qu'elle traverse devant le véhicule, qu'elle marche vers le véhicule ou qu'elle se trouve sur la voie du véhicule - le système avertit d'abord le conducteur par des signaux visuels et sonores. Si le conducteur ne réagit pas de manière appropriée, le système peut alors déclencher un freinage partiel dans un deuxième temps. Si la menace de collision persiste, l'ABA 5 peut effectuer un freinage automatique maximal à l'arrêt - à des vitesses de véhicule allant jusqu'à 50 km/h lorsqu'il s'agit de personnes en mouvement. Enfin, à l'arrêt, le véhicule applique le nouveau frein de stationnement électronique.

Le système externe d'alerte acoustique du véhicule (AVAS) est une caractéristique spécialement conçue pour les modèles eActros et eEconic. Contexte : les faibles niveaux sonores de ces véhicules peuvent dans certains cas conduire à des situations dangereuses, par exemple si des piétons ou des cyclistes remarquent le camion électrique trop tard. Le système d'alerte acoustique doit permettre d'éviter que de telles situations dangereuses ne se produisent. AVAS est composé





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

de deux haut-parleurs - un à l'avant et un à l'arrière du véhicule. Ils sont reliés entre eux et avec le véhicule. En fonction des conditions de conduite, des bruits de marche avant et de marche arrière sont diffusés. Le bruit en marche avant simule un bruit de ventilateur silencieux, tandis qu'en marche arrière, un son intermittent à deux tons est émis.

Avec tous les systèmes d'assistance, Mercedes-Benz Trucks vise à aider le conducteur autant que possible dans les limites respectives de chaque système. Toutefois, comme le prescrit la loi, le conducteur reste entièrement responsable de la conduite du véhicule en toute sécurité à tout moment.

#### Déclarations de la direction et de certains clients/conducteurs

Karin Rådström, membre du directoire de Daimler Truck AG et responsable de Mercedes-Benz Trucks : "Chez Mercedes-Benz Trucks, nous nous engageons pleinement en faveur de transports localement neutres en CO<sub>2</sub>. En 2030, nous voulons que plus de la moitié de nos nouveaux véhicules vendus en Europe soient localement sans émissions. Pour y parvenir, il n'existe pas de solution universelle, ni de solution miracle. En fonction des différents cas d'utilisation de nos clients, nous suivons une double stratégie d'électrification basée sur des camions électriques à batterie et à pile à combustible. Mais d'autres mesures sont nécessaires - en termes d'infrastructures et de cadre réglementaire fiable."

Andreas von Wallfeld, responsable du marketing, des ventes et des services chez Mercedes-Benz Trucks : "Travailler avec et pour nos clients afin de trouver la solution parfaite a toujours été quelque chose de spécial pour moi, car chaque client a ses propres exigences et défis à relever. Chez Mercedes-Benz Trucks, le partenariat est une expérience vécue 24 heures sur 24. Pour être de vrais partenaires, nous faisons deux choses principales : premièrement, nous écoutons très attentivement ce que disent nos clients. Ensuite, nous développons nos camions - qu'il s'agisse de véhicules diesel traditionnels ou de véhicules électriques - et nos services de manière à servir un objectif unique : contribuer au succès de nos clients."

Cyrille Bonjean, responsable du transport terrestre en Europe chez DB Schenker : "DB Schenker accélère l'électrification de sa flotte et aide ses transporteurs à passer aux véhicules électriques. Lors de nos essais, nos conducteurs ont été très satisfaits du prototype de l'eActros. En termes de fiabilité, il était absolument au même niveau qu'un véhicule de série équipé d'un moteur diesel."

Stefan Olin, directeur général d'Urbaser A/S (Danemark) : "J'aime l'approche globale adoptée par Mercedes-Benz Trucks, qui inclut le conseil en ligne et les services numériques. Quant à l'eEconic, j'ai hâte de le tester dès que possible. Je pense qu'il est utile pour les deux parties que nous, en tant que clients, soyons impliqués à un stade précoce afin de pouvoir donner notre avis."

Bettina Koob, chauffeur de poids lourds, Wilhelm Schüssler Spedition GmbH : "L'Actros L est un véhicule fantastique et, avec toutes ses caractéristiques, il rend la conduite à la fois relaxante et sûre. J'aimerais avoir un camion comme celui-ci pour les transports sur longue distance."







Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

## Contact Mercedes-Benz Trucks Suisse SA

Svenja Lyhs, 044 755 87 38, [svenja.lyhs@daimler.com](mailto:svenja.lyhs@daimler.com)

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles sur les sites suivants :  
[media.daimler.com](http://media.daimler.com), [media.mercedes-benz.ch](http://media.mercedes-benz.ch), [mercedes-benz-trucks.ch](http://mercedes-benz-trucks.ch)

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words "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 and tariff regulations; a shift in consumer preferences towards smaller, lower-margin vehicles; 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 we describe under the heading "Risk and Opportunity Report" in the current Annual Report or 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 Trucks & Buses

Daimler Trucks & Buses is one of the world's largest commercial vehicle manufacturers, with more than 35 primary locations around the world and approximately 100,000 employees. The company brings seven vehicle brands under one roof: Mercedes-Benz (light, medium and heavy trucks, city buses, overland buses and coaches) and Setra (overland, long-distance and premium coaches) are its European traditional brands; North American brands include Freightliner Trucks (in weight classes 5 to 8 serving a wide range of commercial vehicle applications), Western Star (heavy and long-haul heavy-duty trucks) and Thomas Built Buses (light to medium weight buses); and Asian brands BharatBenz, based in Chennai, India (9- to 55-ton trucks, medium- and heavy-duty buses) and FUSO, headquartered in Japan (trucks and buses for Asia, the Middle East, Africa, Europe and Latin America). Thus, Daimler Trucks & Buses offers its customers around the globe a broad portfolio of commercial vehicles, from minibuses to heavy trucks for specialized transport. In short: products and solutions for all who keep the world moving. More than 120 years ago, Gottlieb Daimler and Carl Benz laid the foundation for the modern transport industry. Over the past decades, Daimler's Truck and Bus divisions have consistently set standards for the entire transportation industry - in terms of safety, fuel efficiency and driver and passenger comfort. Now it's time for the next evolutionary step: emission-free, automated and connected driving. Daimler Trucks & Buses is working to bring these important technologies to volume series production, across brands, divisions and regions. The company aims to take its vision of CO<sub>2</sub>-neutral transport and accident-free driving a major step closer and contribute to the sustainability of global goods and passenger transport. In 2019 Daimler Trucks & Buses delivered a total of around one-half million trucks and buses to customers. In 2019 sales for individual business units amounted to €40.2 billion at Daimler Trucks and €4.7 billion at Daimler Buses. EBIT came to €2.5 billion for Daimler Trucks and €283 million for Daimler Buses.