

DAIMLER TRUCK

Daimler Truck AG

Press Information

18 Septembre 2022

IAA Transportation 2022 : Daimler Truck dévoile l'eActros LongHaul électrique à batteries et élargit son portfolio de produits « e-mobilité »

- Un camion lourd électrique à batteries pour le transport longue distance : c'est le point fort de Daimler Truck à l'IAA
- Nouvelle version tracteur du Mercedes-Benz eActros 300
- Première du Mercedes-Benz eAtego pour le segment moyen
- Première européenne pour le FUSO eCanter de nouvelle génération
- Martin Daum, PDG de Daimler Truck: "Depuis la dernière édition de l'IAA il y a quatre ans, nous avons progressé à toute vitesse dans la transition vers des transports neutres en CO2. Cette année, nous avons déjà huit véhicules de série purement électriques à batteries dans notre portefeuille. Cependant, il ne suffit pas de proposer les bons véhicules. Nos clients ont également besoin de l'infrastructure adéquate. Nous sommes ici actifs à différents niveaux. Pour un développement rapide, il est essentiel que l'ensemble de l'industrie et les gouvernements travaillent ensemble".
- Karin Rådström, PDG de Mercedes-Benz Trucks: "Nous ne cessons d'élargir notre portefeuille de camions électriques à batterie. Notre objectif est d'offrir des avantages clairs à nos clients. Par conséquent, nos camions électriques sont spécifiquement conçus pour l'e-mobilité, ce qui leur confère une meilleure facilité de conduite, une meilleure efficacité énergétique et une meilleure durabilité".

Stuttgart/Hannovre – Daimler Truck poursuit l'objectif d'un transport entièrement neutre en CO2. Le constructeur le démontre avec une large gamme de véhicules entièrement électriques au salon IAA Transportation 2022 de Hanovre. Le point fort de Daimler Truck sur le salon est le Mercedes-Benz eActros LongHaul, tracteur longue distance électrique à batteries, que le constructeur présente pour la première fois. Daimler Truck l'a révélé à la presse hier soir dimanche lors d'une soirée dédiée. L'eActros LongHaul de série dispose d'une autonomie d'environ 500 kilomètres en une seule charge et peut être rechargé en mégawatt. Le lancement de la production est prévu pour 2024. Autre nouveauté du salon, le Mercedes-Benz eActros 300 électrique à batterie en version tracteur pour la distribution lourde. Daimler Truck a aussi annoncé le Mercedes-Benz eAtego, véhicule électrique à batteries lui aussi, et destiné au segment de tonnage moyen. Autre point fort, le constructeur présente à

l'IAA le nouveau FUSO eCanter de nouvelle génération, véhicule léger à batteries, Première Européenne deux semaines seulement après sa Première Mondiale.

D'ici 2030, les véhicules industriels neutres en terme de CO2 devraient représenter jusqu'à 60 % des ventes de Daimler Truck sur les marchés de l'Europe des 30. La participation de Daimler Truck à l'IAA cette année est la première en tant que société indépendante cotée à la bourse de Francfort (DAX).

En tant qu'entité commerciale de Daimler Truck, le premier constructeur mondial d'autobus, Daimler Buses, s'est également fixé comme objectif de disposer d'un portefeuille de véhicules entièrement neutres en CO2. Daimler Buses souhaite proposer des modèles neutres en CO2 dans tous les segments d'ici 2030. Outre le Mercedes eCitaro à batterie, qui est produit en série depuis 2018, Daimler Buses prévoit de lancer le premier bus interurbain entièrement électrique à partir de 2025. Le premier autocar purement électrique suivra à partir de la fin de cette décennie. Lors de la conférence de presse de dimanche soir, Daimler Buses a présenté en première mondiale la nouvelle génération d'autocars Setra TopClass et ComfortClass équipés d'une chaîne cinématique conventionnelle efficace. En termes de design, ces modèles présentent le nouveau "visage de la famille" et établissent des normes en matière de sécurité et de systèmes d'assistance avec l'Active Drive Assist 2 en option.

Martin Daum, PDG Daimler Truck: "Depuis la dernière édition de l'IAA il y a quatre ans, nous avons progressé à toute vitesse dans la transition vers des transports neutres en CO2. Cette année, nous avons déjà huit véhicules de série purement électriques à batteries dans notre portefeuille. Cependant, il ne suffit pas de proposer les bons véhicules. Nos clients ont également besoin de l'infrastructure adéquate. Nous sommes ici actifs à différents niveaux. Pour un développement rapide, il est essentiel que l'ensemble de l'industrie et les gouvernements travaillent ensemble."

Karin Rådström, PDG de Mercedes-Benz Trucks: "Nous ne cessons d'élargir notre portefeuille de camions électriques à batterie. Notre objectif est d'offrir des avantages clairs à nos clients. Par conséquent, nos camions électriques sont spécifiquement conçus pour l'e-mobilité, ce qui leur confère une meilleure facilité de conduite, une meilleure efficacité énergétique et une meilleure durabilité".

Karl Deppen, PDG de Daimler Truck Asia: "chez FUSO, nous sommes à l'avant-garde de l'électrification des véhicules industriels. Depuis l'introduction de la petite série de FUSO eCanter il y a cinq ans, nous avons acquis une grande expérience et un précieux retour d'information de la part des clients qui utilisent ces camions au quotidien. Avec la nouvelle génération d'eCanter, nous proposons désormais à nos clients des solutions d'e-mobilité sur mesure pour un large éventail d'applications. En passant à l'étape suivante, à savoir l'extension de notre portefeuille de produits et l'entrée dans la production à grande échelle, nous continuons à être à la pointe du transport durable du futur ».

Till Oberwörder, PDG de Daimler Buses: "Nous avons déjà réalisé beaucoup de choses en termes d'électrification avec notre eCitaro et les services correspondants, notamment l'infrastructure, la construction, les solutions informatiques et la formation. Outre le développement continu de notre eCitaro, les autobus et autocars

interurbains sont désormais au centre de nos activités de développement. Pour cela, nous avons défini une feuille de route claire.”

eActros LongHaul : plus de 600 kWh de capacité de batterie

L’eActros LongHaul présenté à l’IAA donne un aperçu du langage stylistique du camion de série avec ses contours clairs et une bande lumineuse à LED sur la face avant. Mercedes-Benz Trucks a également annoncé quelques informations sur le prochain eActros LongHaul de série. Trois packs de batteries offrant une capacité totale de 600 kWh et deux moteurs électriques installés dans une nouveau e-axe, génèrent une puissance continue de 400 kW et une puissance de pointe de plus de 600 kW. En plus du tracteur, Mercedes-Benz produira également, dès son lancement en production, des variantes « porteur » de cet eActros LongHaul. Cela permettra aux clients de bénéficier de nombreuses autres possibilités d’utilisation en matière de transport électrique. Les ingénieurs de développement de Mercedes-Benz Trucks conçoivent l’eActros LongHaul de manière à ce que le camion et ses composants répondent aux mêmes exigences de longévité qu’un Actros lourd longue distance à motorisation conventionnelle comparable. Cela signifie 1,2 million de kilomètres de route sur une période de 10 ans.

L’eActros LongHaul sera le premier véhicule de série entièrement électrique de Mercedes-Benz Trucks à être fabriqué de A à Z sur la chaîne de montage existante de l’usine de Wörth. Cela comprend également l’installation de tous les composants électriques et la mise en service du véhicule en fin de chaîne. Cela permet aussi des capacités de production élevées et en parallèle avec celle des camions à motorisation conventionnelle. Pour l’eActros 300/400 et l’eEconic, en revanche, l’électrification a jusqu’à présent fait l’objet d’un processus séparé au sein du Future Truck Center de Wörth.

Les batteries utilisées dans l’eActros LongHaul utilisent la technologie lithium-fer-phosphate (LFP). Elles se caractérisent avant tout par une longue durée de vie et une plus grande quantité d’énergie utilisable. Les batteries de l’eActros LongHaul de série peuvent être rechargés de 20 à 80 % en moins de 30 minutes sur une station de charge d’une puissance d’environ un mégawatt. Le concept de Mercedes-Benz Trucks pour le transport longue distance électrique à batterie consiste à offrir aux clients une solution globale comprenant la technologie du véhicule, le conseil, l’infrastructure de charge et les services. L’eActros LongHaul est conçu pour être le bon choix pour les clients en termes de rentabilité, de durabilité et de fiabilité. Les premiers prototypes sont déjà soumis à des tests intensifs et l’eActros LongHaul sera testé sur route ouverte cette année. Dans le courant de l’année prochaine, des prototypes de quasi-production seront envoyés aux clients pour être testés en conditions réelles.

Le tracteur eActros 300 pour un usage plus flexible

La variante tracteur de l’eActros 300 peut tirer toutes les semis européennes standard. Cet e-truck est basé sur la même technologie que l’eActros 300/400. Trois packs de batteries, chacun d’une capacité installée de 112 kWh, permettent d’atteindre une autonomie de 220 km en une seule charge. Le lancement de la production de cette variante est prévu pour le second semestre 2023.

Le FUSO eCanter nouvelle génération : plus de variantes pour plus d'applications

Cinq années d'expérience, des réactions des clients du monde entier basées sur plus de 6 millions de kilomètres parcourus à l'électricité : tout cela a été pris en compte dans le développement de l'eCanter de nouvelle génération. Le résultat est un petit camion léger électrique offrant aux clients une plus grande flexibilité pour diverses applications entre 4,25 and 8,55 tonnes de PTAC. Avec les deux variantes de cabines, Standard (1,695 mm de large) et Comfort (1,995 mm de large) et un total de 6 empattements de 2 500 mm à 4 750 mm, l'eCanter de nouvelle génération peut être utilisé dans de nombreuses applications comme le transport urbain ou les activités municipales. L'eCanter nouvelle génération est propulsé par un moteur électrique de 110 kW (variantes avec un PTAC de 4,25 et 6 tonnes) ou 129 kW (variantes avec un PTAC de 7,49 à 8,55 tonnes) avec une chaîne cinématique optimisée et un couple de 430 Nm. Afin de répondre aux exigences variées des clients, un nouveau type de concept à batterie modulaire leur offre trois options d'autonomie allant jusqu'à 70, 140 ou 200 kilomètres en une seule charge. Les batteries LFP (lithium-fer-phosphate) ont une capacité nominale de 41,3 kWh par module. L'unité de charge est compatible avec toutes les tensions utilisées sur les principaux marchés en courant continu ou alternatif. Le système de charge combiné (CCS) est la norme de charge, charge qui est possible jusqu'à 104 kW.

L'eCanter de nouvelle génération est disponible avec les derniers équipements de sécurité comme l'Active Brake Assist 5 (ABA 5), un système d'alerte et de freinage en cas de collision, ainsi que l'Active Sideguard Assist, établissant ainsi de nouvelles références dans son segment. Un autre point fort est la disponibilité d'une prise de force (PTO), destinée à une variété de véhicules à usage spécial. Avec l'éco-système eMobility, FUSO offre à ses clients des conseils et une assistance sur tous les aspects concernant l'infrastructure de recharge, le financement et l'exploitation. Le début des ventes est prévu pour le quatrième trimestre 2022, la production en série suivra en 2023.

Objectif ultime : un transport routier neutre en CO2 d'ici 2050

L'ambition de Daimler Truck est de ne proposer en Europe, au Japon et en Amérique du Nord, d'ici 2039, que des véhicules neufs neutres en CO2 à l'usage (« tank to wheel »). FUSO a lancé la production en petite série de l'eCanter de première génération en 2017 ; les modèles électriques à batteries Mercedes-Benz eCitaro, eActros et eEconic sont produits en série, respectivement, depuis 2018, 2021 et 2022. Le Freightliner eCascadia destiné au marché nord-américain suivra cette année et d'autres véhicules localement neutres en CO2 devraient être lancés dans les années à venir. Dans la seconde moitié de cette décennie, l'entreprise ajoutera également à sa gamme des camions de série équipés de piles à combustible à base d'hydrogène. Les premiers prototypes du Mercedes-Benz GenH2 Truck font déjà l'objet d'essais intensifs, tant sur la piste d'essai interne que sur la voie publique. L'objectif de développement est d'atteindre une autonomie de 1 000 kilomètres et plus. Le camion est ainsi adapté à des opérations particulièrement flexibles et exigeantes, notamment dans le transport lourd longue distance. L'objectif ultime est de parvenir à un transport routier neutre en carbone d'ici 2050.

Daimler Truck Financial Services à l'IAA pour la 1ère fois

Daimler Truck Financial Services sera présent pour la première fois au salon de Hanovre. L'entreprise est une division du groupe Daimler Truck. Elle a commencé ses activités en décembre 2021 et est déjà active sur douze marchés. Daimler Truck Financial Services propose des solutions de financement, de leasing et d'assurances pour les camions et bus du groupe Daimler Truck.

La transformation de Daimler Truck vers la mobilité électrique sera soutenue par des offres intégrées de financement et d'assurance pour les véhicules et la batterie, ainsi que pour l'infrastructure et la gestion de la recharge. L'entreprise est déjà en pourparlers avec des municipalités, des fournisseurs d'énergie, des prestataires de services de transport et des fournisseurs de parcs de recharge

¹ Nominal capacity of new battery, based on internally defined boundary conditions, may vary depending on use case and ambient conditions.

² The range was determined internally under optimal conditions, including 3 battery packs after preconditioning in partially loaded distribution traffic with a semi-trailer at 20°C outside temperature.

Contacts:

Peter Smodej, +49 (0) 176 30936446, peter.smodej@daimlertruck.com

Maximilian Splittgerber, +49 (0) 160 860 7124,

maximilian.splittgerber@daimlertruck.com

Paul Mandaiker, +49 (0) 176 30999267, paul.mandaiker@daimlertruck.com

Akim Enomoto, +49 (0) 176 30995099, akim.enomoto@daimlertruck.com

Ulrike Burkhart, +49 (0) 160 8613757, ulrike.burkhart@daimlertruck.com

Carola Pfeifle, +49 (0) 160 8612423, carola.pfeifle@daimlertruck.com

Further information on Daimler Truck are available at:

www.media.daimlertruck.com and 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 utilise our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labour strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-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 BharatBenz commercial vehicle brands. Mercedes-Benz (MB) with the truck brand of the same name. 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.