



Daimler Truck AG

Press Release

October 10, 2023

## Mercedes-Benz Trucks présente en Première Mondiale l'eActros 600, son camion électrique longue distance

- Ce nouveau camion électrique lourd devrait définir la nouvelle norme en termes de technologie, de durabilité, de conception et de rentabilité.
- Ce camion électrique remplacera à long terme la majorité des camions diesel dans ce segment.
- Autonomie de 500 kilomètres<sup>1</sup> sans charge intermédiaire
- Bien plus de 1 000 kilomètres par jour avec possibilité de recharge intermédiaire pendant les pauses prescrites par la loi.
- Poids total en charge jusqu'à 44 tonnes
- Charge utile d'environ 22 tonnes avec une remorque standard
- Début des ventes cette année - début de la production en série prévu pour fin 2024
- Nouveau langage de conception du poste de conduite caractérisé par un aérodynamisme efficace
- Possibilité d'économiser plus de 80 % de CO<sub>2</sub><sup>2</sup> par rapport à un camion diesel sur l'ensemble du cycle de vie
- Karin Rådström, PDG de Mercedes-Benz Trucks : "L'eActros 600 représente la transformation du transport routier de marchandises vers la neutralité en matière de CO<sub>2</sub>, comme aucun autre camion portant une étoile à trois branches. Il se caractérise par une technologie d'entraînement très innovante qui peut offrir à nos clients une efficacité énergétique particulièrement élevée et donc une grande rentabilité. Cela rend l'entrée dans l'e-mobilité encore plus attrayante pour les opérateurs de flottes."

---

<sup>1</sup> The range was determined internally under specific test conditions, after preconditioning with a 4x2 tractor unit with 40t total towing weight at 20°C outside temperature in long-haul operation and may deviate from the values determined in accordance with Regulation (EU) 2017/2400.

<sup>2</sup> Based on Life Cycle Assessment in accordance with ISO 14040:2006+A1:2020 and ISO 14044:2006+A1:2017 +A2:2020 and critically reviewed by internal experts. The choices made during this LCA development including the functional unit & methodologies specifications have considerable influences on the results. Therefore, the comparison to other truck models or vehicles is neither recommended nor intended.

Leinfelden-Echterdingen/Hambourg – Mercedes-Benz Trucks a dévoilé la version de série du premier camion longue distance à batterie portant l'étoile à trois branches. Le constructeur a présenté aujourd'hui le Mercedes-Benz eActros 600 en première mondiale à un public international lors d'un événement qui s'est déroulé au sud de Hambourg. Avec ce poids lourd électrique, le constructeur entend définir la nouvelle norme en matière de transport routier de marchandises – en termes de technologie, de durabilité, de design et de rentabilité pour les opérateurs de flottes.

La capacité élevée de la batterie de plus de 600 kilowattheures – d'où la désignation du modèle 600 – et un nouvel essieu électrique particulièrement efficace développé en interne, permettent à ce camion électrique d'atteindre une autonomie de 500 kilomètres (1) sans charge intermédiaire. L'eActros 600 pourra donc parcourir nettement plus de 1 000 kilomètres par jour. Cela est possible grâce à la recharge intermédiaire pendant les pauses du conducteur prescrites par la loi, même sans recharge mégawatt. Environ 60 % des trajets longue distance des clients de Mercedes-Benz Trucks en Europe sont de toute façon inférieurs à 500 kilomètres, ce qui signifie que l'infrastructure de recharge au dépôt et aux points de chargement et de déchargement est suffisante dans ces cas-là. Pour toutes les autres utilisations, il est essentiel d'étendre continuellement l'infrastructure de recharge publique afin de rendre le camion électrique viable pour le transport longue distance en Europe. Outre la recharge CCS d'une puissance maximale de 400 kW, l'eActros 600 permettra ultérieurement la recharge mégawatt (MCS). Dès le début des prises de commande, les clients peuvent commander une pré-installation à cet effet. Dès que la technologie MCS sera disponible et normalisée par les fabricants, il est prévu qu'elle puisse être installée ultérieurement sur ces modèles de l'eActros 600. Les batteries peuvent être chargées de 20 à 80 % en 30 minutes<sup>3</sup> environ à une station de charge appropriée d'une puissance d'environ un mégawatt.

Le camion est techniquement conçu pour un poids total en charge allant jusqu'à 44 tonnes. Avec une semi-remorque standard, l'eActros 600 a une charge utile d'environ 22 tonnes dans l'UE. Dans certains cas, la législation nationale peut autoriser une charge utile plus élevée. Visuellement, l'e-truck se caractérise par un design fondamentalement nouveau et apuré, avec des lignes claires et une forme aérodynamique. En termes de rentabilité pour les opérateurs de flotte, le camion électrique est destiné à établir de nouvelles normes, remplaçant à long terme la majorité des camions diesel dans l'important segment du transport longue distance. Le concept de Mercedes-Benz Trucks pour le transport longue distance à batterie consiste à offrir aux clients une solution globale comprenant la technologie du véhicule, le conseil, l'infrastructure de recharge et les services.

Les prises de commande de ce nouveau camion électrique débuteront cette année. Le début de la production en série est prévu pour la fin de l'année 2024. Outre le tracteur, Mercedes-Benz Trucks produira également des variantes « porteurs » de l'eActros 600 dès son lancement sur le marché, offrant ainsi aux clients d'autres possibilités d'application pour le transport tout électrique. Une flotte d'une cinquantaine de véhicules prototypes est actuellement en cours de construction, dont certains feront l'objet d'essais pratiques avec les premiers clients dans les prochains mois.

Karin Rådström, PDG de Mercedes-Benz Trucks : "L'eActros 600 représente la transformation du transport routier de marchandises vers la neutralité en matière de CO<sub>2</sub>, comme aucun autre camion portant une étoile à trois branches. Il se caractérise par une chaîne cinématique à la technologie très innovante qui peut offrir à nos clients une efficacité énergétique particulièrement élevée et donc une grande rentabilité. Cela rend l'entrée dans l'e-mobilité encore plus attrayante pour les opérateurs de flottes."

Le prix de l'électricité et le système de péage sont déterminants pour la rentabilité par rapport aux camions diesel

Le délai dans lequel les opérateurs de flottes peuvent atteindre la parité des coûts avec un camion diesel comparable en utilisant l'eActros 600 pour le transport longue distance diffère d'un pays à l'autre, notamment en fonction du prix de l'électricité et du diesel et du système de péage. Dans les

---

<sup>3</sup> Based on internal simulations since a binding and uniform Megawatt Charging System (MCS) standard is currently under development.

grands pays de transit que sont la France et l'Allemagne, par exemple, un prix de l'électricité peu élevé et le projet de péage pour les camions basés sur les émissions de CO2 ont un effet positif sur les coûts d'exploitation des camions électriques à batterie. Cela signifie que l'eActros 600 peut être plus rentable qu'un camion longue distance diesel dans la période moyenne de détention du véhicule d'environ cinq ans ou après environ 600 000 kilomètres - malgré un prix d'achat qui est environ deux fois à deux fois et demie plus élevé que l'équivalent diesel. Les subventions publiques accordées aux camions électriques et à l'infrastructure de recharge constituent un levier essentiel pour soutenir l'essor du marché.

Plus de 80 % d'économies de CO2 possibles par rapport aux camions diesel sur l'ensemble du cycle de vie

L'empreinte CO2<sup>4</sup> de l'eActros 600 dépend fortement du mix électrique utilisé pour la conduite. Avec le mix énergétique européen actuel, l'eActros 600 permet de réaliser des économies de CO2 d'environ 40 % par rapport à un Actros diesel comparable et, avec des énergies entièrement renouvelables, de plus de 80 % sur l'ensemble du cycle de vie du produit - dix ans à partir de l'extraction des matières premières. Cela correspond à des économies d'environ 370 ou 775 tonnes de CO2. Par conséquent, l'eActros 600 peut compenser l'empreinte CO2 plus élevée au départ de l'usine grâce à ses batteries dès la deuxième ou la première année d'exploitation dans le transport longue distance.<sup>2</sup>

L'e-mobilité dans le transport longue distance offre de nombreuses opportunités aux opérateurs de flottes

L'électrification du transport routier de longue distance modifiera le modèle d'entreprise des sociétés de transport et créera des opportunités d'avantages concurrentiels à plusieurs niveaux. Par exemple, de plus en plus de clients des entreprises de transport attachent de l'importance au transport neutre en CO2 de leurs marchandises - les fournisseurs qui ne peuvent pas répondre à cette exigence seront perdants. Cependant, les effets de l'électrification vont également au-delà du simple achat de camions électriques pour remplacer les diesels et de la mise en place d'une infrastructure de recharge. De nombreux exploitants de flottes doivent faire des calculs très précis avec des marges bénéficiaires de l'ordre d'un petit dixième de pour cent. Si, en raison de la baisse des prix de l'électricité ou des péages, ils peuvent gagner plus d'argent avec chaque kilomètre parcouru à l'électricité qu'avec un camion diesel, il sera intéressant pour eux de déployer l'eActros 600 pour le plus grand nombre possible de commandes. Cela peut même être le cas si les chauffeurs achètent l'électricité sur la route à un prix plus élevé qu'à leur propre dépôt, car les coûts peuvent encore être généralement nettement inférieurs à ceux des camions diesel. Cela signifie, d'une part, que l'investissement plus élevé dans le véhicule électrique est amorti plus rapidement et, d'autre part, qu'ils peuvent ainsi fonctionner de manière plus économique.

Technologie pour les batteries LFP

L'eActros 600 dispose de trois packs de batteries, chacun d'une capacité de 207 kWh<sup>5</sup>. La capacité totale installée est donc de 621 kWh. Les batteries sont basées sur la technologie des cellules lithium-fer-phosphate (LFP) et se caractérisent par une longue durée de vie. Les ingénieurs de Mercedes-Benz Trucks ont conçu l'eActros 600 pour qu'il réponde aux mêmes exigences de durabilité du véhicule et de ses composants qu'un Actros long-courrier conventionnel comparable. Cela signifie jusqu'à 1,2 million de kilomètres en dix ans d'exploitation. Après cette période d'utilisation, l'état de santé de la batterie devrait encore être supérieur à 80 %. De plus, contrairement à d'autres technologies de cellules de batterie, la technologie LFP permet d'utiliser environ 95 % de la capacité installée. Cela permet d'augmenter l'autonomie avec la même capacité de batterie installée.

Chaîne cinématique innovante - Contrôle prédictif pour l'eActros 600

Mercedes-Benz Trucks a développé un nouvel essieu électrique de 800 volts doté de deux moteurs électriques et d'une boîte de vitesses à quatre rapports, spécialement conçu pour le transport lourd sur

---

<sup>4</sup> CO2 is representative for all greenhouse gases produced (CO2 equivalent).

<sup>5</sup> Nominal capacity of new battery, based on internally defined boundary conditions, may vary depending on use case and ambient conditions.

longue distance. Les moteurs électriques génèrent une puissance continue de 400 kW ainsi qu'une puissance de pointe de 600 kW et garantissent une accélération puissante, un grand confort de conduite et une dynamique de conduite élevée. La puissance totale du moteur est disponible la plupart du temps sans interruption du couple.

De plus, avec un style de conduite anticipatif, l'énergie électrique peut être récupérée grâce à la récupération, qui est renvoyée dans les batteries de l'eActros 600 et est ensuite à nouveau disponible pour le système d'entraînement. La récupération sollicite moins les freins de l'eActros 600, ce qui est un effet secondaire positif. En fonction de la situation, le conducteur peut choisir entre cinq niveaux de récupération différents. La conduite à une pédale peut également être activée en option sur l'écran tactile du cockpit numérique - c'est-à-dire la décélération au moyen de la récupération avec un actionnement réduit du frein mécanique.

L'eActros 600 est équipé du régulateur de vitesse et de transmission Predictive Powertrain Control (PPC), qui a fait ses preuves et qui est spécialement adapté au système de propulsion électrique. Le contrôle anticipatif de la chaîne cinématique prend automatiquement en compte la topographie, le tracé de la route et les panneaux de signalisation pour le style de conduite le plus efficace. Les informations sur les itinéraires fournies par le système de navigation sont désormais incluses pour permettre une meilleure reconnaissance de la situation sur la route. Cela permet au conducteur d'éviter les freinages, accélérations et changements de vitesse inutiles et d'exploiter l'énergie de la batterie de la manière la plus efficace possible.

Grâce au cockpit multimédia interactif 2 installé de série dans l'eActros 600, le conducteur est informé en permanence du niveau de charge des batteries, de l'autonomie restante ainsi que de la consommation d'énergie instantanée et moyenne. Les gestionnaires de flotte peuvent utiliser des solutions numériques pour une gestion efficace de leur flotte via le portail Fleetboard. Ces solutions comprendront, dès le départ, un système de gestion de la charge développé individuellement, tel que le contrôle intelligent de tous les processus entre l'eActros 600 et l'infrastructure de charge, ainsi qu'un journal de bord contenant des informations détaillées sur les temps de conduite, d'arrêt et de charge, ainsi que des données sur la consommation. Il y aura également un outil de cartographie qui montrera en temps réel où se trouve le véhicule, s'il roule, s'il est à l'arrêt ou s'il est en train de se recharger, et quel est le niveau de charge de la batterie.

#### Nouveau design aérodynamique de la cabine

Le nouveau design de la cabine de l'eActros 600 se caractérise par une aérodynamique particulièrement efficace. Ce résultat est obtenu grâce à une calandre complètement fermée et arrondie, un pare-chocs optimisé, y compris des panneaux sous la carrosserie, un accès au conducteur amélioré d'un point de vue aérodynamique et des volets dos cabine prolongés conçus comme des voiles. Des déflecteurs d'air sur les montants A, un spoiler supplémentaire sur le toit et un compartiment moteur étanche complètent les améliorations aérodynamiques de la cabine. En outre, la cabine est équipée de marchepieds en aluminium, d'un nouveau concept de phares avec des LED matriciels et d'une bande lumineuse elle aussi à LED. Mercedes-Benz Trucks baptise cette cabine "ProCabin".

En ce qui concerne plus particulièrement les camions électriques à batterie utilisés sur de longues distances, l'amélioration de l'aérodynamique est d'une importance décisive, car la résistance à l'air est l'un des principaux facteurs influençant la consommation d'énergie. En outre, la réduction de la résistance à l'air signifie qu'une plus grande quantité d'énergie peut être récupérée par le biais de la récupération, ce qui se traduit par une plus grande autonomie.

L'allongement de l'avant de 80 millimètres a permis d'obtenir la forme particulièrement aérodynamique de la nouvelle cabine. Cette forme aérodynamique a été mise au point à l'aide d'une multitude de simulations internes de flux d'air ainsi que de mesures en soufflerie et sur route. Cela a permis de réduire la valeur  $c_w$  de la cabine ProCabin de 9 %<sup>4</sup> par rapport à la cabine Actros actuellement produite

---

<sup>4</sup> Based on customers' real-life operations in long-haul traffic (highway travel, standard semitrailer, 40t), value established in simulations.

en série. Cette amélioration aérodynamique réduit la consommation d'énergie du véhicule et contribue de manière décisive à l'autonomie de 500 kilomètres de l'eActros 600.

#### Prises de force pour engins de chantier ou semi-remorques frigorifiques

Mercedes-Benz Trucks a développé deux prises de force pour l'eActros 600. La prise de force électromécanique permet, par exemple, d'actionner des équipements de travail hydrauliques ou mécaniques tels que des semi-remorques à benne basculante, à fond mouvant ou à silo. Une autre solution est la prise de force électrique à courant continu ou alternatif. Dans ce dernier cas, un onduleur convertit le courant continu du réseau haute tension en courant alternatif. Cela signifie qu'il est possible d'utiliser des solutions pour les carrosseries frigorifiques ou les semi-remorques frigorifiques, par exemple. Selon la version, les différentes applications de prise de force couvrent une plage de puissance allant de 22 à 90 kW, ce qui permet de répondre à toutes les utilisations courantes dans le domaine du transport longue distance et de la distribution. Les interfaces industrielles standard qui ont fait leurs preuves aujourd'hui restent disponibles en usine dans l'eActros 600. Les avantages de ces solutions par rapport à l'ancien fonctionnement au diesel sont notamment la neutralité locale en matière de CO2 et la réduction considérable des nuisances sonores, ce qui est particulièrement important pour l'utilisation dans les villes et les zones résidentielles. La conception compacte des systèmes permet toujours à l'eActros 600 d'être utilisé comme tracteur de semi-remorque avec des semi-remorques standard - une grande valeur ajoutée pour les opérateurs de transport qui utilisent le véhicule pour une large gamme d'applications.

#### Conception sonore futuriste pour le système d'avertissement acoustique

L'eActros 600 est très silencieux sur la route, dans l'intérêt du conducteur et de son environnement. Pour que les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons ou les cyclistes, puissent remarquer le camion électrique dans leur environnement, il est équipé d'un système d'alerte acoustique externe (AVAS), conformément aux exigences légales. Selon les conditions de conduite, des sons sont émis en marche avant ou en marche arrière. En outre, le son varie en fonction de la vitesse du véhicule et de la position de la pédale d'accélérateur, de sorte qu'une bonne perception acoustique est possible dans la circulation urbaine. Le spectre sonore futuriste de l'AVAS de l'eActros 600 est conçu pour tenir compte de l'apparence d'un véhicule lourd et contribuer à une meilleure reconnaissance dans le trafic urbain.

#### De nouvelles étapes pour les systèmes d'assistance à la sécurité

Avec l'eActros 600, Mercedes-Benz Trucks poursuit sa vision d'une conduite sans accident. Comme ce fut le cas les années précédentes avec les véhicules du constructeur, les systèmes d'assistance à la sécurité installés vont au-delà des exigences légales dans de nombreux domaines. Il en va de même pour le règlement général sur la sécurité adopté par la Commission européenne. À partir de la mi-2024, le règlement prescrit l'ajout de systèmes en série pour tous les nouveaux véhicules. Le concept de sécurité de l'eActros 600 repose sur le développement de systèmes d'assistance à la sécurité qui ont fait leurs preuves. La base en est une plate-forme électronique entièrement nouvelle qui implique ce que l'on appelle la fusion des capteurs pour mêler les données des radars et des caméras afin d'obtenir une vue encore plus large à l'avant et sur les côtés. À cette fin, la plateforme électronique offre un traitement des données 20 fois supérieur. Les six capteurs installés - quatre radars à courte portée et un radar à longue portée - ainsi que la caméra multifonction située dans le pare-brise couvrent un angle de 270 degrés autour du véhicule.

La fusion des capteurs offre des avantages à tous les systèmes d'assistance à la sécurité installés sur l'eActros 600

L'angle de vision considérablement élargi augmente encore l'efficacité des différents systèmes d'assistance à la sécurité, notamment l'Active Brake Assist 6 (ABA 6), le Frontguard Assist, l'Active Sideguard Assist 2 (ASGA 2) et l'Active Drive Assist 3 (ADA 3). Grâce à un traitement plus poussé des données et à la mise en réseau de tous les capteurs, il est possible de gagner un temps précieux afin de réagir le plus rapidement possible aux conditions de circulation, le cas échéant, et idéalement d'éviter complètement les accidents ou au moins d'en atténuer les conséquences.

La fusion des capteurs ou la vision à 270 degrés avec six capteurs, en particulier avec l'ABA 6, présente le grand avantage que, grâce à la reconnaissance améliorée des dangers et à la surveillance de

plusieurs voies, le système d'assistance au freinage d'urgence est en mesure de réagir plus rapidement dans des situations critiques telles que les changements de voie ou les fins d'embouteillages dans les courbes typiques des autoroutes.

L'ABA 6 est capable de réagir non seulement face aux personnes en mouvement et aux cyclistes, qu'ils soient sur la même voie, qu'ils traversent ou qu'ils arrivent en sens inverse, mais aussi face aux piétons immobiles, avec un freinage d'urgence automatisé jusqu'à une vitesse de 60 km/h. En outre, le nouveau système Frontguard Assist peut avertir visuellement et acoustiquement le conducteur de la présence d'usagers de la route vulnérables directement devant le camion, en particulier dans des situations mouvementées telles que les manœuvres de démarrage ou les carrefours.

Alors que l'ASGA 1 surveille la longueur de l'ensemble tracteur/remorque plus deux mètres à l'avant et jusqu'à un mètre à l'arrière, ainsi que jusqu'à 3,75 mètres à droite à côté du véhicule, la fusion des capteurs augmente la plage de surveillance avec l'ASGA 2 jusqu'à sept mètres à l'avant, 30 mètres à l'arrière et 4,25 mètres à droite. En outre, l'ASGA 2 dispose d'une nouvelle zone de surveillance du côté du conducteur.

L'extension de l'angle de vision vers la gauche est également associée à une valeur ajoutée significative avec l'ADA 3 installé, qui permet une conduite semi-automatique (niveau 2) : la troisième génération du système est capable de ramener automatiquement le camion dans sa voie en cas de risque de collision lorsque, par exemple, le conducteur veut se déporter sur la gauche pour doubler, mais qu'il a manqué un véhicule arrivant par l'arrière.

#### Des services intelligents

Mercedes-Benz Complete, le contrat service le plus complet du portefeuille du constructeur, est disponible pour l'eActros 600. Il comprend toujours le système de télédiagnostic entièrement automatisé Mercedes-Benz Uptime. Ce système surveille en temps réel l'état des différents systèmes embarqués du camion, ce qui permet de détecter les conditions critiques. Les visites imprévues à l'atelier peuvent être réduites en regroupant les besoins identifiés en matière de réparation et d'entretien. Les causes prévisibles des pannes peuvent être détectées à un stade précoce et, dans une large mesure, évitées grâce à l'assistance du centre clientèle de Daimler Truck.

Via le portail client My TruckPoint, les entreprises de transport peuvent activer le service numérique TruckLive. TruckLive est le point d'entrée central dans le monde des services numériques et relie les clients à leurs véhicules et au partenaire Mercedes-Benz Trucks correspondant. Le service comprend actuellement deux fonctions : "Gestion de la maintenance" et "Trafic en direct". La "Gestion de la maintenance" offre au client une meilleure planification de la maintenance grâce à la prévision des intervalles de maintenance en temps réel, ainsi qu'une transparence sur l'état de ses véhicules, de l'usure des freins à la pression des pneus. Grâce à l'utilisation de données de trafic en temps réel, "Live Traffic" permet de réduire les temps de trajet et de planifier plus précisément les heures d'arrivée.

Pour recharger les camions électriques aux stations de recharge publiques situées en dehors du dépôt du client, Mercedes ServiceCard proposera également une carte eCharge en complément de la carte carburant MSC déjà existante depuis le lancement de l'eActros 600. Cela signifie que Mercedes ServiceCard restera à l'avenir un partenaire de traitement pour la facturation sans numéraire des frais de charge.

#### Conseils et services de bout en bout pour l'électrification de la flotte et du dépôt

Avec sa gamme de services de conseil "eConsulting", qui fait partie de l'écosystème complet visant à améliorer les coûts totaux liés aux camions électriques, Mercedes-Benz Trucks apporte déjà son soutien aux clients pour l'électrification de leurs flottes et de leurs dépôts. Dans ce contexte, l'accent est mis sur le conseil pour le choix du bon camion électrique, mais aussi sur la planification, la construction et la configuration de l'infrastructure de charge du dépôt et la connexion au réseau. En outre, les consultants de Mercedes-Benz Trucks peuvent aider à identifier les subventions publiques potentielles pour l'infrastructure et les véhicules. Pour la conception du dépôt, Mercedes-Benz Trucks s'associe à des partenaires sélectionnés. Le constructeur a l'intention d'élargir constamment la gamme de services. À partir de la mi-2024, Mercedes-Benz Trucks vendra par exemple des chargeurs à ses

concessionnaires et offrira un service professionnel pour garantir un processus de charge sans faille et la disponibilité des véhicules. L'objectif est de proposer aux clients une offre globale rentable, allant de la production d'énergie à l'infrastructure de charge appropriée, pour leur permettre d'accéder à l'e-mobilité. À cette fin, Mercedes-Benz Trucks étendra son réseau de partenaires dans toute l'Europe.

Des services financiers d'un seul tenant

La transformation vers un transport durable est soutenue par des solutions intégrées de financement et d'assurance pour l'eActros 600 et l'infrastructure de recharge. Les offres de financement couvrent tous les produits, de la simple utilisation avec des services intégrés jusqu'à la propriété. En outre, Daimler Truck Financial Services coopère avec Marsh, qui est, selon ses propres termes, le premier courtier d'assurance au monde, négociant des produits d'assurance efficaces et abordables et offrant des services adaptés aux besoins commerciaux des clients.

Une production axée sur la durabilité et la flexibilité

L'eActros 600 sera produit sur la chaîne de montage existante de la plus grande usine d'assemblage de camions de Mercedes-Benz Trucks à Wörth-am-Rhein - parallèlement aux camions qui continueront d'être équipés d'une motorisation diesel et en toute flexibilité. À Wörth, elle sera également équipée de composants d'entraînement électrique provenant des usines Mercedes-Benz de Mannheim, Gaggenau et Kassel. Tout comme le site de Wörth, ces trois sites sont en train de passer de la technologie diesel à des centres de compétence pour les transports sans émissions. L'installation à Wörth se fait en plusieurs étapes de production, notamment l'installation de l'essieu électrique, des batteries haute tension et de la boîte avant, qui est un module technologique complexe comprenant plusieurs unités de commande, des composants haute tension et un compresseur d'air électrique. Une fois que tous les composants haute tension ont été installés, l'ensemble du système entre en service et le camion est prêt à rouler.

La Première Mondiale de l'eActros 600 a eu lieu au Break Autohof Hamburg Nordheide, directement sur l'autoroute A7 à Egestorf.

Des informations complètes sur l'eActros 600 sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :

<https://eactros600.mercedes-benz-trucks.com>

À propos de Break Autohof Hamburg Nordheide

Break Autohof représente, selon ses propres termes, l'avenir du service le long des autoroutes. Système ultramoderne de stationnement en flux libre pour les camions, avec possibilité de réservation. Non seulement une station multi-énergie, un hôtel trois étoiles, mais aussi des restaurants et des magasins internationaux et locaux. Des espaces de co-working, de divertissement, une brasserie interne et des espaces lounge complètent l'offre pour tout le monde. Tous les services (y compris Click & Collect, Order@Table) sont basés sur le cloud et connectés. Le plus haut niveau de durabilité est assuré par la norme KfW 55, des modules en bois pour l'hôtel, un système photovoltaïque propre pour une autosuffisance totale et, à moyen terme, une production d'hydrogène propre. Le premier site, Break Autohof Hamburg Nordheide, est désormais ouvert au public. Il y aura bientôt des Break Autohof le long de tous les grands axes de circulation du réseau autoroutier allemand.

Contact :

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)

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles sur internet :

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

**Forward-looking statements:**

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 identify forward-looking statements. These statements are subject to a range of risks and uncertainties. Some examples of this are an unfavorable development of the global

economic situation, in particular a decline in demand in our most important sales markets, a deterioration in our refinancing opportunities on the credit and financial markets, unavoidable events of force majeure such as natural disasters, pandemics, acts of terrorism, political unrest, military disputes, industrial accidents and their consequences on our sales, purchasing, production or financing activities, changes in exchange rates, customs and foreign trade regulations, a change in consumer behavior, a possible loss of acceptance of our products and services with the consequence of an impairment in the enforcement of prices and in the utilization of production capacities, price increases for fuels and raw materials, production interruptions due to material bottlenecks, workforce strikes or supplier insolvencies, a decline in resale prices of used vehicles, the successful implementation of cost reduction and efficiency improvement measures, the business prospects of the companies in which we hold significant interests, the successful implementation of strategic cooperations and joint ventures, changes in laws, regulations and official guidelines, in particular as regards vehicle emissions, fuel consumption and safety, as well as the conclusion of ongoing investigations by authorities or on the initiative of authorities and the outcome of pending or impending future legal proceedings and other risks and uncertainties, some of which are described in this/our current annual report or in the current interim report under the heading "Risk and Opportunity Report". If any of these risks and uncertainties materialize, or if the assumptions underlying any of our forward-looking statements prove incorrect, then our 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. Any forward-looking statement speaks only to the circumstances as of the date on which it is made.

#### **Daimler Truck at a glance**

Daimler Truck Holding AG ("Daimler Truck") is one of the largest commercial vehicle manufacturers worldwide, with over 40 main locations and more than 100,000 employees around the world. The founders of Daimler Truck created the modern transport industry with their trucks and busses a good 125 years ago. Unchanged, the company's pursuit continues to have one purpose: Daimler Truck works for everyone who moves the world. Its customers provide people with mobility and deliver goods reliably, punctually and safely to their destination. Daimler Truck provides the technologies, products and services they need for this. This also applies to the transformation to CO<sub>2</sub>-neutral driving. The company wants to lead sustainable transport to success, with in-depth technology knowledge and a clear view of its customers' needs. Daimler Truck's business activities are divided into five reporting segments: Trucks North America (TN) with the truck brands Freightliner and Western Star and the school bus brand Thomas Built Busses. Trucks Asia (TA) with the commercial vehicle brands FUSO, BharatBenz and RIZON. Mercedes-Benz (MB) with the truck brand of the same name. Daimler Busses (DB) with the Mercedes-Benz and Setra brand busses. The new Financial Services business (DTFS) of Daimler Truck forms the fifth segment. The product range in the truck segments includes light, medium and heavy trucks for long-distance, distribution and construction site transport, special vehicles that are mainly used in the municipal sector, as well as industrial engines. The product range of the bus segment includes city busses, school busses and intercity busses, touring coaches and bus chassis. In addition to selling new and used commercial vehicles, the company also offers after-sales services and connectivity solutions.