

DAIMLER TRUCK



Press Release

13 septembre 2026

Daimler Truck

IAA Transport 2026 : Daimler Truck célèbre 130 ans de camions et continue de penser le transport de demain

- Daimler Truck présente des innovations dans des domaines clés du secteur des transports.
- Camions électriques à batterie : leadership du marché des camions « CO₂ free » en Europe, plus de 160 millions de kilomètres parcourus par les clients en mode électrique à batterie avec l'eActros 600 ; première publique de l'eActros Lowliner électrique ; le créateur de contenus et conducteur professionnel de camions « Elektrotrucker » entame un tour du monde d'environ 45 000 kilomètres dans environ 30 pays avec l'eActros 600.
- Camions à hydrogène : près de 600 000 kilomètres déjà parcourus par les clients avec des camions à pile à combustible ; première publique du camion NextGenH2 ; près de 50 véhicules destinés à des essais chez les clients sont déjà affectés ; une petite série de 100



BHARATBENZ



véhicules est prévue. D'ici la fin de la décennie, Daimler Truck investira un montant à trois chiffres dans le véhicule à hydrogène.

- **Position de Daimler Truck sur les objectifs de CO₂ de l'UE pour 2030 :** le règlement et la réalité doivent s'aligner ; sans infrastructure à l'échelle européenne et sans parité des coûts pour les camions « CO₂ free », les fabricants sont potentiellement confrontés à des pénalités menaçant leur existence.
- **Powerliner :** nouvelle génération de chaîne cinématique diesel pour plus de rendement et de performance.
- **Série spéciale « 130^{ème} anniversaire »** pour les Actros L et eActros 600.
- **Prestations :** TruckCharge et les nouvelles solutions numériques élargissent l'écosystème de services intégré de Mercedes-Benz Trucks.
- **Sécurité :** de nouveaux systèmes d'assistance à la conduite, comme l'Active Cross Traffic Assist et l'Active Side Guard Assist 3, pour encore plus de sécurité au quotidien.
- **Conduite autonome :** sur la voie du test au déploiement réel chez le client.
- **Stand Mercedes-Benz Trucks dans le hall 19/20, stand extérieur Mercedes-Benz CharterWay,** ainsi que des visites guidées et des essais sur route.
- **Karin Rådström, PDG de Daimler Truck :** « Gottlieb Daimler a inventé le camion il y a 130 ans. Depuis, nous façonnons le secteur du transport grâce à l'innovation et à une orientation client inébranlable. Notre ambition est de construire la meilleure entreprise de camions et d'autobus. Nous vous montrons comment nous concrétisons cette ambition au salon IAA Transport. Nous proposons des produits, des technologies et des services innovants qui aident nos clients à réussir. »
- **Achim Puchert, PDG de Mercedes-Benz Trucks :** « Nos clients sont confrontés au défi d'équilibrer rentabilité, sécurité et transition vers un transport sans CO₂. Notre travail consiste à leur fournir les bonnes solutions pour y parvenir. Au salon IAA Transportation, nous démontrons comment Mercedes-Benz Trucks fait de cela une réalité, par exemple avec notre nouvelle génération de chaîne cinématique Powerliner, de nouveaux systèmes d'assistance à la sécurité et le Mercedes-Benz eActros Lowliner pour le transport grand volume. Parce que l'innovation seule n'est pas ce qui compte le plus. Ce qui compte vraiment, ce sont les technologies et les solutions qui font leurs preuves dans les opérations quotidiennes et qui offrent une valeur tangible à nos clients. »

Leinfelden-Echterdingen/Hanovre (Allemagne) – 130 ans après l'invention du camion par Gottlieb Daimler, Daimler Truck présente des innovations dans des domaines clés de l'activité de transport au salon IAA Transportation 2026. Avec des véhicules électriques à batterie et à hydrogène, une technique diesel très efficace, des assistances à la sécurité, des solutions numériques, des services et la conduite autonome, l'entreprise démontre comment elle continue à faire avancer le secteur et à apporter un appui complet aux clients dans leur activité quotidienne.

Karin Rådström, PDG de Daimler Truck : « Gottlieb Daimler a inventé le camion il y a 130 ans. Depuis, nous façonnons le secteur du transport grâce à l'innovation et à une orientation client inébranlable. Notre ambition est de construire la meilleure entreprise de camions et d'autobus. Nous vous montrons

comment nous concrétisons cette ambition au salon IAA Transport. Nous proposons des produits, des technologies et des services innovants qui aident nos clients à réussir. »

Achim Puchert, PDG de Mercedes-Benz Trucks : « Nos clients sont confrontés au défi d'équilibrer la rentabilité, la sécurité et la transition vers un transport sans CO₂. Notre travail consiste à leur fournir les bonnes solutions pour y parvenir. Au salon IAA Transportation, nous démontrons comment Mercedes-Benz Trucks fait de cela une réalité, par exemple avec notre nouvelle génération de chaîne cinématique Powerliner, de nouveaux systèmes d'assistance à la sécurité et le Mercedes-Benz eActros Lowliner pour le transport grand volume. Parce que l'innovation seule n'est pas ce qui compte le plus. Ce qui compte vraiment, ce sont les technologies et les solutions qui font leurs preuves dans les opérations quotidiennes et qui offrent une valeur tangible à nos clients. »

Les progrès de Daimler Truck en matière de camions zéro émission sont particulièrement évidents. Au premier semestre 2026, Mercedes-Benz Trucks reste le leader du marché européen avec une part de marché d'environ 38 % dans les camions lourds et moyens sans CO₂ localement. Le Mercedes-Benz eActros 600 électrique à batterie, le fleuron électrique de l'entreprise qui atteint une autonomie allant jusqu'à 560 kilomètres⁽¹⁾ dans sa configuration la plus économe en énergie pour un P.T.R.A. de 40 tonnes, a déjà parcouru plus de 160 millions de kilomètres chez les clients depuis sa commercialisation fin 2024. Parallèlement, les camions GenH2 à hydrogène ont déjà parcouru près de 600 000 kilomètres dans le cadre d'essais clients.

Message de Daimler Truck : le transport sans CO₂ fonctionne déjà aujourd'hui dans de nombreuses applications long-courrier. Avec le nouveau Mercedes-Benz eActros Lowliner, dévoilé officiellement lors de ce salon IAA Transportation, Mercedes-Benz Trucks élargit son portefeuille de produit électrique à batterie avec une autre application importante destinée au transport de gros volumes. Parallèlement, le créateur de contenu et conducteur professionnel de camions Tobias Wagner, surnommé « Elektrotrucker », lance l'essai le plus ambitieux à ce jour d'un camion long-courrier électrique à batterie lors de ce salon IAA Transportation : il prévoit de parcourir environ 45 000 kilomètres à bord d'un eActros 600 dans près de 30 pays.

Daimler Truck franchit également un nouveau cap vers la production en série de camions fonctionnant à l'hydrogène. Après de nombreux essais chez les clients, l'entreprise prépare l'introduction du NextGenH2 dévoilé lui aussi lors de ce salon IAA Transportation. Le premier véhicule de la petite série prévue de 100 camions devrait entrer en service chez le client d'ici la fin de l'année. L'intérêt des clients est fort : près de la moitié des premiers modèles a déjà été affectée à des clients, malgré une infrastructure de ravitaillement encore limitée. D'ici la fin de la décennie, Daimler Truck investira un montant à trois chiffres en millions d'euros dans la technologie des camions à hydrogène.

Parallèlement, Daimler Truck collabore avec des entreprises industrielles et énergétiques de premier plan pour faire progresser le développement d'un écosystème hydrogène économiquement viable. Les entreprises prévoient d'annoncer de plus amples informations mardi 15 septembre lors de ce salon.

Toutes ces avancées démontrent que le transport routier de marchandises sans CO₂ est déjà une réalité technologique. Les camions électriques à batterie peuvent déjà être utilisés de manière fiable et économique dans un nombre croissant d'applications client. Cependant, l'extension de leur adoption reste considérablement limitée par l'expansion de l'infrastructure européenne de recharge (Charging Infrastructure) et par un système d'alimentation en énergie insuffisant, en particulier à des prix compétitifs. Par conséquent, la demande des clients ne se développe pas encore au rythme requis par les règlements actuels. Cela crée un fossé croissant entre les objectifs politiques ambitieux et les conditions réelles du marché. Pour résumer : règlement et réalité ne sont pas alignés.

Par conséquent, le moteur thermique reste pertinent pour de nombreux clients. Mercedes-Benz Trucks présente ainsi la nouvelle chaîne cinématique Powerliner au salon IAA Transport. L'interaction entre le moteur, la boîte de vitesses et l'essieu se traduit par un rendement et des performances accrues et des coûts d'exploitation réduits.

En outre, l'entreprise élargit son portefeuille de formation à la sécurité active avec de nouveaux systèmes d'aide à la conduite. L'Active Cross Traffic Assist et l'Active Side Guard Assist 3 apportent un appui aux conducteurs dans les situations particulièrement critiques et établissent de nouvelles références en matière de sécurité dans le transport de véhicules industriels lourds.

Au-delà du véhicule neuf et des techniques de sécurité, Daimler Truck poursuit également la numérisation du camion. Avec un nouvel univers de produits Fleetboard, le My TruckPoint Store, et des services de connectivité étendus, Mercedes-Benz Trucks crée un écosystème numérique intégré pour des opérations de flotte transparentes, prévisibles et efficaces.

La stratégie de numérisation se concentre également sur le développement de solutions de conduite autonome en collaboration avec la filiale Torc. L'accent est actuellement mis sur le transport long-courrier aux États-Unis, où la conduite autonome a le potentiel d'améliorer considérablement la productivité, la sécurité et la rentabilité. Les premières opérations sans conducteur sur la voie publique sont prévues cette année. À la suite des tests en cours, les applications commerciales devraient commencer dès 2027, avec une mise à l'échelle prévue à partir de 2028.

Pour commémorer l'invention du premier camion par Gottlieb Daimler en 1896, Mercedes-Benz Trucks présente série spéciale « 130 Years Trucks » à l'IAA Transport. Limitée à 400 véhicules, celle-ci est basée sur la ProCabin. C'est aussi le premier modèle en série limitée à être disponible à la fois avec une chaîne cinématique diesel ou électrique à batterie. Près de 30 équipements, dont des éléments de design historiques, la décoration « History Sketch » et un habitacle premium, allient l'héritage de la marque aux exigences du transport long-courrier moderne.

La présence de Mercedes-Benz Trucks dans le hall 19/20 sert de point de départ central pour un vaste programme d'expériences lors de cette édition du salon IAA Transport. Il sera possible d'effectuer des essais sur route sur des camions Mercedes-Benz ! Les circuits d'essais mêlent voie publique et alentours directs du parc d'exposition, permettant aux visiteurs de découvrir ces camions en conditions réelles.

Dans le hall 14/15, Daimler Truck participera avec Milence, la joint-venture entre Daimler Truck, le groupe Volvo et TRATON GROUP, à des démonstrations du Megawatt Charging System (MCS), une solution de charge haute performance pour les camions électriques. Le processus de charge sera démontré en direct chaque jour à 10 h 00.

Nouveauté dans le catalogue électrique : l'eActros Lowliner

Mercedes-Benz Trucks présente pour la première fois au grand public le nouvel eActros Lowliner. Le véhicule répond à la demande croissante de solutions de transport sans CO₂ dans le segment de la logistique long-courrier à gros volume. Les nouveaux modèles seront disponibles à la commande sur les marchés de l'UE30 ainsi que sur d'autres marchés internationaux à partir du troisième trimestre 2026. La production en série à l'usine Mercedes-Benz de Wörth débutera au deuxième trimestre 2027.

Achim Puchert : « Avec l'eActros Lowliner, nous introduisons la technique éprouvée et puissante de batterie de l'eActros 600 dans un autre segment de transport important. Grâce à la combinaison du

concept de véhicule Lowliner classique et de notre approche de la technique électrique à batterie, nos clients pourront à l'avenir effectuer des missions de transport de gros volumes de manière économique et sans émissions locales de CO₂. Nous élargissons ainsi systématiquement notre portefeuille de camions électriques en fonction des besoins des clients et poursuivons l'électrification du transport longue distance. »

L'eActros Lowliner est proposé en tracteur 4x2 avec un empattement de 4 000 mm et une cabine de 2,50 mètres de large. Il offre des hauteurs de sellette et une garde au sol comparables à celles des camions diesel. Les méga-remorques peuvent ainsi respecter les hauteurs totales du véhicule autorisées par la loi tout en offrant une hauteur intérieure maximale de trois mètres pour les transports volumineux. La faible hauteur de sellette d'attelage a été obtenue grâce à une intégration optimisée des packs de batteries. L'essieu électrique habituel, la technologie de cellules de batterie au lithium-fer-phosphate (LFP) et une architecture électrique de 800 volts constituent les points forts de l'eActros Lowliner. Ils sont complétés par le Multimédia Cockpit 2 et des systèmes d'assistance à la sécurité complets⁽²⁾.

L'eActros Lowliner est disponible avec deux ou trois packs de batteries LFP, chacun d'une capacité installée de 207 kWh⁽³⁾. L'eActros 600 Lowliner offre une autonomie d'environ 500 kilomètres⁽⁴⁾ à pleine charge. L'eActros 400 Lowliner et ses deux packs de batteries présente un poids de véhicule plus faible et offre ainsi une charge utile plus élevée que l'eActros 600 Lowliner équipé de trois packs de batteries. Grâce à la réduction du poids, la charge utile maximale augmente à environ 24 tonnes, contre environ 21 tonnes pour l'eActros 600 Lowliner.

Comme toutes les variantes de l'eActros, l'eActros Lowliner peut être rechargé avec jusqu'à 400 kW via la prise de charge CCS2 de série sur le côté gauche du véhicule. Avec deux packs de batteries, la charge de 10 à 80 % dure environ 46 minutes⁽⁵⁾ ; avec trois packs, le temps de charge est d'environ 70 minutes⁽⁵⁾. Outre la charge CCS, les deux variantes de l'eActros Lowliner avec deux et trois packs de batteries pourront également à l'avenir disposer du Megawatt Charging System (MCS). Cette fonctionnalité sera disponible au cours du second semestre 2027 et permettra des temps de charge inférieurs à 30 minutes⁽⁶⁾.

Comme les autres véhicules de la gamme eActros, le Lowliner utilise l'essieu électrique de l'eActros 600, avec deux moteurs électriques et une boîte de vitesses à quatre rapports. Les moteurs délivrent une sortie continue de 400 kW et une sortie maximale de 600 kW. L'énergie peut être récupérée et stockée dans les batteries pour une utilisation ultérieure grâce à un entraînement prédictif et à la récupération.

Le Lowliner est également équipé de Predictive Powertrain Control (PPC), le régulateur de vitesse et la commande de boîte de vitesses spécialement optimisés pour les chaînes cinématiques électriques. Il tient automatiquement compte de la topographie, de l'aménagement des routes et des panneaux de signalisation pour maximiser le rendement.

La ProCabin futuriste du Lowliner a été développée pour une aérodynamique très efficace et gagner en consommation d'énergie.

« Autour du monde en 80 charges » avec l'eActros 600

Tobias Wagner, conducteur de camion professionnel et créateur de contenus, partira pour une aventure extraordinaire à travers le monde à bord de son Mercedes-Benz eActros 600 spécialement modifié, directement du salon IAA Transports. Avec un maximum de 80 arrêts de recharge (Charging Stops), il souhaite devenir la première personne à parcourir le monde dans un camion long-courrier électrique à

batterie. L'expédition devrait le faire traverser environ 30 pays sur cinq continents en l'espace d'environ un an, sur une distance prévue d'environ 45 000 kilomètres.

Le voyage commencera en Allemagne et emmènera Tobias Wagner à travers l'Europe du Sud-Est en passant par la République tchèque, l'Autriche, la Slovaquie, la Hongrie, la Serbie et la Bulgarie avant d'atteindre la Turquie et l'Asie. À partir de là, l'itinéraire se poursuivra vers la Chine en passant par la Géorgie, l'Azerbaïdjan, le Turkménistan, l'Ouzbékistan, le Kirghizistan et le Kazakhstan. En poursuivant son voyage à travers le Laos, le Vietnam, la Thaïlande et la Malaisie, Wagner vise à atteindre Singapour d'ici fin janvier. D'autres étapes sont prévues en Australie, aux États-Unis, au Mexique et en Colombie, Équateur, Pérou, Chili, Argentine et Brésil, avant le retour de l'expédition en Europe. Sur le chemin, Wagner traversera des régions dotées d'infrastructures de recharge très développées ainsi que des régions où les conditions pour le transport routier de marchandises à batterie électrique sont encore en cours d'émergence.

Au cœur de l'expédition se trouve la question de savoir dans quelle mesure le transport long-courrier électrique à batterie peut déjà fonctionner efficacement dans des conditions réelles. Le voyage vise à démontrer les capacités des camions électriques modernes sur les longues distances, à acquérir de l'expérience pratique dans un large éventail d'environnements d'exploitation et à mettre en évidence les points où des progrès supplémentaires en matière d'infrastructure et de conditions réglementaires sont encore nécessaires. Le projet vise ainsi à donner un nouvel élan à la transformation du transport routier de marchandises et au développement continu de l'infrastructure de recharge (Charging Infrastructure).

Tobias Wagner partagera ses expériences avec les clients, les conducteurs et le grand public grâce à des posts quotidiens sur les réseaux sociaux. Le tour du monde vise donc non seulement à montrer l'aptitude à l'utilisation quotidienne de la technique de transport long-courrier électrique à batterie, mais aussi à contribuer à une discussion plus large sur l'avenir du transport routier de marchandises sans CO₂.

L'eActros 600 a parcouru plus de 160 millions de kilomètres en Europe

Mercedes-Benz Trucks a franchi une étape importante avec l'eActros 600 longue distance électrique à batterie : depuis le début de la production en série de ce modèle fin 2024, les clients ont parcouru plus de 160 millions de kilomètres sans émissions de CO₂ dans toute l'Europe. L'analyse se base sur des données télématiques anonymisées du service numérique TruckLive. Les données montrent que l'eActros 600 fait ses preuves dans des applications réelles et que le transport long-courrier électrique à batterie s'intègre de plus en plus dans le quotidien. Aujourd'hui déjà, 50 % des trajets quotidiens de ces camions dépassent les 400 kilomètres, et environ 20 % dépassent 600 les kilomètres.

Cela montre clairement que les clients intègrent l'eActros 600 dans les processus logistiques existants et que le transport électrique est possible. Dans le même temps, les données fournissent des informations précieuses sur les types d'utilisation, les performances de marche et le comportement de charge, ce qui permet à Mercedes-Benz Trucks d'adapter davantage ses produits et services numériques aux exigences des clients.

TruckCharge : la charge comme solution intégrée de bout en bout

Avec TruckCharge, Daimler Truck continue d'élargir son offre d'électromobilité et apporte son appui aux clients dans la construction et l'exploitation de l'infrastructure de recharge. L'offre comprend le conseil, la planification, le hardware, les opérations et les services numériques, en appui aux entreprises tout au long de l'électrification de leurs flottes. Avec les services numériques de Mercedes-

Benz Trucks, TruckCharge crée un écosystème intégré qui connecte le véhicule, l'infrastructure de recharge et l'exploitation de la flotte.

Par le biais du réseau TruckCharge, Daimler Truck élargit également l'accès à l'infrastructure de recharge pour les camions électriques. Il s'agit notamment de stations semi-publiques exploitées par des entreprises et mises à la disposition d'autres utilisateurs. Le réseau contribue ainsi au développement continu de la disponibilité des bornes de recharge pour le transport routier de marchandises lourdes.

Parallèlement, Daimler Truck et sa joint-venture Milence Charging Infrastructure œuvrent à simplifier la recharge publique : grâce à la fonction Seamless Charging activée par Autocharge, les sessions de charge peuvent à l'avenir être démarrées et facturées automatiquement après un processus d'installation unique, sans que le conducteur n'ait besoin d'utiliser une carte de recharge ou une application. Il suffit alors de raccorder le véhicule à la borne de recharge ; l'identification du véhicule s'effectue automatiquement. Des solutions numériques telles que Fleetboard Charging offrent une transparence sur l'état de charge, les processus de charge et la disponibilité du véhicule et apportent un appui à un charge management efficace au dépôt et sur la route.

NextGenH2 : le point fort de l'hydrogène à l'IAA Transportation

Le Mercedes-Benz NextGenH2 sera le véhicule phare à hydrogène de Daimler Truck lors de ce salon. Le camion à pile à combustible représente la prochaine étape de développement sur la voie du transport long-courrier à base d'hydrogène et a été conçu de manière cohérente pour une future production en série. Le NextGenH2 continue de s'appuyer sur l'hydrogène liquide et la pile à combustible BZA150 de cellcentric, qui a déjà démontré sa fiabilité et son rendement dans des conditions réelles dans le véhicule de première génération. Parallèlement, ce camion bénéficie d'une mise à jour technique complète avec des composants de série actuels déjà utilisés dans le Mercedes-Benz eActros 600 électrique à batterie. Il s'agit notamment de la cabine ProCabin optimisée sur le plan aérodynamique, de la dernière génération d'essieux électriques intégrés, du poste de conduite Multimedia Cockpit Interactive 2 moderne et des systèmes de sécurité et d'aide à la conduite basés sur l'architecture électrique/électronique la plus récente. Le NextGenH2 utilise de l'hydrogène liquide, ce qui permet une autonomie bien supérieure à 1 000 kilomètres avec un seul ravitaillement tout en offrant des temps de ravitaillement courts et une grande aptitude pour les opérations lourdes sur les longs trajets. Daimler Truck franchit également un nouveau cap vers le fonctionnement en série dans le transport à hydrogène. Après de nombreux essais chez les clients, l'entreprise prépare l'introduction du NextGenH2 qui fête sa première publique lors de ce salon IAA Transportation.

À partir de fin 2026, Daimler Truck prévoit de produire une petite série d'environ 100 camions Mercedes-Benz NextGenH2 pour les mettre en tests réels auprès de clients en Allemagne. Le premier client est le prestataire de services logistiques Dachser. À partir de fin 2026, un tracteur à pile à combustible à hydrogène liquide sera d'abord utilisé au quotidien, puis deux autres véhicules identiques seront mis en service d'ici mi-2027. Basés au centre logistique Dachser de Karlsruhe, les camions à pile à combustible seront principalement utilisés dans le transport long-courrier et intégrés aux réseaux logistiques nationaux et internationaux existants.

Outre la technologie éprouvée des piles à combustible, les clients tels que Dachser bénéficient d'améliorations ciblées visant à améliorer l'aptitude opérationnelle. Par exemple, la disposition plus compacte des composants et l'empattement ainsi raccourci améliorent la compatibilité avec les remorques standard. Un nouveau système de capteurs, qui réagit à l'événement très improbable d'une fuite d'hydrogène, permet désormais de passer la nuit dans les deux lits standard du camion installés dans la cabine. Cela augmente le confort et la flexibilité d'utilisation du camion, en particulier pour les

conducteurs long-courriers qui effectuent des missions de plusieurs jours. C'est pourquoi le NextGenH2 Truck a été conçu de manière cohérente en fonction des exigences du transport quotidien et complète les camions électriques à batterie, en particulier dans les applications nécessitant flexibilité et longue autonomie.

Objectifs de CO₂ de l'UE pour 2030 : le règlement et la réalité doivent s'aligner

Daimler Truck s'engage dans la décarbonation du transport et, comme le reste de l'industrie européenne du véhicule industriel, propose un large portefeuille de véhicules électriques à batteries produits en série. Cependant, la mise en service sur le marché progresse trop lentement pour atteindre les objectifs climatiques de la Commission Européenne qui exigent une réduction de 43 % par rapport à 2019 des émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules industriels lourds d'ici 2030. Par conséquent, les constructeurs sont potentiellement confrontés à des pénalités menaçant leur existence, car la plupart des marchés européens manquent encore à la fois d'un système d'alimentation en énergie complet, en particulier à des prix compétitifs, et de l'infrastructure nécessaire pour l'utilisation de ce type de véhicule. Conséquence, la part de marché des camions électriques lourds à batterie en Europe n'était que de 2 % en 2025. Pour atteindre l'objectif de 43 %, environ 35 % de tous les camions nouvellement immatriculés en Europe devraient être électriques à batterie ou à hydrogène d'ici 2030.

Chaque point de pourcentage de non-atteinte des objectifs se traduit par environ 120 millions d'euros d'amendes pour Mercedes-Benz Trucks. Si, par exemple, les objectifs étaient dépassés de 10 points de pourcentage, le segment des camions Mercedes-Benz ne gagnerait plus d'argent sur la base de ses résultats 2025.

Daimler Truck appelle donc à une révision du règlement CO₂, dans le cadre duquel les objectifs seraient alignés sur les conditions réelles, à savoir la disponibilité de l'infrastructure et le coût total de possession des clients.

Powerliner : nouvelle génération de chaîne cinématique pour plus de rendement et de performance

Avec le Powerliner, Mercedes-Benz Trucks présente au salon IAA Transportation une nouvelle génération de chaîne cinématique conventionnelle pour le transport long-courrier lourd. Développé en tant que système intégré composé du moteur, de la boîte de vitesses et de l'essieu, le concept de chaîne cinématique associe des améliorations supplémentaires en termes de rendement énergétique à une puissance, un couple et des sensations d'entraînement encore plus élevés. Parmi les innovations techniques figurent un nouveau concept de combustion, des turbocompresseurs optimisés, de nouvelles générations de boîtes de vitesses et une stratégie de chaîne cinématique au design cohérent pour les bas régimes moteur. Il en résulte une économie de carburant pouvant atteindre 4 %, des coûts d'exploitation réduits ainsi qu'une amélioration de la force de traction et de la maniabilité au quotidien.

En outre, la nouvelle génération de moteurs OM 470 et OM 471, sera également utilisée à l'avenir dans les produits commercialisés par Daimler Buses. Avec le Powerliner, Mercedes-Benz Trucks souligne l'importance permanente des chaînes cinématiques diesel modernes pour les applications dans lesquelles l'autonomie, le rendement, la robustesse et une flexibilité d'utilisation maximale resteront des exigences cruciales à l'avenir. Parallèlement, la nouvelle génération de chaîne cinématique contribue à améliorer encore le rendement du transport routier de marchandises grâce à une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Elle a également été développée en tenant compte des futures nécessités d'un règlement et constitue la base technologique des futures améliorations en matière d'émissions et de rendement.

Le Powerliner fait partie d'un programme mondial de moteurs lourds de Daimler Truck, qui constitue également la base de la nouvelle famille de moteurs Detroit Gen 6 pour le marché nord-américain. Grâce à cette approche technique multimarques et multirégionale, Daimler Truck exploite les économies d'échelle et développe conjointement des composants clés de la chaîne cinématique pour différentes applications dans le monde entier. Les nouveaux moteurs OM 470 et OM 471 seront produits à l'usine Mercedes-Benz de Mannheim. À partir d'avril 2027, la nouvelle génération de chaîne cinématique sera disponible sur tous les Mercedes-Benz Actros et Arocs.

Actros L et eActros 600 Edition Anniversaire : « L'histoire rencontre la passion » depuis 130 ans

Avec série spéciale « 130 Years Trucks », Mercedes-Benz Trucks fête le 130e anniversaire du camion à l'IAA Transportation. Sous le schéma directeur « Legacy Meets Passion », l'entreprise rend également hommage aux clients et aux conducteurs qui partagent un lien particulier avec la marque et son véhicule.

Cette édition spéciale transpose des éléments sélectionnés de l'histoire de la marque aux camions long-courriers actuels. Des éléments de design historiques sont associés à la ProCabin et à un intérieur qui réunit poste de travail, espace de vie et rangement.

Pour la première fois, Mercedes-Benz Trucks propose série spéciale avec une chaîne cinématique diesel ou électrique à batterie. Elle est basée respectivement sur l'Actros L et l'eActros 600 et fait ainsi le pont entre 130 ans d'histoire du développement du camion et la transformation du transport routier de marchandises.

Mercedes-Benz Trucks limite la production de cette série spéciale « 130 Years Trucks Edition » à 400 unités disponibles dans le monde entier. Environ 30 équipements intérieurs et extérieurs spéciaux distinguent ce modèle anniversaire.

Systèmes d'assistance à la sécurité nouveaux et améliorés pour camions et autocars de tourisme

Avec de nouveaux systèmes d'assistance à la sécurité améliorés⁽²⁾, Daimler Truck élargit l'appui aux conducteurs dans les situations de circulation particulièrement exigeantes. L'accent est mis sur le nouvel Active Cross Traffic Assist⁽⁷⁾, qui peut aider les conducteurs lorsqu'un risque de collision avec des véhicules ou des motos circulant à grande vitesse est détecté, ainsi que sur Active Sideguard Assist 3⁽⁸⁾, qui complète l'appui actif de l'assistant de changement de direction des deux côtés du véhicule et comprend pour la première fois également une fonction de changement de direction du côté conducteur⁽⁹⁾ avec appui au freinage automatisé.

Daimler Truck présente également l'Active Drive Assist 3⁽¹⁰⁾ amélioré pour la conduite partiellement automatisée dans tous les Actros Mercedes-Benz. Parmi les nouveautés, citons la désactivation rapide des fonctions d'assistance à la direction via une touche sur le volant, la mémorisation des réglages individuels du conducteur et une fonction améliorée de centrage actif sur la voie.

Ce portfolio est complété par l'Attention Assist 2⁽¹¹⁾ basé sur caméra, capable de détecter les signes d'inattention, de fatigue ou de micro-sommeil et d'avertir le conducteur. Les systèmes nouveaux et perfectionnés ont été développés pour différentes applications dans le transport de marchandises et de passagers et peuvent, dans le cadre de leurs limites système respectives, apporter un appui aux conducteurs de camions et d'autocars par des avertissements, des interventions de freinage ou des fonctions de conduite assistées.

Daimler Buses modernise son portefeuille de formation

À partir de 2027, Daimler Buses équipera ses autocars de tourisme de la nouvelle génération de moteurs et de nouvelles boîtes de vitesses. La technique sera utilisée dans les modèles Setra ComfortClass, TopClass et à deux étages ainsi que dans les modèles Travego, Tourismo et Tourrider de Mercedes-Benz. Selon le modèle et la configuration du véhicule, la consommation de carburant peut diminuer jusqu'à 6 %. Une nouvelle architecture électronique servira également de base à d'autres systèmes de sécurité et d'aide à la conduite. Il s'agit notamment de l'Active Sideguard Assist 3⁽¹⁰⁾ et de l'Active Cross Traffic Assist ⁽⁷⁾.

Till Oberwörder, PDG de Daimler Buses : « Avec la nouvelle génération de moteurs et les systèmes d'assistance à la sécurité améliorés⁽²⁾, Daimler Truck souligne la solidité de sa politique d'innovation. Nos autobus/autocars bénéficient également de ces avantages. Cela démontre comment nous exploitons les synergies à l'échelle du groupe et apportons rapidement de nouvelles techniques à différents segments de véhicule à l'avantage de nos clients. »

En outre, Daimler Buses repense le poste de conduite de ses autocars de tourisme. Le nouveau « poste de conduite multimédia interactif » a pour objectif de soulager le conducteur dans son travail quotidien. Un écran principal et un écran tactile regroupent les données du trajet, la consommation de carburant et d'autres données du véhicule. Certaines fonctions peuvent également être commandées par commande vocale. Les nouveaux services numériques élargissent l'autonomie du système, par exemple avec des informations routières actuelles, une mise à jour des cartes automatisée et des alertes de trafic connectées. Des éléments de commande disposés de manière ergonomique ainsi que des rangements et des compartiments de rangement valorisent encore le poste de conduite.

Services numériques : développer l'écosystème numérique intégré

Mercedes-Benz Trucks élargit constamment son offre numérique et interconnecte encore plus étroitement les véhicules, le management de flotte, la connectivité, les données du véhicule et le service après-vente du véhicule. Avec le nouveau portefeuille de formation Fleetboard, les clients ont accès à des solutions pour la transparence du véhicule et de la flotte, l'analyse des données, la conformité, le charge management et le diagnostic proactif du véhicule. Mercedes-Benz Trucks apporte ainsi son appui aux entreprises de transport pour une utilisation efficace de leur véhicule, une simplification des processus opérationnels et une augmentation de la disponibilité du véhicule.

L'offre est complétée par le nouveau My TruckPoint Store, qui permettra à l'avenir de réserver et de gérer des services numériques en ligne. Parallèlement, Mercedes-Benz Trucks continue de développer son offre de connectivité TruckLive et d'étendre l'appui aux conducteurs et aux exploitants de flotte avec des fonctions numériques supplémentaires.

L'écosystème numérique commence dans le véhicule lui-même et peut ensuite être étendu selon les besoins individuels. Mercedes-Benz Trucks met ainsi en réseau les véhicules, le management de flotte, la connectivité, les offres de données et le service proactif tout au long du cycle de vie du véhicule.

Daimler Truck Financial Services : solutions de service intégrées pour la transition vers un transport sans CO₂

À l'occasion de l'IAA Transportation 2026, Daimler Truck Financial Services (DTFS) présente son écosystème de services intégré en tant qu'élément central de la stratégie de service de Daimler Truck. DTFS évolue d'un pur prestataire de services financiers à un prestataire de services complets qui réunit

le véhicule, l'infrastructure, les services numériques et le financement dans des solutions intégrées d'un seul tenant.

Le portfolio de services comprend des options de financement et de leasing flexibles, des assurances, des packs de services et des offres innovantes telles que Daimler Truck Pay pour les processus de paiement numériques. Avec Mercedes-Benz CharterWay, Daimler Truck Financial Services se positionne comme un fournisseur de solutions de transport flexibles et complètes. Environ 200 camions Mercedes-Benz eActros dans la flotte de location facilitent déjà l'entrée des clients dans l'électromobilité avec un risque réduit, tandis que l'expansion de l'activité de location en Italie et en Espagne permet un accès flexible au véhicule et aux services sur d'autres marchés.

Pour la première fois, DTFS est également intégré dans My TruckPoint, ce qui permet aux cadres dirigeants de flotte de gérer de manière centralisée les données du véhicule, les contrats de financement et de service ainsi que les services numériques tels que Fleetboard.

« Les clients veulent des solutions qui fonctionnent simplement dans les opérations quotidiennes. C'est pourquoi nous intégrons véhicule, Charging, financement, services, le paiement et l'utilisation flexible de manière à réduire la complexité et à rendre les décisions plus prévisibles, de l'offre initiale à l'exploitation continue », déclare Stephan Unger, PDG de Daimler Truck Financial Services.

Daimler Truck Defence : solidité mondiale pour la mobilité de la défense

Avec le lancement de la nouvelle marque mondiale Daimler Truck Defence, Daimler Truck consolide ses activités de défense mondiales et aligne systématiquement l'activité sur la croissance mondiale. Au cours des prochaines années, l'entreprise investira un montant de millions d'euros à chiffres dans l'expansion de ses capacités de développement, de production, de ventes et de service et vise à atteindre un chiffre d'affaires de défense d'un milliard d'euros d'ici 2028.

Daimler Truck Defence réunit la solidité du réseau mondial de technique, de production et de service après-vente du groupe sous un même toit. Les clients ont accès à un large portfolio de produits de mobilité militaire et de solutions logistiques, ainsi qu'aux capacités industrielles et aux chaînes d'approvisionnement résilientes de l'un des principaux fabricants mondiaux de véhicule industriel. La stratégie prévoit d'élargir progressivement l'offre au-delà des véhicules Mercedes-Benz Special Trucks et de mettre à disposition des applications militaires d'autres portefeuilles de formation et marques de véhicule de Daimler Truck.

Grâce à l'intégration étroite de la production en série civile et de l'expertise militaire, Daimler Truck Defence peut exécuter rapidement, avec une qualité élevée et en grands volumes les ordres. Avec un réseau mondial de service après-vente et d'assistance de près de 3 000 ateliers dans plus de 160 pays, l'entreprise peut apporter son soutien aux forces armées du monde entier avec des solutions de mobilité performantes et un appui complet tout au long du cycle de vie du véhicule. Parallèlement, l'entreprise accorde une importance accrue aux partenariats avec les intégrateurs de systèmes, les carrossiers et les entreprises techniques.

Pour en savoir plus sur Daimler Truck au salon IAA Transportation, y compris un enregistrement de la soirée média de formation Daimler Truck le dimanche 13 septembre et le livestream de la conférence de presse Mercedes-Benz Trucks le lundi 14 septembre à 8h20 :
<https://iaa.daimlertruck.com/2026/en/>

Note aux journalistes : Vous trouverez ici les documents de presse de Daimler Truck sur le salon IAA Transport :

<https://www.daimlertruck.com/en/newsroom/events/2026/daimler-truck-at-the-iaa-transportation-2026>

⁽¹⁾ L'autonomie estimée est dérivée des résultats de simulations internes ainsi que d'essais d'entraînement réels. L'autonomie réelle peut différer de l'autonomie estimée en raison de nombreux facteurs, tels que la topographie, les conditions météorologiques, la vitesse, le préconditionnement, les consommateurs auxiliaires, la configuration individuelle du véhicule et le style de conduite.

⁽²⁾ Les systèmes d'assistance à la conduite ne peuvent apporter qu'un appui au conducteur. La responsabilité de la sécurité logistique véhicule incombe toujours entièrement au conducteur.

⁽³⁾ Capacité nominale d'une batterie neuve, basée sur des conditions marginales définies en interne. Cela peut varier en fonction de l'application et des conditions ambiantes.

⁽⁴⁾ L'autonomie a été déterminée en interne dans des conditions d'essai spécifiques, après préconditionnement avec un tracteur routier 4x2 d'un poids total roulant autorisé de 40 tonnes à une température extérieure de 20 °C en transport long-courrier et peut différer des valeurs déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400.

⁽⁵⁾ Le temps de charge est basé sur les conditions définies pour les camions lourds dans la norme ISO/SAE 12906 – avec une puissance de charge de 400 kW sur une borne de recharge rapide CC standard de 500 A.

⁽⁶⁾ Le temps de charge est basé sur les conditions définies pour les camions lourds dans la norme ISO/SAE 12906 – avec une borne de recharge conforme à la norme Megawatt Charging System (MCS).

⁽⁷⁾ Assistant de circulation transversale actif : conditions météorologiques, visibilité, tracé de la route, virages serrés, et les zones du capteur sales, endommagées, obstruées ou pas entièrement visibles peuvent affecter les performances de détection. Le système peut ne pas réagir aux objets situés en dehors des zones de détection latérales définies, à certains objets qui se déplacent lentement ou à des animaux. La détection d'un objet à une vitesse donnée ne signifie pas que le système peut émettre des avertissements ou des interventions de freinage à temps dans toutes les conditions.

⁽⁸⁾ Active Sideguard Assist 3 : L'assistance d'avertissement et d'appui au freinage disponible dépend de la fonction partielle spécifique, de la vitesse du véhicule, de la situation routière détectée et des limites système. Les obstacles, la position et la direction des objets, les conditions météorologiques et de visibilité, ainsi que les limitations liées aux capteurs peuvent affecter les performances de détection. Le système ne détecte pas toutes les personnes ou tous les objets dans toutes les conditions.

⁽⁹⁾ Virage sur le côté conducteur : La détection des véhicules arrivant en sens inverse jusqu'à une vitesse de 120 km/h et l'intervention de freinage possible entre 0 et 20 km/h du véhicule décrivent différents paramètres fonctionnels. Aucune conclusion générale ne peut donc être tirée concernant l'évitement d'une collision.

⁽¹⁰⁾ Active Drive Assist 3 : L'Active Drive Assist 3 est un système de niveau 2. Les conducteurs doivent faire preuve d'une surveillance permanente de la circulation, être prêts à reprendre le contrôle du véhicule et garder les mains sur le volant. L'appui au guidage transversal dépend entre autres de la détection de la voie et des lignes de délimitation de la voie correspondantes. Le système est dans un premier temps disponible pour l'Actros.

⁽¹¹⁾ Attention Assist 2 : Le système ne fournit pas de diagnostic médical et ne détermine pas de manière définitive la fatigue, la distraction ou une affection médicale. Un avertissement ne signifie pas nécessairement que le conducteur est réellement fatigué ou distrait. L'absence d'avertissement n'est pas synonyme d'attention ou d'aptitude à l'entraînement. L'assistant de vigilance 2 ne remplace pas l'évaluation de l'aptitude à la conduite ou la conformité aux temps de conduite et de repos prescrits par la loi.

Ansprechpartner

Peter Smodej

+49 176 30936446

peter.smodej@daimlertruck.com

Ulrike Burkhart

+49 160 861 3757

ulrike.burkhart@daimlertruck.com

Carola Pfeifle

+49 160 8612423

carola.pfeifle@daimlertruck.com

newsroom.daimlertruck.com
daimlertruck.com

Déclarations prospectives

Ce document contient des déclarations prospectives qui reflètent nos estimations actuelles sur les événements futurs. Les mots « viser », « ambition », « anticiper », « supposer », « croire », « estimer », « attendre », « envisager », « peut », « peut », « pourrait », « planifier », Les déclarations prospectives sont caractérisées par l'utilisation d'expressions telles que « projet », « devrait » et autres expressions similaires. Ces déclarations sont soumises à de nombreux risques et incertitudes, y compris une évolution défavorable des conditions économiques mondiales, en particulier une baisse de la demande sur nos marchés les plus importants ; une détérioration de nos possibilités de refinancement sur les marchés du crédit et financiers ; événements de force majeure, y compris les catastrophes naturelles, les pandémies, les actes de terrorisme, les troubles politiques, conflits armés, accidents du travail et leurs effets sur nos activités de sales, achats, production ou services financiers ; l'évolution des taux de change, des douanes et des dispositions relatives au commerce extérieur de la monnaie étrangère ; un changement dans les préférences des consommateurs ; un manque éventuel d'acceptation de nos produits ou services qui limite notre capacité à obtenir des prix et à utiliser de manière adéquate nos capacités de production ; les augmentations de prix du carburant ou des matières premières ; l'interruption de la production en raison de pénuries de matériaux, de grèves ou d'insolvabilités de fournisseurs ; une baisse des prix de vente de véhicules d'occasion ; la mise en œuvre efficace de mesures de réduction des coûts et d'optimisation de l'efficacité ; les perspectives commerciales des sociétés dans lesquelles nous détenons une participation significative ; la mise en œuvre réussie de coopérations stratégiques et de coentreprises ; l'évolution des lois, règlements et politiques gouvernementales, en particulier ceux relatifs aux émissions, à la consommation de carburant et à la sécurité du véhicule ; la résolution des enquêtes gouvernementales en cours ou des enquêtes demandées par les gouvernements, ainsi que la conclusion des procédures judiciaires en cours ou susceptibles d'être engagées à l'avenir ; et d'autres risques et incertitudes, dont certains sont décrits dans la rubrique « Risk and Opportunity Report » du rapport annuel actuel. Si l'un de ces facteurs d'incertitude ou l'un de ces impondérables devait survenir ou si les hypothèses sous-tendant les énoncés prospectifs s'avéraient inexacts, les résultats effectifs pourraient différer de manière essentielle des résultats mentionnés ou implicitement exprimés dans ces énoncés prospectifs. Nous déclinons toute intention, de même que toute obligation de mise à jour permanente de ces énoncés prospectifs, ceux-ci s'appuyant exclusivement sur la situation en vigueur au jour de leur publication.

Daimler Truck en bref

Daimler Truck est l'un des plus grands constructeurs de véhicule industriel au monde, avec **35 sites principaux** et **près de 100 000 employés** dans le monde. Fort de **130 ans** d'héritage, qui remontent à l'invention des premiers camions et autobus/autocars, Daimler Truck s'engage dans un sens clair : Pour tous ceux qui font bouger le monde. Avec ses partenaires mondiaux, l'entreprise façonne l'avenir du transport avec l'ambition d'être le premier fabricant de camions et d'autobus/autocars du secteur. Daimler Truck se concentre sur la fourniture de solutions de transport conformes aux règlements qui permettent à nos clients de réussir sur leurs marchés respectifs. L'entreprise opère à travers **quatre segments clés** : Trucks North America (Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses), Mercedes-Benz Trucks (y compris BharatBenz), Daimler Buses (Mercedes-Benz et Setra) et Daimler Truck Financial Services. Le portefeuille de formation de Daimler Truck comprend des camions légers, moyens et lourds pour le transport long-courrier, la distribution, la construction, la profession et la défense. Dans le segment des bus, l'entreprise propose des bus urbains, des bus scolaires, des autocars de tourisme et des châssis de bus. Outre la vente de véhicule, Daimler Truck propose également des produits de financement, des services After-Sales, des solutions numériques et de connectivité.