



Daimler Truck AG

Presse-Information

30. September 2025

Mercedes-Benz Trucks zeigt neuen eActros 400 auf Basis des eActros 600 – zahlreiche neue Varianten verfügbar

- **Zweite eActros-Modellgeneration bietet über 40 Kombinationsmöglichkeiten des Grundfahrzeugs, je nach Einsatzzweck und Anforderungen an Reichweite, Nutzlast und Komfort**
- **Konfiguration wahlweise mit zwei oder drei Batteriepaketen, ProCabin oder bewährtem L-Fahrerhaus im klassischen Actros-Design möglich**
- **Zusätzliche Radstände und Achsformeln für Sattelzugmaschinen und Pritschenfahrgestelle verfügbar**
- **Wesentliche technologische Merkmale der zweiten Modellgeneration eActros basieren auf dem eActros 600: Integrierte E-Achse, Lithium-Eisenphosphat-Batteriezelltechnologie (LFP) und Multimedia Cockpit Interactive 2 sowie moderne Assistenzsysteme für mehr Sicherheit**
- **Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Der eActros 600 beweist, dass batterieelektrischer Fernverkehr Realität ist – das Fahrzeug läuft bereits erfolgreich in über 15 europäischen Ländern. Klar ist aber auch: Damit die Transformation gelingt, muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur mit den Fahrzeugen Schritt halten und der Betrieb für unsere Kunden profitabel sein.“**
- **Neue Modellvarianten ab Oktober 2025 bestellbar**

Leinfelden-Echterdingen/ Molsheim (Frankreich) – Mit seinem batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw eActros 600 fertigt Mercedes-Benz Trucks seit Ende 2024 eine starke Alternative zu Diesel-Lkw in Serie. Der Hersteller hat nun erstmals im Rahmen einer Fahrveranstaltung für Journalisten rund um seinen Standort im französischen Molsheim den eActros 400 als neue Variante auf Basis der Technologie des eActros 600 vorgestellt. Mit zahlreichen neuen Kombinationsmöglichkeiten auf Basis beider Modelle erweitert Mercedes-Benz Trucks gezielt sein Angebot an batterieelektrischen Lkw, um noch mehr Logistikanforderungen im schweren Fern- und Verteilerverkehr elektrisch erfüllen zu können. So bietet Mercedes-Benz Trucks den eActros künftig als eActros 400 mit zwei und als eActros 600 mit drei Batteriepaketen an – jeweils wahlweise als Sattelzugmaschine oder Pritschenfahrgestell, passend zu den individuellen Anforderungen an Einsatzzweck,

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen, Germany | www.daimlertruck.com
Sitz/Domicile: Stuttgart, Registergericht/Court of Registry: AG Stuttgart, HRB-Nr./Commercial Register No.: 762884
Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser
Vorstand/Board of Management: Karin Rådström, Vorsitzende/Chairwoman; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Achim Puchert, Eva Scherer



und Mercedes-Benz sind eingetragene Marken der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Deutschland.

Reichweite und Nutzlast. Zudem können die Kundinnen und Kunden zukünftig zwischen zwei Fahrerhäusern wählen: dem bewährten L-Fahrerhaus mit niedrigerem Einstieg oder der aerodynamisch verbesserten, größeren ProCabin für maximalen Kabinenkomfort. Außerdem wird es eine Vielzahl von neuen Radstandsvarianten sowie weitere Achsformeln für die Pritschenfahrgestelle geben, um noch mehr Anwendungsgebiete abzudecken.

Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Seit 2021 gestalten wir den Wandel im Güterverkehr aktiv mit und liefern praxistaugliche Lösungen. Der eActros 600 beweist, dass batterieelektrischer Fernverkehr Realität ist – das Fahrzeug läuft bereits erfolgreich in über 15 europäischen Ländern. Klar ist aber auch: Damit die Transformation gelingt, muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur mit den Fahrzeugen Schritt halten und der Betrieb für unsere Kunden profitabel sein.“

Die ersten neuen Modelle sind ab Oktober in den EU30-Märkten und in ausgewählten Nicht-EU-Märkten bestellbar und werden zum Teil noch im Jahr 2025 im Werk in Wörth am Rhein vom Band rollen. Die neuen Fahrzeugvarianten der zweiten Modellgeneration eActros tragen weiterhin die wesentlichen technologischen Merkmale des eActros 600, der sich insbesondere durch sein innovatives technologisches Gesamtkonzept aus moderner Antriebstechnologie und hoher Energieeffizienz auszeichnet. Dazu gehören neben der selbstentwickelten elektrischen Antriebsachse, der für ihre lange Lebensdauer und über 95 Prozent nutzbare Batteriekapazität bekannten Lithium-Eisenphosphat (LFP)-Zelltechnologie und der 800 Volt Bordspannung auch das neue Multimedia Cockpit Interactive 2 sowie umfassende Assistenzsysteme für mehr Sicherheit. Mit dem Ausbau der zweiten Modellgeneration des eActros führt Mercedes-Benz Trucks die Modelle eActros 300/400 aus der ersten Generation zum Ende des Jahres nicht weiter fort.

Stina Fagerman, Leiterin Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Trucks: „Unsere eActros Modellfamilie wächst mit den Bedürfnissen unserer Kunden: Flexible Konfigurationen bei Kabine, Batteriepaketen oder Fahrgestell bieten den Transportunternehmen passgenaue Lösungen. Ergänzt wird unser Angebot durch digitale Dienste, TruckCharge-Ladelösungen und ein gut ausgebautes Servicenetz – für zuverlässige Begleitung auf dem Weg zur Elektromobilität.“

Batteriepakete bestimmen Reichweite, Nutzlast und Anschaffungspreis

Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Mercedes-Benz Trucks Product Engineering: „Wir haben die zweite Modellgeneration des eActros konsequent modular entwickelt. Sie verbindet moderne LFP-Batterietechnologie, effizienten E-Antrieb und intelligente Assistenzsysteme. Durch diese Modularität und die kombinierbaren Wahlmöglichkeiten bei Batteriekapazität, Fahrerhaus und Fahrgestell bieten wir über 40 Kombinationsmöglichkeiten des Grundfahrzeugs des eActros. So können wir noch gezielter auf die vielfältigen Anforderungen unserer Kunden eingehen und einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs leisten.“

Die Kunden-Entscheidung für die passende Fahrzeugvariante hängt maßgeblich vom konkreten Einsatzprofil – ob Langstrecke mit hohen Tageslaufleistungen oder schwerer

Verteilerverkehr mit kürzeren Routen –, den Frachtanforderungen, der verfügbaren Ladeinfrastruktur sowie den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab.

Die neuen eActros 400 Varianten ermöglichen einen preislich attraktiveren Einstieg in die Elektromobilität. Diese sind mit zwei LFP-Batteriepaketen à 207 kWh⁽¹⁾ ausgestattet, die zusammen 414 kWh installierte Batteriekapazität liefern – daher die Bezeichnung 400. Die unterschiedlichen Konfigurationen des eActros führen zu ebenso unterschiedlichen Reichweiten und variieren je nach Fahrzeugklasse und Einsatzprofil. Bei konstanter Fahrweise im Fernverkehrseinsatz sind die Reichweiten in der Regel höher als bei Fahrten im regionalen schweren Verteilerverkehr. Ein eActros 400 6x2 mit Trockenkofferaufbau, wie er für den klassischen Einsatz im schweren Verteilerverkehr prädestiniert ist, erzielt teilbeladen bei einer Umgebungstemperatur von 20 Grad Celsius beispielsweise eine Reichweite von bis zu 480 Kilometern⁽²⁾.

Der eActros 600 hat wie bisher drei Batteriepakete mit insgesamt 621 kWh installierter Batteriekapazität – daher die Bezeichnung 600. Das ermöglicht eine Reichweite von 500 Kilometern⁽³⁾ ohne Zwischenladen – je nach Ausstattung, Fahrweise, Strecke sowie weiteren Einflussfaktoren auch deutlich mehr. In der verbrauchsgünstigsten Kombination kann der eActros 600 mit drei Batteriepaketen im klassischen Fernverkehrseinsatz und 40 Tonnen Gesamtzuggewicht eine Reichweite von bis zu 560 Kilometern⁽²⁾ erreichen. Ist die eActros Sattelzugmaschine mit bewährtem L-Fahrerhaus und nur zwei Batteriepaketen ausgestattet, erreicht sie im gleichen Einsatz und unter nahezu vergleichbaren Rahmenbedingungen eine Reichweite von bis zu 330 Kilometern⁽²⁾.

Der eActros 400 mit zwei Batteriepaketen weist ein geringeres Fahrzeuggewicht auf und bietet dadurch mehr Zuladung als der eActros 600 mit drei Batteriepaketen. Durch die Gewichtsreduktion erhöht sich die maximale Sattellast des eActros 400 auf 9,5 Tonnen. In Kombination mit einem Standardauflieger erreicht der eActros 400 eine Nutzlast von über 25 Tonnen. Damit verfügt der eActros 400 über eine zusätzliche Nutzlast von mehr als 3 Tonnen gegenüber dem eActros 600 und kommt somit auf das Zuladungs-Niveau von Diesel-Lkw. Geladen werden kann der eActros 400 wie auch der eActros 600 mit bis zu 400 kW über die serienmäßige CCS2-Ladebuchse auf der linken Fahrzeugseite hinter dem Fahrerhaus. Optional ist eine zweite CCS2-Ladebuchse auf der rechten Fahrzeugseite bestellbar. Zwei Batteriepakete benötigen rund 46 Minuten⁽⁴⁾ um von 10 auf 80 Prozent zu laden, bei drei Batteriepaketen beträgt die Ladezeit rund 70 Minuten⁽⁴⁾. Neben dem CCS-Laden wird der für den Fernverkehr prädestinierte eActros 600 mit ProCabin später auch das Megawattladen ermöglichen.

Individuelle Fahrerhausvarianten für verschiedene Einsatzzwecke

Je nach Einsatzschwerpunkt – ob im schweren Verteilerverkehr oder auf der Langstrecke – variieren auch die Anforderungen an das Fahrerhaus. Die flexible Auswahl verschiedener Fahrerhausvarianten ermöglicht es Kunden, Komfort, Ergonomie und Wirtschaftlichkeit passend auf die spezifischen Anforderungen ihres Betriebs abzustimmen. So können Kunden künftig zwischen zwei Fahrerhäusern wählen: dem L-Fahrerhaus im bewährten Actros-Design und der futuristischen ProCabin. Beide Varianten sind sowohl für den eActros 400 mit zwei als auch für den eActros 600 als Pritschenfahrzeug mit drei Batteriepaketen verfügbar.

Das bereits bewährte L-Fahrerhaus mit 2,30 Metern Breite bietet dank seines um 170 Millimeter niedrigeren Einstiegs und seiner kompakten Abmessungen gute Voraussetzungen für Einsätze mit häufigem Ein- und Aussteigen sowie für kürzere Strecken. Als Classic- oder StreamSpace-Variante erhältlich, überzeugt es mit einem ergonomisch gestalteten Cockpit, viel Stauraum und zahlreichen praxisbewährten Komfortmerkmalen, wie beispielsweise das serienmäßig verbaute Multimedia Cockpit Interactive 2 oder LED-Scheinwerfer. Das bewährte L-Fahrerhaus kann eine wirtschaftlich interessante Lösung für preissensible Kunden sein und ermöglicht durch das geringere Gewicht einen leichten Nutzlastvorteil.

Die futuristisch designte ProCabin steht für ein Maximum an Komfort und eignet sich durch ihren ebenen Boden und das großzügige Raumgefühl besonders für Langstrecken mit regelmäßigen Übernachtungen. Die Kabine wurde außerdem auf eine besonders effiziente Aerodynamik ausgelegt, um so den Energieverbrauch zu verringern. Im Innenbereich wartet das in drei Varianten verfügbare, 2,50 Meter breite Fahrerhaus als Stream, Big oder Giga mit zahlreichen Komfort-Merkmalen wie verbesserte Sitzheizung, Premium-Flachgewebe-Sitzbezug oder Betten mit vollwertigem Lattenrost und dicker Premium-Matratze auf. Weitere Kennzeichen der ProCabin sind unter anderem der erweiterte Funktionsumfang der Bedienfelder an den Betten sowie die Ambientebeleuchtung und die zusätzlichen Schwanenhals-LED-Leselampen. Dazu kommen weitere Ausstattungsmerkmale wie zusätzliche USB-C-Steckdosen in den Seitenwänden, ein hochwertiger Vorhang im Zweifarben-Design, ein zweiter Kühlschrank, eine 230-Volt-Steckdose oder das SoloStar-Concept in zwei zusätzlichen Sitzbezugsvarianten.

Zur weiteren Ausstattung beider Fahrer cabins gehört die MirrorCam. Das von Mercedes-Benz Trucks entwickelte Spiegelkameran System kann dazu beitragen, Situationen wie Überholen, Rangieren, Fahren bei schlechter Sicht und Dunkelheit, Kurvenfahrten und das Passieren von Engstellen noch sicherer und stressfreier zu bewältigen. Der Weitwinkelmodus beim Rückwärtsrangieren, Distanzlinien in den Displays zur besseren Einschätzung des Abstands zu Objekten hinter dem eigenen Fahrzeug, Mitschwenken des Kamerabildes bei Kurvenfahrten oder Überwachung des Fahrzeugumfelds während der Rast sind weitere hilfreiche Funktionen. Auch das Zusammenspiel der MirrorCam mit dem Abbiege-Assistenten Active Sideguard Assist 2, insbesondere in komplexen Verkehrssituationen und unübersichtlichen Kreuzungsbereichen, kann dabei helfen, Gefahrensituationen zu entschärfen. Für die optischen Warnhinweise nutzt der Abbiege-Assistent die Displays der MirrorCam.

Zusätzliche Radstände und Achsvarianten für breiteres Einsatzspektrum

Mercedes-Benz Trucks bietet seinen Kunden jetzt noch mehr Auswahlmöglichkeiten, um die E-Fahrzeuge noch besser an individuelle Kundenanforderungen anzupassen. Künftig wird das Angebot an Radständen und Achsvarianten bei den batterieelektrischen Varianten deutlich erweitert.

Neu ist zum Beispiel der eActros 400 als 4x2-Sattelzugmaschine mit 3.700 mm Radstand. Dank des kürzeren Radstands hat er einen kleineren Wendekreis und lässt sich auch bei wenig Platz – etwa in schmalen Straßen oder engen Betriebshöfen – leichter manövrieren. Ebenfalls neu beim eActros 400 sind sowohl 4x2-Pritschenfahrgerüste mit den Radständen 4.000, 5.500, 5.800 und 6.100 mm als auch 6x2-Pritschenfahrgerüste mit sechs verschiedenen Radständen zwischen 4.000 und 5.800 mm. Diese Varianten sind mit ProCabin oder mit bewährtem L-Fahrerhaus erhältlich.

Auch beim eActros 600 gibt es mehr Auswahl: Künftig wird er auch als 4x2-Pritschenfahrgestell mit den Radständen 4.000, 5.500 und 5.800 mm angeboten. Außerdem gibt es für die 6x2 Pritsche zusätzlich zu den bereits verfügbaren Radständen 4.600 und 4.900 mm vier weitere Radstände analog zum eActros 400. Diese sind: 4.000, 4.500, 5.200 und 5.800 mm.

Diese Varianten wird es für die ProCabin ebenso wie für das bewährte L-Fahrerhaus geben.

Integrierte E-Achse für mehr Effizienz

Sowohl im eActros 600 als auch im neuen eActros 400 ist eine E-Achse mit zwei Elektromotoren und Vier-Gang-Getriebe verbaut. Die E-Motoren generieren eine Dauerleistung von 400 kW sowie eine Spitzenleistung von 600 kW und sorgen für eine kraftvolle Beschleunigung, einen hohen Fahrkomfort und eine hohe Fahrdynamik. Die volle Motorleistung steht zumeist nahezu ohne Drehmomentunterbrechung zur Verfügung. Darüber hinaus lässt sich bei vorausschauender Fahrweise durch Rekuperation elektrische Energie zurückgewinnen, die in die Batterien zurückgeführt wird und im Anschluss wieder für den Antrieb zur Verfügung steht. Durch Rekuperation werden die Bremsen weniger beansprucht, was einen positiven Nebeneffekt darstellt. Situationsabhängig kann der Fahrer zwischen fünf verschiedenen Rekuperationsstufen wählen. Ganz nach Wunsch lässt sich im digitalen Cockpit auf dem Touchscreen auch das One-Pedal-Driving aktivieren – also die Verzögerung per Rekuperation mit reduzierter Betätigung der mechanischen Bremse. Der eActros verfügt über die explizit auf den E-Antrieb abgestimmte Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control (PPC). Die vorausschauende Antriebsstrangregelung berücksichtigt automatisch Topografie, Straßenverlauf und Verkehrszeichen für eine möglichst effiziente Fahrweise. Dabei werden nun auch die Routeninformationen des Navigationssystems mit einbezogen, um eine bessere Erkennung vorausliegender Streckenereignisse zu ermöglichen. So kann der Fahrer unnötiges Bremsen und Beschleunigen vermeiden und die Batterieenergie effizienter nutzen.

Multimedia Cockpit Interactive 2 mit Sprachsteuerung und besserer Konnektivität

Als sehr hilfreich im Arbeitsalltag erweist sich das in der ProCabin wie auch in dem bewährten L-Fahrerhaus serienmäßig verbaute Multimedia Cockpit Interactive 2, wodurch die Fahrzeuge noch vernetzter werden. Das 12-Zoll-Instrumentendisplay und der verbesserte Touchscreen sind intuitiv bedienbar und individuell konfigurierbar, darüber hinaus lassen sich viele Funktionen nun per Sprachsteuerung sicherer und schnell aktivieren. Dadurch kann der Fahrer den Blick auf der Straße und seine Hände am Steuer lassen. Über das Multimedia Cockpit Interactive 2 wird der Fahrer außerdem kontinuierlich über den Ladezustand der Batterien, die prognostizierte verbleibende Reichweite sowie den aktuellen und durchschnittlichen Energieverbrauch informiert. Die im Multimedia Cockpit Interactive 2 integrierte Navigation ist speziell für E-Fahrzeuge ausgelegt und berücksichtigt die aktuelle Ladeinfrastruktur. Zudem profitieren alle Varianten von dem speziell auf den E-Antrieb abgestimmten PPC, welches Routeninformationen des Navigationssystems mit einbezieht, um eine bessere Erkennung vorausliegender Streckenereignisse ermöglicht und so die Effizienz weiter erhöht. Über den Touchscreen oder das Multifunktionslenkrad sind auch Funktionen wie Heizung, Klimaanlage, Navigation, Telefonie, Beleuchtung und das integrierte Radio-Infotainmentsystem steuerbar.

Elektromobilität mit messbarem Klimanutzen

Die eActros Modellpalette ermöglicht über ihren Lebenszyklus hinweg deutliche CO₂⁽⁵⁾-Einsparpotentiale gegenüber eines vergleichbaren Actros mit Dieselmotor. Die tatsächlichen Werte sind abhängig vom jeweiligen Modell und vom Strommix, mit dem die Batterien geladen werden. So sind, basierend auf dem durchschnittlichen EU-Strommix, Einsparungen von rund 40 Prozent⁽⁶⁾ möglich. Bei ausschließlicher Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien sind über einen angenommenen Fahrzeug- Lebenszyklus von zehn Jahren, CO₂-Reduktionen um mehr als 80 Prozent⁽⁶⁾ gegenüber einem Diesel-Fahrzeug möglich.

So sind dies beispielsweise für einen eActros 600 als Sattelzugmaschine mit ProCabin im Fernverkehrseinsatz je nach Strommix Einsparungen von 436 Tonnen beziehungsweise 871 Tonnen CO₂. Für das vergleichbare eActros 600 Pritschenfahrgestell mit ProCabin sind dies im Fernverkehrseinsatz sogar 458 Tonnen beziehungsweise 939 Tonnen.

Weitere CO₂-Einsparpotentiale ergeben sich auch durch die Wahl einer Fahrzeugvariante mit nur zwei Batteriepaketen. Dies führt beispielsweise bei der Produktion eines eActros 400 6x2 Pritschenfahrgestell mit bewährtem L-Fahrerhaus zu 22 Tonnen weniger CO₂ gegenüber der gleichen Konfiguration mit drei Batteriepaketen. In diesem Fall entspricht dies einer Reduktion der für die Herstellung aufgewendeten CO₂-Emissionen von circa 23 Prozent⁽⁶⁾.

Intelligente digitale Lösungen und Services für noch effizientere Nutzung

Um für Fuhrparkbetreiber die Abläufe und Arbeitsprozesse rund um die E-Lkw zu vereinfachen, hält Mercedes-Benz Trucks eine ganze Reihe digitaler Lösungen und Services parat. Einen Einstieg in die digitalen Servicelösungen von Mercedes-Benz Trucks bietet TruckLive in Kombination mit My TruckPoint. Dahinter verbergen sich verschiedene Konnektivitätsdienste, die über das Kundenportal My TruckPoint und im Fahrzeug über das Multimedia Cockpit Interactive 2 genutzt werden können. So kann zum Beispiel das Maintenance Management für eine verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit sorgen, während Live Traffic über die Navigation mit Echtzeitverkehrsdaten bei der Routenplanung unterstützen kann. Darüber hinaus können die neuen Connected Services wie Connected Traffic Warnings, Service24h Connected, Over-the-Air-Updates und die App Mercedes-Benz Trucks Remote Truck 3.0 genutzt werden.

Die App Mercedes-Benz Trucks Remote Truck 3.0 bildet die digitale Schnittstelle zwischen dem Nutzer und seinem Mercedes-Benz Lkw. Hierüber können wichtige Statusinformationen wie Batteriestand, Ladezustand und zugehörige Push-Benachrichtigungen abgerufen werden.

Die Funktion Connected Traffic Warnings kann dazu beitragen, die Sicherheit im Straßenverkehr durch die Erkennung und Weitergabe von Gefahrenwarnungen an Fahrzeuge in naher Umgebung zu verbessern. Auf der Fahrzeugkarte oder als Pop-up-Fenster im Cockpit erhalten die Fahrer aktuelle Verkehrssereignisse. Dazu kommen akustische Warnungen etwa zehn Sekunden vor dem Erreichen der Gefahrenstelle. Das Modul kann vor insgesamt zehn Gefahrentypen einschließlich Unfällen, Nebel, starkem Regen, Baustellen und rutschigen Straßen warnen. Zudem umfasst das System eine Falschfahrerwarnung.

Mit Service24h Connected können Flottenmanager einen Liegenbleiber einfach online über My TruckPoint melden. Da viele relevante Daten bereits vorausgefüllt sind, spart die Online-Pannemeldung wertvolle Zeit im Vergleich zum Anruf bei der Service-Hotline. Außerdem

werden die aktuelle Fahrzeugposition und Fahrzeug-Diagnosedaten zur besseren Vorbereitung des Pannendienstes übermittelt.

Angesichts der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen und der immer größeren Zahl an verbauten Fahrerassistenzsystemen kommt der Fahrzeugsoftware eine ganz entscheidende Bedeutung zu. Over-the-Air Updates ermöglichen es, die Software auf dem neuesten Stand zu halten – unabhängig von Zeit und Ort. Zur Durchführung der Updates wird der Fahrer über das Multimedia Cockpit Interactive 2 angeleitet.

Flottenmanager können über das Fleetboard Portal eine Vielzahl digitaler Funktionen nutzen, um ihre eActros-Fahrzeuge effizient zu steuern. Hierzu gehören ein intelligentes Charge Management zur Planung und Überwachung von Ladevorgängen, ein digitales Logbuch mit detaillierten Informationen zu Fahr-, Stand- und Ladezeiten sowie Verbrauchsdaten und ein Mapping-Tool, das in Echtzeit die Fahrzeugposition, den Ladezustand und den Betriebsstatus anzeigt. Ergänzt wird das Angebot durch die Performance Analysis BEV Basic, die speziell für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge entwickelt wurde und ein tieferes Verständnis des Energieverbrauchs sowie des Fahrverhaltens ermöglicht. Sie liefert objektive Kennzahlen zur Fahrweise, unterstützt die Bewertung von Effizienzpotenzialen und bietet monatliche Berichte zur Analyse und Verbesserung der Fahrzeugnutzung. Weitere Funktionen wie Zeiterfassung, Ferndiagnose und Uptime-Management sorgen für Transparenz, vorausschauende Wartung und eine hohe Einsatzsicherheit der elektrischen Flotte.

Die angebotenen Konnektivitätslösungen leisten einen Beitrag für einen möglichst effizienten, sicheren und komfortablen Betrieb von E-Lkw im Alltag.

Aufmerksame Helfer an Bord

Ein hoher Anspruch von Mercedes-Benz Trucks ist es, dass die Fahrer in jeder Verkehrssituation möglichst sicher unterwegs sind. Zu diesem Zweck sorgen die in den verschiedenen Fahrzeugvarianten verfügbaren Assistenzsysteme dafür, dass sie Gefahren rechtzeitig erkennen, frühzeitig abbremsen und den Überblick über das Verkehrsgeschehen behalten können. Die elektronischen Helfer können insbesondere dazu beitragen, dass Momente der Unachtsamkeit etwa aufgrund von Übermüdung, Stress oder Ablenkung für alle Beteiligten möglichst ohne schwere Folgen bleiben⁽⁷⁾.

Das Sicherheitskonzept der zweiten eActros-Generation beruht, wie auch bei den anderen Baureihen von Mercedes-Benz-Trucks, auf der Weiterentwicklung bewährter Sicherheits-Assistenzsysteme. Die neu entwickelte und mit dem eActros 600 und dem Actros L neu eingeführte Elektronikplattform bietet eine 20-fach höhere Datenverarbeitung im Vergleich zu den Vorgängerversionen, die insgesamt sechs verbauten Sensoren können einen Winkel von 270 Grad um das Fahrzeug herum abdecken. Dadurch sind Assistenzsysteme wie Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2, Front Guard Assist oder Active Drive Assist 3 für teilautomatisiertes Fahren (SAE Level 2) in der Lage, ihre Stärken noch besser auszuspielen. Die Systeme gehen dabei zum Teil deutlich über die gesetzlichen Vorschriften hinaus. Das gilt auch für die seit 2022 beziehungsweise 2024 geltenden Standards der von der EU erlassenen General Safety Regulation (GSR).

Ab Februar 2026 erfolgt dann auch die Erweiterung um Systeme, die den zukünftigen GSR-Vorschriften ab Juli 2026 beziehungsweise September 2028 entsprechen. So nutzt zum Beispiel der Attention Assist 2 als weiterentwickelter Aufmerksamkeitsassistent von Mercedes-Benz Trucks ab 20 km/h die verbaute Infrarotkamera zur Beobachtung der

Position der Pupillen des Fahrers, im dazugehörigen Steuergerät wird dann der daraus resultierende Blickwinkel berechnet, so dass im Falle einer Ablenkung vom Verkehrsgeschehen der Fahrer gewarnt wird. In den Attention Assist 2 ist auch die Funktionalität des Aufmerksamkeits-Assistenten integriert, der anhand von verschiedenen Parametern wie Spureinhaltung oder Fahreraktivitäten und dem Lenkverhalten die Müdigkeit des Fahrers überwacht hat. Der Active Brake Assist 6 Plus als Weiterentwicklung des Active Brake Assist 6 kann dank der 270-Grad-Fusionstechnologie beziehungsweise der daraus resultierenden vergrößerten Umgebungserfassung noch schneller auf kritische Situationen reagieren. Merkmale des Systems sind unter anderem Kriterien wie verbesserte Fußgängerschutzparameter, erweiterte Fahrradfahrer-Erkennung oder verbesserte Kurvenreaktion, mit dem Ziel einer höheren Unfallvermeidung speziell im Geschwindigkeitsbereich bis 90 km/h.

TruckCharge von Daimler Truck: Aufbau eines europaweiten Ladenetzwerks für E-Lkw

Unter dem Markennamen TruckCharge bündelt Daimler Truck seine Angebote rund um die E-Infrastruktur und das Laden von Elektro-Lkw. Dies umfasst die Beratung, den Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie deren Betrieb. Unter der Marke TruckCharge wird zudem der Aufbau eines europaweiten Ladenetzwerks für Elektro-Lkw angestrebt, das sowohl die über 1.000 Händler als auch interessierte Kunden von Mercedes-Benz Trucks einbindet, um ihre Ladeinfrastruktur auch für Dritte zu öffnen und dadurch eine bessere Auslastung zu erzielen. Das Netz soll bis 2030 über 3.000 Schnellladepunkte in Europa umfassen und damit das größte in Europa sein.

Flexible Finanzierungsmodelle für die Transportwende

Daimler Truck Financial Services erleichtert den Einstieg in die Elektromobilität mit integrierten Finanzierungs- und Versicherungslösungen. Neben Finanzierungsmöglichkeiten für das Fahrzeug und die Ladeinfrastruktur gibt es in Europa das Produkt „eService Leasing“.

Das integrierte Angebot basiert auf einem Kilometer-Leasingmodell mit garantiertem Restwert und beinhaltet den Servicevertrag Mercedes-Benz Trucks Complete inklusive Mercedes-Benz Trucks Uptime. Ergänzt wird das eService Leasing durch ein modulares Produktpaket, das verschiedene optionale Leistungen von Mercedes-Benz Trucks und Daimler Truck Financial Services umfasst. Während der gesamten Nutzungsdauer zahlt der Kunde eine feste monatliche Rate, der Restwert ist garantiert. Dadurch entstehen keine unvorhergesehenen Kosten, der eActros 400 überzeugt durch minimale Ausfallzeiten und ist stets optimal gewartet.

Zusätzlich wird es in Deutschland flexible Mietangebote über CharterWay geben, mit weiteren Vorteilen: absolute Kostenkontrolle über die gesamte Laufzeit, volle Integration aller Leistungen wie Versicherung, Wartung, gesetzliche Prüfungen und Reparaturen in einer einzigen Monatsrate sowie maximale Flexibilität bei Laufzeiten und Fahrzeugwechsel und auf Wunsch digitale Services. So erhalten Kunden ein „All-inclusive“-Paket ohne Risiko – und können jederzeit auf neue Anforderungen im Transportgeschäft reagieren.

Evolution des E-Lkw-Portfolios bei Mercedes-Benz Trucks

Seit 2021 hat Mercedes-Benz Trucks Elektro-Lkw in seinem Portfolio. Zunächst wurde der eActros 300/400 für den schweren Verteilerverkehr als erstes batterieelektrisches Fahrzeug

eingeführt, nur ein Jahr später folgte der für den Einsatz im kommunalen Entsorgungsverkehr prädestinierte eEconic, der in dieser Form auch weiterhin gefertigt wird. Ende 2024 lief die Serienproduktion der zweiten Modelgeneration Elektro-Lkw von Mercedes-Benz Trucks mit dem eActros 600 an. Kommendes Jahr kommt der auf der Bauma 2025 vorgestellte neue eArocs 400 für den urbanen Bauverkehr auf den Markt, der ebenfalls wesentliche Komponenten aus dem eActros 600 übernimmt.

Flexible Fertigung der batterieelektrischen Modelle in Wörth

Der eActros 400 der zweiten Generation wird genauso wie der eActros 600 auf der bestehenden Montagelinie der Wörther A-Baureihen-Produktion gefertigt, parallel und flexibel neben den Lkw, die einen Dieselantrieb bekommen. In dieser Produktionshalle erhält er auch sämtliche elektrische Komponenten. Am Ende des Bands erfolgt die Inbetriebnahme des Gesamtsystems: Ab dann ist der Lkw fahrbereit und durchläuft schließlich den Finish-Prozess und die Endabnahme wie alle anderen Lkw auch.

Der Aufbau der neuen Modellgeneration findet somit komplett in einer Produktionshalle statt, im Unterschied zu den vorigen Elektro-Lkw Modellen: Der eActros 300/400 der ersten Generation und der eEconic verlassen für die Montage der elektrischen Antriebskomponenten die Produktionshalle, um im Wörther Future Truck Center elektrifiziert zu werden.

Auch die Daimler Truck Werke Mannheim, Kassel und Gaggenau spielen eine wichtige Rolle bei der Fertigung der neuen Modellgeneration des eActros. Sie liefern die für den batterieelektrischen Antrieb notwendigen Komponenten wie die E-Achse, Getriebekomponenten sowie die Frontbox, welche zahlreiche Hochvolt- und Niederspannungskomponenten bündelt und im ehemaligen Bauraum des Verbrennungsmotors sitzt.

⁽¹⁾ Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

⁽²⁾ Die geschätzte Reichweite wird aus Ergebnissen interner Simulationen sowie realer Fahrtests abgeleitet. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund zahlreicher Faktoren wie beispielsweise Topografie, Wetterbedingungen, Geschwindigkeit, Vorkonditionierung, Nebenverbräuchern, der individuellen Fahrzeugkonfiguration und Fahrweise von der geschätzten Reichweite abweichen.

⁽³⁾ Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen mit einer 4x2 Sattelzugmaschine mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht bei 20°C Außentemperatur im Fernverkehrseinsatz, intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.

⁽⁴⁾ Die Ladezeit basiert auf den in der ISO/SAE 12906 definierten Rahmenbedingungen für schwere Nutzfahrzeuge - mit 400 kW Ladeleistung an einer üblichen DC-Schnellladesäule mit 500 A.

⁽⁵⁾ CO₂ steht hier stellvertretend für alle anfallenden Treibhausgase (CO₂-Äquivalent).

⁽⁶⁾ Basiert auf einer Ökobilanzierung gemäß ISO 14040:2006+A1:2020 und ISO 14044:2006+A1:2017+A2:2020 und wurde durch einen externen Dritten, den TÜV Rheinland, kritisch geprüft. Die der Ökobilanz zugrundeliegenden Daten und Annahmen, einschließlich der Spezifikationen für die funktionalen Einheiten und Methoden, haben wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisse. Ein Vergleich mit anderen Lkw-Modellen oder Fahrzeugen ist daher weder beabsichtigt noch empfohlen.

⁽⁷⁾ Mercedes-Benz Trucks verfolgt bei allen Assistenzsystemen das Ziel, den Fahrer innerhalb der Systemgrenzen beim Führen des Fahrzeugs so gut wie möglich zu unterstützen. Der Fahrer bleibt jedoch, wie auch gesetzlich normiert, zu jeder Zeit für das sichere Führen des Fahrzeugs vollumfänglich verantwortlich.

Ansprechpartner:

Ulrike Burkhart, +49 (0) 160 861 3757, ulrike.burkhart@daimlertruck.com
Katrin Fischer, +49 (0) 176 3096 6698, katrin.fischer@daimlertruck.com
Peter Smodej, +49 (0) 176 3093 6446, peter.smodej@daimlertruck.com

Weitere Informationen von Daimler Truck:

newsroom.daimlertruck.com und **www.daimlertruck.com**

Vorausschauende Aussagen:

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

Daimler Truck im Überblick

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