

## Presse-Information

15. September 2024

## **Daimler Truck stellt CO<sub>2</sub>-neutralen Fernverkehr in den Mittelpunkt der IAA Transportation 2024 – Serienstart des Mercedes-Benz eActros 600 im November**

- **Batterie-elektrischer Mercedes-Benz eActros 600 ist Highlight von Daimler Truck – schwerer Fernverkehrs-Lkw belegt hohe Energie-Effizienz auf Europatour**
- **Serienproduktion des neuen Elektro-Flaggschiffs startet Ende November in Wörth**
- **Fernverkehrs-Segment steht für zwei Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Lkw-Verkehr**
- **Daimler Truck lanciert neue Marke TruckCharge für E-Infrastruktur und Lkw-Laden**
- **Weitere IAA-Highlights von Daimler Truck: FUSO Next Generation eCanter als vollelektrisches Abfallsammelfahrzeug, Mercedes-Benz GenH2 Truck mit wasserstoffbasierter Brennstoffzelle, der neue Mercedes-Benz Actros L mit verbesserter Aerodynamik als Messepremiere, der neue batterie-elektrische Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro K mit kürzerem Radstand als Weltpremiere und der neue Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach als Publikumspremiere**
- **Nächste Technologie-Revolution „softwaredefiniertes Fahrzeug“: Daimler Truck präsentiert Vision für hochintelligente Fahrzeuge – Quantensprung insbesondere in Bezug auf Sicherheit, Komfort und Effizienz möglich**
- **Messestand von Mercedes-Benz Trucks und FUSO in Halle 19/20, Mit- und Selbstfahrten auf Aussengelände und öffentlichen Strassen**

Leinfelden-Echterdingen / Hannover – Daimler Truck, einer der weltweit grössten Nutzfahrzeughersteller, hat am Sonntag im Vorgriff auf die Branchenmesse IAA Transportation 2024 in Hannover seinen Weg zum nachhaltigen Transport aufgezeigt. Hierbei standen die Themen Dekarbonisierung und Digitalisierung im Fokus. Das Messe-Highlight von Daimler Truck ist der batterie-elektrische Lkw Mercedes-Benz eActros 600. Mit seinem neuen E-Flaggschiff will der Hersteller den Fernverkehr, der zwei Drittel und damit den Grossteil der lokalen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Lkw-Verkehr ausmacht, dekarbonisieren. Die hohe Batteriekapazität von über 600 Kilowattstunden<sup>1</sup> sowie eine neue, besonders effiziente

---

<sup>1</sup> Der eActros 600 verfügt über drei Batteriepakete mit jeweils 207 kWh. Diese bieten eine installierte Gesamtkapazität von 621 kWh. Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung, ermöglichen eine Reichweite des eActros 600 von 500 Kilometern<sup>2</sup> ohne Zwischenladen. Diese Reichweite wird unter sehr realistischen, praxisnahen Bedingungen mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht erreicht und kann je nach Fahrweise und Strecke auch deutlich übertroffen werden. Der eActros 600 wird am Tag sogar weit über 1.000 Kilometer zurücklegen können. Zwischenladen während der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerpausen – selbst ohne Megawattladen – macht dies möglich, sofern die Lademöglichkeiten vorhanden sind.

Zwei seriennahe Prototypen haben im Sommer dieses Jahres bei einer fast siebenwöchigen, über 15.000 Kilometer langen Testfahrt durch 22 europäische Länder die Leistungsfähigkeit des eActros 600 gezeigt. Es war die grösste Erprobungsfahrt der Geschichte von Mercedes-Benz Trucks. Die beiden E-Trucks waren mit jeweils 40 Tonnen Gesamtzuggewicht unterwegs. Die Fahrzeuge haben bei der Tour, auf der ausschliesslich an öffentlichen Ladestationen geladen wurde, die hohe Energieeffizienz des eActros 600 unter Beweis gestellt: Über den gesamten Tourverlauf konnte der mit spezieller Verbrauchsmesstechnik ausgestattete Prototyp einen Durchschnittsfahrverbrauch von 103 Kilowattstunden pro 100 Kilometer<sup>3</sup> erzielen. Diesen umgerechnet mit dem Energieinhalt von Diesel entspricht einem Dieserverbrauch von rund 10 Liter pro 100 Kilometer, was mit einem konventionell angetriebenen Lkw unmöglich erreichbar gewesen wäre. Bei zahlreichen Tagesetappen wären auf der Tour rechnerisch sogar Reichweiten von über 600 Kilometer ohne Zwischenladen möglich gewesen. Im Durchschnitt konnten rund 25 Prozent des Antriebsverbrauches des eActros 600 durch rekuperierte Energie gedeckt werden.

Die Bandbreite des Tagesverbrauches lag vor allem je nach Strecke, Topographie und Temperatur zwischen 85 Kilowattstunden pro 100 Kilometer – auf den rund 360 Kilometern bergab von Madrid nach Bilbao unter sehr guten Strassen- und Wetterbedingungen – und 140 Kilowattstunden pro 100 Kilometer auf den rund 240 Kilometern von Alta ans Nordkap bei einer Tiefsttemperatur von 7 Grad Celsius und auf teilweise nicht asphaltierten Strassen. Die Leistungsfähigkeit des anderen Prototyps wurde im Verlauf der Tour von rund 30 Journalisten aus 20 europäischen Ländern – zumeist hinter dem Steuer – nicht nur hinsichtlich des Verbrauchs, sondern beispielsweise auch in Bezug auf die Fahrdynamik auf die Probe gestellt. Selbst bei diesem Fahrzeug lag der Verbrauch im Schnitt nur etwa 6 Prozent höher. Damit hat sich die angegebene Reichweite von 500 Kilometern mit einer Batterieaufladung im Zuge der Tour als realistische Planungsgrösse bestätigt.

Daimler Truck feiert den Serienstart des eActros 600 Ende November dieses Jahres im Mercedes-Benz Werk Wörth. Noch 2024 sollen erste Kundenfahrzeuge des eActros 600 gefertigt und zugelassen werden. Auch die Daimler Truck Werke Mannheim, Kassel und

---

<sup>2</sup> Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen, nach Vorkonditionierung 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.

<sup>3</sup> Durchschnittlicher Gesamtfahrverbrauch der eActros 600 European Testing Tour 2024 (zurückgelegte Distanz 15.269 Kilometer mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht); seriennaher Prototyp mit effizienzmaximierter Gesamtkonfiguration, rollwiderstandsoptimierten Reifen in Erprobung (Verfügbarkeit 2025 geplant) und verbrauchsoptimierter Fahrweise.

Gaggenau spielen dabei eine wichtige Rolle. Sie liefern die für den batterieelektrischen Antrieb notwendigen Komponenten des eActros 600, wie die E-Achse, Getriebekomponenten sowie die Frontbox, welche zahlreiche Hochvolt- und Niederspannungskomponenten bündelt und im ehemaligen Bauraum des Verbrennungsmotors sitzt.

Martin Daum, CEO Daimler Truck: „Wir haben unsere Vision für den nachhaltigen Transport der Zukunft schon vor Jahren vorgestellt. Die IAA Transportation 2024 steht für uns nun ganz klar im Zeichen der Umsetzung. Wir liefern batterie-elektrische Serienfahrzeuge in den Mengen, die unsere Kunden nachfragen.“

Der eActros 600 hat am Sonntag im Rahmen der „Daimler Truck Media Night“ in Hannover eine nächtliche Tour nach Berlin und zurück angetreten. Zum einen soll damit seine Alltagstauglichkeit live demonstriert und zum anderen eine Botschaft an die politischen Entscheidungsträger nicht nur in Berlin, sondern auch in Brüssel geschickt werden: Die emissionsfreien Fahrzeuge von Daimler Truck sind bereit, jetzt muss der Aufbau der Ladeinfrastruktur folgen.

Karin Rådström: „Unser eActros 600 ist eine starke Alternative zu einem Diesel-Lkw – dank seiner Reichweite von 500 Kilometern mit einer Batterieaufladung. Mit seiner sehr hohen Energieeffizienz wird der eActros 600 für Flottenbetreiber zudem profitabel sein. Nun ist es unerlässlich, dass Politik, Energiebranche und Industrie gemeinsam den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur voranbringen.“

Daimler Truck hat seit Verkaufsstart Ende letzten Jahres bereits 2.000 Bestellungen für den eActros 600 verzeichnet und auch die Absichtserklärungen liegen im vierstelligen Bereich.

Um die E-Mobilität für seine Kunden über den Kauf von Elektro-Lkw hinaus einfach und profitabel zu machen, lanciert Daimler Truck zum Start der IAA die neue Marke TruckCharge in Europa. Unter dem Namen fasst das Unternehmen seine Angebote rund um E-Infrastruktur und das Laden von Elektro-Lkw zusammen, d.h. Beratung und Infrastruktur sowie Betrieb des elektrifizierten Depots für Spediteure aber auch Industrieunternehmen. Teil des Angebots sind unter anderem das Fleetboard Charge Management, das einen ganzheitlichen Überblick über alle Interaktionen zwischen den batterieelektrisch betriebenen Lkw im Fuhrpark und den firmeneigenen Ladestationen ermöglicht, die Charging Card, die das bargeldlose Laden unterwegs erlaubt sowie die Finanzierung der Ladeinfrastruktur.

Der IAA-Stand von Mercedes-Benz Trucks und FUSO befindet sich in Halle 19/20. Mit- und Selbstfahrmöglichkeiten beginnen am Stand und die Fahrten finden zum Teil auf dem Aussengelände der Messe sowie auf öffentlichen Strassen statt. Weitere IAA-Highlights von Daimler Truck sind der FUSO Next Generation eCanter als vollelektrisches Abfallsammelfahrzeug, der Mercedes-Benz GenH2 Truck mit wasserstoffbetriebener Brennstoffzelle, der neue Mercedes-Benz Actros L mit verbesserter Aerodynamik als Messepremiere, der neue batterie-elektrische Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro K mit kürzerem Radstand als Weltpremiere und der neue Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach als Publikumspremiere. Ein weiterer Schwerpunkt der Daimler Truck Media Night war der zu

erwartende Quantensprung durch die Digitalisierung – Stichwort „softwaredefiniertes Fahrzeug“ – welche für den Hersteller die nächste Technologie-Revolution sein wird.

Dem gemeinsamen Auftritt von Martin Daum und Karin Rådström bei der Daimler Truck Media Night kommt besondere Bedeutung zu. Wie das Unternehmen Anfang September mitteilte, hat der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG Karin Rådström zum 1. Oktober 2024 zur neuen Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens ernannt und sie wird in dieser Funktion bis 31. Januar 2029 bestellt. Sie tritt die Nachfolge von Martin Daum an, der am 30. September 2024 als Vorstandsvorsitzender zurücktritt und den Weg für das nächste Kapitel der Transformation des Konzerns ebnet. Martin Daum bleibt bis 31. Dezember 2024 ordentliches Mitglied des Vorstands und unterstützt damit einen reibungslosen Übergang. Karin Rådström wird zunächst für Mercedes-Benz Trucks verantwortlich bleiben, bis über ihre Nachfolge entschieden ist.

### **Daimler Truck gibt Ausblick auf softwaredefinierte Fahrzeuge**

Neben der Dekarbonisierung des Transports richtet Daimler Truck auch bei der digitalen Transformation den Blick weiter in die Zukunft und möchte auf dem Weg hin zu softwaredefinierten Nutzfahrzeugen eine führende Rolle einnehmen. Die neuesten Lkw-Generationen, wie beispielsweise der eActros 600 und der Actros L, verfügen bereits über eine evolutionär verbesserte Mechatronik-Architektur. Mit dieser können Daten bis zu 20-mal schneller als bisher verarbeitet werden. Das ermöglicht neben erweiterten Funktionen bei den neuesten Sicherheitssystemen wie dem Active Brake Assist 6 oder dem Active Sideguard Assist 2 auch verbesserten Fahrerkomfort und Konnektivität. Dazu gehört beispielsweise auch das Multimedia Cockpit Interactive 2 oder die Connected Traffic Warnings-Funktion, die Gefahrenwarnungen erkennen und an die Fahrzeuge in naher Umgebung weitergeben kann. Viele dieser Funktionen können zukünftig „over-the-air“ – also ohne Werkstattaufenthalt – im Lkw aktiviert werden. Um in der Zukunft das volle Potential von Software zu nutzen und einen möglichen Quantensprung zu erzielen, wird es notwendig sein, die Anzahl an dezentralen Steuergeräten mit ihren unterschiedlichen Betriebssystemen zu reduzieren und die Mechatronik-Architektur von Grund auf neu zu definieren. Dahingehend hat Daimler Truck-Technologievorstand Andreas Gorbach im Rahmen der Daimler Truck IAA Media Night die Unternehmensvision für hochintelligente, softwaredefinierte Nutzfahrzeuge mit einem Zeithorizont von etwa zehn Jahren vorgestellt. Diese kommende Technologierevolution soll bei Daimler Truck über Fahrzeugmarken und Antriebsformen übergreifend im Konzern umgesetzt werden.

Andreas Gorbach: „Die Zukunft des Lkw ist emissionsfrei und basiert auf Software. Deshalb denken wir unsere Fahrzeugarchitektur neu und wollen gemeinsam mit der Volvo Group einen Industriestandard entwickeln: eine schlanke und hochleistungsfähige Architektur mit dazugehörigem Betriebssystem. Damit legen wir den Grundstein für softwaredefinierte Nutzfahrzeuge, die unseren Kunden ein nie dagewesenes Mass an Sicherheit, Komfort und Effizienz bieten können. Nach vielen evolutionären Schritten machen wir damit schon bald einen revolutionären Sprung – und schreiben den Code für die Zukunft des Lkw.“

Softwaredefinierte Fahrzeuge sollen zukünftig massgeschneiderte Applikationen sowohl von Daimler Truck, als auch von Kunden und Drittanbietern mit neuen Funktionalitäten für Lkw und Busse bieten, die weit über den heutigen Stand hinausgehen – insbesondere in Bezug auf Sicherheit, Komfort und Effizienz. So ist es denkbar, dass das Fahrzeug den Fahrer und weitere Verkehrsteilnehmer noch besser schützt, in dem es Gefahren erkennt weit bevor menschliche Sinne dies können. Darüber hinaus könnte der Lkw der Zukunft Administrations- und Dokumentationsaufgaben übernehmen, in dem er zum Beispiel Fracht- und Auftragspapiere automatisch digital übermittelt oder einen Parkplatz samt Ladestation und Duschkabine reserviert und das Lieblingsessen des Fahrers vorbestellt. Denkbar ist auch, dass die Fahrer beispielsweise abends während der Ruhezeit über entsprechende Applikationen virtuell an den heimischen Esstisch gelangen, auch wenn sie sich physisch in der Fahrzeugkabine befinden. Für die Logistikunternehmen könnte der softwaredefinierte Lkw zukünftig ein aktiver Geschäftspartner werden, denn durch leistungsstarke Rechenpower können grosse Datenmengen – wie z.B. zu Topografie, Verkehr oder aktuelle Strom- und Wasserstoffpreise auf einer Route – in Echtzeit im Fahrzeug verarbeitet und „over-the-air“ analysiert werden. So kann der Betrieb der Fahrzeuge permanent optimiert werden und damit das Geschäft der Kunden noch effizienter und damit erfolgreicher werden.

Die Basis für diese Vision soll das geplante Gemeinschaftsunternehmen von Daimler Truck und Volvo Group bilden. Das Ziel besteht in der gemeinsamen Entwicklung einer softwaredefinierten Fahrzeugplattform als Industriestandard für Nutzfahrzeuge und damit potenziell auch für weitere Partner und Kunden. Konkret soll das Joint Venture die zentralen, leistungsstarken Rechner spezifizieren und beschaffen, die in Zukunft in den Fahrzeugen verbaut werden und grosse Datenmengen verarbeiten können. Zudem soll das Joint Venture das Betriebssystem und die Programmierplattform entwickeln, auf deren Basis die differenzierenden Kundenapplikationen entwickelt werden können. Ausserdem werden in Zukunft Software- und Hardware-Entwicklungszyklen entkoppelt und damit auch nach dem Kauf von Fahrzeugen das Aufspielen und die Aktualisierung von weiteren digitalen Angeboten „over-the air“ möglich sein. So bleiben für die Kunden ihre Fahrzeuge über lange Zeit auf dem neuesten Stand.

### **FUSO Next Generation eCanter: Vollelektrische Variantenvielfalt weltweit**

Der vollelektrische Next Generation eCanter von FUSO wird in verschiedenen Aufbauvarianten auf der IAA in Hannover präsentiert. Als Abfallsammelfahrzeug mit 8,55 Tonnen zulässiger Gesamtmasse hat der Next Generation eCanter einen Aufbau der Firma Kaoussis mit automatisierter Behälteranhebung und -schüttung, integriertem Behälterwaschsystem und einer Trommelkapazität von 4 m<sup>3</sup>. Durch die rotierende Trommel wird der Abfall um bis zu drei Viertel seines Ursprungsvolumens verdichtet. Mit einem Radstand von nur 3.400 mm und einem kurzen Überhang des Aufbaus ist der im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutrale leichte Lkw besonders wendig und einfach zu manövrieren – ideal für den innerstädtischen Einsatz. FUSO zeigt zudem auf dem IAA-Messestand einen weiteren Next Generation eCanter mit 8,55 t und 4.450 mm Radstand mit Kofferaufbau und den neuesten Sicherheits- und Komfortfeatures. Hierzu gehören unter anderem der Active Brake Assist 6, das Blind Spot Information System (BSIS), der Intelligent Speed Assistant sowie der Attention Assist. Weitere Varianten des

elektrischen Leicht-Lkw können Besucherinnen und Besucher in Hannover bei gemeinsamen Testfahrten der Marken Mercedes-Benz und FUSO am Messestand erleben.

Karl Deppen, Vorstandsmitglied von Daimler Truck und verantwortlich für Daimler Truck Asia: „Als Pionier der Elektromobilität ist der FUSO eCanter mittlerweile ein bewährter Allrounder im lokal CO<sub>2</sub>-neutralen Transportwesen. Aktuell in 38 Märkten erhältlich beweist er im täglichen Kundeneinsatz rund um den Globus: Elektromobilität funktioniert! Mit mehr als 100 Varianten deckt der eCanter 85 % der Anwendungsfälle von konventionellen Fahrzeugen ab und ist damit für die vielfältigsten Einsatzmöglichkeiten bei unseren Kunden bestens geeignet.“

### **Wasserstoffbasierte Antriebe als Ergänzung zu rein batterie-elektrischen Lkw**

Ergänzend zu rein batterie-elektrischen Lkw können wasserstoffbasierte Antriebe aus Sicht von Daimler Truck insbesondere für sehr flexible und besonders anspruchsvolle Anwendungen im Schwerlast- und Fernverkehr eine geeignete Lösung sein. So steht mit dem Mercedes-Benz GenH2 Truck ein rekordverdächtiger Lkw auf der IAA Transportation 2024. Die Praxistauglichkeit des Einsatzes von Flüssigwasserstoff im Strassengütertransport wurde im vergangenen Jahr mit dem #HydrogenRecordRun demonstriert, als der für die öffentlichen Strassen zugelassene Prototyp eine Strecke von 1.047 Kilometern quer durch Deutschland mit nur einer Tankfüllung Flüssigwasserstoff unter realen Bedingungen zurücklegte.

Nach intensiven Erprobungen auf der Teststrecke und auf öffentlichen Strassen besitzen die Mercedes-Benz GenH2 Trucks nun eine fortgeschrittene Entwicklungsreife, sodass sie in den täglichen Logistikeinsatz in unterschiedlichen Anwendungen gebracht werden. Vor kurzem hat Daimler Truck die kundennahe Erprobung von fünf Mercedes-Benz GenH2 Trucks mit den Unternehmen Air Products, Amazon, Holcim, INEOS und Wiedmann & Winz gestartet. Diese Kunden bekommen auf diese Weise frühzeitig die Möglichkeit, während einer circa einjährigen Erprobungsphase praxisnahe Erfahrungen im Transport mit Brennstoffzellen-Lkw zu sammeln. Das Daimler Truck-Entwicklungsteam erhält durch die Zusammenarbeit wertvolle Erkenntnisse aus dem Einsatz der mit Flüssigwasserstoff angetriebenen Lkw unter realen Bedingungen, bekommt die Kundenbedürfnisse zurückgespiegelt und kann diese für die Serienentwicklung berücksichtigen.

Martin Daum: „In den letzten Jahren haben wir mit unserem breiten E-Truck und E-Bus-Serienportfolio sowie dem Mercedes-Benz GenH2 Truck und diversen Partnerschaften gezeigt, dass wir mit unserer Doppelstrategie, das heisst mit Antrieben auf Basis von Batterien und Wasserstoff, auf dem richtigen Weg sind. Beide Technologien haben ihre Berechtigung und unsere Kunden werden beide Technologien benötigen. Daher brauchen wir gerade bei wasserstoffbasierten Antrieben jetzt noch mehr Momentum von Politik und Energieunternehmen, um neben den Fahrzeugen auch die entsprechende Infrastruktur und Kostenparität für unsere Kunden zu etablieren.“

### **Messepremiere: Actros L mit futuristischem Design, optimierter Aerodynamik und sparsamen Motoren**

Mit dem neuen Actros L, der auf der IAA Transportation seine Messepremiere feiert, ist Mercedes-Benz Trucks weiterhin auch bei konventionell angetriebenen Lkw einer der Schrittmacher der Branche. Der Actros L zeichnet sich durch sein futuristisches Fahrzeugdesign, optimierte Aerodynamik, viele Komfort-Features, sparsame Motoren, hohe Fahrdynamik und neueste Assistenzsysteme aus. Die längere Frontpartie und weitere aerodynamische Massnahmen führen zu einer Kraftstoffeinsparung von bis zu 3 Prozent.

Der für einige Modelle jetzt verfügbare optimierter Antriebsstrang bestehend aus Getriebe G291-12 und Hinterachse RAR 2.278d sorgt nicht nur für ein spürbar verbessertes Fahrgefühl, insbesondere beim Beschleunigen an Steigungen, und eine niedrigere Rangiergeschwindigkeit, sondern auch für eine leisere und angenehmere Fahrt dank reduzierter Marschdrehzahl bei 80km/h. Er trägt zudem dazu bei, den Kraftstoffverbrauch weiter zu senken.

### **Daimler Buses präsentiert batterie-elektrischen eCitaro K als Weltpremiere**

Daimler Buses hat am Sonntag sein jüngstes Mitglied der eCitaro-Flotte vorgestellt. Der batterie-elektrische Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro K feierte im Rahmen der Daimler Truck Media Night seine Weltpremiere. Mit seinem um rund 1,5 Meter verkürzten Radstand ist er für Einsätze geeignet, bei denen ein Mehr an Handlichkeit von Vorteil ist. Aber auch sonntags, zu Tagesrandzeiten oder als Verstärker zur Hauptverkehrszeit spielt der kompakte eCitaro K seine Vorzüge aus. Mit seiner Kapazität von bis zu 84 Fahrgästen ist er jedoch auch für grössere Beförderungsaufgaben gerüstet. Der Stadtbus ist mit mindestens vier und maximal sechs Batteriepaketen erhältlich. Mit der Maximalbestückung gewährleistet der eCitaro K bei günstigen Bedingungen eine Reichweite von mehr als 300 Kilometer – und das über die gesamte Batterielebensdauer. Zudem feierte der Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach seine Publikumspremiere. Mit einem Safety Coach zeigt Daimler Buses traditionell den jeweils aktuellen Stand der Sicherheitstechnik. Der Hersteller zeigte zudem einen Vertreter der neuen Überlandbus-Generation Setra MultiClass LE.

Till Oberwörder, CEO Daimler Buses: „Wir treiben die Transformation hin zum lokal CO<sub>2</sub>-neutralen Personentransport aktiv voran. Mit unserem neuen eCitaro K haben wir mittlerweile fünf elektrifizierte Stadtbusse im Portfolio und können so nahezu alle relevanten Anwendungsfälle im öffentlichen Nahverkehr abdecken. Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden gemeinsam mit unserem Tochterunternehmen, der Daimler Buses Solutions GmbH, schlüsselfertige Lösungen für den Betrieb einer elektrischen Stadtbus-Flotte an.“

### **Aktivitäten von Mercedes-Benz Trucks und FUSO auf der Messe**

Vom 17. bis 20. September zeigt Mercedes-Benz Trucks auf seinem Stand die sogenannte „Transformed!“ Late-Night-Show, bei der die Messebesucher Einblicke in das Thema Transformation gewinnen können. Zu den Gästen der Show zählen Jutta Kleinschmidt, die erste Frau, die die Rallye Dakar gewonnen hat, und Karlheinz Brandenburg, der Erfinder des mp3-Formats. Diese und weitere Persönlichkeiten aus verschiedenen Branchen sprechen darüber, wie der erste Schritt in Richtung Veränderung gelingt. Die Messebesucher können ab

14.00 Uhr live dabei sein, die Folgen werden anschliessend täglich ab 21.00 Uhr auf dem Mercedes-Benz Trucks Brand Hub unter [www.mercedes-benz-trucks.com/iaa-2024](http://www.mercedes-benz-trucks.com/iaa-2024) gezeigt.

Zusätzlich bieten Mercedes-Benz Trucks und FUSO auf dem Messestand Fahrten am Lenkrad oder auf dem Beifahrersitz mit ihrem gesamten elektrischen Lkw-Produktportfolio an. Im Rahmen einer Virtual Reality Experience bekommen die Besucher überdies Einblicke in die elektrische Welt von Mercedes-Benz Trucks und können das E-Mobilitäts-Ökosystem bestehend aus Trucks, Services und Ladelösungen entdecken. Dafür wurde eigens auf dem Messegelände ein mobiler Ladepark errichtet. Hier zeigt TruckCharge unter Realbedingungen den Betrieb der E-Lkw. Auf dem gesamten Messestand sind zudem viele Möglichkeiten zur Beratung und zum persönlichen Austausch gegeben. Ausserdem finden Standführungen für weiterführende Informationen zu den Fahrzeugen und den integrierten Lösungen von Mercedes-Benz Trucks statt.

### **Über die „European Testing Tour 2024“ und den eActros 600**

Mercedes-Benz Trucks hat Ende Juli dieses Jahres seine „eActros 600 European Testing Tour 2024“ erfolgreich ins Ziel gebracht. Nach 45-tägiger vollelektrischer Entwicklungsfahrt waren die zwei seriennahen Prototypen des Mercedes-Benz eActros 600 wieder wohlbehalten in Würth am Rhein angekommen. Offizieller Tourstart war am 11. Juni in Frankfurt am Main. Die beiden E-Trucks haben in der Zeit exakt 15.269 bzw. 15.939 Kilometer zurückgelegt.

Nach ihrer Reise in Richtung Norden durch Deutschland, Dänemark und Schweden hatten die beiden Trucks pünktlich zu Mittsommer das erste grosse Etappen-Highlight erreicht: das Nordkap in Norwegen, den nördlichsten auf dem Strassenweg erreichbaren Punkt Europas. Ab Ende Juni ging es für den Konvoi weiter in Richtung Süden durch Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Slowenien, Italien, Frankreich und Spanien. Nach einem Stopp im spanischen Tarifa, dem südlichsten Ort auf dem europäischen Festland als nächstes grosses Tour-Highlight, führte die Reise erneut in Richtung Norden – durch Portugal, Frankreich, Belgien, Niederlande und Luxemburg zurück nach Deutschland.

Mercedes-Benz Trucks hat mit der „eActros 600 European Testing Tour 2024“ umfangreiche Erfahrungen auf den unterschiedlichsten Strecken in verschiedenen Topografien und Klimazonen mit Blick auf den Energieverbrauch gesammelt. Diese Erkenntnisse will der Hersteller nun mit interessierten Kunden teilen.

Die E-Trucks waren bei Tagesdurchschnittstemperaturen von 11 bis 33 Grad Celsius unterwegs. Die täglichen Durchschnittsgeschwindigkeiten lagen zwischen 52 und 82 Stundenkilometern.

Beim Laden an den öffentlichen Stationen hat das Tour-Team sehr unterschiedliche Erfahrungen gemacht. So musste es häufig absatteln, wenn die Ladeinfrastruktur nur für Pkw ausgelegt war. Andererseits wurden auch einige hochmoderne Lkw-Ladeparks angesteuert.

Etwa 60 Prozent der Langstreckenfahrten von Mercedes-Benz Trucks Kunden in Europa sind kürzer als 500 Kilometer, sodass Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof sowie an den Be- und Entladestellen für diese Fälle ausreichend sein kann. Für alle anderen Einsätze ist der kontinuierliche Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur eine essenzielle Voraussetzung, um den Elektro-Lkw voll einsatzfähig für den paneuropäischen Fernverkehr zu machen.

Der eActros 600 wird neben dem CCS-Laden mit bis zu 400 kW später auch das Megawattladen (MCS) ermöglichen. Im April dieses Jahres haben Entwickler von Mercedes-Benz Trucks erstmals einen Prototyp des eActros 600 an einer Ladesäule mit einer Leistung von einem Megawatt im unternehmenseigenen Entwicklungs- und Versuchszentrum in Wörth am Rhein erfolgreich geladen. Kunden können für MCS eine Vorrüstung bestellen. Die MCS-Technologie soll für diese Modelle des eActros 600 nachrüstbar sein. Die Batterien können an einer entsprechenden Ladesäule mit etwa einem Megawatt Leistung in ca. 30 Minuten von 20 auf 80 Prozent<sup>4</sup> aufgeladen werden.

Der eActros 600 verfügt über drei Batteriepakete mit jeweils 207 kWh<sup>5</sup>. Diese bieten eine installierte Gesamtkapazität von 621 kWh. Die Batterien basieren auf der Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP) und zeichnen sich durch eine hohe Lebensdauer aus. Die Entwicklungsingenieure von Mercedes-Benz Trucks haben den eActros 600 für dieselben Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeug und Komponenten wie einen vergleichbaren konventionellen schweren Fernverkehrs-Actros ausgelegt. Das bedeutet bis zu 1,2 Millionen Kilometer Laufleistung in zehn Betriebsjahren. Nach dieser Nutzungsdauer soll der Batteriezustand („State of Health“) noch über 80 Prozent betragen. Im Gegensatz zu anderen Batteriezelltechnologien können zudem über 95 Prozent der installierten Kapazität bei der LFP-Technologie genutzt werden. Dies ermöglicht eine höhere Reichweite bei gleich viel verbauter Batteriekapazität. Das Fahrzeug ist technisch auf ein kombiniertes Gesamtzuggewicht von bis zu 44 Tonnen ausgelegt. Mit einem Standardauflieger hat der eActros 600 in der EU eine Nutzlast von etwa 22 Tonnen. In einigen Fällen kann nationales Recht eine höhere Nutzlast zulassen.

Optisch zeichnet sich der Langstrecken-E-Lkw durch ein grundlegend neues, puristisches Design mit klaren Linien und einer aerodynamischen Form aus. Kern des Konzepts von Mercedes-Benz Trucks für den batterieelektrischen Fernverkehr ist, Kunden eine gesamtheitliche Transportlösung aus Fahrzeugtechnologie, Beratung, Ladeinfrastruktur und Services zu bieten.

### **Flexible Fertigung des Mercedes-Benz eActros 600 in Wörth**

---

<sup>4</sup> Basierend auf internen Simulationen, da ein verbindlicher und einheitlicher Megawatt Charging System (MCS) Standard aktuell noch in Erarbeitung ist.

<sup>5</sup> Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

Der eActros 600 wird auf der bestehenden Montagelinie der Wörther Produktion gefertigt, parallel und flexibel neben den Lkw, die einen Dieselantrieb erhalten. Nachdem sämtliche Hochvolt-Komponenten in mehreren Produktionsschritten montiert sind, geht das Gesamtsystem in Betrieb und der Lkw ist fahrbereit. Um die Serienfertigung optimal vorzubereiten, arbeitet die sogenannte Anlaufmannschaft der Produktion eng mit den Entwicklern zusammen. So wird sichergestellt, dass die Erfahrungen aus dem Bau der Prototypen in die weitere Entwicklung des Fahrzeugs einfließen.

### **Umfangreiche Service-Lösungen und neue digitale Dienste sorgen für einen noch effizienteren Fahrzeugeinsatz**

Unabhängig von Segment oder Antriebsart sind hohe Verfügbarkeit und planbare Kosten für Transportunternehmer ganz wesentliche Erfolgsfaktoren. Daimler Truck leistet hierzu nicht nur mit modernen Fahrzeugen, sondern auch in Form verschiedener Services und neuer digitaler Tools seinen Beitrag. Darüber hinaus werden die umfassenden klassischen und digitalen Dienste immer stärker miteinander verknüpft. Dieses integrierte Services-Ecosystem sorgt für einen noch effizienteren Fahrzeugeinsatz beim Kunden. Was sich dahinter verbirgt, macht Mercedes-Benz Trucks auf der IAA Transportation 2024 im Experience Tower in Messehalle 19 für die Besucherinnen und Besucher virtuell erlebbar.

### **Daimler Truck Financial Services auf dem Weg zum integrierten Service-Provider für Elektromobilität**

Daimler Truck Financial Services (DTFS) entwickelt sich vom reinen Finanzdienstleister zu einem integrierten Service-Provider für Elektromobilität. Das Unternehmen zielt darauf ab gemeinsam mit dem Konzern und Partnern, ein umfassendes und integriertes Ökosystem aufzubauen, das die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge unterstützt, indem es eine Komplettlösung aus Fahrzeugfinanzierung, Ladeinfrastruktur, Wartung und Stromverträgen anbietet. Diese Transformation eröffnet neue Wachstumschancen in den Bereichen Laden, Infrastrukturfinanzierung, Versicherung, Payment und Vermietung.

DTFS hat in den USA bereits "Charging as a Service" (CaaS) eingeführt und bietet in Japan das Produkt "Green Lease" für den FUSO eCanter an. In Europa bietet DTFS flexible Leasingoptionen für den eActros 300/400 und 600 an, die Service und Reparaturen integrieren. Das Unternehmen entwickelt zudem neue Versicherungsprodukte für Elektrofahrzeuge und erweitert seine Miet- und Paymentangebote auf weitere Märkte. DTFS ist mit rund 1.900 Mitarbeitenden einer der weltweit grössten konzerneigenen Finanzdienstleister im Nutzfahrzeugsektor und in 17 Ländern aktiv und plant weitere Märkte zu erschliessen.

### **Ansprechpartner:**

Peter Smodej, +49 (0) 176 30936446, [peter.smodej@daimlertruck.com](mailto:peter.smodej@daimlertruck.com)  
Ulrike Burkhardt, +49 (0) 160 8613757, [ulrike.burkhardt@daimlertruck.com](mailto:ulrike.burkhardt@daimlertruck.com)

Carola Pfeifle, +49 (0) 160 8612423, [carola.pfeifle@daimlertruck.com](mailto:carola.pfeifle@daimlertruck.com)  
 Arnd Minne, +49 (0) 176 30912514, [arnd.minne@daimlertruck.com](mailto:arnd.minne@daimlertruck.com)  
 Paul Mandaiker, +49 (0) 176 30999267, [paul.mandaiker@daimlertruck.com](mailto:paul.mandaiker@daimlertruck.com)  
 Udo Sürig, +49 (0) 160 8616312, [udo.suerig@daimlertruck.com](mailto:udo.suerig@daimlertruck.com)  
 Kai Wolfer, +49 (0) 176 30934594, [kai.wolfer@daimlertruck.com](mailto:kai.wolfer@daimlertruck.com)  
 Carolin Fritze, +49 (0) 160 8641354, [carolin.c.fritze@daimlertruck.com](mailto:carolin.c.fritze@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, kriegsähnliche Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Aussenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, oder 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 unserem aktuellen Geschäftsbericht 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 CO<sub>2</sub>-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 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.