



Mercedes-Benz Trucks elektrifiziert Bausegment und zeigt eActros LongHaul für Baustellen-Zulieferverkehr

- Mercedes-Benz Trucks präsentiert mehrere rein batterie-elektrische Lkw für Bauanwendungen auf der Branchen-Weltleitmesse bauma in München
- Mercedes-Benz eActros LongHaul mit elektrischer Schnittstelle für Auflieger wie Kippsattel eignet sich für straßenorientierte Baustellen-Einsätze
- Erstmalige Präsentation des batterie-elektrischen Prototyps des Baustellen-Lkw Arocs als Fahrmischer gemeinsam mit Partnern
- Karin Rådström, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Wir arbeiten an einem vollständig CO2-neutralen Portfolio – einschließlich des anspruchsvollen Bau-Segments. Hier sind besonders vielseitige, robuste und leistungsfähige Lkw gefragt. Es handelt sich zudem aufgrund unterschiedlichster Einsatzzwecke um einen äußerst komplexen Bereich für die Elektrifizierung.“
- Stina Fagerman, Leiterin Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Trucks: „Baustellen-Lkw wie Beton-Fahrmischer zählen zu den energieintensiven Anwendungen – sowohl durch den Materialtransport als auch den Betrieb der Aufbauten. Durch die vollständige Elektrifizierung kann somit viel CO2 eingespart werden.“

München / Stuttgart – Mercedes-Benz Trucks treibt die Elektrifizierung des Transports weiter mit Hochdruck voran. Auf der diesjährigen bauma, der Weltleitmesse für die Bauwirtschaft, die in München vom 24. bis zum 30. Oktober stattfindet, präsentiert der Hersteller gleich mehrere rein batterie-elektrische Lkw für Bauanwendungen. So zeigt Mercedes-Benz Trucks den Konzept-Prototyp des eActros LongHaul, der erstmals auf der IAA Transportation im September vorgestellt wurde, nun mit elektrischer Schnittstelle für Auflieger wie Kippsattel. Damit eignet sich der E-Lkw für den Zulieferverkehr von Baustellen und kann bisherige Lösungen auf Basis des Dieselantriebs sowohl in Sachen Transport als auch bei der Schnittstelle ersetzen. Den seit 2021 in Serie gefertigten eActros für den schweren Verteilerverkehr stattet Mercedes-Benz Trucks bereits seit einigen Monaten mit entsprechenden elektrischen Schnittstellen aus. Gemeinsam mit Partnern präsentiert Mercedes-Benz Trucks zudem erstmals einen batterie-elektrischen

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen | T/P +49 711 8485-0 | T/F +49 711 8485-2000 | contact@daimlertruck.com | www.daimlertruck.com

Daimler Truck AG, Stuttgart | Sitz und Registergericht/Domicile and Court of Registry : Stuttgart, HRB-Nr./Commercial Register No.: 762884
Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser

Vorstand/Board of Management: Martin Daum, Vorsitzender/Chairman; Karl Deppen, Jochen Goetz, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström, Stephan Unger



Prototyp des Baustellen-Lkw Arocs als Fahrmischer, der sich durch Bodenfreiheit und Geländegängigkeit auszeichnet.

Etwa jeder fünfte in Europa verkaufte Mercedes-Benz-Lkw entfällt auf das Baustellensegment, das damit nach dem Fernverkehr das zweitwichtigste für den Hersteller ist. Es spielt daher eine besondere Rolle bei der Elektrifizierung des Lkw-Transports. Bereits 2030 sollen im Fahrbetrieb CO₂-neutrale Nutzfahrzeuge bis zu 60 Prozent der Verkäufe von Daimler Truck in den EU30-Märkten ausmachen.

Karin Rådström, CEO Mercedes-Benz Trucks: "Wir arbeiten an einem vollständig CO₂-neutralen Portfolio – einschließlich des anspruchsvollen Bau-Segments. Hier sind besonders vielseitige, robuste und leistungsfähige Lkw gefragt. Es handelt sich zudem aufgrund unterschiedlichster Einsatzzwecke um einen äußerst komplexen Bereich für die Elektrifizierung. Ganz entscheidend sind daher Partnerschaften zwischen Fahrzeug- und Aufbauherstellern, um unseren Kunden geeignete Lösungen anzubieten."

Stina Fagerman, Leiterin Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Trucks: „Baustellen-Lkw wie Beton-Fahrmischer zählen zu den energieintensiven Anwendungen – sowohl durch den Materialtransport als auch den Betrieb der Aufbauten. Durch die vollständige Elektrifizierung kann somit viel CO₂ eingespart werden. Zugleich können geräuscharme E-Fahrzeuge gerade auch auf Baustellen im urbanen Bereich deutlich zur Lärmreduktion beitragen. Der gesellschaftliche und politische Druck auf unsere Kunden ist groß. Wir wollen für sie ein verlässlicher Partner bei der Transformation sein.“

eActros LongHaul erstmals mit elektrischer Schnittstelle für Auflieger

In Zusammenarbeit mit dem Münchner Kipperhersteller MEILLER hat Mercedes-Benz Trucks eine elektrische Schnittstelle für unterschiedliche Auflieger entwickelt: Einen sogenannten Nebenantrieb, der es ermöglicht, hydraulische Arbeitsausrüstungen rund um Baustellen-Einsätze wie etwa Kippsattel- oder Schubbodenaufliieger effizient zu betreiben. Das für den eActros LongHaul entwickelte und auf der bauma als Prototyp vorgestellte System hat eine Dauerleistung von 58 kW. In der Serie soll der elektrische Nebenantrieb eine deutlich höhere Leistung generieren. Das Drehmoment des Prototyps liegt bei 300 Nm. Der elektrische Nebenantrieb wandelt mittels eines auf der Rückseite des Fahrerhauses angebrachten Wechselrichters den Gleichstrom des Hochvoltnetzes in Wechselstrom. Damit treibt ein zusätzlicher Elektromotor die Pumpe an, welche die hydraulische Leistung zur Bedienung des Aufliegers bereitstellt. Vorteile dieser Lösung im Vergleich zum bisherigen dieselbasierten Betrieb: vollständige lokale CO₂-Neutralität sowie stark reduzierte Geräuschbildung, vor allem relevant für den Einsatz in Städten und Wohngebieten. Die kompakte Bauweise des Systems erlaubt den Betrieb des eActros LongHaul mit Standardaufliegern – ein großer Vorteil für Transportunternehmer, die das Fahrzeug für die unterschiedlichsten Anwendungen einsetzen.

Der eActros LongHaul verfügt in der Serie über eine Reichweite von rund 500 Kilometer mit einer Batterieaufladung und wird das Hochleistungsladen ermöglichen. Im eActros LongHaul kommen Batterien mit Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP) zum Einsatz. Diese zeichnen sich vor allem durch eine hohe Lebensdauer und mehr nutzbare Energie aus. Die Batterien des eActros LongHaul

lassen sich in der Serie an einer Ladesäule mit etwa einem Megawatt Leistung in deutlich unter 30 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufladen.

Erste Prototypen durchlaufen bereits intensive Tests und noch in diesem Jahr wird der eActros LongHaul auch auf öffentlichen Straßen erprobt. Im kommenden Jahr sollen seriennahe Prototypen an Kunden für Tests gehen. Die Entwicklungsingenieure von Mercedes-Benz Trucks legen den eActros LongHaul für dieselben Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeug und Komponenten wie einen vergleichbaren konventionellen schweren Fernverkehrs-Actros aus. Das bedeutet 1,2 Millionen Kilometer Laufleistung in zehn Betriebsjahren. Das Fahrzeug soll 2024 serienreif sein.

Elektrifizierter Baustellen-Lkw Arocs als „Prototype Battery-Electric Arocs“

Der Arocs ist der besonders robuste und widerstandsfähige Baustellen-Lkw von Mercedes-Benz Trucks für harte Einsätze. Ihn wird es zukünftig auch als batterieelektrisches Fahrzeug geben. In einem ersten Schritt wird dies über eine Zusammenarbeit von Mercedes-Benz Trucks mit der Paul Group umgesetzt. Das Passauer Unternehmen elektrifiziert den von Mercedes-Benz Trucks aus dem Werk Würth gelieferten Lkw mit einem E-Antriebsstrang. Dabei hat sich Paul für eine elektrifizierte Zentralmotorlösung entschieden. So können die bewährten Außenplanetenachsen des Arocs genutzt werden, um auch weiterhin die für den Baustelleneinsatz benötigte Bodenfreiheit und Geländegängigkeit zu bieten. Der auf der bauma in München gezeigte Prototyp des „Battery-Electric Arocs“ ist dabei mit einem elektrischen Fahrmischer-Aufbau von LIEBHERR-Mischtechnik ausgestattet, der seine Energie über eine Schnittstelle aus den Batterien des Arocs bezieht und über ein Nennvolumen von neun Kubikmetern verfügt.

Die Paul Group gibt für den elektrischen Antriebsstrang des Fahrzeugs eine Dauerleistung von mehr als 300 kW und eine Spitzenleistung von mehr als 400 kW an. Der Battery-Electric Arocs kann mit wahlweise sechs oder sieben Batteriepaketen mit jeweils 60 kWh nutzbarer Energie konfiguriert werden. So sind laut Paul Reichweiten von deutlich mehr als 200 Kilometern möglich. Der Battery-Electric Arocs verfügt über ein zukunftsfähiges 800 Volt-Bordnetz und kann nach Angaben der Paul Group an einer Ladesäule mit 150 kW innerhalb von ca. 1,5 Stunden bei sechs Batteriepaketen von 20 auf 80 Prozent aufgeladen werden.

In der Kleinserie ab Ende 2023 sind Konfigurationen flexibel als 4- und 3-Achser für Liebherr-Fahrmischer, Pritschen- und Kippanwendungen verfügbar. Der Hauptvertrieb liegt bei Paul, die Unternehmensgruppe übernimmt auch alle Service- und Wartungsarbeiten für den Lkw.

Effizienter Bauverkehr mit Dieselantriebs-Lkw

Zusätzlich zu den Elektro-Lkw zeigt Mercedes-Benz Trucks auf der bauma auch ausgewählte Lkw für Baustellen-Anwendungen mit Dieselantrieb. Zu den Highlights zählen der Actros L Edition 3 sowie verschiedene Arocs-Modelle mit Aufbauten von mehreren Partnern, ein Atego mit 3-Seiten-Kipper und ein Unimog.

Für alle Actros- und auch Arocs-Modelle ist seit Oktober 2022 die dritte Generation des Motors OM 471 mit bis zu vier Prozent Kraftstoffersparnis verfügbar. Dieser zeichnet sich durch eine Vielzahl technischer Innovationen aus, die im Hinblick auf kraftstoffsparendes Fahren, einen reduzierten CO₂-Ausstoß, niedrigere

Betriebskosten und höhere Erträge konsequent auf die Senkung der Total Cost of Ownership (TCO) ausgerichtet sind, ohne dass darunter die Leistung, die Fahrdynamik oder der Fahrkomfort leiden. Für noch mehr Fahrdynamik hat Mercedes-Benz Trucks den gesamten Antriebsstrang weiterentwickelt. Die neue automatisierte Getriebesteuerung PowerShift Advanced ermöglicht dabei durch die präzise Gangwahl in vielen Situationen ein schnelleres und gleichzeitig sanfteres Anfahren und Beschleunigen. PowerShift Advanced gibt es ab April 2023 für alle Motorenvarianten von Mercedes-Benz Trucks.

Um den Arocs noch belastbarer zu machen, wurde zudem eine neue Vorderachse mit 10 Tonnen Achslast entwickelt. Das ermöglicht unter anderem den Verbau von größeren Kränen und Arbeitsgeräten.

Ansprechpartner:

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

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

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

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

Weitere Informationen von Daimler Truck sind im Internet verfügbar:

www.media.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 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 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 zugrundeliegenden 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 und BharatBenz. 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.