



Informacja prasowa

20 września 2022 r.

## **IAA Transportation 2022: Daimler Truck odsłania akumulatorowo-elektrycznego ciężarowego eActrosa LongHaul oraz rozszerza ofertę w zakresie elektromobilności**

- Ciężki samochód ciężarowy z napędem akumulatorowym do transportu dalekobieżnego atrakcją targową Daimler Truck.
- Ciężki Mercedes-Benz eActros 300 w nowym wariantcie jako ciągnik siodłowy.
- Zapowiedź ciężarówki Mercedes-Benz eAtego w segmencie średniociężkim.
- Europejska premiera lekkiego FUSO eCantera Next Generation
- Martin Daum, Prezes Zarządu Daimler Truck: „Od ostatnich targów IAA przed czterema laty z pełnym zaangażowaniem kontynuujemy proces transformacji w kierunku neutralności emisji CO<sub>2</sub> w transporcie. W bieżącym roku mamy już w swoim portfolio osiem pojazdów seryjnych z akumulatorowym napędem elektrycznym. Nie wystarczy jednak tylko mieć w ofercie odpowiednie pojazdy. Nasi klienci potrzebują również właściwej infrastruktury. Także w tym obszarze jesteśmy aktywni na różnych poziomach. Do szybkiego rozwoju kluczowe jest harmonijne współdziałanie całej branży i sił politycznych”.
- Karin Rådström, Dyrektora Generalna Mercedes-Benz Trucks: „Stale rozszerzamy nasze portfolio samochodów ciężarowych z akumulatorowym napędem elektrycznym. Koncentrujemy się przy tym na zapewnieniu wyraźnych korzyści naszym klientom. Konstrukcja pojazdów jest od początku ukierunkowana na mobilność elektryczną, dzięki czemu zapewniają one lepsze

**wrażenia z jazdy, a także większą efektywność energetyczną i trwałość”.**

Stuttgart/Hanower. Daimler Truck realizuje cel, jakim jest pełna lokalna neutralność transportu pod względem emisji dwutlenku węgla. Producent potwierdza to szerokim portfolio elektrycznych pojazdów prezentowanych na targach IAA Transportation 2022 w Hanowerze. Atrakcją targową Daimler Truck jest zaprezentowany po raz pierwszy publicznie ciężki Mercedes-Benz eActros LongHaul z akumulatorowym napędem elektrycznym, przeznaczony do transportu dalekobieżnego. W niedzielę wieczorem, na konferencji prasowej poprzedzającej targi IAA, Daimler Truck odsłonił prototyp koncepcyjny tego elektrycznego samochodu ciężarowego. eActros LongHaul w wersji seryjnej będzie uzyskiwał zasięg około 500 km na jednym ładowaniu akumulatora oraz umożliwi ładowanie z wysoką mocą. Pojazd ma osiągnąć gotowość do produkcji seryjnej w roku 2024. Kolejną nowością targową jest akumulatorowo-elektryczny Mercedes-Benz eActros 300 w wariantcie ciągnika siodłowego, przeznaczony do elastycznej eksploatacji w ciężkim transporcie dystrybucyjnym. Daimler Truck zapowiedział ponadto ciężarówkę Mercedes-Benz eAtego z akumulatorowym napędem elektrycznym w segmencie średniociężkim. Jako kolejną atrakcję producent prezentuje na targach IAA lekkiego akumulatorowo-elektrycznego FUSO eCantera Next Generation, który właśnie na targach IAA Transportation świętuje swoją europejską premierę, zaledwie dwa tygodnie po premierze światowej.

Już w 2030 r. nawet 60 procent sprzedaży Daimler Truck na rynkach UE30 mają stanowić pojazdy użytkowe podczas jazdy neutralne pod względem emisji CO<sub>2</sub>. Udział firmy Daimler Truck w tegorocznych targach IAA jest jej

debiutem jako niezależnej spółki DAX.

Martin Daum, prezes zarządu Daimler Truck: „Od ostatnich targów IAA przed czterema laty z pełnym zaangażowaniem kontynuujemy proces transformacji w kierunku neutralności emisji CO<sub>2</sub> w transporcie. W bieżącym roku mamy już w swoim portfolio osiem pojazdów seryjnych z akumulatorowym napędem elektrycznym. Nie wystarczy jednak tylko mieć w ofercie odpowiednie pojazdy. Nasi klienci potrzebują również właściwej infrastruktury. Także w tym obszarze jesteśmy aktywni na różnych poziomach. Do szybkiego rozwoju kluczowe jest harmonijne współdziałanie całej branży i sił politycznych”.

Karin Rådström, Dyrektor Generalna Mercedes-Benz Trucks: „Stale rozszerzamy nasze portfolio samochodów ciężarowych z akumulatorowym napędem elektrycznym. Koncentrujemy się przy tym na zapewnieniu wyraźnych korzyści naszym klientom. Konstrukcja pojazdów jest od początku ukierunkowana na mobilność elektryczną, dzięki czemu zapewniają one lepsze wrażenia z jazdy, a także większą efektywność energetyczną i trwałość”.

Karl Deppen, Prezes Zarządu Daimler Truck Asia: „Marka FUSO jest uznawana za prekursora w dziedzinie elektryfikacji pojazdów użytkowych. Od czasu wprowadzenia na rynek niewielkiej serii FUSO eCantera pięć lat temu zebraliśmy od klientów cenne opinie z jego codziennej eksploatacji. Obecnie nasz eCanter Next Generation przynosi klientom w zakresie elektromobilności zindywidualizowane rozwiązania do szerokiego wachlarza zastosowań. Uczyniwszy następny krok, którym będzie rozszerzenie naszego portfolio i produkcja wielkoseryjna, zamierzamy pozostać liderem

w zrównoważonym transporcie przyszłości”.

## **eActros LongHaul z pojemnością akumulatora przekraczającą 600 kilowatogodzin**

Prezentowany na targach IAA eActros LongHaul swymi wyrazistymi konturami z paskiem LED z przodu zapowiada koncepcję wzorniczą przyszłego pojazdu seryjnego. Mercedes-Benz Trucks ujawnił także kolejne informacje na temat seryjnego eActrosa LongHaul. Trzy pakiety akumulatorowe zapewnią mu łączną pojemność zainstalowaną na poziomie ponad 600 kWh, a dwa silniki elektryczne zintegrowane z nową osią elektryczną wygenerują moc ciągłą 400 kW i moc maksymalną 600 kW. Oprócz ciągnika siodłowego, już od premiery rynkowej Mercedes-Benz Trucks będzie produkował również warianty podwozia ciężarowego eActrosa LongHaul do zabudowy. Zapewni to klientom szereg kolejnych możliwości zastosowania pojazdu w transporcie elektrycznym. Konstruktorzy Mercedes-Benz Trucks projektują eActrosa LongHaul pod kątem uzyskania takich samych parametrów wytrzymałościowych pojazdu i poszczególnych komponentów, jak w przypadku porównywalnego konwencjonalnego Actrosa do ciężkiego transportu dalekobieżnego, a więc przebiegu 1,2 miliona kilometrów w ciągu dziesięciu lat eksploatacji.

eActros LongHaul będzie pierwszym w pełni elektrycznym pojazdem seryjnym produkowanym od A do Z na istniejącej już linii montażowej w fabryce samochodów ciężarowych w Wörth. Obejmie to także montaż wszystkich komponentów elektrycznych oraz uruchomienie pojazdu na końcu linii, co z kolei umożliwi osiągnięcie wysokiej wydajności produkcyjnej oraz

w pełni równoległą produkcję konwencjonalnych i elektrycznych samochodów ciężarowych na tej samej linii. W przypadku eActrosa 300/400 i eEconica ich elektryfikacja odbywała się dotąd w ramach oddzielnego procesu w Future Truck Center w zakładzie w Wörth.

W eActrosie LongHaul zastosowano akumulatory z ogniwami wykonanymi w technologii litowo-żelazowo-fosforanowej (LFP). Odznaczają się one przede wszystkim długą żywotnością oraz większą energią użyteczną. Korzystając ze stacji ładowania o mocy około jednego megawata, akumulatory seryjnego eActrosa LongHaul będzie można naładować z poziomu 20 do 80 procent w czasie znacznie krótszym niż 30 minut. Głównym założeniem koncepcji Mercedes-Benz Trucks w zakresie transportu dalekobieżnego realizowanego z wykorzystaniem pojazdów akumulatorowo-elektrycznych jest zaoferowanie klientom całościowego rozwiązania transportowego, obejmującego technikę motoryzacyjną, doradztwo, infrastrukturę ładowania i usługi. eActros LongHaul ma umożliwić klientom dokonanie właściwego wyboru pod względem rentowności, zrównoważonego rozwoju i niezawodności. Już teraz pierwsze prototypy przechodzą intensywne testy, a przed końcem roku eActros LongHaul zostanie również poddany testom na drogach publicznych. W przyszłym roku jego przedseryjne prototypy mają trafić do testów w firmach klientów.

### **Ciągnik siodłowy eActros 300 do elastycznej eksploatacji**

Wariant modelowy eActrosa 300 – ciągnik siodłowy – przy uwzględnieniu maksymalnej dopuszczalnej długości całkowitej zestawu, może ciągnąć wszystkie naczepy stosowane powszechnie w Europie. Ta elektryczna

ciężarówka bazuje na tych samych rozwiązaniach technicznych, co eActros 300/400. Trzy pakiety akumulatorowe, każdy o zainstalowanej pojemności 112 kWh<sup>1</sup>, umożliwiają zasięgi nawet do 220 km<sup>2</sup> na jednym ładowaniu. Rozpoczęcie produkcji seryjnej przewidziano na drugą połowę 2023 r.

### **FUSO eCanter Next Generation w większej liczbie wariantów do szeregu zastosowań**

Doświadczenia zdobyte w ciągu pięciu lat eksploatacji eCantera oraz opinie klientów z ponad sześciu milionów przejechanych elektrycznie kilometrów na całym świecie zostały wykorzystane przy opracowywaniu eCantera Next Generation. W rezultacie powstała lekka elektryczna ciężarówka, która dzięki swej dużej liczbie wariantów zapewni klientom większą elastyczność i elektromobilność w wielu różnych zastosowaniach wymagających dopuszczalnej masy całkowitej od 4,25 do 8,55 tony. Dzięki dwóm wariantom kabiny pojedynczej – Standard (szerokość 1695 mm) i Comfort (szerokość 1995 mm) – oraz łącznie sześciu różnym rozstawom osi od 2500 mm do 4750 mm, eCanter Next Generation może być wykorzystywany zarówno w lekkim budownictwie i ogrodnictwie, jak i w miejskim ruchu dostawczym czy w gospodarce komunalnej. Na całym świecie dostępnych będzie ponad

---

<sup>1</sup> Pojemność znamionowa nowego akumulatora, na podstawie zdefiniowanych wewnętrznie warunków ramowych. Może się ona różnić w zależności od zastosowania i warunków otoczenia.

<sup>2</sup> Zasięg pojazdu został określony wewnętrznie, w optymalnych warunkach, m.in. przy wykorzystaniu trzech pakietów akumulatorowych po przeprowadzeniu wstępnego kondycjonowania, w transporcie dystrybucyjnym z częściowym obciążeniem, z naczepą siodłową, w temperaturze zewnętrznej 20°C.

100 wariantów tego pojazdu. Jeśli chodzi o napęd eCantera Next Generation, do wyboru jest silnik elektryczny o mocy 110 kW (warianty o dopuszczalnej masie całkowitej 4,25 lub 6 ton) oraz 129 kW (warianty o dopuszczalnej masie całkowitej 7,49 lub 8,55 tony) – z udoskonalonym układem przeniesienia napędu i momentem obrotowym 430 Nm. Aby jeszcze dokładniej spełnić różnorodne oczekiwania klientów, zastosowano modułową konstrukcję akumulatorów nowego rodzaju, która umożliwia realizację trzech opcji zasięgu: do 70 km, 140 km lub 200 km na jednym ładowaniu akumulatora. Akumulatory LFP (w technologii litowo-żelazowo-fosforanowej) mają pojemność znamionową 41,3 kWh na jeden moduł. eCanter Next Generation jest kompatybilny ze wszystkimi napięciami sieci stosowanymi na najważniejszych rynkach. Moduł ładowania działa zarówno na prąd stały (DC), jak i przemienny (AC). Jako standard ładowania zastosowano Combined Charging System CCS, który umożliwia ładowanie z mocą do 104 kW.

eCanter Next Generation jest dostępny z najnowszymi systemami bezpieczeństwa, np. z antykolizyjnym systemem ostrzegania i hamowania Active Brake Assist 5 (ABA5) i systemem Active Sideguard Assist, a więc także pod tym względem znów wyznacza wysokie standardy w swym segmencie. Kolejnym atutem jest dostępność przystawki odbioru mocy, dzięki której eCanter Next Generation może być wykorzystywany do szeregu zastosowań specjalnych. Marka FUSO włączyła pojazd w swój ekosystem elektromobilności, w ramach którego oferuje swoim klientom doradztwo i wsparcie we wszystkich kwestiach związanych z infrastrukturą ładowania, finansowaniem i eksploatacją. Rozpoczęcie sprzedaży zaplanowano

na czwarty kwartał 2022 r. Produkcja seryjna FUSO eCantera Next Generation ruszy następnie w 2023 r.

### **Nadrzędny cel: osiągnięcie neutralności emisji CO<sub>2</sub> w transporcie drogowym do roku 2050**

Daimler Truck wyznacza sobie ambitny cel, aby do roku 2039 na rynku europejskim, japońskim i północnoamerykańskim oferować już tylko takie samochody nowe, które podczas jazdy („tank to wheel”) będą neutralne pod względem emisji CO<sub>2</sub>. W roku 2017 uruchomiono produkcję niewielkiej serii eCantera pierwszej generacji, a już od 2018, 2021 i 2022 z linii produkcyjnej zjeżdżają seryjnie akumulatorowo-elektryczne modele ciężarówek Mercedes-Benz eActros i eEconic. Jeszcze w bieżącym roku dołączy do nich Freightliner eCascadia, przeznaczony na rynek północnoamerykański. Planowane są już kolejne pojazdy o neutralnej emisji dwutlenku węgla. W drugiej połowie obecnej dekady przedsiębiorstwo zamierza też rozszerzyć swą ofertę o seryjne pojazdy z napędem na wodorowe ogniwa paliwowe. Trwają już intensywne testy prototypowego samochodu ciężarowego Mercedes-Benz GenH2 Truck, zarówno na torze testowym firmy, jak i na drogach publicznych. Celem konstrukcyjnym jest uzyskanie zasięgu nawet powyżej tysiąca kilometrów. Uczyni to tę ciężarówkę zdolną szczególnie do obsługi trudnych i wymagających elastyczności operacji transportowych, zwłaszcza w ważnym segmencie ciężkiego transportu dalekobieżnego. Celem nadrzędnym jest osiągnięcie neutralności emisji CO<sub>2</sub> w transporcie drogowym do roku 2050.

### **Daimler Truck Financial Services po raz pierwszy na targach IAA.**



Na targach hanowerskich prezentuje się też firma Daimler Truck Financial Services (DTFS). Przedsiębiorstwo to, będące segmentem biznesowym Daimler Truck Group, rozpoczęło działalność w grudniu 2021 i w tej chwili operuje już na dwunastu rynkach. W skład jego oferty wchodzi rozwiązania kredytowe, leasingowe i ubezpieczeniowe dla samochodów ciężarowych i autobusów Daimler Truck Group.

Przechodzenie na elektromobilność będzie wspierane zintegrowanymi usługami kredytowymi i ubezpieczeniowymi dla pojazdu i dla akumulatora, a także infrastruktury i obsługi ładowania. W tym celu przedsiębiorstwo prowadzi już rozmowy z gminami, dostawcami energii, firmami świadczącymi usługi transportowe oraz operatorami tzw. parków ładowania.

**Kontakt:**

Piotr Seroka Tel. +48 22 312 75 08 mobile: +48 698 697 508

[piotr.seroka@daimlertruck.com](mailto:piotr.seroka@daimlertruck.com)

Dział Marketingu & PR Mercedes-Benz Trucks Polska