

DAIMLER TRUCK

Daimler Truck Holding AG

Sporočilo za medije

12. maj 2023

Alpska tura z akumulatorjem in vodikom – tovorna vozila podjetja Daimler Truck z nevtralnimi vrednostmi CO₂ pokažejo, kaj zmorejo



- Testne vožnje z električnimi tovornimi vozili na nadmorski višini do 1560 metrov
- V akciji: prototipa tovornega vozila Mercedes-Benz GenH2 z gorivno celico na osnovi vodika in akumulatorsko-električnega vlačilca Mercedes-Benz eActros 300
- Jasna zaveza dvojni strategiji z akumulatorsko-električnimi pogoni in pogoni na vodikovi osnovi
- Dr. Dalibor Dudic, vodja projektov v zvezi z vozili Mercedes-Benz Trucks, Daimler Truck AG: »Pogonski sistemi na osnovi vodika in akumulatorjev so bistveni za zagotavljanje prihodnosti vožnje popolnoma brez emisij. Na področju distribucijskih prevozov številne stranke po vsej Evropi že redno uporabljajo akumulatorsko-električno vozilo eActros. Z

vozilom eActros LongHaul smo dosegli ciljno ravnino na poti k serijski proizvodnji za prevoze v tranzitnem prometu, ki jih je mogoče načrtovati. V drugi polovici desetletja bomo predstavili serijsko izvedbo tovornega vozila GenH2 s pogonom na gorivne celice za posebej zahtevne primere uporabe. Tu na Tirolskem smo dokazali, da lahko obe pogonski tehnologiji delujeta popolnoma zanesljivo in učinkovito.«

Innsbruck/Leinfelden-Echterdingen – Tovorni vozili podjetja Daimler Truck z nevtralnimi lokalnimi vrednostmi CO₂ sta uspešno prestali testne vožnje na nadmorski višini 1560 metrov v osrčju tirolskih Alp. Za nalogo sta bili izbrani dve vozili za distribucijske prevoze v prototipni izvedbi tovornega vozila Mercedes-Benz GenH2 s pogonom na gorivne celice na vodikovi osnovi in akumulatorsko-električnega vlačilca Mercedes-Benz eActros 300, ki je skoraj pripravljen za serijsko proizvodnjo. Podjetje Daimler Truck s tema voziloma dokazuje, da sta obe pogonski tehnologiji z nevtralnimi vrednostmi CO₂ primerni za različne primere uporabe, s katerimi se srečujejo stranke. Za doseg tega cilja je podjetje jasno začrtalo strateško smer in dosledno izvaja dvojno strategijo pri elektrifikaciji svojega portfelja z akumulatorsko-električnimi pogoni in pogoni na vodikovi osnovi.

Dr. Dalibor Dudic, vodja projektov v zvezi z vozili Mercedes-Benz Trucks, Daimler Truck: »Pogonski sistemi na osnovi vodika in akumulatorjev so bistveni za zagotavljanje prihodnosti vožnje popolnoma brez emisij. Na področju distribucijskih prevozov številne stranke po vsej Evropi že redno uporabljajo akumulatorsko-električno vozilo eActros. Z vozilom eActros LongHaul smo dosegli ciljno ravnino na poti k serijski proizvodnji za prevoze v tranzitnem prometu, ki jih je mogoče načrtovati. V drugi polovici desetletja bomo predstavili serijsko izvedbo tovornega vozila GenH2 s pogonom na gorivne celice za posebej zahtevne primere uporabe. Tu na Tirolskem smo dokazali, da lahko obe pogonski tehnologiji delujeta popolnoma zanesljivo in učinkovito.«

Tovorna vozila z gorivnimi celicami: vodik na voljo v dveh agregatnih stanjih

Podjetje Daimler Truck je poslalo dve prototipni izvedbi vozila Mercedes-Benz GenH2 na turnejo po Tirolskem. Vozilo v izvedbi s pogonom na tekoči vodik je za 70 km dolgo pot med Innsbruckom in prelazom Brenner potrebovalo nekaj dni. Prelaz Brenner vsakoletno prečka približno 2,5 milijona tovornih vozil, kar ga uvršča med glavne prometne žile evropskega tovornega prometa. Vozilo v kombinaciji s priklopnikom je bilo za pot obremenjeno s kombinirano skupno maso 40 ton. Istočasno je bil na poti drugi prototip tovornega vozila GenH2 s pogonom na plinasti vodik, ki je premagal 40-kilometrsko razdaljo med Innsbruckom in vasjo Axamer Lizum na nadmorski višini 1560 m. Pri tem vozilu je bila prikazana uporaba gorivne celice na različnih nadmorskih višinah v zahtevnih topografskih pogojih. Vozilo je bilo napolnjeno na interni črpalki za vodik, ki jo upravlja avstrijsko prehrabno podjetje MPREIS. V svojem elektroliznem obratu podjetje MPREIS proizvaja okolju prijazen vodik z energijo iz obnovljivih virov neposredno na lokaciji, torej na sedežu podjetja v mestu Völs, in ga je podjetju Daimler Truck dalo na voljo za testne in predstavitvene vožnje.

Pri razvoju pogonov na vodikovi osnovi podjetje Daimler Truck daje prednost tekočemu vodikom. V tem agregatnem stanju ima nosilec energije veliko večjo energetske gostoto glede na prostornino v primerjavi s plinastim vodikom. Rezultat je prenos večje količine vodika, kar močno poveča doseg in omogoča zmogljivost vozila, ki je primerljiva z zmogljivostjo običajnega dizelskega tovornega vozila. Razvojni cilj za tovorno vozilo GenH2, ki bo pripravljeno za serijsko proizvodnjo, je doseg 1000 kilometrov in več. Tako bo tovorno vozilo primerno za izredno prilagodljive in zahtevne načine uporabe, zlasti v pomembnem segmentu prevoza težkega tovora na dolgih razdaljah. Začetek serijske proizvodnje tovornih vozil s pogonom na vodik je načrtovan v naslednji polovici desetletja.

Akumulatorsko-električni pogon za distribucijske prevoze: vlačilec eActros 300 od jeseni naprej v serijski proizvodnji

Tovorno vozilo eActros 300 v izvedbi vlačilca je uspešno prestalo redne in praktične teste uporabe v mestu Innsbruck in njegovi okolici. Vozilo je združljivo z vsemi običajnimi evropskimi polpriklopniki ob upoštevanju največje dovoljene skupne kombinirane dolžine vlačilca/priklopnika. To električno cestno vlečno vozilo temelji na enaki tehnologiji kot eActros 300/400. Trije akumulatorski sklopi, vsak z nameščeno kapaciteto akumulatorja 112 kWhⁱ, omogočajo doseg do 220 kmⁱⁱ z enim samim polnjenjem. Vlačilec eActros 300 se lahko polni z največ 160 kW: trije akumulatorski sklopi se na standardni hitri polnilni postaji z enosmernim polnilnim tokom 400 A napolnijo z 20 na 80 odstotkov v dobri uriⁱⁱⁱ. Električno tovorno vozilo je v okviru sklopa testiranj lani že uspešno premagalo avstrijski prelaz Arlberg. Nekateri deli testiranj so bili izvedeni na nadmorski višini nad 1800 metrov. Serijska proizvodnja vlačilca za polpriklopnik se bo predvidoma začela letos jeseni.

Akumulatorsko-električni pogon za tranzitni promet: začetek serijske proizvodnje vozila eActros LongHaul leta 2024

Vozilo eActros LongHaul z enim polnjenjem prevozi približno 500 km in bo predvidoma pripravljeno za serijsko proizvodnjo leta 2024. Akumulatorji, uporabljeni v vozilu eActros LongHaul, temeljijo na tehnologiji litij-železo-fosfatnih celic (LFP). Zanje je značilna predvsem dolga življenjska doba. Na polnilni postaji z močjo približno enega megavata je akumulatorje serijskega vozila eActros LongHaul mogoče napolniti z 20 na 80 odstotkov veliko prej kot v 30 minutah.

Podjetje Daimler Truck dosledno izvaja dvojno strategijo z vodikom in akumulatorji

Podjetje Daimler Truck se je kot eden največjih proizvajalcev gospodarskih vozil na svetu zavezalo izpolnjevanju ciljev Pariškega sporazuma o podnebnih spremembah. Prizadeva si, da bi na svojih ključnih globalnih trgih (EU30, ZDA, Japonska) do leta 2039 ponujalo izključno nova vozila, ki zagotavljajo ogljično nevtralno vožnjo. Akumulatorsko-električna tovorna vozila so idealna izbira za distribucijske prevoze in za prevoze v daljinskem prometu z redno uporabo na

poteh z ustreznimi razdaljami in možnostmi polnjenja, ki jih je mogoče načrtovati. Vendar utegnejo biti boljše rešitev pogoni na osnovi vodika, zlasti za zelo prilagodljive in posebej zahtevne načine uporabe pri prevozu težkega tovora in v daljinskem prometu. Poleg tega je za uspešen prehod na tehnologije brez emisij ključna razpoložljivost ustrezne infrastrukture in dovolj okolju prijazne električne energije. Pri podjetju Daimler Truck so prepričani, da je mogoče potrebo po tovrstni energiji hitro in stroškovno optimalno izpolnjevati samo z obema tehnologijama.

[Fotografije](#)>

Kontakt za medije:

Tanja Činč, 031 385 815, tanja.cinc@autocommerce.si

Več informacij o družbi Daimler Truck je na voljo na spletnih mestih:

www.media.daimlertruck.com in www.daimlertruck.com

Napovedne izjave:

Ta dokument vsebuje napovedne izjave, ki odražajo naše trenutne poglede na prihodnje dogodke. Napovedne izjave je mogoče prepoznati po besedah, kot so »cilj«, »prizadevati si«, »napovedujemo«, »predvidevamo«, »verjamemo«, »ocenjujemo«, »nameravamo«, »bi lahko«, »pričakujemo«, »načrtujemo«, »bi morali« in podobno. Te izjave so podvržene številnim tveganjem in negotovostim, vključno z neugodnimi spremembami svetovnih ekonomskih razmer, še posebej v smislu upada povpraševanja na naših najpomembnejših trgih, poslabšanjem naših možnosti refinanciranja na posojilnih in finančnih trgih, neizogibnimi primeri višje sile, vključno z naravnimi nesrečami, pandemijami, terorističnimi dejanji, političnimi nemiri, oboroženimi konflikti, industrijskimi nesrečami in njihovimi posledicami na našo prodajo, nabavo, proizvodnjo ali finančne storitve, spremembami deviznih tečajev, carinskih predpisov in predpisov za zunanjo trgovino, spremembami povpraševanja strank, morebitnim zmanjšanjem sprejemanja naših proizvodov in storitev, kar omejuje našo možnost doseganja cen in ustreznega izkoristka naših proizvodnih zmogljivosti, zvišanjem cen goriva ali surovin, motnjami v proizvodnji zaradi pomanjkanja materialov, stavk ali insolventnosti dobaviteljev, padcem cen nadaljnje prodaje rabljenih vozil, učinkovitim izvajanjem ukrepov za zmanjšanje stroškov in optimizacijo učinkovitosti, poslovnimi obeti podjetij, v katerih imamo bistven delež v lastniškem kapitalu, uspešno izvedbo strateškega sodelovanja in ustanavljanjem mešanih podjetij, spremembami zakonov, predpisov in vladnih politik, posebej tistih, ki zadevajo emisije vozil, porabo goriva in varnost, razreševanjem tekočih vladnih preiskav ali preiskav, ki jih zahtevajo vlade, in zaključevanjem tekočih ali napovedanih pravnih postopkov, ter drugim tveganjem in negotovostim, ki so podani v trenutnem/v tem letnem poročilu ali v trenutnem vmesnem poročilu pod naslovom »Poročilo o tveganjih in priložnostih«. Če se uresniči katero koli od zgoraj naštetih tveganj ali negotovosti ali če se predpostavke katere koli napovedne izjave izkažejo za netočne, se lahko dejanske posledice materialno razlikujejo od tistih, ki jih navajamo ali posredno izražamo v teh izjavah. Napovednih izjav ne nameravamo posodobiti in tega nismo dolžni storiti, saj so osnovane izključno na okoliščinah na dan objave.

Kratka predstavitev podjetja Daimler Truck

Podjetje Daimler Truck Holding AG (»Daimler Truck«) je eden največjih proizvajalcev gospodarskih vozil na svetu, ki posluje na več kot 40 glavnih lokacijah z več kot 100.000 zaposlenimi po vsem svetu. Ustanovitelji podjetja Daimler Truck so s svojimi tovornimi vozili in avtobusi pred dobrimi 125 leti postavili temelje sodobne transportne industrije. Prizadevanja podjetja vse do danes ostajajo osredotočena na en namen: Daimler Truck dela za vse, ki ohranjajo svet v gibanju. Stranke podjetja omogočajo ljudem, da so mobilni in da njihovo blago zanesljivo, pravočasno in varno prispe na cilj. Daimler Truck jim zagotavlja tehnologije, izdelke in storitve, ki jim to omogočajo. To velja tudi za prehod na vožnjo z nevtralnimi vrednostmi CO₂. Podjetje si prizadeva za uspeh trajnostnega transporta, pri čemer koristi svoje poglobljeno tehnološko znanje in v celoti upošteva potrebe strank. Poslovne dejavnosti podjetja Daimler Truck so razdeljene na pet segmentov poročanja: Trucks North America (TN) z znamkama tovornih vozil Freightliner in Western Star ter znamko šolskih avtobusov Thomas Built Buses; Trucks Asia (TA) z znamkama gospodarskih vozil FUSO in BharatBenz; Mercedes-Benz (MB) z istoimensko znamko tovornih vozil; Daimler Buses (DB) z znamkama avtobusov Mercedes-Benz in Setra; peti segment pa predstavlja novo področje finančnih storitev Daimler Truck (DTFS). Ponudba izdelkov v segmentu tovornih vozil vključuje lahka, srednje teška in teška tovorna vozila za prevoze na dolgih razdaljah, distribucijo in prevoz gradbenega materiala ter vozila za posebne namene, ki se uporabljajo predvsem v občinskem in poklicnem sektorju. Ponudba izdelkov v segmentu avtobusov vključuje mestne, šolske, medkrajevne in potovalne avtobuse ter šasije avtobusov. Podjetje poleg prodaje novih in rabljenih gospodarskih vozil zagotavlja tudi poprodajne storitve in rešitve poveztljivosti.

ⁱ Nazivna kapaciteta novega akumulatorja, ki temelji na interno določenih omejitvenih pogojih, se lahko razlikuje glede na vrsto uporabe in pogoje v okolju.

ⁱⁱ Doseg je bil določen interno v optimalnih pogojih, in sicer s 3 akumulatorskimi sklopi po predkondicioniranju pri distribucijski vožnji z delno obremenitvijo s polpriklonikom pri zunanji temperaturi 20 °C.

ⁱⁱⁱ Temelji na interno določenih empiričnih vrednostih v optimalnih pogojih, vključno s temperaturo okolice 20 °C.