

DAIMLER TRUCK

Informacije za medije

16. september 2024

Družba Daimler Truck na sejmu IAA Transportation 2024 osredotočena na CO₂-nevtralni daljinski promet – novembra začenja serijsko proizvodnjo modela Mercedes-Benz eActros 600



- Najatraktivnejša novost družbe Daimler Truck je Mercedes-Benz eActros 600 z akumulatorskim električnim pogonom – težko tovorno vozilo za daljinski promet se je na poti po Evropi izkazalo z visoko energetske učinkovitostjo
- Konec novembra se v Würthu začne serijska proizvodnja novega električnega paradnega modela
- Segment daljinskega prometa ustvarja dve tretjini izpustov CO₂ v tovornem prometu
- Daimler Truck uvaja novo znamko TruckCharge za e-infrastrukturo in polnjenje tovornih vozil
- Druge novosti družbe Daimler Truck na sejmu IAA: FUSO eCanter naslednje generacije kot popolnoma električno vozilo za zbiranje odpadkov, tovornjak Mercedes-Benz GenH2 z gorivno celico na vodik, novi Mercedes-Benz Actros L z izboljšano aerodinamiko, ki bo na sejmu prikazan premierno, novi mestni avtobus Mercedes-Benz eCitaro K z akumulatorskim električnim pogonom in krajšo medosno razdaljo, ki bo doživel

svetovno premiero, ter novi turistični avtobus Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach, ki bo prvič predstavljen javnosti

- **Naslednja tehnološka revolucija v obliki »s programsko opremo krmiljenega vozila«: Daimler Truck predstavlja vizijo za visoko inteligentna vozila – možen kvantni preskok zlasti na področjih varnosti, udobja in učinkovitosti**
- **Sejemska stojnica znamk Mercedes-Benz Trucks in FUSO v hali 19/20, doživetje vožnje kot sovoznik ali voznik na zunanjih sejemskih površinah in javnih cestah**

Leinfelden-Echterdingen/Hannover – Družba Daimler Truck, ena največjih svetovnih proizvajalk gospodarskih vozil, je v nedeljo pred otvoritvijo sejma IAA Transportation 2024 v Hannoveru predstavila svojo pot k trajnostnemu transportu. Pri tem sta bili v središču temi razogljčenja in digitalizacije. Najzanimivejša novost, ki jo Daimler Truck predstavlja na sejmu, je tovornjak z akumulatorskim električnim pogonom Mercedes-Benz eActros 600. S svojo novo vrhunsko električno pridobitvijo želi proizvajalec razogljčiti daljinski promet, ki proizvede dve tretjini in torej večino lokalnih izpustov CO₂ v tovornem prometu. Velika kapaciteta akumulatorja, ki znaša več kot 600 kilovatnih ur¹, in nova, posebej učinkovita električna pogonska prema, ki so jo razvili v podjetju, omogočata vozilu eActros 600 doseg 500 kilometrov² brez vmesnega polnjenja. Ta razdalja je bila dosežena v zelo stvarnih, realnih pogojih s 40 tonami skupne mase priklopnega vozila in jo je mogoče odvisno od načina vožnje ter poti tudi močno preseči. eActros 600 bo lahko na dan prevozil celo veliko več kot 1000 kilometrov. To mu omogoča vmesno polnjenje med zakonsko predpisanimi postanki – in sicer celo brez megavatnega polnjenja –, če so seveda na voljo možnosti polnjenja.

Dva predserijska prototipa sta to poletje med skoraj sedemtedensko in več kot 15.000 kilometrov dolgo testno vožnjo skozi 22 evropskih držav dokazala, kaj zmore eActros 600. To je bila najboljšejša testna vožnja v zgodovini podjetja Mercedes-Benz Trucks. Električni tovorni vozili sta se prevažali s po 40 tonami skupne mase priklopnega vozila. Vozili sta na poti, na kateri sta uporabljali izključno javne polnilne postaje, dokazali visoko energetske učinkovitost modela eActros 600: prototipu, opremljenemu s posebno tehnologijo za merjenje porabe, je na celotni poti uspelo doseči povprečno porabo 103 kWh na 100 km³. Preračunano glede na energijsko vrednost dizelskega goriva to ustreza porabi pribl. 10 l na 100 km, kar bi bilo s tovornim vozilom z običajnim pogonom nemogoče doseči. Na številnih dnevniških etapah bi bilo teoretično celo mogoče prevoziti več kot 600 kilometrov brez vmesnega polnjenja. V povprečju je eActros 600 pokril 25 odstotkov porabe pogona z rekuperirano energijo.

¹ eActros 600 ima tri akumulatorske sklope s kapaciteto po 207 kWh. Skupna kapaciteta nameščenih akumulatorskih sklopov je 621 kWh. Nazivna kapaciteta novega akumulatorja na podlagi interno določenih okvirnih pogojev. Ta se lahko razlikuje glede na primer uporabe in pogoje okolice.

² Doseg je bil določen interno pod specifičnimi testnimi pogoji po predkondicioniranju s cestnim vlečnim vozilom 4x2 s skupno maso priklopnega vozila 40 ton pri zunanji temperaturi 20 °C v daljinskem prometu in lahko odstopa od vrednosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400.

³ Povprečna skupna poraba tovornega vozila eActros 600 na testni vožnji European Testing Tour 2024 (prevožena razdalja 15.269 km s 40 tonami skupne mase priklopnega vozila); predserijski prototip s skupno konfiguracijo za povečanje učinkovitosti, pnevmatikami z optimiziranim kotalnim uporom, ki se še testirajo (na voljo bodo predvidoma leta 2025), in z gospodarnim načinom vožnje.

Dnevna poraba se je, odvisno predvsem od poti, topografije in temperature, gibala med 85 kWh na 100 km – na pribl. 360-kilometrskem spustu med Madridom in Bilbaom v zelo dobrih cestnih in vremenskih razmerah – ter 140 kWh na 100 km na pribl. 240-kilometrskem odseku med mestom Alta in Nordkappom pri najnižji temperaturi 7 stopinj Celzija ter po deloma neasfaltiranih cestah. Zmogljivost drugega prototipa je med testno vožnjo preverjalo približno 30 novinarjev iz 20 evropskih držav – večinoma za volanom –, in sicer ne le glede porabe, temveč na primer tudi v zvezi z vozno dinamiko. Celo pri tem vozilu je bila poraba v povprečju le približno 6 odstotkov višja. To pomeni, da se je načrtovani 500-kilometrski doseg z enim polnjenjem akumulatorja med potjo izkazal za realističnega.

Podjetje Daimler Truck bo praznovalo začetek serijske proizvodnje modela eActros 600 konec letošnjega novembra v tovarni Mercedes-Benz v Wörthu. Prva vozila eActros 600 za stranke naj bi bila izdelana in registrirana še v letu 2024. Pri tem imajo pomembno vlogo tudi tovarne Daimler Truck v Mannheimu, Kasslu in Gaggenauu. Dobavljajo namreč komponente za akumulatorski električni pogon modela eActros 600, kot so električno gonilo koles, komponente menjalnika in sprednji modul, ki združuje številne visokovoltne in nizkonapetostne komponente in je vgrajen v predhodnem vgradnem prostoru motorja z notranjim zgorevanjem.

Martin Daum, direktor družbe Daimler Truck: »Vizijo o trajnostnem transportu prihodnosti smo predstavili že pred leti, na sejmu IAA Transportation 2024 pa smo zdaj povsem osredotočeni na njeno udejanjenje. Serijska vozila z akumulatorskim električnim pogonom dobavljamo v obsegu, ki ustreza zahtevam strank.«

Tovornjak eActros 600 je v nedeljo v okviru tiskovne konference »Daimler Truck Media Night« v Hannoveru opravil nočno vožnjo do Berlina in nazaj. Po eni strani je bil namen v živo prikazati prilagodljivost vozila vsakodnevnim potrebam, po drugi pa poslati političnim odločevalcem v Berlinu in Bruslju naslednje sporočilo: brezemisijška vozila Daimler Truck so pripravljena, zdaj je na vrsti vzpostavitev polnilne infrastrukture.

Karin Rådström: »Naš eActros 600 je z dosegom 500 kilometrov, zagotovljenim z enim polnjenjem akumulatorja, močna alternativa dizelskemu tovornemu vozilu. Poleg tega bo eActros 600 s svojo visoko energetsko učinkovitostjo tudi dobičkonosen za upravitelje voznih parkov. Zdaj je nujno, da politika, energetski sektor in industrija s skupnimi močmi pospešujejo širitev javne polnilne infrastrukture.«

Od konca lanskega leta, ko se je začela prodaja, so pri Daimler Truck za eActros 600 prejeli že 2000 naročil in tudi pisem o nameri, prav tako v štirimestnem številu.

Da bi bila e-mobilnost, ki obsega več kot zgolj nakup električnih tovornjakov, za stranke preprostejša in donosnejša, bo družba Daimler Truck ob začetku sejma IAA v Evropi lansirala novo znamko TruckCharge. Pod tem imenom je združena celotna ponudba družbe s področja e-infrastrukture in polnjenja električnih tovornih vozil, torej svetovanje in infrastruktura ter upravljanje elektrificiranih garaž za špediterje in industrijska podjetja. Ponudba med drugim

vključuje upravljanje polnjenja Fleetboard, ki omogoča celovit pregled nad vsemi interakcijami med tovornimi vozili na akumulatorski električni pogon v voznem parku in polnilnimi postajami v lasti podjetja, polnilno kartico za brezgotovinsko polnjenje na poti ter financiranje polnilne infrastrukture.

Stojnica znamk Mercedes-Benz Trucks in FUSO na sejmu IAA je v hali 19/20. Možnosti, da izkusite vožnjo kot voznik ali sovoznik, se začnejo pri stojnici in nekatere vožnje se bodo izvajale na zunanjih sejmskih površinah ter na javnih cestah. Druge novosti družbe Daimler Truck, predstavljene na sejmu IAA, vključujejo FUSO eCanter naslednje generacije kot popolnoma električno vozilo za zbiranje odpadkov, tovornjak Mercedes-Benz GenH2 z gorivno celico na vodik, novi Mercedes-Benz Actros L z izboljšano aerodinamiko, ki bo na sejmu prikazan premierno, novi mestni avtobus Mercedes-Benz eCitaro K z akumulatorskim električnim pogonom in krajšo medosno razdaljo, ki bo doživel svetovno premiero, ter novi turistični avtobus Mercedes-Benz Turismo Safety Coach, ki bo prvič predstavljen javnosti. Druga točka v središču tiskovne konference Daimler Truck Media Night je bil pričakovani kvantni preskok, ki ga prinaša digitalizacija – ključni pojem: »s programsko opremo krmiljeno vozilo« – ki bo naslednja tehnološka revolucija za proizvajalca.

Zlasti pomemben je bil skupni nastop Martina Dauma in Karin Rådström na tiskovni konferenci Daimler Truck Media Night. Kot je družba sporočila v začetku septembra, je nadzorni svet Daimler Truck Holding AG imenoval Karin Rådström za novo predsednico uprave, ki bo funkcijo opravljala od 1. oktobra 2024 do 31. januarja 2029. Nasledila bo Martina Dauma, ki bo 30. septembra 2024 končal svoj mandat predsednika uprave in utrl pot za naslednji korak v transformaciji koncerna. Martin Daum ostaja pravnomočni član upravnega odbora do 31. decembra 2024, da bo prispeval k nemotenemu prehodu. Karin Rådström bo ostala odgovorna za Mercedes-Benz Trucks do izbire njenega naslednika.

Daimler Truck ponuja vpogled v vozila, krmiljena s programsko opremo

Družba Daimler Truck si ne prizadeva le za razogljichenje transporta, temveč se tudi pri digitalni transformaciji ozira za prihodnjimi možnostmi ter želi prevzeti vodilno vlogo na področju gospodarskih vozil, krmiljenih s programsko opremo. Najnovejše generacije tovornih vozil, na primer eActros 600 in Actros L, imajo že vgrajeno evolucijsko izboljšano mehatronično arhitekturo, ki omogoča do 20-krat hitrejšo obdelavo podatkov kot prej. Poleg razširjenih funkcij najnovejših varnostnih sistemov, kot je Active Brake Assist 6 ali Active Sideguard Assist 2, to zagotavlja tudi večje udobje za voznika in boljšo povezljivost. Sem na primer spada tudi Multimedia Cockpit Interactive 2 ali funkcija Connected Traffic Warnings, ki lahko zazna opozorila za nevarnost in jih posreduje vozilom v neposredni bližini. Veliko teh funkcij bo mogoče v prihodnje aktivirati »over-the-air« kar v tovornjaku, torej brez obiska delavnice. Da bi lahko v prihodnje v celoti izkoristili potencial programske opreme in dosegli možni kvantni preskok, bo treba zmanjšati število decentraliziranih krmilnikov z njihovimi različnimi operacijskimi sistemi ter popolnoma na novo opredeliti mehatronično arhitekturo. V zvezi s tem je Andreas Gorbach, član tehnološkega odbora Daimler Truck, v sklopu tiskovne konference Daimler Truck IAA Media Night predstavil vizijo družbe o visoko inteligentnih, s programsko opremo krmiljenih gospodarskih vozilih s časovnim okvirom približno deset let. To

prihajajočo tehnološko revolucijo nameravajo v družbi Daimler Truck izvesti pri vseh znamkah vozil in vseh pogonskih tehnologijah.

Andreas Gorbach: »Prihodnost tovornjakov je brez izpustov in temelji na programski opremi. Zato na novo oblikujemo arhitekturo vozil in želimo skupaj s koncernom Volvo razviti industrijski standard: strnjeno in visokozmogljivo arhitekturo s pripadajočim operacijskim sistemom. S tem bomo položili temelje za gospodarska vozila, krmiljena s programsko opremo, ki bodo našim strankam lahko ponudila stopnjo varnosti, udobja in učinkovitosti, ki je do zdaj še niso izkusile. Po številnih evolucijskih korakih bo torej v kratkem sledil revolucionarni skok naprej, s katerim bomo začrtali smer prihodnosti tovornjakov.«

S programsko opremo krmiljena vozila naj bi v prihodnje ponujala po meri prilagojene aplikacije družbe Daimler Truck, strank in tretjih ponudnikov z novimi funkcijami za tovornjake in avtobuse, ki bodo bistveno presegale trenutne zmogljivosti – zlasti kar zadeva varnost, udobje in učinkovitost. Mogoče je torej, da bo vozilo zagotavljalo še boljše zaščito za voznika in druge udeležence v prometu, s tem ko bo zaznalo nevarnosti mnogo prej, kot jih lahko zaznajo človeški čuti. Poleg tega bi lahko tovornjak prihodnosti prevzel administrativne in dokumentacijske naloge, tako da bi na primer samodejno posredoval prevozne in dobavne listine v digitalni obliki ali rezerviral parkirišče skupaj s polnilno postajo in kabino za prhanje ter vnaprej naročil voznikovo najljubšo jed. Mogoče je tudi na primer, da se voznik zvečer med počitkom prek ustrezne aplikacije virtualno preseli za domačo jedilno mizo, čeprav je fizično v kabini vozila. Za logistična podjetja bi lahko s programsko opremo krmiljeni tovornjak v prihodnje postal aktiven poslovni partner, saj visoka računalniška zmogljivost omogoča, da se velike količine podatkov – npr. o topografiji, prometu ali trenutnih cenah elektrike in vodika na poti – obdelajo v realnem času v vozilu in analizirajo »over the air«. Tako se lahko upravljanje vozil stalno optimizira, s tem pa se povečuje učinkovitost in torej tudi uspešnost poslovanja strank.

Temelje za to vizijo naj bi zagotovila družba Daimler Truck in koncern Volvo z načrtovanim skupnim podjetjem. Cilj je s skupnimi močmi razviti platformo vozil, krmiljenih s programsko opremo, kot industrijski standard za gospodarska vozila in s tem potencialno tudi za druge partnerje in stranke. Konkretno naj bi bilo skupno podjetje zadolženo za določitev in nakup centralnih, zmogljivih računalnikov, ki bodo v prihodnje vgrajeni v vozila in bodo lahko obdelovali velike količine podatkov. Poleg tega naj bi v skupnem podjetju razvili operacijski sistem in programsko platformo, na podlagi katerih se bodo lahko razvijale različne aplikacije za stranke. Prav tako bodo v prihodnje razvojni cikli programske in strojne opreme ločeni, zato bo mogoče tudi po nakupu vozil dodajati in posodabljeni druge digitalne ponudbe »over the air«. Tako bodo ostala vozila strank dolgo posodobljena.

FUSO eCanter naslednje generacije: raznolikost popolnoma električnih izvedb po vsem svetu

Popolnoma električni FUSO eCanter naslednje generacije bo na sejmu IAA v Hannoveru predstavljen z različnimi izvedbami nadgradnje. Kot vozilo za zbiranje odpadkov z dovoljeno skupno maso 8,55 t ima eCanter naslednje generacije nadgradnjo proizvajalca Kaoussis z

avtomatiziranim dviganjem in stresanjem kontejnerja, integriranim sistemom za spiranje kontejnerja in kapaciteto bobna 4 m³. Vrtljivi boben stisne odpadke za do tri četrtine prvotne velikosti. Z medosno razdaljo zgolj 3400 mm in kratkim previsom nadgradnje je med vožnjo CO₂-nevtralni lahki tovornjak izjemno okreten in omogoča preprosto manevriranje, zato je idealen za uporabo v mestu. Na stojnici sejma IAA bo predstavljen še en tovornjak FUSO eCanter naslednje generacije z maso 8,55 t in medosno razdaljo 4450 mm z zabojnikom ter najnovejšimi varnostnimi in komfortnimi funkcijami. Te med drugim vključujejo Active Brake Assist 6, Blind Spot Information System (BSIS), Intelligent Speed Assistant in Attention Assist. Druge izvedbe lahkega električnega tovornjaka lahko obiskovalke in obiskovalci preskusijo na sejmski stojnici v Hannoveru med skupnimi testnimi vožnjami znamk Mercedes-Benz in FUSO.

Karl Deppen, član uprave Daimler Truck in odgovorni za Daimler Truck Asia: »Kot pionir na področju elektromobilnosti se je FUSO eCanter uveljavil kot preverjeno vsestransko vozilo za transport brez lokalnih izpustov CO₂. Tovornjak, ki je trenutno na voljo na 38 trgih, pri vsakdanjem delu strank po vsem svetu dokazuje: elektromobilnost deluje! S preko 100 izvedbami eCanter pokriva 85 % primerov uporabe konvencionalnih vozil, zato je najboljša izbira za najrazličnejše možnosti uporabe, ki jih potrebujejo naše stranke.«

Pogoni na vodik kot dopolnitev za tovornjake z izključno akumulatorskim električnim pogonom

Pri Daimler Truck menijo, da so poleg tovornjakov z izključno akumulatorskim električnim pogonom lahko primerna rešitev vodikovi pogoni, in sicer zlasti za posebej zahtevne načine uporabe pri transportu težkega tovora in v daljinskem prometu, kjer je potrebna velika prilagodljivost. Z vozilom Mercedes-Benz GenH2 je tako na sejmu IAA Transportation 2024 predstavljen rekorder med tovornjaki. Praktično uporabnost tekočega vodika na področju cestnega prevoza blaga je lani v okviru dogodka #HydrogenRecordRun dokazal prototip tovornjaka, odobren za uporabo v javnem cestnem prometu, ko je v resničnih pogojih prevozil 1047 km dolgo pot po Nemčiji z enim samim polnjenjem tekočega vodika.

Po intenzivnih testiranjih na testni stezi in javnih cestah so tovornjaki Mercedes-Benz GenH2 zdaj dosegli napredno razvojno zrelost, tako da se bodo med vsakodnevnim delom preskušali za različne logistične naloge. Družba Daimler Truck je pred kratkim začela testirati pet tovornjakov Mercedes-Benz GenH2 pri strankah, ki vključujejo podjetja Air Products, Amazon, Holcim, INEOS in Wiedmann & Winz. Tem strankam je tako omogočeno, da v približno enoletni fazi testiranja prednostno in iz prve roke pridobijo izkušnje s transportom v tovornjakih na gorivne celice. Razvojna ekipa družbe Daimler Truck bo s tem sodelovanjem prišla do dragocenih ugotovitev o tem, kako se tovornjak s pogonom na tekoči vodik obnese v resničnih pogojih uporabe, in spoznala potrebe strank, ki jih bo lahko upoštevala pri serijskem razvoju.

Martin Daum: »V zadnjih letih smo z bogatim naborom serijskih električnih tovornjakov in avtobusov ter s tovornjakom Mercedes-Benz GenH2 in različnimi partnerstvi dokazali, da smo s svojo dvojno strategijo, torej s pogoni na podlagi akumulatorjev in vodika, na pravi poti. Vsaka od tehnologij ima svoje prednosti in naše stranke bodo potrebovale obe tehnologiji. Zato zdaj predvsem pri vodikovih pogonih potrebujemo še toliko večjo podporo politike in energetskega

podjetij, da bomo lahko poleg vozil strankam zagotovili tudi ustrezno infrastrukturo in stroškovno primerljivost.«

Sejemski premiera: Actros L s futuristično obliko, optimizirano aerodinamiko in varčnimi motorji

Novi Actros L, ki bo na sejmu IAA Transportation praznoval svojo premiero, dokazuje, da Mercedes-Benz Trucks ostaja ena od gonilnih sil tudi v segmentu tovornjakov s konvencionalnimi pogoni. Actros L odlikujejo futuristična oblika, optimizirana aerodinamika, številne komfortne funkcije, varčni motorji, dobra vozna dinamika in najnovejši asistenčni sistemi. Daljši sprednji del in drugi aerodinamični ukrepi zagotavljajo do 3 odstotke manjšo porabo goriva.

Optimizirani pogonski sklop, ki ga sestavljata menjalnik G291-12 in zadnja prema RAR 2.278d in je že na voljo za nekatere modele, poleg znatno izboljšanega občutka vožnje, zlasti pri pospeševanju po klancu navzgor, ter manjše manevrirne hitrosti zagotavlja tudi tišjo in prijetnejšo vožnjo zaradi zmanjšane števila vrtljajev pri hitrosti 80 km/h. Hkrati to še dodatno prispeva k manjši porabi goriva.

Podjetje Daimler Buses na svetovni premieri predstavlja avtobus eCitaro K z akumulatorskim električnim pogonom

Podjetje Daimler Buses je v nedeljo predstavilo najnovejšega člana voznega parka avtobusov eCitaro. Mestni avtobus Mercedes-Benz eCitaro K z akumulatorskim električnim pogonom je v okviru dogodka Daimler Truck Media Night doživel svetovno premiero. S približno 1,5 m krajšo medosno razdaljo je primeren za uporabo v primerih, ko je potrebna večja okretnost. S svojimi prednostmi je kompaktni eCitaro K kot nalašč tudi za vožnje ob nedeljah in zunaj prometnih konic ter kot okrepitev v času dneva z največjim pretokom potnikov. S prostorom za največ 84 potnikov pa je primeren tudi za večje prevozne naloge. Mestni avtobus je na voljo z najmanj štirimi in največ šestimi sklopi akumulatorjev. Z najvišjo stopnjo opremljenosti model eCitaro K v ugodnih razmerah zagotavlja doseg več kot 300 kilometrov – tekom celotne življenjske dobe akumulatorja. Istočasno je praznoval javno premiero turistični avtobus Mercedes-Benz Turismo Safety Coach. Z avtobusom Safety Coach podjetje Daimler Buses tradicionalno prikaže najnovejše stanje varnostne tehnologije. Proizvajalec je poleg tega predstavil zastopnika nove generacije medkrajevskih avtobusov Setra MultiClass LE.

Till Oberwörder, direktor podjetja Daimler Buses: »Aktivno spodbujamo prehod k lokalno CO₂-nevtralnemu prevozu oseb. Z novim modelom eCitaro K smo svoj portfelj razširili s petimi elektrificiranimi mestnimi avtobusi, kar nam omogoča, da krijemo praktično vse pomembne primere uporabe na področju javnih prevozov na kratkih razdaljah. Poleg tega skupaj s hčerinskim podjetjem Daimler Buses Solutions GmbH zagotavljamo strankam takojšnje rešitve za upravljanje voznega parka električnih avtobusov.«

Dejavnosti znamk Mercedes-Benz Trucks in FUSO na sejmu

Od 17. do 20. septembra bo družba Mercedes-Benz Trucks na svoji stojnici prirejala t. i. nočni šov »Transformed!«, kjer se bodo obiskovalci sejma lahko podrobneje seznanili s temo transformacije. Med gosti šova bosta Jutta Kleinschmidt, prva ženska zmagovalka relija Dakar, in Karlheinz Brandenburg, iznajditelj formata mp3. Skupaj z drugimi osebnostmi iz različnih sektorjev bosta govorila o tem, kako uspešno narediti prvi korak k spremembi. Obiskovalci sejma lahko dogodek spremljajo v živo od 14. ure naprej, posamezne epizode pa bodo nato vsak dan na voljo za ogled od 21. ure na Mercedes-Benz Trucks Brand Hub na naslovu www.mercedes-benz-trucks.com/iaa-2024.

Poleg tega bosta Mercedes-Benz Trucks in FUSO na svoji stojnici ponujala vožnje z vsemi električnimi tovornjaki iz svojega portfelja, v katerih se bodo lahko obiskovalci preskusili kot vozniki ali se pridružili kot sopotniki. V okviru izkušnje navidezne resničnosti bodo obiskovalci dobili tudi vpogled v električni svet znamke Mercedes-Benz Trucks in bodo lahko odkrivali ekosistem e-mobilnosti, ki vključuje tovornjake, storitve in rešitve za polnjenje. Posebej za to priložnost je bil na sejmski površini postavljen mobilni polnilni park. Tukaj bo pod znamko TruckCharge prikazano delovanje električnih tovornjakov v realnih pogojih. Poleg tega bo povsod na sejmski stojnici veliko možnosti za svetovanje in osebne interakcije. Prav tako bodo na voljo vodeni obiski stojnice za vse, ki bodo želeli podrobnejše informacije o vozilih in integriranih rešitvah znamke Mercedes-Benz Trucks.

O testni vožnji »European Testing Tour 2024« in tovornjaku eActros 600

Družba Mercedes-Benz Trucks je konec julija letos uspešno zaključila testno vožnjo »eActros 600 European Testing Tour 2024«. Po 45-dnevni razvojni vožnji izključno na električni pogon sta se dva predserijska prototipa tovornjaka Mercedes-Benz eActros 600 varno vrnila v mesto Wörth am Rhein. Potovanje se je uradno začelo 11. junija v Frankfurtu na Majni. V tem času sta električna tovornjaka prevozila natanko 15.269 oz. 15.939 kilometrov.

Po potovanju na sever skozi Nemčijo, Dansko in Švedsko sta tovorni vozili ravno sredi poletja prispeli do prvega pomembnega vrhunca etape: rta Nordkapp na Norveškem, najsevernejše točke Evrope, ki jo je mogoče doseči po cesti. Od konca junija je konvoj svoje potovanje nadaljeval na jug skozi Finsko, Estonijo, Latvijo, Litvo, Poljsko, Češko, Avstrijo, Slovaško, Madžarsko, Hrvaško, Slovenijo, Italijo, Francijo in Španijo. Po postanku v Tarifi v Španiji, najjužnejšem kraju celinske Evrope, ki je bil naslednji pomemben vrhunec potovanja, se je pot ponovno usmerila na sever – skozi Portugalsko, Francijo, Belgijo, Nizozemsko in Luksemburg nazaj v Nemčijo.

S potovanjem »eActros 600 European Testing Tour 2024« je družba Mercedes-Benz Trucks pridobila obsežne izkušnje z vidika porabe energije na najrazličnejših poteh v različnih topografskih in podnebnih območjih. Proizvajalec namerava te ugotovitve zdaj deliti z zainteresiranimi strankami.

Električna tovornjaka sta vozila pri dnevnih povprečnih temperaturah od 11 do 33 stopinj Celzija. Dnevna povprečna hitrost je bila med 52 in 82 km/h.

Člani ekipe so imeli na poti zelo različne izkušnje z javnimi polnilnimi postajami. Večkrat so morali odklopiti polpriklopnik, ker je bila polnilna infrastruktura zasnovana samo za polnjenje osebnih vozil. So pa naleteli tudi na zelo moderne polnilne parke za tovornjake.

Približno 60 odstotkov voženj na dolge razdalje, ki jih opravijo stranke Mercedes-Benz Trucks v Evropi, je krajših od 500 kilometrov, kar pomeni, da lahko polnilna infrastruktura na mestu za shranjevanje in vzdrževanje ter na mestih za nakladanje in razkladanje za te primere zadostuje. Za vse druge načine uporabe je nenehen razvoj javne polnilne infrastrukture bistven pogoj, da bodo električna tovorna vozila popolnoma primerna za vseevropski daljinski promet.

Poleg polnjenja CCS z močjo do 400 kW bo eActros 600 pozneje omogočal tudi megavatno polnjenje (MCS). Aprila letos so razvijalci v podjetju Mercedes-Benz Trucks prvič uspešno napolnili prototip vozila eActros 600 na polnilni postaji z močjo enega megavata v razvojnem in testnem centru podjetja v kraju Wörth am Rhein. Stranke lahko naročijo predpripravo za MCS. Za te modele tovornjakov eActros 600 je predvideno, da jim bo mogoče tehnologijo MCS vgraditi naknadno. Akumulatorji se lahko na ustrezni polnilni postaji z močjo približno enega megavata v pribl. 30 minutah napolnijo z 20 na 80 odstotkov⁴.

eActros 600 ima tri akumulatorske sklope s kapaciteto po 207 kWh⁵. Skupna kapaciteta nameščenih akumulatorskih sklopov je 621 kWh. Akumulatorji temeljijo na tehnologiji litij-železo-fosfatnih celic (LFP) in jih odlikuje dolga življenjska doba. Razvojni inženirji družbe Mercedes-Benz Trucks so eActros 600 zasnovali tako, da izpolnjuje enake zahteve glede trpežnosti vozila in komponent kot primerljivo običajno težko vozilo Actros za daljinski promet. To pomeni do 1,2 milijona prevoženih kilometrov v desetih letih uporabe. Po tolikšnem času uporabe mora biti stanje akumulatorja («State of Health») še prek 80 odstotkov. V nasprotju z drugimi tehnologijami akumulatorskih celic se lahko pri tehnologiji LFP uporabi tudi več kot 95 odstotkov nameščene kapacitete. To omogoča večji doseg pri enaki nameščeni kapaciteti akumulatorja. Vozilo je tehnično zasnovano za kombinirano skupno maso priklopnega vozila do 44 ton. S standardnim polpriklopnikom ima eActros 600 v EU nosilnost približno 22 ton. V nekaterih primerih lahko nacionalna zakonodaja dopušča višjo nosilnost.

Električno tovorno vozilo za dolge razdalje vizualno odlikuje popolnoma nov, purističen dizajn z jasnimi linijami in aerodinamično obliko. Bistvo koncepta podjetja Mercedes-Benz Trucks za daljinski promet vozil na akumulatorski električni pogon je strankam ponuditi celovito transportno rešitev, ki vključuje tehnologijo vozil, svetovanje, polnilno infrastrukturo in

⁴ Na podlagi internih simulacij, saj se zavezujoč in enoten standard za sistem MCS (Megawatt Charging System) trenutno še razvija.

⁵ Nazivna kapaciteta novega akumulatorja na podlagi interno določenih okvirnih pogojev. Ta se lahko razlikuje glede na primer uporabe in pogoje okolice.

storitve.

Fleksibilna proizvodnja modela Mercedes-Benz eActros 600 v Wörthu

eActros 600 bodo izdelovali na obstoječi montažni liniji tovarne v Wörthu, vzporedno in fleksibilno skupaj s tovornimi vozili, ki bodo še vedno imela dizelski pogon. Po namestitvi vseh visokovoltnih komponent v več proizvodnih korakih začne celoten sistem delovati in tovorno vozilo je pripravljeno za vožnjo. Da bi se optimalno pripravili na serijsko proizvodnjo, tako imenovana start-up ekipa proizvodnje tesno sodeluje z razvijalci. Tako se zagotovi, da so izkušnje, pridobljene pri izdelavi prototipov, vključene v nadaljnji razvoj vozila.

Obsežne servisne rešitve in nove digitalne storitve omogočajo še učinkovitejšo uporabo vozila

Ne glede na segment ali vrsto pogona so visoka razpoložljivost in predvidljivi stroški bistveni dejavniki za uspeh prevoznikov. Daimler Truck k temu v prvi vrsti prispeva s sodobnimi vozili, pa tudi v obliki različnih storitev in novih digitalnih orodij. Poleg tega so celovite klasične in digitalne storitve vse bolj medsebojno povezane. Ta ekosistem integriranih storitev zagotavlja, da lahko stranke še učinkoviteje uporabljajo svoja vozila. Virtualni vpogled v zakulisje bo družba Mercedes-Benz Trucks obiskovalcem sejma IAA Transportation 2024 omogočila na območju Experience Tower v hali 19.

Daimler Truck Financial Services na poti k zagotavljanju integriranih storitev za elektromobilnost

Daimler Truck Financial Services (DTFS) se razvija iz ponudnika izključno finančnih storitev v ponudnika integriranih storitev za elektromobilnost. Podjetje si skupaj s koncernom in partnerji prizadeva vzpostaviti obsežen in integriran ekosistem, ki podpira uvedbo brezemisijских vozil, in sicer z zagotavljanjem celovite rešitve, ki vključuje financiranje vozil, polnilno infrastrukturo, vzdrževanje in pogodbe o oskrbi z električno energijo. Ta transformacija odpira nove možnosti za rast na področjih polnjenja, financiranja infrastrukture, zavarovanja, plačil in dajanja v najem.

Podjetje DTFS je v ZDA že uvedlo storitev »Charging as a Service« (CaaS), medtem ko na Japonskem ponuja produkt »Green Lease« za FUSO eCanter. V Evropi DTFS zagotavlja fleksibilne možnosti lizinga za eActros 300/400 in 600, ki vključujejo servis in popravila. Podjetje poleg tega razvija nove zavarovalne produkte za električna vozila ter širi svojo ponudbo najema in plačil na druge trge. DTFS je s približno 1900 zaposlenimi eden največjih globalnih ponudnikov finančnih storitev v sektorju gospodarskih vozil, ki je v lasti koncerna, in je dejaven v 17 državah, načrtuje pa že tudi vključitev dodatnih trgov.

[FOTOGALERIJA>](#)

Kontaktna oseba za medije:**Tanja Činč, 031 385 815, tanja.cinc@autocommerce.si**

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

newsroom.daimlertruck.com in www.daimlertruck.com**Izjave o prihodnjem razvoju**

Ta dokument vsebuje izjave o prihodnjem razvoju na podlagi naše sedanje ocene delovanja v prihodnosti. Besede, kot so »prizadevati«, »ambicija«, »predvidevati«, »predpostavljati«, »meniti«, »ocenjevati«, »pričakovati«, »nameravati«, »lahko/bi lahko«, »načrtovati«, »projicirati«, »bi morali« in podobne zaznamujejo takšne izjave o prihodnjem razvoju. Te izjave so izpostavljene številnim tveganjem in negotovostim. Nekaj primerov za to: neugoden razvoj gospodarske situacije, zlasti zmanjšano povpraševanje na naših najpomembnejših prodajnih trgih, poslabšanje naših možnosti refinanciranja na posojilnih in finančnih trgih, neizogibni dogodki višje sile, denimo naravne katastrofe, pandemije, teroristične akcije, politični nemiri, oboroženi spopadi, industrijske nezgode in njihove posledice na naše prodajne, nakupne, proizvodne ali finančne aktivnosti, spremembe menjalniških tečajev, carinskih in zunanjetrgovinskih predpisov, sprememba potrošniškega obnašanja ali morebitno zmanjšanje sprejemljivosti naših izdelkov in storitev s posledično oviranim uveljavljanjem cen in izkoriščanjem proizvodnih zmogljivosti, zvišanja cen goriv in surovin, prekinitev proizvodnje zaradi težav z dobavo materialov, stavk zaposlenih ali neplačilne sposobnosti dobaviteljev, upad odprodajnih cen rabljenih vozil, uspešna realizacija ukrepov za zmanjšanje stroškov in zvečanje učinkovitosti, poslovni izgledi družb, pri katerih imamo pomembne deleže, uspešna realizacija strateških kooperacij in skupnih podjetij (konzorcijev), spremembe zakonov, določil in uradnih smernic, zlasti v zvezi z izpusti vozil, porabo goriva in varnostjo, ter zaključek tekočih uradnih preiskav ali preiskav, ki so jih odredili upravni organi, in izid odprtih ali grozečih prihodnjih pravnih postopkov ter druga tveganja in nepredvidljivi zapleti, od katerih so nekateri opisani v našem aktualnem poslovnem poročilu pod naslovom »Poročilo o tveganju in priložnostih«. Če se zgodi kateri od teh dejavnikov negotovosti ali kakšen drug nepredvidljiv zaplet ali se domneve, na katerih temeljijo te izjave, izkažejo za nepravilne, lahko dejanski rezultati občutno odstopajo od rezultatov, ki so navedeni v teh izjavah ali so implicitno izraženi. Nimamo namena redno posodabljanje izjav o prihodnjem razvoju in ne prevzemamo te obveznosti, saj te izjave temeljijo izključno na okoliščinah, ki so obstajale na dan objave.

Na kratko o družbi Daimler Truck

Družba Daimler Truck Holding AG (»Daimler Truck«) je eden največjih svetovnih proizvajalcev gospodarskih vozil z več kot 40 glavnimi lokacijami in več kot 100.000 zaposlenimi po vsem svetu. Ustanovitelji družbe Daimler Truck so pred dobrimi 125 leti s svojimi tovornimi vozili in avtobusi ustvarili sodobno transportno industrijo. Težnje podjetja se do danes niso spremenile, saj si prizadeva za en sam cilj: Daimler Truck dela za vse, ki ohranjajo svet v gibanju. Njegove stranke ljudem omogočajo mobilnost in blago dostavijo na cilj zanesljivo, točno in varno. Daimler Truck zagotavlja tehnologije, izdelke in storitve, ki jih potrebujejo za to. To velja tudi za prehod na CO₂-nevtravno vožnjo. Podjetje si prizadeva za uspeh trajnostnega transporta s poglobljenim tehnološkim znanjem in jasnim pogledom na potrebe svojih strank. Poslovne dejavnosti družbe 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 znamkami gospodarskih vozil FUSO, BharatBenz in RIZON. Mercedes-Benz (MB) z istoimensko znamko tovornih vozil. Daimler Buses (DB) z avtobusi znamk Mercedes-Benz in Setra. Podjetje za finančne storitve družbe Daimler Truck (DTFS) tvori peti segment. Paleta izdelkov v segmentih tovornih vozil vključuje lahka, srednje težka in težka tovorna vozila za tranzitni promet, dostavni promet in prevoz na gradbišču, posebna vozila, ki se uporabljajo predvsem v komunalni, in industrijske motorje. Paleta izdelkov v segmentu avtobusov vključuje mestne avtobuse, šolske in medkrajevne avtobuse, potovalne avtobuse ter šasijske avtobusov. Podjetje poleg prodaje novih in rabljenih gospodarskih vozil ponuja tudi poprodajne storitve in rešitve povegljivosti.