



Daimler Truck AG

Press Release

20 Juin 2022

A l'occasion de la Bauma 2022, Mercedes-Benz Trucks présentera des solutions personnalisées et intégrées pour le BTP, notamment :

- **La satisfaction des besoins très variés des clients du BTP sur l'ensemble de son portfolio de produits**
- **Poursuite de l'électrification de son portfolio de produits pour les applications spécifiques de la construction**
- **eActros et solutions de bennes électrifiées de MEILLER et PALFINGER**
- **Deuxième génération de MirrorCam avec des bras moins larges et des paramètres d'imagerie optimisés**
- **Troisième génération d'OM 471 avec avantage de puissance, de dynamisme et de rendement énergétique**
- **HAD et TRC pour faciliter le travail**
- **Nouvel essieu avant 10 tonnes pour les Arocs**
- **Nouveaux phares avec pour les Arocs et Actros distribution avec version full LED**

Stuttgart/Munich - Terrain accidenté, routes d'accès étroites, marge de manœuvre limitée, transport d'équipements et de matériaux lourds : la logistique des chantiers de construction est un défi pour les véhicules industriels. Mercedes-Benz Trucks offre un vaste portefeuille pour servir presque tous les segments, comme le démontrera la présence de l'entreprise à la Bauma de cette année à Munich, le principal salon mondial de l'industrie de la construction. Du 24 au 30 octobre 2022, Daimler Truck donnera aux décideurs, aux acheteurs et aux utilisateurs du monde entier un aperçu détaillé de sa gamme de véhicules et de ses concepts de mobilité orientés client sur son stand et à l'extérieur des halls d'exposition. La gamme exposée s'étend de l'Atego et de l'Unimog aux Arocs, Actros et eActros.

eActros avec une solution de prise de force entièrement électrique

Depuis des années, l'Actros à moteur diesel classique est un partenaire fiable du monde du BTP lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises en vrac,

principalement sur route et occasionnellement en tout-terrain. Ce camion haut de gamme est désormais également disponible en version 100 % électrique. Développé principalement pour la distribution lourde, l'eActros exploite ses avantages, notamment une conduite locale neutre en CO2 et un transport peu bruyant.

A titre d'exemple, Mercedes-Benz Trucks a mis au point la solution tout-en-un eWorX. eWorX est basé sur l'eActros et a été développé par ZF avec une benne basculante de MEILLER ou PALFINGER. eWorX établit le lien entre le système de gestion de l'énergie du véhicule et la carrosserie du camion et permet d'électrifier efficacement les prises de force pour le fonctionnement des équipements de travail hydrauliques.

L'eActros présenté cette année sur le stand Mercedes-Benz Trucks du salon Bauma, avec sa benne basculante MEILLER adaptée au transport de conteneurs, permet un fonctionnement de son hydraulique en fonction des besoins grâce au système eWorX ZF. En d'autres termes, la pompe ne fonctionne que lorsque la benne est déplacée. Cela évite toute consommation d'énergie superflue. De plus, il n'y a pas le bruit associé à un moteur à combustion. L'eActros, avec sa chargeuse à benne amovible fournie par PALFINGER (le fabricant de solutions de levage et de grues innovantes), est également doté du système ZF eWorX. Il sera présenté sur le stand de PALFINGER dans le cadre de la Bauma.

Performance durable

Mercedes-Benz Trucks mise sur l'ePowertrain pour l'eActros sous la forme d'un essieu rigide électrique avec deux moteurs électriques intégrés et une transmission à deux vitesses. Les batteries du eActros sont composées de trois (eActros 300) ou quatre packs de batteries (eActros 400), chacun offrant une capacité installée de 112 kWh et une capacité utilisable d'environ 97 kWh. Avec quatre packs de batteries, l'eActros 400 a une autonomie allant jusqu'à 400 kilomètres. L'eActros LongHaul, dont la production en série est prévue en 2024, aura une autonomie d'environ 500 kilomètres avec une seule charge de batterie, ce qui en fait une autre alternative intéressante pour les applications de construction routière.

Moins, c'est plus : la deuxième génération de MirrorCam avec des bras de caméra plus courts

Les chantiers de construction étant souvent encombrés de travailleurs et de matériaux, un dispositif de sécurité s'est avéré particulièrement efficace : les MirrorCam. Il s'agit d'un équipement standard sur l'eActros et en série ou en option sur les Actros et Arocs (selon les versions), à la place des rétroviseurs traditionnels. Ce système de caméra de deuxième génération est installé depuis avril 2022. Il offre au conducteur un soutien encore meilleur dans de nombreux scénarios de circulation routière grâce à des bras de caméra plus courts de dix centimètres de chaque côté et à de nouveaux paramètres d'imagerie. L'un des avantages du raccourcissement des bras de la caméra est que les conducteurs peuvent désormais reculer en ligne droite plus facilement que ce n'était le cas avec la première génération. En effet, la perspective de la MirrorCam est désormais encore plus proche de celle d'un miroir en verre classique, ce qui facilite la transition entre les miroirs et la MirrorCam. Les collisions avec des objets situés au bord de la chaussée sont mieux évitées.

En outre, les ingénieurs de Mercedes-Benz Trucks ont encore optimisé la cartographie des tons. C'est le processus d'ajustement d'une image pour afficher correctement une large gamme de nuances sur un écran. Cela est particulièrement évident avec l'affichage à contraste nettement amélioré. L'évolution de la correspondance des couleurs et de la luminosité du système de caméra, qui est déjà très lumineux par nature, signifie que ses écrans peuvent désormais représenter plus précisément la zone pertinente pour le scénario de conduite, en particulier dans des conditions d'éclairage critiques.

L'OM 471 de troisième génération offre encore plus de rendement énergétique, de puissance et de dynamisme

Outre le portefeuille de véhicules à propulsion électrique par batterie qui ne cesse de s'étoffer, Mercedes-Benz Trucks continue d'établir de nouveaux standards dans le segment haut de gamme des camions traditionnels à moteur diesel. Le moteur OM 471 de troisième génération pour véhicules industriels lourds en est un exemple. Ce "nouveau" moteur pour poids lourds, disponible sur les séries Actros et Arocs à partir d'octobre 2022, réduit encore le coût total de possession (TCO) sans affecter les performances, la dynamique du véhicule ou le confort de conduite.

L'un des leviers les plus importants pour augmenter le rendement énergétique des moteurs diesel modernes est la turbo compression optimisée. Avec l'OM 471 de troisième génération, Mercedes-Benz Trucks introduit deux nouveaux turbocompresseurs précisément adaptés à la large gamme d'exigences des clients. La variante optimisée pour la consommation de carburant, prévue pour une utilisation dans le transport de longue distance, se concentre sur la consommation de carburant la plus faible possible. La deuxième variante de turbocompresseur est conçue pour des performances élevées et une grande force de freinage du moteur, ce qui la rend idéale pour une utilisation dans le secteur des poids lourds et de la construction.

Pour améliorer encore la dynamique du véhicule, Mercedes-Benz Trucks a également mis l'accent sur la chaîne cinématique : la nouvelle commande de transmission automatisée PowerShift Advanced permet une accélération hors ligne plus rapide et plus douce dans de nombreux scénarios grâce à sa sélection précise des rapports. Le paramétrage de la pédale d'accélérateur a également été optimisé : une sensibilité accrue dans la plage inférieure de la course de la pédale permet des manœuvres nettement plus précises, tandis que le temps de réponse direct dans la plage supérieure de la course de la pédale se traduit par une dynamique accrue sous des exigences de charge élevées. PowerShift rend également le camion plus facile à conduire et à accélérer en sortie de ronds-points.

Prédestinés aux travaux difficiles

Pour les Actros et Arocs, qui sont principalement destinés à une utilisation sur route mais qui sortent parfois de la route sur des terrains difficiles tels que les sites de construction et les carrières, le système de traction avant HAD (Hydraulic Auxiliary Drive) engageable simplifie considérablement le travail. Le système HAD fonctionne jusqu'à une vitesse de 30 km/h et génère la quantité de traction supplémentaire nécessaire pour faire face aux situations exigeantes, telles que les pentes raides et les routes glissantes.

Le turbo embrayage ralentisseur (TRC) est une spécialité révolutionnaire pour les déploiements les plus difficiles. Combinant un embrayage de démarrage hydraulique et un ralentisseur dans un seul et même composant, il permet des démarrages et des manœuvres de précision, même à faible vitesse et avec des charges lourdes. En tant que ralentisseur primaire, il libère une puissance de freinage de 350 kW (476 ch). Associé au frein moteur haute performance délivrant jusqu'à 475 kW (646 ch), le TRC assure un haut niveau de performance.

Nouvel essieu avant pour l'Arocs, cockpit multimédia et phares en version LED

A l'occasion de la Bauma 2022, Mercedes-Benz Trucks présentera de nombreuses autres caractéristiques qui rendent le travail dans le transport sur chantier encore plus efficace qu'auparavant. Pour rendre l'Arocs encore plus résistant, par exemple, un nouvel essieu avant avec une charge de 10 tonnes a été développé. Cet essieu permet, entre autres, de monter des grues et des équipements de travail de taille majorée.

Le cockpit multimédia avec ses deux écrans couleur, installé dans les Actros et Arocs comme dans l'eActros, s'avère également d'une grande aide dans le travail quotidien en tant que cœur de l'interface homme-machine (IHM). Le fonctionnement de la carrosserie ou de la superstructure est indiqué par des témoins lumineux sur l'écran principal. En outre, des fenêtres pop-up peuvent être utilisées pour avertir le conducteur, jusqu'à dix messages étant configurables. Le deuxième écran peut accueillir jusqu'à huit commutateurs virtuels sélectionnables individuellement, comme pour la caisse mobile entièrement fermée, pour une intégration pratique des fonctions de la caisse non liées à la sécurité.

Les nouveaux phares avec signature lumineuse à LED confèrent aux Arocs et Actros un look encore plus moderne et unique. Les phares principaux à LED sont également disponibles en option, ce qui permet d'accroître encore la sécurité. Par rapport aux phares au xénon, les phares à LED ont une intensité lumineuse plus élevée et produisent un éclairage très efficace de la surface de la route. En outre, l'éclairage à LED est plus facile à entretenir et permet d'économiser de l'énergie par rapport à l'éclairage halogène conventionnel, tout en offrant une durée de vie plus longue et en réduisant les coûts.

Mercedes-Benz Trucks présentés à la Bauma 2022 (sélection):

eActros 6x2 avec benne Meiller.
 Arocs 4151 K 8x4/4 avec essieu avant 10 tonnes et grue Palfinger
 Arocs 4163 LS 8x4 pour transport lourd
 Arocs 2651 K 6x4 avec tri-benne Meiller
 Arocs 1851 LS HAD 4x2 semi-benne Meiller
 Arocs 3240 B 8x4 avec toupie Liebherr
 Arocs 1846 K 4x2 avec grue Hiab
 Arocs 3242 8+4 avec pompe à béton Putzmeister
 Atego 1530 K 4x2 avec tri-benne Meiller
 Unimog

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles aux adresses suivantes :
www.media.daimlertruck.com et www.daimlertruck.com

Forward-looking statements:

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words “anticipate,” “assume,” “believe,” “estimate,” “expect,” “intend,” “may,” “can,” “could,” “plan,” “project,” “should” and similar expressions are used to identify forward-looking statements. These statements are subject to many risks and uncertainties, including an adverse development of global economic conditions, in particular a decline of demand in our most important markets; a deterioration of our refinancing possibilities on the credit and financial markets; events of force majeure including natural disasters, pandemics, acts of terrorism, political unrest, armed conflicts, industrial accidents and their effects on our sales, purchasing, production or financial services activities; changes in currency exchange rates, customs and foreign trade provisions; a shift in consumer preferences towards smaller, lower-margin vehicles; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilize our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labor strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimization measures; the business outlook for companies in which we hold a significant equity interest; the successful implementation of strategic cooperations and joint ventures; changes in laws, regulations and government policies, particularly those relating to vehicle emissions, fuel economy and safety; the resolution of pending government investigations or of investigations requested by governments and the conclusion of pending or threatened future legal proceedings; and other risks and uncertainties, some of which are described under the heading “Risk and Opportunity Report” in this Annual Report. If any of these risks and uncertainties materializes or if the assumptions underlying any of our forward-looking statements prove to be incorrect, the actual results may be materially different from those we express or imply by such statements. We do not intend or assume any obligation to update these forward-looking statements since they are based solely on the circumstances at the date of publication.

Daimler Truck at a glance

Daimler Truck Holding AG (“Daimler Truck”) is one of the world’s largest commercial vehicle manufacturers, with over 40 main locations and more than 100,000 employees around the globe. The founders of Daimler Truck have invented the modern transportation industry with their trucks and buses a good 125 years ago. Unchanged to this day, the company’s aspirations are dedicated to one purpose: Daimler Truck works for all who keep the world moving. Its customers enable people to be mobile and get goods to their destinations reliably, on time, and safely. Daimler Truck provides the technologies, products, and services for them to do so. This also applies to the transformation to CO₂-neutral driving. The company is striving to make sustainable transport a success, with profound technological knowledge and a clear view of its customers’ needs. Daimler Truck’s business activities are structured in five reporting segments: Trucks North America (TN) with the truck brands Freightliner and Western Star and the school bus brand Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) with the FUSO and BharatBenz commercial vehicle brands. Mercedes-Benz (MB) with the truck brand of the same name. Daimler Buses (DB) with the Mercedes-Benz and Setra bus brands. Daimler Truck’s new Financial Services business (DTFS) constitutes the fifth segment, the product range in the truck segments includes light, medium and heavy trucks for long-distance, distribution and construction traffic and special-purpose vehicles used mainly in the municipal and vocational sector. The product range of the bus segment includes city buses, school buses and intercity buses, coaches and bus chassis. In addition to the sale of new and used commercial vehicles, the company also offers aftersales services and connectivity solutions.