



Daimler Truck

Mercedes-Benz

Nota de prensa

30 de junio de 2021

Primicia mundial del nuevo eActros

Contenido	Pági
<u>Versión abreviada</u> El nuevo eActros	
Breve descripción de los aspectos más destacados	2
<u>Versión completa</u> Un nuevo camión para una nueva era El eActros establece la referencia en el transporte de mercancías sin emisiones de CO ₂	5
Equipamiento de alta tecnología que garantiza un rendimiento sostenible El eActros dispone de una enorme potencia y proporciona una increíble experiencia de conducción	7
Ecosistema orientado a la empresa eConsulting integral y soluciones digitales	9
Seguridad para el conductor y todos los demás usuarios de la carretera Sistemas de asistencia e instalaciones técnicas que protegen frente a los accidentes	11
Producción sostenible y flexible El modelo de producción en serie del eActros se fabricará en Wörth	13
Declaraciones de la gerencia y clientes/conductores seleccionados	14

Versión abreviada:

El nuevo eActros: breve descripción de los aspectos más destacados

- Autonomía de hasta 400 kilómetros¹, capacidad de batería de alrededor de 420 kWh²
- Eje eléctrico con dos potentes motores eléctricos que generan una potencia máxima de 400 kW
- Impresionante dinámica y gran comodidad durante la conducción gracias a su transmisión a dos velocidades realmente sensible
- Soluciones de carga a medida, gracias a una amplia oferta de asesoramiento y servicios.
- Soluciones digitales inteligentes y apps para una mayor eficiencia y más ventajas para el cliente
- Equipado de serie con innovaciones como MirrorCam y el Multimedia Cockpit Interactive
- Seguridad con gran valor añadido gracias al Sistema de Alerta Acústica de Vehículos, el Sideguard Assist S1R y la quinta generación del sistema de frenado de emergencia Active Break Assist

Stuttgart – El 30 de junio de 2021, Mercedes-Benz Trucks celebrará la primicia mundial de su eActros de batería eléctrica para vehículos de distribución urbana. Con el primer camión eléctrico de producción en serie que cuenta con una estrella de tres puntas, Mercedes-Benz Trucks está entrando en una nueva era y remarcando simultáneamente su claro deseo de hacer realidad el transporte de mercancías por carretera sin CO₂. El desarrollo del modelo estándar del eActros está previsto que se lleve a cabo en la línea de producción de Wörth am Rhein (Alemania) a partir del otoño de 2021. Las conclusiones de la "Flota de Innovación del eActros", cuyo inicio se remonta a 2018, y la estrecha comunicación con los clientes se han incorporado en el desarrollo del modelo de producción en serie. Junto con esto, las características como el MirrorCam y el Multimedia Cockpit Interactive vienen incluidas en los vehículos. El eActros está ahora listo para asistir a los clientes de Mercedes-Benz Trucks en el camino hacia los servicios de transporte sin emisiones de CO₂.

Gran autonomía

La batería del modelo eActros de producción en serie está equipada con paquetes de tres o cuatro baterías, cada uno con una capacidad de energía de alrededor de 105 kWh³. La máxima capacidad de la batería de 420 kWh² permite alcanzar autonomías de hasta 400 kilómetros¹. La pieza central tecnológica del camión eléctrico es la unidad de accionamiento – un eje eléctrico rígido con dos motores eléctricos integrados y transmisión a dos velocidades.

Ambos motores de refrigeración líquida generan una potencia continua de 330 kW, ofreciendo asimismo un rendimiento máximo de 400 kW. Además, si el vehículo se conduce con especial previsión, la recuperación permite al vehículo recuperar la energía eléctrica. La energía que así se obtiene durante el frenado retroalimenta a las baterías del eActros y se pone de nuevo a disposición del sistema de accionamiento.

Impresionante rendimiento

Los dos motores eléctricos integrados ofrecen una magnífica eficiencia y una entrega constante de potencia con elevado par de arranque. La provisión de par inmediato por los motores eléctricos, que

¹ La autonomía se determinó a nivel interno en condiciones óptimas, incluyendo paquetes de 4 baterías tras el preacondicionamiento en tráfico de distribución con carga parcial sin remolque, a una temperatura exterior de 20 °C.

² Esto se corresponde aproximadamente con el contenido de energía de los nuevos paquetes de baterías instalados, incluidos los límites de seguridad y rendimiento para mantener el funcionamiento del sistema.

³ Esto se corresponde aproximadamente con el contenido de energía de un nuevo paquete de baterías, incluidos los límites de seguridad y rendimiento para mantener el funcionamiento del sistema.

se combinan con una transmisión a dos velocidades, garantiza una potente aceleración, una impresionante comodidad durante la conducción y una dinámica de conducción que permite conducir de forma más relajada y sin estrés, comparándolo con un camión convencional de motor diésel. Asimismo, su bajo centro de gravedad también es beneficioso ante las curvas. En operaciones con carga completa, los conductores disfrutan de una agradable reducción de ruido de 10 dB en el interior de la cabina, lo que equivale aproximadamente a reducir a la mitad el volumen perceptible de sonido. El bajo nivel de ruido también posibilita las entregas nocturnas. Contrariamente al camión diésel, las vibraciones son significativamente inferiores. El eActros tiene una capacidad de carga de hasta 160 kW: Si se conecta a una estación de carga normal de 400A de CC, los paquetes de tres baterías necesitan algo más de una hora para cargarse del 20 hasta el 80 por ciento⁴.

Componente integral de un ecosistema empresarial

Con el objeto de ayudar a las empresas de transporte en cada paso en su migración hacia la eMobility, Mercedes-Benz Trucks ha integrado el eActros en un ecosistema que también brinda asesoramiento y servicios, así como una gama de soluciones digitales para incrementar la utilización de la capacidad del vehículo y optimizar el coste total de propiedad. Por ejemplo, con los planes de rutas de un cliente, es posible establecer un perfil de uso sumamente realista y significativo para los camiones eléctricos. Este denominado eConsulting no incluye solamente la electrificación de la terminal, sino que, si el cliente lo desea, también cubre aspectos relativos a la planificación, la aplicación y la implementación de todo lo relacionado con la infraestructura de carga y conexión a la red eléctrica. A este respecto, Mercedes-Benz Trucks también ha establecido una asociación estratégica con Siemens Smart Infrastructure, ENGIE y EVBox Group. Además, si se requiere, Mercedes-Benz Trucks puede prestar ayuda adicional en la identificación de las subvenciones públicas disponibles para infraestructura y vehículos.

Soluciones digitales inteligentes

Con el Multimedia Cockpit Interactive, que viene de serie en el eActros, el conductor permanece informado sobre el nivel de carga de las baterías y la autonomía disponible, así como del consumo de energía actual y promedio. Además, los gestores de flotas pueden utilizar las soluciones digitales del portal Fleetboard para controlar su flota con eficacia. Esto incluye, entre otras cosas, un Sistema de Gestión de Carga desarrollado individualmente para crear perfiles de carga, y un registro que contiene información detallada sobre los tiempos de conducción, las paradas y las pausas para efectuar recargas. También existe una herramienta de mapeo que muestra la ubicación actual del vehículo en tiempo real, así como si está en movimiento, estacionado o en proceso de carga, por no mencionar el nivel de carga de la batería. Asimismo, el eActros también está disponible con Mercedes-Benz Complete. Igualmente, se incluye siempre una asistencia intensiva al cliente a través de Mercedes-Benz Uptime. Como parte de ella, el tele diagnóstico supervisa continuamente el estado de varios sistemas del vehículo incorporados en el camión en tiempo real. Vinculando los requisitos de reparación y mantenimiento, reduciendo las de visitas no planificadas al taller.

Alto nivel de seguridad para el conductor y los demás usuarios de la carretera

Numerosas funciones y sistemas del eActros garantizan un alto nivel de seguridad en carretera para todos los afectados. Por ejemplo, elementos especiales de protección contra impactos con un perfil de aluminio que protegen las baterías en caso de colisión lateral, con sensores integrados capaces de detectar un escenario de colisión. En este caso, la batería HV (o de alto voltaje) se aislaría automáticamente del resto del vehículo. Otra ventaja adicional es que el conductor siempre tiene la opción de activar la desconexión de HV en cualquier momento en la cabina. Mientras tanto, a fin de asegurar que sea más fácil oír el vehículo para los usuarios de la carretera, como peatones y

⁴ Sobre la base de valores empíricos determinados a nivel interno en condiciones óptimas, incluida una temperatura ambiente de 20°C.

ciclistas, el eActros viene de serie con un Sistema de Alerta Acústica de Vehículos (AVAS) externo. El Sideguard Assist, que viene de serie en el eActros, garantiza una seguridad adicional gracias al sistema de ayuda activa al conductor con una guía lateral. Otro sistema que forma parte del equipamiento de serie es la quinta generación del sistema de frenado de emergencia con reconocimiento de peatones Active Brake Assist, lo que puede ayudar a reducir el riesgo de colisión en dirección longitudinal en calles urbanas, carreteras fuera de la ciudad y autopistas.

Con este conjunto de sistemas de asistencia, Mercedes-Benz Trucks busca ayudar al conductor en la medida de lo posible dentro de los respectivos límites de cada sistema. No obstante, según dicta la Ley, el conductor continúa siendo totalmente responsable de conducir el vehículo de forma segura en todo momento.

Versión completa:

Un nuevo camión para una nueva era

El eActros establece la referencia en el transporte de mercancías sin emisiones de CO₂

- Mercedes-Benz Trucks se está esforzando para completar su migración a los camiones eléctricos en Europa para 2039.
- Con el eActros, Mercedes-Benz Trucks da un gran paso hacia la consecución de los objetivos del Acuerdo de París.
- El eActros está ahora "Charged & Ready" y forma parte integrante de un ecosistema orientado a la empresa.
- Las conclusiones de la "Flota de Innovación del eActros" y la estrecha comunicación con los clientes se han incorporado en el desarrollo del modelo de producción en serie.

El sector logístico se está enfrentando a un conjunto masivo de desafíos: por una parte, las normativas medioambientales son cada vez más exigentes, mientras que, por otra, el volumen de transporte global está aumentando. Este volumen de mercancías debe transportarse de la manera más sostenible y eficiente posible.

Habida cuenta de su responsabilidad social con la protección del clima, Mercedes-Benz Trucks está trabajando duro para conseguir su objetivo de transporte de mercancías sin CO₂ con el uso de tecnologías de celdas de combustible basadas en hidrógeno y baterías eléctricas. La empresa se identifica con el objetivo del Acuerdo de París de descarbonizar el sector y desea cambiar completamente su cartera europea de productos con la migración a los camiones eléctricos para 2039.

El eActros de Mercedes-Benz Trucks es ahora el primer camión producido en serie completamente eléctrico con la estrella de tres puntas y representa un importante paso en la dirección del transporte local de mercancías sin emisiones de CO₂. Se prevén pasos adicionales para el transporte a larga distancia: inicio de la producción en serie del camión de plataforma baja Mercedes-Benz eEconic previsto en 2022. Además, se espera lanzar el eActros LongHaul de baterías eléctricas en 2024 y el camión GenH2 Truck con celda de combustible basado en hidrógeno llegará en la segunda mitad de esta década.

Respuesta innovadora a la reorganización en el sector del transporte

Especialmente desarrollado para vehículos de distribución urbana, el eActros representa sostenibilidad, y gracias a su naturaleza respetuosa con los recursos, sirve también de manera simultánea para mejorar la imagen de las empresas de transporte, por no mencionar que hace más atractivo el trabajo de los conductores de camión. El eActros confiere también la capacidad de reconsiderar la distribución de distancias cortas regional y local. Al fin y al cabo, el camión eléctrico también ofrece una serie de ventajas adicionales para los clientes. Entre ellas cabe citar, por ejemplo, la capacidad de entregas nocturnas o su acceso a centros urbanos donde ya no se permite el uso de vehículos diésel.

Mercedes-Benz Trucks ofrece a los operarios de la flota una solución integral y completa

Naturalmente, la adquisición de un camión eléctrico también debe ser rentable económicamente en las operaciones cotidianas del negocio del transporte. Además, las empresas de transporte sin duda tendrán muchas preguntas: ¿en qué rutas puede utilizarse un vehículo eléctrico? ¿Y cuál es su

infraestructura de carga? ¿Qué medidas constructivas e inversiones necesitaré implementar en la terminal?

Por tanto, resulta aún más importante que el cliente no se limite a comprar un camión eléctrico, sino que también sea asistido durante todo el recorrido hacia la electrificación de su flota. A fin de cuentas, la eMobility es más que simplemente un nuevo sistema de conducción. Precisamente por este motivo, Mercedes-Benz Trucks ha incluido el eActros en un ecosistema orientado a la empresa con el eslogan "Charged & Ready". Ofrece asesoramiento en forma de eConsulting, así como soluciones digitales en materia de eMobility y optimización de los costes totales de propiedad (TCO). El eActros integrado es una oferta de servicios completa que convierte a Mercedes-Benz Trucks en un socio de confianza para sus clientes en el ámbito de la movilidad de un futuro sostenible.

Operaciones prácticas de éxito en manos del cliente como parte de la "Flota de Innovación del eActros"

Tras la presentación por parte de Mercedes-Benz Trucks de un concepto de vehículo para vehículos de distribución urbana en centros urbanos en la 2016 IAA de vehículos comerciales en Hannover, los primeros prototipos del eActros se entregaron durante 2018 a varios clientes de Alemania y otros países europeos para realizar pruebas prácticas. El objetivo declarado de la "Flota de Innovación del eActros" fue crear un camión eléctrico comercial y en para vehículos de distribución urbana a partir de 2021. Para ello, se determinaron aspectos tales como los requisitos energéticos en diversos escenarios operativos y la eficiencia de los prototipos del eActros. El desarrollo y las pruebas de los prototipos de la flota de innovación los financiaron el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear de Alemania (BMU) y el Ministerio Federal Alemán de Economía y Energía (BMWi) como parte del proyecto "Concept ELV²" en distintos grados.

Tras superarse los dos años desde su inicio, la principal conclusión del proyecto piloto fue que el rendimiento de los prototipos era impresionante. Los conductores, por ejemplo, estaban especialmente contentos por la continua disponibilidad del par en todo el rango de velocidades. Asimismo, mencionaron en concreto el silencioso funcionamiento y la agradable y suave experiencia de conducción. Las conclusiones de la flota de innovación y la estrecha colaboración con los clientes se han incorporado plenamente en el desarrollo de este modelo de producción en serie. En comparación con el prototipo, el vehículo de producción en serie se optimizó drásticamente en lo que respecta a algunas características importantes, entre las que se incluyen la autonomía, la potencia de accionamiento y la seguridad. Se trató de una creación conjunta con el cliente en su forma más pura. En una fase inicial, el modelo de producción en serie del eActros estará disponible en Alemania, Austria, Suiza, Italia, España, Francia, Holanda, Bélgica, Gran Bretaña, Dinamarca, Noruega y Suecia. Posteriormente se le sumarán otros mercados.

El eActros tiene una excepcional potencia y proporciona una impresionante experiencia de conducción

- El eje eléctrico compacto del sistema de accionamiento eléctrico cuenta con dos motores eléctricos que permiten un rendimiento máximo de hasta 400 kW.
- El eActros está disponible con paquetes de tres o cuatro baterías, cada uno con alrededor de 105 kWh⁵, por tanto las baterías proporcionan una capacidad total de 315 o 420 kWh.⁶
- Posee una elevada autonomía de hasta de 400 kilómetros.⁷
- El eActros ofrece un elevado grado de comodidad durante la conducción, entre otras cosas, gracias a su potente aceleración y su bajo nivel de ruido.

Cuando las empresas de transporte optan por un camión eléctrico, los criterios decisivos incluyen la autonomía, el suministro de potencia, la rápida recarga, la adecuación para el uso diario y una versátil gama de posibles aplicaciones, por no mencionar los bajos niveles de ruido y la conducción local sin emisiones de CO₂. El eActros está disponible como camión de dos o tres ejes, con una carga bruta permisible de 19 o 27 toneladas. El bastidor del Mercedes-Benz Actros sirvió de base para el nuevo camión. El silencioso tren motriz también permite realizar entregas nocturnas, aliviando las tensiones en las redes viarias durante las horas punta.

Transferencia permanente de potencia al eje eléctrico

Para el eActros, Mercedes-Benz Trucks emplea una arquitectura de plataforma global: el ePowertrain. La pieza central tecnológica de esta unidad de accionamiento es un eje eléctrico rígido con dos motores eléctricos integrados y transmisión de dos velocidades. En comparación con los conceptos con un motor central, esta variante ofrece una serie de ventajas. Por ejemplo, la construcción más compacta deja una mayor cantidad de espacio de instalación para una batería de mayor capacidad, lo que tiene naturalmente un efecto positivo en la autonomía. Comparada con un motor central, la transmisión directa de potencia que permite este concepto también ofrece beneficios en cuanto a eficiencia.

Los dos motores están colocados en posición centrada en el eje trasero, donde generan una potencia continua de 330 kW y un máximo rendimiento de 400 kW. La provisión de par inmediato por los motores eléctricos, que se combinan con una transmisión de dos velocidades, garantiza una potente aceleración, una impresionante comodidad durante la conducción y una dinámica de conducción que permite conducir de manera más relajada y sin estrés, en comparación con un camión convencional con motor diésel. En operaciones con carga completa, los conductores disfrutan de una relajante reducción del ruido de 10 dB en el interior de la cabina, lo que equivale aproximadamente a reducir a la mitad el volumen perceptible de sonido. Contrariamente al camión diésel, las vibraciones son asimismo significativamente inferiores.

Tecnología de baterías de Mercedes-Benz Trucks

Dependiendo de la versión, el eActros obtiene su potencia de paquetes de tres o cuatro baterías: en cada caso, con una capacidad de unos 105 kWh⁵. Se instalan en compartimentos desde la parte

⁵ Esto se corresponde aproximadamente con el contenido de energía de un nuevo paquete de baterías, incluidos los límites de seguridad y rendimiento para mantener el funcionamiento del sistema.

⁶ Esto se corresponde aproximadamente con el contenido de energía de un nuevo paquete de baterías instalado, incluidos los límites de seguridad y rendimiento para mantener el funcionamiento del sistema.

⁷ La autonomía se determinó a nivel interno en condiciones óptimas, incluyendo paquetes de 4 baterías tras el preacondicionamiento en tráfico de distribución con carga parcial sin remolque, a una temperatura exterior de 20 °C.

inferior del bastidor y proporcionan una capacidad total de 315 o 420 kWh⁸. La máxima capacidad de 420 kWh permite alcanzar autonomías de hasta 400 kilómetros⁹.

En este contexto, la combinación de grandes paquetes de baterías con motores eléctricos potentes tiene otro efecto positivo: su significativo potencial de recuperación. Esto se debe a que, con cada frenado, el motor eléctrico puede convertir la energía cinética en energía eléctrica. La energía así recuperada alimenta a las baterías del eActros, donde se almacena para aumentar la autonomía en usos posteriores. Dependiendo de la situación, el conductor puede seleccionar entre cinco fases de frenado distintas.

Una pantalla en el Multimedia Cockpit Interactive estándar del eActros para mantener informado al conductor sobre el nivel de carga de las baterías y la autonomía restante, así como el consumo actual y promedio de energía en kWh por 100 kilómetros.

Además de suministrar potencia a la transmisión, las baterías también distribuyen la electricidad por todo el vehículo. Así, por ejemplo, las unidades auxiliares, como el compresor de aire para los frenos, el compresor para el aire acondicionado de la cabina y, si está instalado, un refrigerador, también reciben energía eléctrica. Si es necesario, los paquetes de baterías pueden cambiarse con facilidad.

Concepto inteligente para la carga y agrupación de componentes

El estándar de carga utilizado es el Sistema de Carga Combinado (CCS). El eActros tiene una capacidad de carga de hasta 160 kW: Si se conecta a una estación de carga normal de 400A de CC, los paquetes de tres baterías necesitan algo más de una hora para cargarse del 20 hasta el 80 por ciento¹⁰. Para cargar el eActros, se requiere un conector CCS tipo Combo-2 y la estación de carga debe tolerar la carga de CC.

La red eléctrica a bordo de bajo voltaje con dos baterías normales de 12 voltios se carga con las baterías de alto voltaje mediante un convertor de DC/DC. De este modo, incluso si falla el sistema eléctrico de alto voltaje o este está desconectado, todas las funciones relevantes del vehículo, como las luces, las señales de giro, los frenos, la suspensión neumática y las funciones de la cabina permanecerán operativas.

Numerosos componentes de alto y bajo voltaje del eActros se han instalado especialmente para ahorrar espacio con la caja frontal donde antes se alojaba el motor de combustión. Esto incluye componentes como el intercambiador de calor, las bombas de agua, los circuitos eléctricos de cabina, el convertor DC/DC, las válvulas y las dos baterías de bajo voltaje. En caso de reparaciones o mantenimiento, los componentes de la caja frontal son fácilmente accesibles. Más aún, la compacta caja frontal también permite una mejor distribución del peso en los ejes.

⁸ Esto se corresponde aproximadamente con el contenido de energía de un nuevo paquete de baterías instalado, incluidos los límites de seguridad y rendimiento para mantener el funcionamiento del sistema.

⁹ La autonomía se determinó a nivel interno en condiciones óptimas, incluyendo paquetes de 4 baterías tras el preacondicionamiento en tráfico de distribución con carga parcial sin remolque, a una temperatura exterior de 20 °C.

¹⁰ Sobre la base de valores empíricos determinados a nivel interno en condiciones óptimas, incluida una temperatura ambiente de 20°C.

Mercedes-Benz Trucks ofrece a sus clientes un eConsulting integral y soluciones digitales inteligentes para el eActros

- El asesoramiento que ofrece el equipo de eConsulting de Mercedes-Benz Trucks incluye análisis de rutas, verificación de subvenciones disponibles, asistencia en la integración operativa de la flota y la optimización de los costes operativos totales.
- Si se requiere, nuestros socios Siemens Smart Infrastructure, ENGIE y EVBox Group también están disponibles para ayudar a los clientes en el análisis de sus terminales y la creación de una infraestructura adecuada y soluciones de hardware y software de carga inteligente.
- Las soluciones digitales y las apps ayudan a garantizar una operación aún más eficiente del eActros en las flotas.
- Protección integral gracias al servicio de mantenimiento Mercedes-Benz Complete con Mercedes-Benz Uptime.

Más que nunca, en los próximos años, los clientes de camiones se enfrentarán al desafío de elegir la mejor tecnología en cuanto al sistema de conducción para su sector, segmento y aplicación en particular. Como parte de ello, la eMobility tendrá un papel central. El objetivo definido de Mercedes-Benz Trucks es llevar los riesgos asociados más allá del propio vehículo mediante una gama de ofertas personalizadas, así como ayudar a las empresas de transporte en su migración a la eMovilidad, garantizando que los camiones eléctricos puedan utilizarse de la forma más económica posible.

A este respecto, Mercedes-Benz Trucks ha desarrollado un ecosistema con el nombre de eConsulting que proporciona asesoramiento y ofertas de infraestructura a los clientes: se trata de la solución integral del eActros. La oferta integral de servicios comienza utilizando los planes de rutas existentes del cliente para establecer un perfil de uso altamente realista y significativo para los camiones eléctricos. Y lo que es más importante, el eConsulting de Mercedes-Benz Trucks incluye asesoramiento completo sobre cómo hacer un uso eficaz del vehículo y cómo optimizar los costes operativos totales, por no mencionar la asistencia con la integración de los camiones eléctricos en las actuales flotas e incluso la comprobación de la existencia de subvenciones públicas disponibles para infraestructura y vehículos.

Si el cliente lo desea, Mercedes-Benz Trucks está disponible para ayudarle con cualquier consulta relativa a procesos de planificación, aplicación e implementación, asegurando así que el cliente obtenga una infraestructura de carga a medida, llave en mano y conexión con la red eléctrica. Específicamente para este fin, Mercedes-Benz Trucks ha formalizado una asociación estratégica con Siemens Smart Infrastructure, ENGIE y EVBox Group. Si el cliente decide utilizar sus servicios, los socios analizarán sus terminales y establecerán la infraestructura o el suministro de energía adecuados en su nombre. También se encargan del mantenimiento y la reparación de la infraestructura de carga. Siemens Smart Infrastructure, ENGIE y EVBox Group colaboran estrechamente con Mercedes-Benz Trucks en todas las fases del proceso.

Uno de los primeros y más importantes pasos de la migración a la eMobility consiste en la carga de los vehículos en las terminales de los clientes. Aquí, la infraestructura puede personalizarse específicamente para satisfacer los requisitos y procesos de las respectivas empresas logísticas. La carga en la terminal es especialmente adecuada en aquellos casos en que los camiones eléctricos se utilizan en zonas urbanas con rutas planificadas, y donde los vehículos pueden cargarse por la noche o durante paradas regulares. Los procesos operativos en la mayoría de los casos solamente cambian ligeramente o no cambian en absoluto. Y lo mejor, ya no se requiere la compleja facturación y autenticación de vehículos.

Soluciones digitales inteligentes para una eficiencia aún mayor

Con el objeto de maximizar el rendimiento que ofrece el eActros, Mercedes-Benz Trucks proporciona a sus clientes una completa gama de soluciones digitales y apps. Con el Multimedia Cockpit Interactive, que viene de serie en el eActros, el conductor permanece informado sobre el nivel de carga de las baterías y la autonomía disponible, así como del consumo de energía actual y promedio. Además, los gestores de flotas pueden utilizar las soluciones digitales del portal Fleetboard para controlar su flota con eficacia. Esto incluye, entre otras cosas, un Sistema de Gestión de Carga desarrollado individualmente para crear perfiles de carga, y un registro que contiene información detallada sobre los tiempos de conducción, las paradas y las pausas para efectuar recargas. También existe una herramienta de mapeo que muestra la ubicación actual del vehículo en tiempo real, tanto si está en movimiento, estacionado o en proceso de carga, por no mencionar el nivel de carga de la batería.

"Mercedes-Benz Complete and Uptime" – escudos digitales, ahora también para el eActros

El eActros está también disponible con Mercedes-Benz Complete: un contrato de mantenimiento que incluye el paquete integral All-round Carefree Package. El amplio paquete de servicios cubre las actividades en el taller de mantenimiento y reparación tanto del vehículo completo como de la transmisión, incluyendo piezas de desgaste. Comienza con la coordinación de citas y lo abarca todo, hasta la contabilidad. Esto asegura que los clientes cuenten con una cobertura integral y la funcionalidad de su vehículo según lo previsto.

El contrato de mantenimiento también incluye siempre una asistencia intensiva al cliente a través de Mercedes-Benz Uptime. Esto se debe a que a los operarios de las flotas les interesa que cualquier problema que surja durante las operaciones diarias se detecte y rectifique lo más rápidamente posible. El sistema inteligente incluye todos los datos relevantes sobre el vehículo: desde la presión de los neumáticos hasta el motor, y ahora también el estado de la batería. En este contexto, Mercedes-Benz Uptime se ha ampliado con más de 100 reglas específicamente electrónicas que supervisan constantemente, por ejemplo, el proceso de carga o el historial de voltaje asociado con la batería de alto voltaje. Además, la información está disponible en el portal del cliente que ahora está en la nube. Gracias al trabajo interconectado entre el Servicio Postventa de Mercedes-Benz Trucks y las empresas de transporte, las visitas al taller pueden planificarse, evitándose así el tiempo de inactividad inesperado a causa de averías.

Numerosos sistemas de asistencia y elementos de equipamiento técnico incorporados en el eActros aseguran un alto nivel de seguridad

- Elementos especiales de protección contra impactos con un perfil de aluminio pueden proteger las baterías en caso de colisión lateral, mientras que los sensores integrados que incorporan pueden iniciar automáticamente la desconexión de la batería de alto voltaje.
- Debido a la conducción menos ruidosa del eActros, el Sistema de Alerta Acústica del Vehículo estándar con alertas sonoras asegura, por ejemplo, que los peatones y ciclistas puedan oír mejor el camión eléctrico.
- Para una mayor seguridad en el giro, así como en la conducción en dirección longitudinal, el eActros está equipado de serie con el Sideguard Assist S1R y la quinta generación del sistema de frenado de emergencia, el Active Brake Assist.

La última generación de Actros, equipada con una transmisión diésel convencional, permitió a Mercedes-Benz Trucks demostrar de manera impresionante el nivel de seguridad que es posible llevar a nuestras carreteras ya en la actualidad, así como la búsqueda del fabricante de su visión sobre la conducción sin de accidentes. Para el eActros, Mercedes-Benz Trucks no se centró solamente en la seguridad activa, sino también en los desafíos inherentes a los vehículos eléctricos y los sistemas de alto voltaje.

Desactivación automática o manual del sistema HV

Por regla general, las baterías del eActros, las líneas HV y otros componentes HV están diseñados y asegurados de manera que, en caso de accidente, no solamente se cumplan los elevados requisitos de seguridad de Mercedes-Benz Trucks, sino también las disposiciones legales y normativas. El Sistema de Advertencia de Temperatura de la Batería integrado en el camión eléctrico supervisa continuamente la temperatura de las baterías HV. Si la temperatura es demasiado elevada, el sistema de alarma en la cabina emite un tono de advertencia. La alarma también funciona con el vehículo desconectado. Desde un punto de vista de construcción, las baterías están protegidas de la colisión lateral mediante elementos protectores especiales frente a la colisión, instalados en el bastidor. El perfil de aluminio de estos elementos permite la absorción de la máxima energía posible. Los sensores integrados que incorporan pueden detectar una situación de colisión. En este caso, la batería HV (o de alto voltaje) se aislaría automáticamente del resto del vehículo. Para el personal de los servicios de urgencias, existen puntos adicionales de aislamiento situados bajo los asientos, con los cuales puede desactivarse el sistema HV.

Al hacerlo, el sistema asegura en tan solo unos segundos que no existe voltaje residual en el sistema HV (fuera de la batería), que de otro modo representaría un riesgo de lesiones. Además de la desactivación automática, si el conductor detecta un peligro, siempre tendrá la posibilidad de activar manualmente la desconexión de HV instalada en la cabina. Cuando se desactiva el sistema HV, el sistema de accionamiento y la función de frenado continuo dejan de funcionar. Si el sistema de bajo voltaje (24 V) permanece activado, los frenos de Servicio, las luces, las luces de advertencia de peligro y el volante continuarán funcionando.

El sistema de alerta acústica mejora la percepción del eActros

Como en los vehículos eléctricos, el eActros también es prácticamente silencioso en funcionamiento. En algunos casos, esto puede llevar a situaciones peligrosas, por ejemplo, si peatones o ciclistas advierten la presencia del camión eléctrico demasiado tarde. A fin de evitar estas situaciones peligrosas, el eActros está equipado de serie con un Sistema de Alerta Acústica del Vehículo (AVAS) externo.

El sistema de alerta acústica que incorpora el eActros incluye dos altavoces: uno en la parte delantera y otro en la parte trasera del vehículo. Están conectados entre sí y con el vehículo. Dependiendo de las condiciones de conducción, se oirán sonidos de conducción hacia adelante o marcha atrás. El sonido hacia adelante simula el ruido de un discreto ventilador, mientras que en marcha atrás, se emitirá un sonido intermitente de dos tonos.

El AVAS cumple sobradamente los niveles de sonido establecidos en el Reglamento de la UNECE 138.01 para la conducción hacia adelante de al menos 10 dB y en marcha atrás de al menos 15 dB. De esta forma, se garantiza la buena percepción del eActros. Sin embargo, no se supera el nivel máximo permitido legalmente, y subjetivamente, no se molesta a conductores ni peatones con estos sonidos. Asimismo, se ha implementado una característica adicional de seguridad que va más allá de las estipulaciones del Reglamento UNECE 138.01: en cuanto el conductor pone la marcha "D" y suelta el freno de mano, el sonido para la conducción hacia adelante se activará a fin de permitir una mejor percepción de la presencia del vehículo. Si el conductor cambia a marcha "R", se emitirá el sonido de marcha atrás.

Mayor seguridad en el cambio de carril al girar a la derecha

La mejor percepción de un camión eléctrico es clave en el cambio de carril, al girar a la derecha. Los accidentes en esta zona se cuentan entre los peores que se producen en el casco urbano, especialmente en usuarios de vías sin protección, como ciclistas y peatones, pero también para los conductores de camión. A fin de evitar estos accidentes en la medida de lo posible o, al menos, para reducir sus consecuencias, el eActros está equipado de serie con el sistema Sideguard Assist S1R. Si existe el riesgo de que un conductor de camión inesperadamente no advierta la presencia de un ciclista o peatón, al quedar en su punto muerto en su maniobra de giro a la derecha, el sistema puede asistir al conductor con un proceso de advertencia multifase. Para sus mensajes de advertencia visual, el S1R utiliza la pantalla MirrorCam que está también instalada en el eActros en sustitución de los retrovisores principal y de gran angular convencionales.

El núcleo del Sideguard Assist está compuesto de dos sensores de radar de corto alcance, situados en el bastidor del lado del copiloto en la parte delantera del eje trasero del camión. El sistema está diseñado para supervisar toda la longitud de la combinación del vehículo más dos metros hacia adelante, un metro hacia atrás y hasta 3,75 metros en el lateral. Sin embargo, el Sideguard Assist S1R no interfiere activamente en el sistema de frenado. Asistido por las advertencias del sistema, el conductor es responsable del correcto frenado del vehículo.

Active Brake Assist 5 con detección de peatones

Durante años, una gran parte de los accidentes en los que se veían implicados vehículos de gran tonelaje tenían lugar al viajar en dirección longitudinal: accidentes en los que un camión colisiona con un vehículo situado ante él o estacionado a causa de una distracción del conductor, el mantenimiento de una distancia demasiado corta con el vehículo de delante o un fallo en el ajuste de la velocidad del vehículo, por ejemplo. Con la nueva generación del Active Brake Assist (ABA) instalado de serie en el eActros, los accidentes de este tipo normalmente pueden evitarse. ABA 5 funciona mediante un sistema combinado de cámara y radar. Al detectar un peligro de accidente con un vehículo precedente, un obstáculo estático o una persona – que esté cruzando frente al vehículo, caminando hacia el vehículo, en el carril del vehículo o que se detenga repentinamente al verse sorprendido – el sistema advierte primero al conductor visual y acústicamente. Si el conductor no reacciona en suficientemente rápido, en una segunda fase, el sistema inicia la aplicación parcial de los frenos con una deceleración de hasta tres metros por segundo. Esto se corresponde aproximadamente con el 50 por ciento del rendimiento máximo de frenado. Si el riesgo de colisión persiste, ABA 5 inicia la aplicación completa de los frenos – en el caso de peatones en movimiento,

esto es aplicable hasta una velocidad del vehículo de 50 km/h. Finalmente, para detenerse, el vehículo aplica el nuevo freno de mano electrónico.

Con este conjunto de sistemas de asistencia, Mercedes-Benz Trucks busca ayudar al conductor en la medida de lo posible dentro de los respectivos límites de cada sistema. No obstante, según dicta la Ley, el conductor continúa siendo totalmente responsable de conducir el vehículo de forma segura en todo momento.

El modelo de producción en serie del eActros se fabricará en Wörth

- Los modelos de camión eléctrico se fabrican de manera flexible en la planta de Wörth junto con los camiones con transmisión convencional.
- La producción del eActros está totalmente integrada en la producción de los vehículos de Mercedes-Benz Trucks.
- La red incluye también el procesado y ensamblaje de los componentes principales del accionamiento eléctrico en las plantas de Gaggenau (componentes del eje eléctrico), Kassel (montaje y pruebas del eje eléctrico) y Mannheim (montaje de los paquetes de baterías HV), así como la producción de vehículos en la planta de Wörth.

El centro de la producción en serie del eActros está la nave de producción en el edificio 75 de la planta de Wörth. En los últimos meses, ha sido la sede de intensos preparativos para el nuevo proceso de producción, que incluyen la construcción de una nueva línea de ensamblaje. Se utiliza principalmente para la instalación de los componentes de alto voltaje (HV) – incluyendo los paquetes de baterías del centro de competencia de la planta de Mannheim para la movilidad sin emisiones (KEM por sus siglas) – y puesta en servicio de vehículos acabados. Los vehículos se envían entonces a la sección de acabado e inspección final como parte del proceso regular de producción.

En la planta de Wörth, Mercedes-Benz Trucks ha establecido una estructura organizativa específica de HV. Más aún, los expertos en HV deben obtener una cualificación especial en el centro de formación propio del lugar, para poder trabajar en el eActros. Como parte de ello, abarcan una serie de módulos relativos a los componentes especiales y trabajan con componentes HV y camiones eléctricos.

En la nave de montaje, los modelos de camiones eléctricos se fabrican de manera flexible junto con camiones con un sistema de accionamiento convencional. En esencia, la fabricación de diferentes tipos de vehículos debe realizarse de la forma más integrada posible, y la estructura básica del vehículo debe producirse en una línea única de producción, independientemente de que esté equipado con un motor de combustión convencional o con una transmisión eléctrica.

Un ejemplo de ello es el eje eléctrico utilizado en el vehículo que se origina en la planta de Mercedes-Benz en Kassel. Allí, se montan los ejes eléctricos y toda la transmisión eléctrica – producido a partir del motor eléctrico y los elementos activables de transmisión – y se lleva a cabo la comprobación final con especial énfasis en el correcto funcionamiento, la seguridad del alto voltaje y el comportamiento respecto al ruido. Debido a que el eje eléctrico tiene principalmente la misma base que la serie del modelo convencional, este puede ensamblarse previamente en la línea de producción existente en paralelo con la serie del modelo convencional.

Mercedes-Benz Trucks, por tanto, utiliza la infraestructura disponible en la nave de montaje, incrementando simultáneamente su flexibilidad en los números de unidades de producción para la serie del modelo individual. Teniendo en cuenta todo esto, la transformación de la serie del modelo convencional al eléctrico puede implementarse activamente.

Declaraciones de la gerencia y clientes/conductores seleccionados

Karin Rådström, Miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck AG y responsable de Mercedes-Benz Trucks:

"Debemos reconocer que el transporte es parte del problema en relación con el cambio climático. Al mismo tiempo, podemos ser y seremos parte de la solución. Comenzamos con nuestro eActros. Desarrollamos este camión junto con nuestros clientes, y lo probamos juntos: en conjunto, más de medio millón de kilómetros en vías públicas. El eActros y sus servicios especializados son un gran paso para Mercedes-Benz Trucks y para nuestros clientes hacia el transporte sin emisiones de CO₂".

Andreas von Wallfeld, jefe de Ventas y Marketing de Mercedes-Benz Trucks: "Con una autonomía de hasta 400 kilómetros", un peso bruto permisible del vehículo con remolque de hasta 40 toneladas y dos potentes motores eléctricos que proporcionan un rendimiento máximo de 400 kW, el eActros está perfectamente equipado para manejar el trabajo diario de nuestros clientes. Junto con el camión, nuestros servicios digitales y los nuevos equipos de eConsulting ayudan a nuestros clientes a realizar la migración a la e-movilidad de la manera más sencilla y fluida posible – por ejemplo, respondiendo a las consultas sobre la infraestructura de carga, integración de la flota o planificación de rutas".

Prof. Uwe Baake, jefe de Desarrollo de Mercedes-Benz Trucks: "El eActros está equipado de serie con algunas innovaciones centrales contrastadas, tales como el MirrorCam y el Multimedia Cockpit Interactive, por no mencionar nuestros sistemas de seguridad, como el asistente de frenado de emergencia con detección de peatones y el Sideguard Assist. Es más, nuestros clientes no tienen que hacer concesiones cuando se trata de la experiencia de conducción. El eActros ofrece un elevado grado de comodidad durante la conducción gracias a su potente aceleración y su bajo nivel de ruido. Con la compacta configuración de motor dual del eje eléctrico, somos capaces de alcanzar un rendimiento máximo de hasta 400 kW".

Rainer Schmitt, Director General de Logistik Schmitt GmbH en Bietigheim, Alemania: "Tengo la sensación de pertenecer a una generación de transición – crecí con el olor del diésel en nuestro taller y ahora es el tema de la eMobility el que está al orden del día–, y el hecho de poder formar parte de ello, obviamente nos enorgullece. El vehículo está en uso a todas horas y se ha integrado de manera impecable en la flota".

Sin Roks, Gestor de Flota de Simon Loos bv en Wognum, Países Bajos: "Nuestra primera experiencia con el eActros ha sido muy, pero que muy positiva. La gente se gira para mirarlo y algunas personas te dan un inesperado "pulgares arriba" como visto bueno en plena ciudad. Con este camión, Mercedes-Benz ha aportado su *know-how* y su servicio habitual para garantizar que el vehículo funcione con la infraestructura de carga".

Torsten Schuhmann, conductor de EDEKA: "Conducir el eActros es una delicia. La potencia de los motores eléctricos es estupenda y el vehículo es sumamente silencioso. Definitivamente Mercedes-Benz ha creado un camión eléctrico plenamente desarrollado".

Guillaume Fortanier, conductor de Simon Loos bv en Zaandam, Países Bajos: "Lo primero que piensas es: el motor no está encendido. Otros conductores de camiones y coches están realmente sorprendidos de que pueda seguir tan bien el ritmo del tráfico. Quiero decir con esto que se desplaza como un coche normal. Estoy especialmente orgulloso de haber tenido la oportunidad de conducir el vehículo".

¹¹ La autonomía se determinó a nivel interno en condiciones óptimas, incluyendo paquetes de 4 baterías tras el preacondicionamiento en tráfico de distribución con carga parcial sin remolque, a una temperatura exterior de 20 °C.

Personas de contacto:

Carola Pfeifle, +49 (0)711 17-53551, carola.pfeifle@daimler.com

Ulrike Burkhart, +49 (0) 711 17 58774, ulrike.burkhart@daimler.com

En los siguientes enlaces encontrarán más información sobre la primicia mundial del

eActros: <http://media.daimler.com/go/mercedes-benzeactrosworldpremiere2021>

(enlace corto: d.ai/mbeactroswp2021)

<https://newtrucknewera.daimler-truck.com/de/before-start>

Más información sobre Mercedes-Benz en Internet:

www.media.daimler.com, www.mercedes-benz.com

Declaraciones predictivas:

Este documento incluye declaraciones predictivas, que reflejan nuestra estimación actual respecto al curso de futuros acontecimientos. Palabras tales como "prever", "asumir", "creer", "estimar", "esperar", "pretender", "poder/podrían", "planificar", "proyectar", "deber" y términos similares son indicativos de este tipo de declaraciones predictivas. Estas declaraciones están sujetas a una serie de riesgos e incógnitas. Algunos ejemplos de esta situación son escenarios tales como una evolución desfavorable de las condiciones económicas internacionales, especialmente una disminución en la demanda en nuestros mercados comerciales más importantes, una evolución negativa en las opciones de refinanciación disponibles en los mercados crediticio y financiero, acontecimientos inevitables y fuerzas mayores, tales como catástrofes naturales, pandemias, actos de terrorismo, inestabilidad política, conflictos armados, accidentes industriales y sus efectos causales sobre nuestras actividades de ventas, compras, producción o financiación, variaciones en los tipos de cambio, reglamentación aduanera y de comercio internacional, una reorientación de las preferencias del consumidor hacia vehículos más pequeños y menos rentables o una posible pérdida de aceptación de nuestros productos y servicios que culmine en una menor capacidad para definir precios y en una menor utilización de nuestra capacidad de producción, aumentos en los precios de los combustibles y las materias primas, suspensiones de la producción derivadas de cuellos de botella en las cadenas de suministro de materiales, huelgas de mano de obra o insolvencia de proveedores, disminución del valor de reventa de los vehículos usados, implementación eficaz de medidas de reducción de costes y mejora de la eficiencia, las perspectivas comerciales de las empresas en las cuales ostentamos un número significativo de acciones, la implementación eficaz de acuerdos estratégicos de cooperación y empresas conjuntas, cambios en la legislación, estipulaciones y directivas oficiales, especialmente las que afectan a las emisiones de los vehículos, economía y seguridad del combustible, así como la conclusión de inspecciones oficiales en curso, o de inspecciones encargadas por organismos oficiales, y los veredictos de procedimientos legales pendientes o anunciados; así como otros riesgos e incertidumbres, que se describen en parte en el apartado "Informe de riesgos y oportunidades" de este informe anual. En caso de producirse alguno de estos factores de riesgo o imponderables, o si las presunciones operativas que conforman la base de las declaraciones predictivas resultasen infundadas, los resultados y acontecimientos reales podrían mostrar desviaciones sustanciales respecto a los resultados y acontecimientos directa o implícitamente enunciados en estas declaraciones. No es nuestra intención, ni asumimos ninguna obligación al respecto, actualizar las declaraciones predictivas de forma continuada, ya que se basan única y exclusivamente en las condiciones que prevalecen en la fecha de su publicación.

Visión general de Daimler Trucks

Daimler Truck AG es uno de los fabricantes de vehículos comerciales más grandes del mundo, con más de 35 ubicaciones principales en todo el mundo y aproximadamente 100.000 empleados. La empresa agrupa siete marcas de vehículos bajo un mismo techo: Mercedes-Benz (camiones ligeros, medianos y pesados, así como autobuses urbanos, interurbanos y turísticos) y Setra (autobuses interurbanos, de larga distancia y *premium*) son nuestras marcas tradicionales europeas; nuestras marcas estadounidenses Freightliner Trucks (camiones en las clases de peso de 5 a 8 para una amplia gama de aplicaciones de vehículos comerciales), Western Star (camiones pesados para transportes especializados y de larga distancia) y Thomas Built Buses (autobuses de servicio liviano a mediano); y nuestras marcas asiáticas Bharat Benz, con sede en Chennai, India (camiones en las clases de peso de 10 a 55 toneladas y autobuses de servicio mediano y pesado) y FUSO con sede en Japón (camiones y autobuses para Asia, Oriente Medio, África, Europa y América Latina). Esto permite a Daimler Truck AG ofrecer a sus clientes de todo el mundo una amplia gama de vehículos comerciales, que van desde minibuses hasta camiones pesados para aplicaciones de transporte con fines especiales; en resumen: productos y soluciones para todos los que mantienen el mundo en movimiento. Gottlieb Daimler y Carl Benz sentaron las bases de la moderna industria del transporte hace 125

años. Durante las últimas décadas, las divisiones de camiones y autobuses de Daimler AG han establecido constantemente estándares para toda la industria del transporte, en términos de seguridad, eficiencia de combustible y comodidad para el conductor y el pasajero. Ha llegado el momento del siguiente paso evolutivo: conducción sin emisiones, automatizada y conectada. Daimler Trucks AG está trabajando para llevar estas importantes tecnologías a la producción en serie de gran volumen, en todas las marcas, divisiones y regiones. De esta manera, la compañía pretende dar un paso importante hacia la realización de su visión de un transporte sin emisiones de CO₂ y una conducción sin accidentes, al tiempo que contribuye a la sostenibilidad del transporte mundial de mercancías y pasajeros. En 2020, se entregaron aproximadamente 378,500 camiones y autobuses. En 2020, la facturación de Daimler Truck AG ascendió a unos 35.000 millones de euros. La cifra de EBIT ajustada de Daimler Truck AG fue de 678 millones de euros.



Daimler Truck

Mercedes-Benz

Nota de Prensa

14 de junio 2021

Mercedes-Benz Trucks marca el comienzo de una nueva era: Estreno mundial del eActros el 30 de junio

- **Un camión impulsado únicamente por batería para la distribución de servicio pesado**
- **Inicio de la producción en serie en la planta de Wörth am Rhein en el segundo semestre del año**
- **Trabajando en estrecha cooperación con los clientes durante el desarrollo de la serie, incluidas pruebas intensivas con los clientes y complementado con pruebas internas**
- **Más de medio millón de kilómetros recorridos en carretera durante las pruebas**
- **Estreno mundial digital, con Karin Rådström, miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck AG, responsable de Mercedes-Benz Trucks, y Andreas von Wallfeld, Jefe de Ventas y Marketing de Mercedes-Benz Trucks**

Stuttgart – El 30 de junio, Mercedes-Benz Trucks celebrará el estreno mundial de sus eActros impulsados por batería para la distribución de servicio pesado. Con la presentación del primer camión eléctrico de Mercedes-Benz producido en serie, Mercedes-Benz Trucks marcará el comienzo de una nueva era y subrayará su compromiso con el transporte por carretera neutro en CO2 a nivel local. El evento digital se transmitirá por Internet. Karin Rådström, miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck AG, responsable de Mercedes-Benz Trucks, y Andreas von Wallfeld, Head of Sales & Marketing Mercedes-Benz Trucks, presentarán el modelo eActros que será producido en serie. En el evento, presentarán los detalles técnicos, así como los servicios digitales y las ofertas de consultoría para los clientes de los eActros. La producción en serie de los eActros está programada para comenzar en la planta de Wörth am Rhein en la segunda mitad de este año.

Durante la creación del vehículo de producción en serie, los desarrolladores de Mercedes-Benz Trucks han sido fieles al concepto "con-creación del cliente", por lo que los clientes de camiones han estado estrechamente involucrados en el desarrollo del producto. De hecho, los prototipos de los eActros comenzaron las pruebas intensivas con clientes en 2018. Esto permitió a los expertos de Mercedes-Benz Trucks tener en cuenta los comentarios de los clientes con respecto al camión eléctrico desde el principio e incorporarlos directamente en el desarrollo del vehículo. Hasta la fecha, estos prototipos han recorrido más de medio millón de kilómetros por carretera. Además, los ingenieros de pruebas de Mercedes-Benz Trucks han sometido a los eActros a pruebas intensivas para garantizar que cumple con los altos estándares de Mercedes-Benz.

Daimler Truck AG, Stuttgart, Germany
Domicile and Court of Registry: Stuttgart, Commercial Register No.: 762884
Chairman of the Supervisory Board: Ola Källenius
Board of Management: Martin Daum, Chairman;
Sven Ennerst, Jochen Götz, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström, Hartmut Schick

Daimler Truck AG
70546 Stuttgart
Phone + 49 7 11 17-0
Fax + 49 7 11 17-2 22 44
contact@daimler-truck.com
www.daimler-truck.com

Andreas von Wallfeld dice: " En el año 2016 presentamos por primera vez el concepto de un camión eléctrico de servicio pesado. Solo dos años más tarde, pusimos a prueba nuestros prototipos completamente desarrollados con clientes. Los eActros que ahora vamos a desvelar son el resultado final de la experiencia que adquirimos probándolos en carretera y en las plataformas de pruebas. Es un reflejo de la fuerza innovadora de nuestra marca Mercedes-Benz cuando se trata de sistemas de accionamiento alternativos. Al mismo tiempo, el vehículo es también el resultado de nuestra estrecha e intensa cooperación con nuestros clientes. Gracias a las pruebas prácticas intensivas, lanzaremos un vehículo completamente adaptado a las necesidades de los clientes y lo ofreceremos junto con una amplia gama de servicios. Todos estamos deseando que llegue el estreno mundial el 30 de junio".

Más de dos años de pruebas prácticas con los clientes

Desde 2018, diez prototipos de eActros han formado la "Flota de Innovación" en la que han demostrado su valía en varios clientes en Alemania y otros países europeos. En dos fases de prueba, casi 20 clientes incorporaron un eActros en lugar de un camión convencional en sus flotas. Tanto en las versiones de 18 y 25 ton, los eActros cumplieron diferentes trabajos en una variedad de sectores. Entre otras cosas, han transportado productos refrigerados en caja refrigeradora a los supermercados, han servido como vehículo de planta para suministrar componentes para la producción, han sido también el reemplazo de contenedores de desechos y utilizando un cuerpo de tanque para transportar cenizas volantes para la producción de cemento. Fuera de Alemania, el camión impulsado solo por batería ha sido probado por clientes en Suiza, Bélgica y los Países Bajos.

Los conductores de eActros quedan impresionados por el camión eléctrico

Incluso antes de finalizar las pruebas con los prototipos, ha quedado claro que el eActros no es en absoluto inferior a un camión diésel convencional en términos de disponibilidad y rendimiento en el tráfico urbano, en las carreteras o en las rutas terrestres. Los conductores están muy satisfechos con la disponibilidad continua de par en todo el rango de velocidad. También comentan el estilo de conducción tranquila y la experiencia de conducción agradable y suave. Además, cuando se conduce con previsión, la energía eléctrica se puede recargar a través de la recuperación. Los eActros producidos en serie serán significativamente superiores al prototipo de la Flota de Innovación en lo que respecta a una serie de propiedades clave, como el alcance, la potencia y las funciones de seguridad. Además, Mercedes-Benz Trucks integrará el vehículo en un ecosistema holístico que también incluye servicios de consultoría al cliente relacionados con la movilidad eléctrica.

Pruebas intensivas antes de que se lance la producción en serie

Antes de que comience la producción en serie, los desarrolladores han sometido a los eActros - al igual que a los camiones convencionales - a pruebas de resistencia para estar seguros de su seguridad, rendimiento y durabilidad. El sistema de refrigeración de la carga y también el aire acondicionado - ambos de funcionamiento eléctrico - han estado funcionando de forma fiable tanto en condiciones de calor extremo como en invierno. Los ingenieros de pruebas también han probado a fondo los eActros en una prueba de invierno, en la que se prestó especial atención al comportamiento de las baterías y el tren motriz eléctrico en condiciones climáticas extremas. El eActros también fue sometido a conceptos de prueba adicionales, como mediciones de ruido en una plataforma de pruebas de ruido exterior y pruebas de compatibilidad electromagnética (EMC) en una sala de pruebas especial. Los resultados muestran que el eActros es adecuado para el uso diario y cumple con los requisitos operativos.

Electrizante gama de productos de Daimler Truck AG con sistemas de accionamiento de baterías y pilas de combustible

Daimler Truck AG tiene una estrategia corporativa sostenible y su objetivo es ofrecer solo vehículos neutros en CO2 en la operación de conducción ("tanque a rueda") en Europa, Japón y América del Norte para 2039. En 2022, Daimler Truck AG quiere que su cartera de vehículos incluya vehículos producidos en serie impulsados con batería en las principales regiones de ventas, Europa, Estados Unidos y Japón. A partir de 2027, la compañía quiere complementar su cartera

añadiendo vehículos de pila de combustible impulsados por hidrógeno producidos en serie. El objetivo final es lograr un transporte neutro en materia de CO2 por carretera para 2050.

El estreno mundial digital se transmitirá el 30 de junio a las 10:00 am CEST:

<https://newtrucknewera.mercedes-benz-trucks.com/>

Contact:

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

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

Carola Pfeifle, +49 (0) 160 861 2423, carola.pfeifle@daimler.com

Ulrike Burkhart, +49 (0) 160 861 3757, ulrike.burkhart@daimler.com

Más información de Mercedes-Benz disponible online:

www.media.daimler.com, www.mercedes-benz.com and www.daimler-truck.com

Gottlieb Daimler and Carl Benz laid the foundation for the modern transport industry more than 120 years ago. Over the past decades, Daimler's truck and bus divisions have consistently set standards for the entire transportation industry — in terms of safety, fuel efficiency and driver and passenger comfort. Now it's time for the next evolutionary step: emission-free, automated and connected driving. Daimler Trucks & Buses is working to bring these important technologies to high-volume series production, across brands, divisions and regions. In this way the company intends to take a major step closer to realizing its vision of CO₂-neutral transport and accident-free driving whilst also contributing to the sustainability of global goods and passenger transport.