|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |
| Daimler Truck AG | Informazione stampa 30 maggio 2022 |

Novità nella gamma dei veicoli industriali di Mercedes-Benz Trucks: in viaggio con l’eActros completamente elettrico e con l’ultima generazione dell’Actros L

* L’eActros si lascia apprezzare per la sua potente accelerazione, il recupero di energia che ne aumenta l’autonomia ed il docile comportamento di marcia
* L’eActros fa parte di un’offerta globale integrata, che include soluzioni complete di eConsulting e soluzioni digitali intelligenti
* Da aprile del 2022, l’eActros e l’Actros L sono dotati di MirrorCam di seconda generazione
* Disponibile da ottobre 2022, la terza generazione del motore per veicoli industriali OM 471 rende l’Actros L ancora più dinamico, riducendo al contempo i consumi di carburante fino al quattro percento
* PowerShift Advanced e Top Torque assicurano un elevato comfort di guida sull’Actros L
* Karin Radström, CEO di Mercedes-Benz Trucks: “Il grande interesse suscitato dal nostro evento di guida dedicato all’eActros a Wörth è un’ulteriore conferma della popolarità che la mobilità elettrica sta già riscuotendo. I Clienti lanciano quindi un chiaro segnale a tutti gli operatori del settore, affinché mettano su strada un numero sempre maggiore di truck elettrici, lo facciano presto ed in uno sforzo congiunto, espandendo al contempo l’infrastruttura di ricarica e raggiungendo la parità dei costi.”

Stoccarda/Wörth am Rhein — Nell’ambito dell’evento ‘Driving Experience’ di Wörth am Rhein, Mercedes-Benz Trucks offre ai giornalisti internazionali l’opportunità di provare in prima persona, nell’impiego di guida concreto, il truck pesante a trazione elettrica a batteria per il servizio di distributore eActros e l’ammiraglia del trasporto a lungo raggio Actros L. Nonostante le diverse trazioni: ciò che accomuna entrambi i veicoli al di là delle tecnologie avanzate e delle numerose innovazioni, è il fatto che le aziende di trasporto possono utilizzarli per svolgere in modo efficiente le loro attività quotidiane e, allo stesso tempo, fornire ai loro conducenti truck sicuri, confortevoli e dinamici. Sulla scia della manifestazione ‘Driving Experience’, il Costruttore organizza un evento per i Clienti della durata di diverse settimane, per un totale di circa 1.000 partecipanti provenienti da tutta Europa, sugli aspetti chiave della mobilità elettrica, come l’infrastruttura, i servizi e gli e-truck.

Karin Radström, CEO di Mercedes-Benz Trucks: “Il grande interesse suscitato dal nostro evento di guida dedicato all’eActros a Wörth è un’ulteriore conferma della popolarità che la mobilità elettrica sta già riscuotendo. I Clienti lanciano quindi un chiaro segnale a tutti gli operatori del settore, affinché mettano su strada un numero sempre maggiore di truck elettrici, lo facciano presto ed in uno sforzo congiunto, espandendo al contempo l’infrastruttura di ricarica e raggiungendo la parità dei costi.”

**Sensazionale esperienza di guida con l’eActros**

Salire, allacciare la cintura di sicurezza, premere il pulsante di avviamento, partire: nell’eActros non si sente praticamente nulla, a parte il compressore, il rumore di rotolamento degli pneumatici ed il vento. Già solo questa esperienza iniziale trasmette tutto il fascino del truck elettrico a batteria di serie, che Mercedes-Benz Trucks ha progettato specificamente per il servizio di distribuzione pesante. Durante i tragitti su strade statali od extraurbane con differenti caratteristiche topografiche, attraverso città e piccoli centri abitati, risulta immediatamente percepibile il placido e potente avanzamento del veicolo: il conducente non avverte pressoché alcuna interruzione della forza di trazione, come avviene tipicamente ai cambi di rapporto. I motori elettrici forniscono la stessa coppia elevata lungo tutta la gamma di regime e la potente accelerazione si lascia chiaramente apprezzare in ogni situazione del traffico. E anche a pieno carico, la rumorosità nella cabina rimane ad un livello decisamente basso.

Durante il tragitto è possibile monitorare in qualsiasi momento se l’eActros stia utilizzando l’energia in modo sostenibile con l’aiuto del recupero intelligente. Perché ad ogni frenata – o azionando attivamente la leva di comando sullo sterzo durante la fase di avanzamento per inerzia – il motore elettrico converte l’energia cinetica in energia elettrica. L’energia così ottenuta viene reimmessa nelle batterie dell’eActros e ciò garantisce una maggiore autonomia. Effetto collaterale positivo: il recupero di energia limita l’utilizzo dell’impianto frenante, il quale viene così sollecitato in misura inferiore. A seconda della situazione, il conducente può scegliere tra cinque diversi livelli di frenata. Se lo si desidera, sul touchscreen del cockpit digitale è anche possibile attivare la modalità ‘one-pedal-driving’, ovvero la decelerazione mediante il recupero di energia senza utilizzare il freno meccanico. Ciò consente al conducente di concentrarsi completamente sul traffico, senza doversi occupare degli aspetti tecnici. Le informazioni sul livello di carica delle batterie, sull’autonomia residua e sul consumo di energia istantaneo e medio in kWh per 100 chilometri vengono costantemente visualizzate su un apposito indicatore della plancia multimediale Multimedia Cockpit Interactive, di serie sull’eActros.

Parola chiave: energia. Le batterie dell’eActros sono costituite da tre (eActros 300) o quattro pacchetti batteria (eActros 400), ognuno dei quali offre una capacità installata di 112 kWh [[1]](#footnote-1)ed una capacità utilizzabile di circa 97 kWh[[2]](#footnote-2). Forte di quattro pacchetti batteria, l’eActros 400 ha un’autonomia che raggiunge i 400 chilometri[[3]](#footnote-3). Il cuore tecnologico del truck elettrico è l’unità di azionamento, un asse rigido elettrico con due motori elettrici integrati e cambio a due rapporti. I due motori raffreddati a liquido generano una potenza continua di 330 kW ed una potenza di punta di 400 kW. L’eActros può essere ricaricato fino a un massimo di 160 kW: presso una normale stazione di ricarica rapida DC con corrente di ricarica a 400A, i tre pacchetti batteria impiegano poco più di un’ora per essere ricaricati dal 20 all’80%[[4]](#footnote-4).

**Soluzioni digitali intelligenti per un utilizzo ancora più efficiente**

Per fare in modo che l’eActros dia sempre il meglio di sé, risparmiare tempo e fatica e rendere il passaggio alla mobilità elettrica il più semplice possibile, Mercedes-Benz Trucks offre ai propri Clienti un’intera gamma di soluzioni digitali ed app tramite il Portale Fleetboard. L’offerta comprende anche una gestione della ricarica (Charge Management) specificamente messa a punto. Offre massima trasparenza sul processo di ricarica per le infrastrutture del Cliente e consente di amministrare i costi in base alla cronologia delle transazioni. Inoltre è possibile pianificare meglio i processi di ricarica, per massimizzare l’utilizzo delle stazioni di ricarica, senza dimenticare che, con il Charge Management, è possibile avviare ed interrompere i processi di ricarica da qualsiasi luogo.

Un’altra soluzione digitale è lo strumento di mappatura, o mapping-tool, che all’occorrenza consente ai collaboratori del back office delle ditte di trasporti di reagire rapidamente alle differenti condizioni del veicolo. Questo strumento, infatti, mostra in tempo reale dove si trova attualmente un veicolo, se sta viaggiando, è fermo o in ricarica, qual è il livello di carica della batteria e quale autonomia è ancora disponibile. A ciò si aggiunge un ulteriore strumento, il diario di bordo, con informazioni dettagliate sui tempi di guida, di riposo e di ricarica, sul peso complessivo, sui chilometri percorsi, sullo storico dei tragitti, sulla topografia, sulla temperatura e sul consumo di energia, nonché sulla diminuzione e sull’aumento del livello di carica della batteria. Ciò consente ai gestori di flotte di tenere traccia di ogni singolo eActros presente in azienda, per ottimizzarne l’uso in colloqui con il conducente o il responsabile della spedizione, integrando così al meglio i propri truck elettrici nella routine quotidiana.

Per quanto riguarda l’impiego ottimale del veicolo, anche per l’eActros è disponibile il contratto di riparazione e manutenzione Mercedes-Benz Complete. Il ricco pacchetto di servizi copre i lavori di officina per la manutenzione e la riparazione dell’intero veicolo, nonché della catena cinematica, compresi i componenti soggetti ad usura. Questo contratto service include sempre un’intensiva assistenza Clienti mediante Mercedes-Benz Uptime. Il sistema intelligente registra tutti i dati rilevanti del veicolo, dalla pressione degli pneumatici, al motore, fino allo stato della batteria. In questo contesto, Mercedes-Benz Uptime è già stato ampliato con l’integrazione di oltre 100 regole specifiche per la trazione elettrica, che, ad esempio, monitorano continuamente i processi di ricarica o le curve di tensione in relazione alla batteria ad alto voltaggio. Inoltre, le informazioni sono disponibili tramite il nuovo portale Clienti basato su cloud. Grazie al collegamento in rete di veicolo, Mercedes-Benz Service e ditta di trasporti, le soste in officina diventano più programmabili ed è possibile ridurre i guasti imprevisti, come i casi di avaria e le interruzioni forzate del viaggio.

**Consulenza competente per una mobilità elettrica su misura**

Indipendentemente dalla tecnologia di trazione, qualsiasi investimento in un veicolo industriale deve ripagare la ditta di trasporti nel lavoro quotidiano. Inoltre, soprattutto nel caso specifico dei truck completamente elettrici, occorre chiarire in anticipo tutta una serie di questioni: su quali percorsi posso impiegare veicoli elettrici? A che punto sono le infrastrutture di ricarica? Quali misure strutturali ed investimenti occorre mettere in campo per la ricarica in deposito? Tanto più importante è quindi non limitarsi a vendere ai Clienti un truck elettrico, ma accompagnarli anche nel loro percorso di elettrificazione della flotta. Perché in definitiva, la mobilità elettrica è molto più di una semplice nuova unità di propulsione. Questo è esattamente il motivo per cui Mercedes-Benz Trucks ha integrato l’eActros in un ecosistema per l’impiego commerciale, che include anche servizi di consulenza volti ad assicurare un elevato utilizzo del veicolo e l’ottimizzazione dei ‘total cost of ownership’.

Ad esempio, sulla base dei percorsi e delle percorrenze già in essere, viene determinato un profilo d’impiego realistico e significativo dei truck elettrici per ciascun Cliente. Oltre all’elettrificazione del deposito, il cosiddetto eConsulting può comprendere, a seconda delle esigenze del Cliente, anche tutto quanto concerne la pianificazione, la realizzazione e l’implementazione dell’infrastruttura di ricarica e del collegamento in rete. Appositamente per questo scopo, Mercedes-Benz Trucks ha stretto una partnership strategica con Siemens Smart Infrastructure ed ENGIE. Su richiesta può anche essere fornita assistenza nell’identificazione di possibili sovvenzioni pubbliche per l’infrastruttura ed i veicoli.

All’evento ‘Driving Experience’, Mercedes-Benz Trucks fornirà, nel modo più concreto possibile, informazioni sull’infrastruttura di ricarica e sul processo di ricarica vero e proprio in un deposito con funzione ricarica appositamente costruito. Ad esempio, quanto tempo occorre per costruire l’infrastruttura di ricarica necessaria e quali sono i costi previsti? Cosa contraddistingue il sistema di ricarica combinato (Combined Charging System o CCS) come standard di ricarica e quali caricabatteria sono consigliati? Come avviene la comunicazione tra il veicolo e l’attacco di ricarica? Allo stesso tempo, è stato spiegato accuratamente se sia meglio la ricarica veloce o la ricarica lenta e quale sia la differenza tra i cavi di ricarica raffreddati e quelli non raffreddati.

**Sistema di allarme acustico, sistema di assistenza alla svolta, nuova MirrorCam ed ABA 5**

Come risulta tanto evidente quanto sorprendete alla guida dell’eActros, il veicolo è estremamente silenzioso durante la guida. Tuttavia, affinché gli utenti della strada più vulnerabili, come pedoni o ciclisti, possano avvertire la presenza del truck elettrico nelle loro vicinanze, conformemente ai requisiti di legge l’eActros è dotato di serie di un allarme acustico esterno denominato Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS). Il sistema di avvertimento acustico è composto da due altoparlanti – uno anteriore ed uno posteriore – che sono collegati tra loro ed al veicolo. A seconda della situazione di guida, vengono riprodotti suoni per la marcia avanti o la retromarcia. Il rumore per la marcia avanti ‘simula’ a basso volume la rumorosità di una ventola, mentre per la retromarcia viene riprodotto un suono intermittente su due altezze.

La migliore percettibilità di un truck elettrico gioca inoltre un ruolo centrale anche e soprattutto quando si effettuano svolte a destra. Per evitare che, in queste situazioni, si verifichino incidenti soprattutto con ciclisti o pedoni, o quantomeno per mitigare le conseguenze dell’incidente, l’eActros è dotato di serie del sistema di assistenza alla svolta S1R. Se sussiste il pericolo che il conducente del truck, durante una svolta a destra, non veda malauguratamente un ciclista o un pedone, il sistema può intervenire per assistere ed avvertire il conducente, sulla base di una strategia a più fasi. Per i suoi avvertimenti ottici, l’assistenza alla svolta utilizza il display del sistema MirrorCam, anch’esso montato sugli eActros al posto dei tradizionali specchi retrovisori principali e grandangolari.

Da aprile 2022 viene poi impiegata la seconda generazione del sistema di telecamere retrovisive, che oggi supporta in modo ancora più efficace il conducente in molte situazioni del traffico stradale, ad esempio grazie a bracci delle telecamere più corti di dieci centimetri ciascuno e nuovi parametri delle immagini. Rispetto alla prima generazione del sistema, l’accorciamento dei bracci delle telecamere facilita i conducenti, tra l’altro, nell’effettuazione delle retromarce in rettilineo. Ciò è dovuto in particolare al fatto che la prospettiva realizzata dalla MirrorCam oggi è ancora più simile a quella dei consueti specchi retrovisori. A sua volta, l’evoluzione della messa a punto dei colori e della luminosità del sistema di telecamere, già molto luminoso di per sé, fa in modo che i display riproducano l’area rilevante per la relativa situazione di guida con esattezza ancora maggiore, ad esempio quando si procede in retromarcia in un padiglione buio o scarsamente illuminato.

Grazie alla sua funzione di supporto, il sistema MirrorCam ulteriormente migliorato, oggi può aiutare ad affrontare in modo ancora più sicuro e privo di stress situazioni quali il sorpasso, le manovre, la guida in condizioni di scarsa visibilità e di oscurità, la marcia in curva e lungo restringimenti della corsia. Oltre a ciò, sono naturalmente confermati i noti vantaggi della versione precedente, come la modalità grandangolare durante le manovre in retromarcia, le linee distanziatrici sul display che consentono di stimare meglio la distanza dagli oggetti dietro il veicolo, la rotazione automatica dell’immagine delle telecamere durante le curve o il monitoraggio della zona circostante il veicolo durante i tempi di riposo.

Un altro highlight sul versante della sicurezza è rappresentato dall’assistente alla frenata di emergenza Active Brake Assist di quinta generazione (ABA 5) con rilevamento dei pedoni. L’ABA 5 opera con una combinazione di radar e telecamere. Se il sistema rileva il pericolo di un incidente che coinvolge un veicolo che precede, un ostacolo fisso o una persona che attraversa provenendo dalla direzione opposta, che si muove nella propria corsia o che si ferma improvvisamente in preda allo spavento, il conducente riceve in prima battuta un avvertimento ottico ed acustico. Se il conducente non reagisce adeguatamente, in una seconda fase il sistema può avviare una frenata parziale pari a tre metri al secondo. Si tratta di circa il 50 percento della capacità frenante massima. Se, nonostante ciò, la collisione appare comunque imminente, l’ABA 5 è in grado di eseguire una frenata totale automatica – fino a una velocità del veicolo di 50 km/h in caso di persone in movimento.

**Collaudata ammiraglia per il classico trasporto a lungo raggio: l’Actros L – da ottobre 2022 con la terza generazione** **del motore per veicoli industriali OM 471**

Oltre al costante ampliamento dell’offerta di veicoli a propulsione elettrica a batteria, con l’Actros L (prodotto da novembre del 2021) Mercedes-Benz Trucks ha stabilito ancora una volta nuovi standard nel segmento premium degli autocarri diesel tradizionali. Il modello top di gamma della fortunata serie Actros ribadisce ancora una volta l’orientamento fondamentale di Mercedes-Benz Trucks: porre sempre al centro le esigenze dei suoi Clienti e dei loro conducenti e creare per loro, ogni volta come se fosse la prima, il valore aggiunto massimo possibile.

Ne è un esempio la terza generazione del motore per veicoli industriali pesanti OM 471. Il ‘nuovo’ motore per impieghi pesanti, che sarà disponibile per il Mercedes-Benz Actros L a partire da ottobre 2022, si segnala per un’ampia gamma di innovazioni tecniche che sono costantemente orientate alla riduzione del Total Cost of Ownership (TCO) in termini di guida a basso consumo di carburante, riduzione delle emissioni di CO 2, minori costi di esercizio e maggiore redditività, senza alcun compromesso in termini di prestazioni, dinamica di marcia o comfort di guida. A tal fine, gli ingegneri di Mercedes-Benz Trucks sono intervenuti su differenti aspetti tecnici.

Con la terza generazione dell’OM 471, quindi, vengono introdotti due nuovi turbocompressori che, insieme al sistema di post-trattamento dei gas di scarico rivisitato, consentono di ottenere il massimo risparmio di carburante – fino al quattro percento in meno rispetto alla generazione precedente. Per una dinamica di marcia ancora superiore, Mercedes-Benz Trucks si è poi focalizzata anche sulla catena cinematica: La nuova gestione del cambio automatizzato PowerShift Advanced, grazie alla selezione precisa delle marce, consente partenze e accelerazioni più rapide ed allo stesso tempo più fluide in molte situazioni. Un ulteriore highlight della terza generazione dell’ OM 471 è il programma Top Torque ampliato, che rende disponibile una maggiore potenza proprio quando è veramente necessaria, ad esempio durante l’ingresso in autostrada o l’effettuazione dei sorpassi.

**Eccellente offerta di spazio e maggiori dotazioni di sicurezza**

Che l’Actros L sia sinonimo di massimo comfort per il conducente è sottolineato anche dalla cabina di guida larga 2,50 metri, che è disponibile nelle varianti StreamSpace, BigSpace e GigaSpace. L’assenza del tunnel motore nella cabina di guida consente di ottenere un pavimento piatto e, conseguentemente, un ambiente estremamente confortevole. Il miglioramento dell’isolamento acustico della cabina di guida riduce i rumori indesiderati e rende la permanenza a bordo ancora più piacevole, sia durante la guida che nei periodi di riposo. Inoltre, la posizione di seduta è stata ulteriormente ottimizzata. I fari a LED, disponibili a richiesta, rappresentano un grande valore aggiunto per la sicurezza, soprattutto in condizioni d’oscurità o di scarsa visibilità, poiché oltre a presentare un nuovo design, illuminano in modo eccellente la carreggiata grazie alla loro intensità luminosa superiore rispetto a quella dei fari allo xeno.

Forniscono poi un importante contributo alla maggiore sicurezza soprattutto sistemi di assistenza alla guida quali l’assistente alla frenata d’emergenza Active Brake Assist di quinta generazione con rilevamento dei pedoni, il sistema antisbandamento e la seconda generazione di MirrorCam, senza dimenticare equipaggiamenti a richiesta quali l’Active Sideguard Assist (ASGA) o l’Active Drive Assist di seconda generazione (ADA 2) per la guida parzialmente automatizzata secondo il Livello 2.

Questi ultimi due sistemi, in particolare, possono essere un validissimo aiuto nelle più comuni situazioni del traffico quotidiano. L’ASGA, ad esempio, oltre ad avvisare della presenza di ciclisti o pedoni in movimento sul lato passeggero, se il conducente non reagisce tempestivamente può anche effettuare una frenata automatizzata fino al completo arresto del veicolo fino a una propria velocità di svolta di 20 km/h.

L’ADA 2, in determinate condizioni, supporta attivamente il conducente nella guida longitudinale e trasversale del veicolo e può mantenere automaticamente la distanza, accelerare e sterzare a condizione che siano soddisfatti i requisiti di sistema necessari, come un raggio di curva sufficiente o linee di demarcazione della carreggiata chiaramente visibili. Inoltre, la funzione parziale Emergency Stop Assist inclusa nell’ADA 2 è in grado di avviare un arresto di emergenza se il conducente non controlla più il volante nonostante gli avvertimenti ottici ed acustici attivati dal sistema. Le attività e le funzioni dei sistemi di assistenza vengono visualizzate sulla plancia multimediale, che offre modalità d’utilizzo facili ed intuitive grazie ai suoi due display a colori che rappresentano il cuore della Human Machine Interface (HMI).

Con tutti i sistemi di assistenza, Mercedes-Benz Trucks persegue l’obiettivo di supportare il conducente nella guida del veicolo, nella misura massima possibile consentita dai limiti dei sistemi stessi. Il conducente, tuttavia, rimane in ogni momento pienamente responsabile della guida sicura del veicolo, com’è anche stabilito dalle norme di legge.

Ulteriori informazioni su Daimler Truck sono disponibili nei siti web:

www.media.daimlertruck.com e www.daimlertruck.com

1. Capacità nominale di una batteria nuova, sulla base di condizioni quadro definite internamente. Può variare a seconda del caso applicativo e delle condizioni ambientali. [↑](#footnote-ref-1)
2. Contenuto energetico utilizzabile per il funzionamento normale del truck con batterie nuove. Si basa su condizioni quadro definite internamente e può variare a seconda del caso applicativo e delle condizioni ambientali. [↑](#footnote-ref-2)
3. L’autonomia è stata determinata internamente, in condizioni ottimali, ad esempio con 4 pacchetti batteria dopo il precondizionamento, nel servizio di distribuzione con veicolo parzialmente carico, senza rimorchio e ad una temperatura esterna di 20 °C. [↑](#footnote-ref-3)
4. Sulla base di valori empirici rilevati internamente in condizioni ottimali, ad esempio a una temperatura ambiente di 20°C. [↑](#footnote-ref-4)