18 settembre 2022

IAA Transportation 2022: Daimler Truck presenta il truck elettrico a batteria per il trasporto a lungo raggio eActros LongHaul ed amplia la sua offerta di mobilità elettrica

* **Truck pesante a batteria per il trasporto a lungo raggio, l’highlight di Daimler Truck della fiera**
* **Mercedes-Benz eActros 300 per impieghi gravosi in una nuova variante come motrice per semirimorchio**
* **Mercedes-Benz annuncia l’eAtego nel segmento dei veicoli medio-pesanti**
* **Anteprima europea del veicolo leggero eCanter Next Generation di FUSO**
* **Martin Daum, CEO di Daimler Truck: “Dall’ultima edizione dell’IAA, che risale a quattro anni fa, abbiamo continuato a promuovere a pieno regime la trasformazione verso il trasporto a zero emissioni di CO2. Quest’anno la nostra gamma comprende già otto veicoli di serie a trazione esclusivamente elettrica a batteria. Tuttavia, non è sufficiente disporre dei veicoli giusti nella propria offerta. I nostri Clienti hanno bisogno anche della giusta infrastruttura. E, in questo ambito, ci siamo attivati a differenti livelli. Per raggiungere un rapido sviluppo infrastrutturale, è essenziale che l’intero settore e la politica si uniscano e remino nella stessa direzione.”**
* **Karin Radström, CEO di Mercedes-Benz Trucks: “Stiamo costantemente ampliando il nostro portafoglio di truck elettrici a batteria, ponendo sempre al centro del nostro impegno i vantaggi concreti per il Cliente. I veicoli vengono concepiti fin dall’inizio in funzione della mobilità elettrica e consentono così una migliore esperienza di guida, maggiore efficienza energetica e lunga durata.”**

Stoccarda / Hannover - Daimler Truck persegue l’obiettivo di un trasporto completamente esente da emissioni locali di CO2. Il Costruttore dimostra tale impegno presentandosi all’IAA Transportation 2022 di Hannover con un’ampia gamma di veicoli esclusivamente elettrici. Alla fiera, l’highlight di Daimler Truck è il Mercedes-Benz eActros LongHaul, l’autocarro pesante a batteria per il trasporto a lungo raggio, che viene presentato qui per la prima volta al pubblico. Daimler Truck ha presentato un ‘prototipo concept’ del truck elettrico in una conferenza stampa svoltasi domenica sera, prima dell’inaugurazione dell’IAA. Nella versione di serie, l’eActros LongHaul offrirà un’autonomia di circa 500 chilometri e consentirà la ricarica ad alte prestazioni. Sarà pronto per la produzione in serie nel 2024. Un’ulteriore novità presentata alla fiera è il Mercedes-Benz elettrico a batteria eActros 300 nella variante motrice per semirimorchio, per l’impiego flessibile nel servizio di distribuzione pesante. Inoltre Daimler Truck ha annunciato il Mercedes-Benz eAtego elettrico a batteria per il segmento dei veicoli di peso medio. Come ulteriore highlight, il Costruttore presenta all’IAA il truck leggero a batteria eCanter Next Generation di FUSO, che all’IAA Transportation festeggia il suo debutto europeo appena due settimane dopo l’anteprima mondiale.

Si prevede che già entro il 2030 i veicoli industriali a zero emissioni locali di CO2 rappresenteranno fino al 60% delle vendite di Daimler Truck nei mercati UE30. All’IAA di quest’anno, Daimler Truck si presenta per la prima volta come azienda DAX indipendente.

In qualità di business unit di Daimler Truck, anche Daimler Buses, leader mondiale nella produzione di autobus, si è prefissata l’obiettivo di offrire una gamma di veicoli completamente neutrale dal punto di vista delle emissioni di CO2. Daimler Buses intende quindi mettere a disposizione modelli carbon neutral in ogni segmento entro il 2030. Oltre al Mercedes-Benz elettrico a batteria eCitaro, in produzione di serie dal 2018, Daimler Buses prevede di lanciare il primo autobus interurbano completamente elettrico a partire dal 2025. Alla fine di questo decennio seguirà il primo autobus da turismo puramente elettrico. Alla conferenza stampa di domenica sera, Daimler Buses ha presentato in anteprima mondiale la prossima generazione di autobus Setra TopClass e ComfortClass con efficienti catene cinematiche convenzionali. Sul fronte del design, i modelli mostrano il nuovo ‘volto della famiglia’, mentre definiscono gli standard per quanto concerne i sistemi di sicurezza e assistenza alla guida con l’Active Brake Assist 5, di serie, e l’Active Drive Assist 2 fornibile a richiesta.

Martin Daum, CEO di Daimler Truck: “Dall’ultima edizione dell’IAA, che risale a quattro anni fa, abbiamo continuato a promuovere a pieno regime la trasformazione verso il trasporto a zero emissioni di CO2. Quest’anno la nostra gamma comprende già otto veicoli di serie a trazione esclusivamente elettrica a batteria. Tuttavia, non è sufficiente disporre dei veicoli giusti nella propria offerta. I nostri Clienti hanno bisogno anche della giusta infrastruttura. E, in questo ambito, ci siamo attivati a differenti livelli. Per raggiungere un rapido sviluppo infrastrutturale, è essenziale che l’intero settore e la politica si uniscano e remino nella stessa direzione.”

Karin Radström, CEO di Mercedes-Benz Trucks: “Stiamo costantemente ampliando il nostro portafoglio di truck elettrici a batteria, ponendo sempre al centro del nostro impegno i vantaggi concreti per il Cliente. I veicoli vengono concepiti fin dall’inizio in funzione della mobilità elettrica e consentono così una migliore esperienza di guida, maggiore efficienza energetica e lunga durata.”

Karl Deppen, CEO di Daimler Truck Asia: “FUSO è considerato un pioniere nell’elettrificazione dei veicoli industriali. L’eCanter FUSO è stato introdotto cinque anni fa come veicolo costruito in serie limitata; da allora abbiamo raccolto preziosi feedback dai Clienti che lo hanno utilizzato nel loro lavoro quotidiano. Oggi, con l’eCanter Next Generation, offriamo ai nostri Clienti soluzioni di mobilità elettrica individuali per un’ampia gamma d’impieghi. Con il prossimo passo, che consiste nell’ampliamento del nostro portafoglio e nella produzione in grande serie, continueremo a svolgere un ruolo pionieristico nel trasporto sostenibile anche in futuro.”

Till Oberwörder, CEO di Daimler Buses: “Abbiamo già ottenuto grandi risultati sul versante dell’elettrificazione con l’eCitaro e con l’offerta di servizi ad esso associata: infrastruttura, misure costruttive, soluzioni IT e training. Oltre al continuo sviluppo e perfezionamento dell’eCitaro, oggi il focus delle nostre attività di sviluppo si concentra sugli autobus interurbani e da turismo. Abbiamo definito a tal fine una chiara tabella di marcia.”

**L’eActros LongHaul con oltre 600 kilowattora di capacità della batteria**

Con le sue linee nitidamente disegnate e la fascia luminosa a LED sul frontale, l’eActros LongHaul mostrato all’IAA offre un’anteprima del linguaggio stilistico del modello di serie. Mercedes-Benz Trucks ha inoltre diffuso ulteriori informazioni sull’eActros LongHaul di serie. Ad esempio: tre pacchetti batteria forniscono una capacità totale installata di oltre 600 kWh e due motori elettrici come parte di un nuovo assale elettrico generano una potenza continua di 400 kW ed una potenza di picco di oltre 600 kW. Oltre alla motrice per semirimorchio, Mercedes-Benz Trucks produrrà fin dal lancio sul mercato anche varianti dell’eActros LongHaul con telaio cassonato. In questo modo vengono offerte ai Clienti numerose ulteriori possibilità di impiego nel trasporto completamente elettrico. Gli ingegneri allo sviluppo di Mercedes-Benz Trucks hanno concepito l’eActros LongHaul sulla base dei medesimi requisiti di durata, del veicolo e dei suoi componenti, che si applicano ad un Actros convenzionale paragonabile, impiegato quindi per il trasporto pesante a lungo raggio. Questo significa 1,2 milioni di chilometri di percorrenza in dieci anni d’impiego.

Come primo veicolo di serie completamente elettrico di Mercedes-Benz Trucks, l’eActros LongHaul verrà costruito dalla A alla Z sulla linea di montaggio già esistente nello stabilimento truck di Wörth. Ciò comprende anche il montaggio di tutti i componenti elettrici e la messa in esercizio del veicolo al termine della linea. In questo modo è possibile raggiungere elevate capacità produttive e la costruzione completamente parallela di truck convenzionali e truck completamente elettrici sulla medesima linea. Per l’eActros 300/400 e l’eEconic, al contrario, l’elettrificazione avviene ad oggi in un processo separato presso il Future Truck Center di Wörth.

L’eActros LongHaul ad esempio utilizza batterie con tecnologia al litio ferro fosfato (LFP). Queste sono caratterizzate soprattutto da una lunga durata e da una maggiore energia utilizzabile. Presso una colonnina di ricarica con potenza di circa un megawatt, le batterie dell’eActros LongHaul di serie possono essere ricaricate dal 20 all’80% in meno di 30 minuti. Il fulcro della filosofia Mercedes-Benz Trucks per il trasporto a batteria sulle lunghe percorrenze consiste nell’offerta ai Clienti di una soluzione di trasporto globale, che comprende la tecnologia dei veicoli, la consulenza, l’infrastruttura di ricarica e l’assistenza. In breve, leActros LongHaul dovrà essere la scelta giusta per i Clienti, in termini di redditività, sostenibilità ed affidabilità. I primi prototipi sono già sottoposti ad una fase di test intensivi e già entro la fine dell’anno l’eActros LongHaul verrà testato su strade pubbliche. L’anno prossimo, i prototipi preserie verranno consegnati ai Clienti per la fase di sperimentazione.

**L’eActros 300 come versatile motrice per semirimorchio per differenti impieghi**

La variante di modello eActros 300 come motrice per semirimorchio può trainare tutti i più comuni semirimorchi europei, ottemperando alla lunghezza di traino massima consentita. L’e-truck si basa sulla stessa tecnologia dell’eActros 300/400. Tre pacchetti batteria, ciascuno con una capacità installata di 112 kWh1, consentono un’autonomia fino a 220 km2 con una sola ricarica iniziale. L’avvio della produzione in serie è previsto per la seconda metà del 2023.

**FUSO eCanter Next Generation, offerto in più varianti per un’ampia gamma di applicazioni**

Nello sviluppo dell’eCanter Next Generation sono confluiti l’esperienza acquisita in cinque anni d’impiego reale dell’eCanter e il feedback dei Clienti che, con questo veicolo, hanno percorso a trazione elettrica più di sei milioni di chilometri in tutto il mondo. Il risultato è un autocarro leggero a trazione elettrica, che offre ai Clienti maggiore flessibilità con un’ampia gamma di varianti e che, in futuro, assicurerà mobilità elettrica per molteplici applicazioni tra le 4,25 e le 8,55 tonnellate di peso massimo ammesso. Con le due varianti di cabina singola standard (1.695 mm di larghezza) e comfort (1.995 mm di larghezza) e un totale di sei diversi passi, compresi tra 2.500 e 4.750 mm, l’eCanter Next Generation può essere utilizzato nei settori dell’edilizia leggera e del giardinaggio, nonché nel servizio consegne in ambito urbano o per le attività municipali. In tutto il mondo saranno disponibili più di 100 varianti. L’eCanter Next Generation viene azionato da un motore elettrico da 110 kW (varianti con peso complessivo ammesso 4,25 e 6 tonnellate) o 129 kW (varianti con peso complessivo ammesso 7,49 e 8,55 tonnellate) con catena cinematica ottimizzata ed una coppia di 430 Nm. Per soddisfare le diverse esigenze dei Clienti, un nuovo concept di batteria modulare offre tre opzioni per autonomie fino a 70, 140 o 200 km con una sola ricarica iniziale della batteria. Le batterie LFP (litio ferro fosfato) hanno una capacità nominale di 41,3 kWh per ciascun modulo. L’eCanter Next Generation è compatibile con tutte le tensioni di rete dei principali mercati. L’unità di ricarica supporta la ricarica sia a corrente alternata (AC) che a corrente continua (DC). Lo standard di ricarica è il Combined Charging System CCS ed è possibile la ricarica fino a 104 kW.

L’eCanter Next Generation è disponibile con le più recenti dotazioni di sicurezza, come l’Active Brake Assist 5 (ABA5), il sistema di avvertimento anticollisione e di frenata e l’Active Sideguard Assist, affermandosi ancora una volta come il punto di riferimento nel suo segmento. Un ulteriore highlight è la disponibilità di una presa di forza, grazie alla quale l’eCanter Next Generation può essere utilizzato per molteplici di applicazioni speciali. Con l’eMobility Ecosystem, FUSO offre ai suoi Clienti consulenza e supporto a 360 gradi su tutti i temi connessi all’infrastruttura di ricarica, al finanziamento e all’esercizio del veicolo. Il lancio delle vendite è previsto per il quarto trimestre del 2022. L’avvio della produzione in serie del FUSO eCanter Next Generation seguirà nel 2023.

**Obiettivo finale: realizzare un trasporto su strada a zero emissioni di CO2 entro il 2050**

Entro il 2039, Daimler Truck punta a offrire esclusivamente veicoli nuovi in Europa, Giappone e Nord America, in grado di assicurare un esercizio di marcia (‘tank-to-wheel’) neutrale in termini di CO2. FUSO ha avviato la produzione in piccola serie della prima generazione di eCanter nel 2017; a breve distanza sono seguiti i modelli elettrici a batteria di Mercedes-Benz eCitaro, eActros ed eEconic, che vengono costruiti in serie, rispettivamente, dal 2018, dal 2021 e dal 2022. Nel corso dell’anno si aggiungerà il Freightliner eCascadia per il mercato nordamericano. È attualmente in corso la progettazione di altri veicoli a zero emissioni locali di CO2. A partire dalla seconda metà del decennio, l’Azienda intende integrare la sua offerta con veicoli di serie dotati di propulsione a celle di combustibile a idrogeno. Vengono già sottoposti a test intensivi i prototipi a celle a combustibile del Mercedes-Benz GenH2 Truck, sia sul circuito di prova dell’Azienda che su strade pubbliche. L’obiettivo dello sviluppo è il raggiungimento di autonomie fino a 1.000 chilometri e oltre. Ciò rende l’autocarro idoneo ad impieghi particolarmente flessibili ed impegnativi, soprattutto nell’importante segmento del trasporto pesante sulle lunghe percorrenze. L’obiettivo finale è realizzare un trasporto su strada a zero emissioni di CO2 entro il 2050.

**Daimler Truck Financial Services per la prima volta alla IAA**

Alla fiera di Hannover si presenta anche Daimler Truck Financial Services. L’azienda, che è un settore operativo del Daimler Truck Group, ha iniziato la sua attività a dicembre del 2021 ed è già attiva in dodici mercati. La sua offerta comprende soluzioni di finanziamento, leasing ed assicurazione per gli autocarri e gli autobus del Daimler Truck Group.

La transizione verso la mobilità elettrica deve essere sostenuta con offerte integrate di finanziamento ed assicurazione per i veicoli e per la batteria, nonché per l’infrastruttura e la gestione della ricarica. A tal fine l’azienda è già impegnata in colloqui con amministrazioni comunali, fornitori di energia, gestori di servizi di trasporto ed offerenti di parchi di ricarica.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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.

2 L’autonomia è stata determinata internamente, in condizioni ottimali, ad esempio, con 3 pacchetti batteria dopo il precondizionamento, nel servizio di distribuzione con semirimorchio parzialmente carico, a 20°C di temperatura esterna.

Ulteriori informazioni su Daimler Truck sono disponibili nei siti web:

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