|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |
| Daimler Truck AG | | Informazione stampa  18 settembre 2022 |

# 

# Charged & Ready: all’IAA Transportation 2022 di Hannover, Mercedes-Benz Trucks mostra nuove possibilità d’impiego dell’eActros per il servizio di distribuzione pesante

## **Novità nella gamma elettrica a partire dalla seconda metà del 2023: l’eActros 300 come motrice per semirimorchio è particolarmente adatto ad un impiego flessibile nel servizio di distribuzione pesante.**

* **Gli eActros 300/400 con soluzioni di ribaltabili elettrificate di MEILLER e PALFINGER e con cassone frigorifero di Kiesling illustrano chiaramente le versatili possibilità di allestimento offerte dal truck elettrico a batteria.**

## **Per l’eActros e l’eEconic, Mercedes-Benz Trucks offre ai suoi Clienti una soluzione completa per il settore trasporti, che comprende la tecnologia dei veicoli, la consulenza, l’infrastruttura di ricarica e servizi personalizzati.**

* **L’eActros si lascia apprezzare su strada per la sua potente accelerazione, il recupero di energia che ne aumenta l’autonomia ed il docile comportamento di marcia.**
* **Da aprile 2022, l’eActros 300/400 dispone della seconda generazione di MirrorCam, con bracci più corti e parametri delle immagini ottimizzati.**
* **Caratteristiche come l’Acoustic Vehicle Alerting System, l’assistente di svolta S1R ed il sistema di frenata d’emergenza Active Brake Assist di quinta generazione testimoniano l’elevato livello di sicurezza offerto dall’eActros.**

Stoccarda/Hanover - Dopo il lancio sul mercato dell’eActros 300/400 per il servizio di distribuzione pesante, avvenuto nel 2021, Mercedes-Benz Trucks non solo procede coerentemente all’introduzione di ulteriori modelli elettrici a batteria, in questo come prossimi anni, ma si sta anche impegnando per assicurare all’eActros stesso una varietà e una flessibilità ancora maggiori sul fronte delle possibili applicazioni. All’IAA Transportation di Hannover di quest’anno, Mercedes-Benz Trucks presenta quindi una serie di nuove possibilità di impiego per l’eActros. Come motrice per semirimorchio nel servizio di distribuzione pesante non meno che come soluzione con presa di forza elettrica, ad esempio per cassoni rimovibili e scarrabili su rulli.

**L’eActros 300 come motrice con semirimorchio per il servizio di distribuzione pesante**

La coerenza con cui Mercedes-Benz Trucks sta ampliando le varianti di impiego dell’eActros è dimostrata, ad esempio, dall’eActros 300 come motrice con semirimorchio, la cui produzione in serie è prevista per la seconda metà del 2023. Particolarmente adatto a un impiego flessibile nel servizio di distribuzione pesante, l’autocarro elettrico si basa sulla stessa tecnologia dell’eActros 300 come veicolo singolo o autocarro con rimorchio. Il veicolo con cabina M può trainare tutti i più comuni semirimorchi europei, ottemperando alla lunghezza di traino massima consentita.

Nel caso dell’eActros 300 già introdotto sul mercato, il cuore tecnologico del truck elettrico è l’unità di azionamento: un asse rigido elettrico con due motori elettrici integrati e cambio a due velocità. I due motori montati al centro dell’asse posteriore generano una potenza continua di 330 kW ed una potenza di punta di 400 kW. L’erogazione immediata della coppia assicurata dai motori elettrici, abbinata al cambio a due velocità, garantisce una potente accelerazione, un comfort di marcia impressionante ed un dinamismo di guida che, rispetto agli autocarri diesel convenzionali, consentono di viaggiare in modo più rilassante e con livelli di affaticamento nettamente inferiori. Vengono montati tre pacchetti batteria, ciascuno dei quali offre una capacità installata di 112 kWh[[1]](#footnote-2). L’autonomia raggiunge i 220 chilometri[[2]](#footnote-3). Con uno stile di guida previdente e attento ai consumi, è inoltre possibile recuperare energia elettrica ed aumentare l’autonomia. La motrice per semirimorchio elettrica a batteria può essere ricaricata con potenze fino a 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%[[3]](#footnote-4).

Le dotazioni di sicurezza includono, come per tutti i modelli dell’eActros, il sistema di allarme acustico esterno (Acoustic Vehicle Alerting System) conforme ai requisiti di legge, l’Active Brake Assist di quinta generazione con rilevamento dei pedoni ed il sistema di assistenza alla svolta S1R. Per gli avvertimenti visivi, l’assistente alla svolta utilizza il display del sistema MirrorCam, che nell’eActros viene impiegato come alternativa ai convenzionali specchi retrovisori esterni 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 per lato e nuovi parametri delle immagini, che consentono una visualizzazione ancora più realistica dell’ambiente circostante.

In futuro, Mercedes-Benz Trucks amplierà ulteriormente il suo portafoglio di veicoli medio-pesanti a batteria per il servizio di distribuzione. Ad esempio, il Costruttore sta già lavorando intensamente all’eAtego, che verrà introdotto sul mercato nei prossimi anni.

**L’eActros con soluzione per presa di forza completamente elettrica e cassone isotermico**

All’IAA Transportation 2022 di quest’anno, tuttavia, oltre all’eActros motrice per semirimorchio, si potranno scoprire ulteriori applicazioni del modello. Mercedes-Benz Trucks, ad esempio, ha integrato in un eActros la soluzione all-in-one sviluppata da ZF e denominata eWorX, insieme ad un allestimento con cassone ribaltabile su rulli di MEILLER e ad un allestimento ribaltabile con cassone smontabile di PALFINGER. L’obiettivo è quello di elettrificare in modo efficiente le prese di forza per l’azionamento di attrezzature da lavoro idrauliche, come ad esempio cassoni scarrabili o ribaltabili su rulli, gru o piattaforme elevatrici. Il vantaggio? Funzionamento totalmente privo di emissioni locali di CO2 ed a bassissima rumorosità, per un impiego particolarmente apprezzabile soprattutto nei centri urbani e nelle aree residenziali.

Il sistema eWorX di ZF stabilisce il collegamento tra la gestione energetica del veicolo e l’allestimento. Per consentire un’efficienza di funzionamento ottimizzata, eWorX integra componenti come il motore elettrico, l’inverter, l’unità di controllo elettronica, nonché moduli software per la specifica applicazione, in una soluzione plug-and-work-one-box. Ecco come funziona la soluzione: la batteria di trazione dell’eActros fornisce energia elettrica al sistema eWorX di ZF utilizzando un’interfaccia a corrente continua. Con essa, il motore elettrico dell’eWorX aziona a sua volta la pompa idraulica, ad esempio per il cassone smontabile o scarrabile su rulli. Non è quindi necessario un collegamento meccanico al motore di trazione. Tramite un’interfaccia bus CAN, l’eWorX garantisce una comunicazione fluida tra il truck elettrico e l’allestimento.

I due motori elettrici montati sull’eActros sono raffreddati a liquido, generano una potenza continua di 330 kW ed una potenza di punta di 400 kW. Le batterie sono costituite da tre (eActros 300) o quattro pacchetti batteria (eActros 400), ognuno dei quali offre una capacità installata di 112 kWh [[4]](#footnote-5)ed una capacità utilizzabile di circa 97 kWh[[5]](#footnote-6). Forte di quattro pacchetti batteria, l’eActros 400 ha un’autonomia che raggiunge i 400 chilometri[[6]](#footnote-7).

L’eActros può far valere i suoi punti di forza anche in altre varianti di allestimento: ad esempio con un cassone frigorifero di Kiesling. Per una maggiore efficienza, il cassone isotermico ad elevato isolamento è dotato di una parete divisoria cool-slide, che riduce fino al 40% il fabbisogno energetico del gruppo refrigerante azionato dall’ePTO dell’eActros, con un conseguente aumento dell’autonomia del truck elettrico. Al termine del periodo di utilizzo, l’allestimento può essere disassemblato, ottenendo materiali riciclabili come acciaio, legno, schiuma PU ed alluminio.

**L’eEconic completamente elettrico per impieghi municipali**

Sull’eActros di basa l’eEconic, anch’esso presentato all’IAA Transportation. Questo modello ha festeggiato il suo debutto fieristico all’IFAT 2022 di Monaco di Baviera, alla fine di maggio, e viene prodotto in serie da luglio nello stabilimento di Wörth. L’eEconic ha l’obiettivo di coprire la stragrande maggioranza dei percorsi di raccolta dei rifiuti tipici dell’Econic, nell’impiego in un solo turno senza ricarica intermedia. Grazie alla catena cinematica elettrica si ottiene un pianale della cabina piatto e, conseguentemente, un passaggio molto agevole da un lato all’altro della medesima. Si tratta di un vantaggio apprezzabile soprattutto quando il conducente desidera scendere dal veicolo sul lato opposto a quello della circolazione stradale, attraverso la porta a libro sul lato dell’accompagnatore. Rappresenta un importante miglioramento rispetto all’Econic convenzionale anche la moderna ed intuitiva plancia multimediale. Un ulteriore highlight dell’equipaggiamento è offerto dalla vetratura panoramica; il parabrezza rivestito e riscaldato Thermocontrol, inoltre, previene l’appannamento del parabrezza causato dalle condizioni atmosferiche ed aumenta quindi il campo visivo libero sulla strada. Il parabrezza, inoltre, riduce il surriscaldamento dell’abitacolo causato dall’irraggiamento solare. Grande valore aggiunto sul versante della sicurezza nel traffico cittadino: l’eEconic è dotato di serie del sistema di assistenza alla svolta S1R e dell’assistente alla frenata d’emergenza Active Brake Assist di quinta generazione con rilevamento dei pedoni.

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

Per massimizzare l’utilizzo di tutti i modelli dell’eActros e dell’eEconic, integrare i truck elettrici nella routine quotidiana nel miglior modo possibile, 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 tramite il Portale Fleetboard. Ciò include, ad esempio, una gestione della ricarica (charge management) personalizzabile singolarmente, ad esempio per la creazione di profili di ricarica, ed un giornale di bordo (logbook) con informazioni dettagliate sui tempi di guida, di fermo e di ricarica. Inoltre, uno strumento di mappatura mostra in tempo reale dove si trova attualmente un veicolo, se stia viaggiando, sia fermo o in fase di ricarica e qual è inoltre il livello di carica della batteria.

Per quanto riguarda l’impiego ottimale del veicolo, anche per l’eActros e l’eEconic 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 200 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 completo, che include anche servizi di consulenza volti ad assicurare un utilizzo efficiente 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, con l’obiettivo di definire le tratte percorribili con un truck elettrico. 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 necessario collegamento in rete. Per quanto concerne la ricarica in deposito ed i lavori elettrici e d’installazione, Mercedes-Benz Trucks coopera 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, nei diversi Paesi, regioni e città.

Per la consulenza su tutti i temi concernenti dell’infrastruttura di ricarica, Mercedes-Benz Trucks ha inaugurato, insieme al partner Netze BW Sparte Dienstleistungen come di committente del progetto, il parco di ricarica per i Clienti, nelle immediate vicinanze del Branch Information Centre (BIC) di Wörth am Rhein. Presso l’eTruck Charging Park, i Clienti di autocarri elettrici possono testare le colonnine ed i concept di ricarica di diversi produttori e, insieme agli esperti di Mercedes-Benz Trucks presenti in loco, possono individuare le soluzioni di ricarica più idonee ai loro specifici impieghi.

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-2)
2. L’autonomia è stata determinata internamente, in condizioni ottimali, ad esempio con 3 pacchetti batteria dopo il precondizionamento, nel servizio di distribuzione con veicolo parzialmente carico, con semirimorchio ed a una temperatura esterna di 20 °C. [↑](#footnote-ref-3)
3. Sulla base di valori empirici rilevati internamente in condizioni ottimali, ad esempio a una temperatura ambiente di 20°C. [↑](#footnote-ref-4)
4. 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-5)
5. 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-6)
6. 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 ed a una temperatura esterna di 20 °C. [↑](#footnote-ref-7)