



Daimler Truck AG

Presse-Information

22. April 2024

Mercedes-Benz Trucks durchbricht Schallmauer beim elektrischen Laden mit 1.000 Kilowatt Leistung


- Mercedes-Benz Trucks Entwickler laden erstmals E-Lkw mit 1.000 Kilowatt bei internem Test in Wörth am Rhein
- Neu definierter Ladestandard Megawatt Charging System (MCS) in technischer Umsetzungsphase
- Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Mercedes-Benz Trucks Product Engineering: „Unsere Entwickler haben den neu definierten MCS-Standard in kürzester Zeit mit voller Ladeleistung ins Fahrzeug gebracht – eine herausragende Ingenieursleistung. Kunden mit hohen Anforderungen an Reichweite und Fahrzeugverfügbarkeit werden künftig besonders vom Megawattladen mit 1.000 Kilowatt profitieren.“
- Peter Ziegler, Leiter E-Charging Components, Mercedes-Benz Trucks: „Der erste erfolgreiche Ladetest mit einem Megawatt Leistung mit unserem E-Lkw ist ein enormer Entwicklungsschritt. In der Branche wird bereits eine Ladeleistung ab 700 Kilowatt als MCS-Laden bezeichnet. Uns ist allerdings wichtig, dass unsere Kunden den eActros 600 mit vollen 1.000 Kilowatt aufladen und damit von kurzen Ladezeiten bei großer Reichweite profitieren können. Jetzt arbeiten wir mit Hochdruck daran, die MCS-Technologie in unserem eActros 600 zur Serienreife zu bringen.“

Leinfelden-Echterdingen / Wörth am Rhein – Entwickler von Mercedes-Benz Trucks haben erstmals einen Prototyp des im vergangenen Jahr vorgestellten eActros 600 an einer Ladesäule mit einer Leistung von einem Megawatt im unternehmenseigenen Entwicklungs- und Versuchszentrum in Wörth am Rhein erfolgreich geladen. Mercedes-Benz Trucks war umfassend an der Entwicklung des neuen, branchenweit gültigen MCS-Ladestandards beteiligt. Dieser spielt besonders für das öffentliche Laden entlang wichtiger Verkehrsachsen eine zentrale Rolle.

Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Mercedes-Benz Trucks Product Engineering: „Unsere Entwickler haben den neu definierten MCS-Standard in kürzester Zeit mit voller Ladeleistung ins Fahrzeug gebracht – eine herausragende Ingenieursleistung. Kunden mit hohen Anforderungen an Reichweite und Fahrzeugverfügbarkeit werden künftig besonders vom Megawattladen mit 1.000 Kilowatt profitieren.“

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen | T/P +49 711 8485-0 | T/F +49 711 8485-2000 | contact@daimlertruck.com | www.daimlertruck.com

Daimler Truck AG, Stuttgart | Sitz und Registergericht/Domicile and Court of Registry : Stuttgart, HRB-Nr./Commercial Register No.: 762884
Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser
Vorstand/Board of Management: Martin Daum, Vorsitzender/Chairman; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O’Leary, Karin Rådström, Eva Scherer, Stephan Unger

 und Mercedes-Benz sind eingetragene Marken der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Deutschland.

Peter Ziegler, Leiter E-Charging Components, Mercedes-Benz Trucks: „Der erste erfolgreiche Ladetest mit einem Megawatt Leistung mit unserem E-Lkw ist ein enormer Entwicklungsschritt. In der Branche wird bereits eine Ladeleistung ab 700 Kilowatt als MCS-Laden bezeichnet. Uns ist allerdings wichtig, dass unsere Kunden den eActros 600 mit vollen 1.000 Kilowatt aufladen und damit von kurzen Ladezeiten bei großer Reichweite profitieren können. Jetzt arbeiten wir mit Hochdruck daran, die MCS-Technologie in unserem eActros 600 zur Serienreife zu bringen.“

Weiterentwicklung der MCS-Technologie für die Serie

Im weiteren Verlauf befassen sich die Entwicklungsingenieure von Mercedes-Benz Trucks damit, die im Rahmen der MCS-Standardisierung definierte Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladesäule weiter zu erproben und Prototypkomponenten hin zur Serie weiterzuentwickeln. Der Start der Serienproduktion des eActros 600 ist für Ende 2024 geplant. Der eActros 600 wird neben dem CCS-Laden mit bis zu 400 kW dann später, sobald verfügbar, auch das Megawattladen mit vollen 1.000 Kilowatt ermöglichen. Kunden können hierfür eine Vorrüstung bestellen. Die MCS-Technologie soll für diese Modelle nachrüstbar sein.

Megawattladen vor allem für öffentliche Ladeinfrastruktur interessant

Die hohe Batteriekapazität von über 600 Kilowattstunden – daher die Typbezeichnung 600 – sowie eine neue, besonders effiziente elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung, ermöglichen eine Reichweite des eActros 600 von 500 Kilometern¹ ohne Zwischenladen. So wird der E-Lkw deutlich über 1.000 Kilometer am Tag zurücklegen können. Zwischenladen während der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerpausen – selbst ohne Megawattladen – macht dies möglich.

Etwa 60 Prozent der Langstreckenfahrten von Mercedes-Benz Trucks Kunden in Europa sind ohnehin kürzer als 500 Kilometer, sodass eine Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof sowie an den Be- und Entladestellen für diese Fälle ausreichend ist. Für alle anderen Einsätze ist der kontinuierliche Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur eine essenzielle Voraussetzung, um den Elektro-Lkw voll einsatzfähig für den paneuropäischen Fernverkehr zu machen. Gerade für solche anspruchsvollen Anwendungsfälle hat das Megawattladen großes Potenzial.

Ansprechpartner:

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

Ulrike Burkhart, +49 (0) 160 8613757, ulrike.burkhart@daimlertruck.com

Peter Smodej, +49 176 30936446, peter.smodej@daimlertruck.com

Weitere Informationen von Daimler Truck sind im Internet verfügbar:

newsroom.daimlertruck.com und www.daimlertruck.com

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »anstreben«, »Ambition«, »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem / unserem aktuellen Geschäftsbericht oder im aktuellen Zwischenbericht unter der Überschrift »Risiko-

¹ Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen, nach Vorkonditionierung mit einer 4x2 Sattelzugmaschine mit 40t Gesamtzuggewicht bei 20°C Außentemperatur im Fernverkehrseinsatz, intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.

und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Daimler Truck im Überblick

Die Daimler Truck Holding AG („Daimler Truck“) ist einer der größten Nutzfahrzeug-Hersteller weltweit, mit über 40 Haupt-Standorten und mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund um den Globus. Die Gründer von Daimler Truck haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Unverändert gilt das Streben des Unternehmens bis heute einem Zweck: Daimler Truck arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Seine Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO2-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit profundem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden. Die Geschäftsaktivitäten von Daimler Truck sind in fünf Berichtsegmente unterteilt: Trucks North America (TN) mit den Lkw-Marken Freightliner und Western Star sowie der Schulbus-Marke Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) mit den Nutzfahrzeug-Marken FUSO, BharatBenz und RIZON. Mercedes-Benz (MB) mit der gleichnamigen Lkw-Marke. Daimler Buses (DB) mit den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das neue Financial Services-Geschäft (DTFS) von Daimler Truck bildet das fünfte Segment. Die Produktpalette in den Lkw-Segmenten umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Produktpalette des Bus-Segments umfasst Stadtbusse, Schulbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet das Unternehmen auch Aftersales-Services und Konnektivitätslösungen an.