



Bauverkehr goes Elektro: Mercedes-Benz Trucks präsentiert auf der bauma 2022 maßgeschneiderte geräuscharme und lokal CO₂-neutrale Fahrzeuglösungen

- Der „Konzept-Prototyp“ des kürzlich mit dem „2023 Truck Innovation Award“ ausgezeichneten eActros LongHaul ist auf der bauma 2022 mit elektrischem Nebenantrieb von MEILLER zu sehen. Damit lässt sich das Fahrzeug unter anderem mit einem hydraulischen Kippsattel- oder Schubboden-Auflieger einsetzen.
- Gemeinsam mit der auf Umbauten spezialisierten Paul Group präsentiert Mercedes-Benz Trucks auf der bauma auch den Prototype Battery-Electric Arocs mit elektrischem Fahrmischer von LIEBHERR-Mischtechnik.
- Mercedes-Benz Trucks zeigt auch den eActros 300 mit elektrifiziertem Abrollkipper von MEILLER.
- Seit April 2022 verfügt der eActros 300 über die zweite Generation der MirrorCam mit kürzeren Kameraarmen und optimierten Bildparametern.
- Features wie Acoustic Vehicle Alerting System, Abbiege-Assistent S1R und Notbremsassistent Active Brake Assist der fünften Generation stehen für ein hohes Sicherheitsniveau des eActros.
- Mercedes-Benz Trucks bietet seinen Kunden eine gesamtheitliche Transportlösung aus Fahrzeugtechnologie, Beratung, Ladeinfrastruktur und maßgeschneiderten Services.

Stuttgart/München – Der Bauverkehr hat viele Facetten. Mal müssen Schüttgüter wie Sand, Kies oder Steine auf der Baustelle abgeladen werden. Ein anderes Mal gilt es, schwere Betonteile für die Montage etwa einer Industrieanlage viele Kilometer über die Autobahn zu transportieren. Das stellt hohe Anforderungen an die Robustheit, Leistungsstärke und Effizienz sowie das Handling der hierfür zum Einsatz kommenden Fahrzeuge. Mit den Lkw von Mercedes-Benz Trucks lassen sich einige dieser Anforderungen nun auch lokal CO₂-neutral und geräuscharm bewältigen. Zu erleben ist dies auf der diesjährigen bauma in München vom 24. bis zum 30. Oktober 2022. Auf der Weltleitmesse für die Bauwirtschaft gibt Mercedes-Benz

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, Jochen Goetz, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O’Leary, Karin Rådström, Stephan Unger



Trucks neben den gezeigten Diesel-Lkw auch umfangreiche Einblicke in sein elektrisches Fahrzeug-Portfolio. Auf dem Messestand zu sehen sind dabei der Konzept-Prototyp des eActros LongHaul mit elektrischem Nebenantrieb von MEILLER, der eActros 300 mit elektrifizierter Kipperlösung von MEILLER und der gemeinsam mit der Paul Group konzipierte Prototype Battery-Electric Arocs mit elektrischem Fahrmischer von LIEBHERR-Mischtechnik.

eActros LongHaul mit elektrischem Nebenantrieb als branchenspezifische Lösung

Erst vor wenigen Wochen präsentierte Mercedes-Benz Trucks auf der IAA Transportation 2022 in Hannover den „Konzept-Prototyp“ des eActros LongHaul. Nun ist der für den Fernverkehr entwickelte batterieelektrische Lkw, der auf der IAA von der „International Truck of the Year“ Jury mit dem „2023 Truck Innovation Award“ ausgezeichnet wurde, auf der bauma in München auch in einer straßenorientierten Bauanwendung zu sehen. Eigens hierfür hat der Münchner Kipperhersteller MEILLER in Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz Trucks einen elektrischen Nebenantrieb entwickelt, der es ermöglicht, hydraulische Arbeitsausrüstungen wie etwa Kippsattel- oder Schubbodenaufleger effizient zu betreiben.

Das für den eActros LongHaul entwickelte und auf der bauma als Prototyp vorgestellte System hat eine Dauerleistung von 58 kW. In der Serie soll der elektrische Nebenantrieb eine deutlich höhere Leistung generieren. Das Drehmoment liegt bei 300 Nm. Das System vereint den Wechselrichter, die E-Maschine, die Steuereinheit sowie die gewohnte Kippsattelhydraulik in einer auf das Fahrzeug zugeschnittenen Konstruktion hinter dem Fahrerhaus. Dieser elektrische Nebenantrieb wandelt mittels eines auf der Rückseite des Fahrerhauses angebrachten Wechselrichters den Gleichstrom des Hochvoltnetzes in Wechselstrom. Der damit betriebene zusätzliche E-Motor treibt die Hydraulikpumpe an, welche die hydraulische Leistung zur Bedienung des Aufliegers bereitstellt. Vorteile dieser Lösung im Vergleich zum bisherigen dieselbasierten Betrieb: vollständige lokale CO₂-Neutralität sowie stark reduzierte Geräuschbildung, vor allem relevant für den Einsatz in Städten und Wohngebieten. Die kompakte Bauweise des Systems erlaubt außerdem auch den Betrieb des eActros LongHaul mit Standardaufliegern – ein großer Vorteil für Transportunternehmer, die das Fahrzeug für die unterschiedlichsten Anwendungen einsetzen.

Hohe Reichweite, Megawatt-Charging und LFP-Zelltechnologie

Technologisches Herzstück des für 2024 in Serie geplanten und im Lkw-Werk Würth gefertigten eActros LongHaul ist eine neue eAchse mit zwei integrierten Elektromotoren, die eine Dauerleistung von 400 kW sowie eine Spitzenleistung von über 600 kW generieren. Seine Energie schöpft der eActros LongHaul aus drei Batteriepaketen, die in Schubladenform unterhalb des Rahmens angebracht sind. Hieraus resultiert eine Gesamtkapazität von über 600 kWh. Zum Einsatz kommen dabei Batterien mit Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP). Diese zeichnen sich vor allem durch eine hohe Lebensdauer und mehr nutzbare Energie aus. Der eActros LongHaul wird das Hochleistungsladen beziehungsweise Megawatt-Charging ermöglichen. An einer Ladesäule mit etwa einem Megawatt Leistung lassen sich die Batterien in deutlich unter 30 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufladen. Mit einer kompletten Ladung soll der eActros LongHaul über eine Reichweite von rund 500 Kilometern verfügen.

Erste Prototypen des Fahrzeugs durchlaufen bereits intensive Tests und werden noch dieses Jahr auf öffentlichen Straßen erprobt. Im kommenden Jahr gehen seriennahe Prototypen zur Erprobung im Realbetrieb an verschiedene Kunden. Die Serienreife ist für 2024 vorgesehen.

Weitere Neuheit auf der bauma: der „Prototype Battery-Electric Arocs“ in Zusammenarbeit mit der Paul Group und LIEBHERR-Mischtechnik

Der Arocs ist der besonders robuste und widerstandsfähige Baustellen-Lkw von Mercedes-Benz Trucks für harte Einsätze. Ihn wird es zukünftig auch als batterieelektrisches Fahrzeug geben. In einem ersten Schritt wird dies über eine Zusammenarbeit von Mercedes-Benz Trucks mit der Paul Group, die nach eigenen Angaben zu den europäischen Marktführern im Bereich Sonderfahrzeugbau zählt, umgesetzt. Das Unternehmen elektrifiziert den von Mercedes-Benz Trucks aus dem Lkw-Werk Wörth gelieferten Lkw am Stammsitz in Vilshofen an der Donau bei Passau mit einem E-Antriebsstrang. Dabei hat sich Paul für eine elektrifizierte Zentralmotorlösung entschieden. So können die bewährten Außenplanetenachsen des Arocs genutzt werden, um auch weiterhin die für den Baustelleneinsatz benötigte Bodenfreiheit und Geländegängigkeit zu bieten.

Der auf der bauma in München gezeigte Prototyp des „Battery-Electric Arocs“ 8x4 mit M-Fahrerhaus ClassicSpace ist dabei mit dem elektrischen Fahrmischer-Aufbau ETM-905 von LIEBHERR-Mischtechnik ausgestattet, der seine Energie über eine Schnittstelle aus den Batterien des Arocs bezieht und über ein Nennvolumen von neun Kubikmetern verfügt. Die Wahl fiel nicht ohne Grund auf diese Kombination. Denn Fahrmischer sind eine energieintensive Anwendung, folglich kann durch die Elektrifizierung viel CO₂ eingespart werden. Zugleich kann das geräuscharme Fahrzeug gerade auch auf Baustellen im urbanen und innerstädtischen Bereich zur Lärmreduktion beitragen.

Die Paul Group gibt für den elektrischen Antriebsstrang des Fahrzeugs eine Dauerleistung von mehr als 300 kW und eine Spitzenleistung von mehr als 400 kW an. Der Battery-Electric Arocs kann mit wahlweise sechs oder sieben Batteriepaketen mit jeweils 60 kWh nutzbarer Energie konfiguriert werden. So sind laut Paul Reichweiten von deutlich mehr als 200 Kilometern möglich. Zwei (bei sechs Paketen) beziehungsweise drei (bei sieben Paketen) der Batteriepakete befinden sich im Batterieturm hinter dem Fahrerhaus. Die restlichen Batterien sind im Fahrgestell verbaut. Der Battery-Electric Arocs verfügt über ein zukunftsfähiges 800 Volt-Bordnetz und kann nach Angaben der Paul Group an einer Ladesäule mit 150 kW innerhalb von ca. 1,5 Stunden bei sechs Batteriepaketen von 20 auf 80 Prozent aufgeladen werden. AC Laden wird ebenfalls verfügbar sein.

In der Kleinserie ab Ende 2023 sind Konfigurationen flexibel als 4- und 3-Achser für Liebherr-Fahrmischer, Pritschen- und Kippanwendungen verfügbar. Der Hauptvertrieb liegt in den Händen von Paul, die Unternehmensgruppe übernimmt auch alle Service- und Wartungsarbeiten am Lkw. Das Fahrzeug wird zunächst in Deutschland verfügbar sein.

eActros 300 in Kombination mit eWorX von ZF und Abrollkipper von MEILLER

Neben dem eActros LongHaul zeigt Mercedes-Benz Trucks auf der diesjährigen bauma auch den bereits im Markt eingeführten eActros 300 als Einsatzvariante für

straßenorientierte Bauanwendungen. Zu diesem Zweck hat Mercedes-Benz Trucks den von ZF entwickelten elektrischen Nebenantrieb „eWorX“ zusammen mit einem elektrifizierten Abrollkipper von MEILLER in einem eActros aufgebaut. Das eWorX-System von ZF wandelt die elektrische Energie des Fahrzeuges in mechanische Leistung an der Welle um, sodass die Hydraulikpumpe für den Betrieb des Aufbaus angetrieben werden kann. Um eine optimierte Betriebseffizienz zu ermöglichen, integriert eWorX Komponenten wie E-Motor, Wechselrichter, elektronische Steuereinheit sowie anwendungsspezifische Softwaremodule in einer Plug-and-Work-One-Box-Lösung.

Und so funktioniert die Lösung: Die Traktionsbatterie des eActros stellt dem ZF-System eWorX mithilfe einer Gleichstrom-Schnittstelle elektrische Energie bereit. Mit dieser treibt der E-Motor von eWorX wiederum die Hydraulikpumpe des Abrollkippers von MEILLER an. Eine mechanische Anbindung an den Traktionsmotor ist somit nicht erforderlich. Über eine CAN-Bus-Schnittstelle sorgt eWorX für eine reibungslose Kommunikation zwischen E-Lkw und Aufbau.

Der vorgestellte eActros mit dem zum Transport von Containern geeigneten Abrollkipper von MEILLER ermöglicht dank des ZF-Systems eWorX einen bedarfsgerechten Betrieb der Hydraulik. Die Pumpe läuft also nur, wenn der Aufbau bewegt wird. Damit lässt sich ein unnötiger Energieverbrauch verhindern. Zudem entsteht kein Lärm durch die Geräuschemissionen eines Verbrennungsmotors. Auch der auf dem bauma-Messestand von PALFINGER vorgestellte eActros mit einem Absetzkipper des Herstellers innovativer Hebe- und Kranlösungen verfügt über das ZF-System eWorX.

High-Tech für nachhaltige Performance und Sicherheit¹

Mercedes-Benz Trucks setzt beim eActros 300 auf den ePowertrain in Form einer elektrischen Starrachse mit zwei integrierten Elektromotoren und Zwei-Gang-Getriebe. Die Batterien bestehen aus drei Batteriepaketen, die jeweils eine installierte Kapazität von 112 kWh² und eine nutzbare Kapazität von rund 97 kWh³ bieten. Mit drei Batteriepaketen hat der eActros 300 eine Reichweite von bis zu 300 Kilometern⁴. Laden lässt sich der eActros mit bis zu 160 kW: Die drei Batteriepakete des eActros 300 benötigen an einer üblichen DC-Schnellladesäule mit 400 A Ladestrom etwas mehr als eine Stunde, um von 20 auf 80 Prozent aufgeladen zu werden⁵.

Zur Sicherheitsausstattung zählen unter anderem das externe Acoustic Vehicle Alerting System entsprechend den gesetzlichen Anforderungen, der Active Brake Assist der fünften Generation mit Fußgängererkennung sowie der Abbiege-Assistent S1R. Für die optischen Warnhinweise nutzt der Abbiege-Assistent das Display der MirrorCam, die im eActros anstelle der herkömmlichen Haupt- und Weitwinkelspiegel verbaut ist. Zum Einsatz kommt dabei seit April 2022 die zweite

¹ Mercedes-Benz Trucks verfolgt bei allen Assistenzsystemen das Ziel, den Fahrer innerhalb der Systemgrenzen beim Führen des Fahrzeuges so gut wie möglich zu unterstützen. Der Fahrer bleibt jedoch, wie auch gesetzlich normiert, zu jeder Zeit für das sichere Führen des Fahrzeuges vollumfänglich verantwortlich.

² Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

³ Nutzbarer Energiegehalt für den regulären Lkw-Betrieb mit neuen Batterien. Dieser basiert auf intern definierten Rahmenbedingungen und kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

⁴ Die Reichweite wurde unter optimalen Bedingungen, unter anderem mit 3 Batteriepaketen nach Vorkonditionierung im teilbeladenen Verteilerverkehr ohne Anhänger bei 20°C Außentemperatur, intern ermittelt.

⁵ Basierend auf intern ermittelten Erfahrungswerten unter optimalen Bedingungen, unter anderem bei einer Umgebungstemperatur von 20°C.

Generation des Spiegelkamarasystems, das den Fahrer unter anderem durch zehn Zentimeter kürzere Kameraarme pro Seite und neue Bildparameter in vielen Situationen im Straßenverkehr nun noch besser unterstützen kann – gerade auch auf engen Baustellen.

Die Verkürzung der Kameraarme bringt unter anderem den Vorteil mit sich, dass die Fahrer sich beim geradeaus Rückwärtsfahren gegenüber der ersten Generation leichter tun. Das liegt insbesondere daran, dass die Perspektive der MirrorCam nun der des gewohnten Glasspiegels noch ähnlicher ist, was wiederum die Umgewöhnung vom Spiegel auf die MirrorCam erleichtert. Auch Kollisionen mit Objekten am Wegesrand können damit in der Regel vermieden werden.

Darüber hinaus haben die Ingenieurinnen und Ingenieure von Mercedes-Benz Trucks das Tone Mapping weiter optimiert. Tone Mapping ist ein Prozess, bei dem ein Bild so angepasst wird, dass ein großer Bereich von Farbtönen auf einem Medium richtig angezeigt wird. Das zeigt sich nun vor allem in einer verbesserten Kontrastdarstellung. Die Evolution in der Farb- und Helligkeitsabstimmung des an sich schon sehr lichtstark ausgelegten Kamerasystems führt dazu, dass die Displays den für die Fahrsituation relevanten Bereich jetzt gerade auch unter lichtkritischen Bedingungen noch exakter abbilden können.

Intelligente digitale Lösungen für noch effizientere Nutzung

Um batterieelektrische Lkw bestmöglich in den Tagesablauf zu integrieren, Zeit und Aufwand zu sparen sowie den Umstieg auf die E-Mobilität so einfach wie möglich zu gestalten, gibt Mercedes-Benz Trucks seinen Kunden über das Fleetboard Portal eine ganze Reihe digitaler Lösungen an die Hand. Dazu zählt beispielsweise ein individuell ausgearbeitetes Charge Management etwa für die Erstellung von Ladeprofilen sowie ein Logbook mit detaillierten Angaben zu Fahr-, Stand- und Ladezeiten. Außerdem ein Mapping-Tool, das in Echtzeit anzeigt, wo sich ein Fahrzeug gerade befindet, ob es fährt, steht oder lädt und wie hoch der Ladezustand der Batterie ist.

Im Hinblick auf den optimalen Fahrzeugeinsatz ist für den eActros auch der Servicevertrag Mercedes-Benz Complete verfügbar. Das umfangreiche Leistungspaket deckt Werkstattarbeiten für Wartung und Reparatur des Gesamtfahrzeugs sowie des Antriebsstrangs inklusive Verschleißteile ab. Mit im Servicevertrag enthalten ist dabei immer die intensive Kundenbetreuung durch Mercedes-Benz Uptime. Das intelligente System erfasst alle relevanten Fahrzeugdaten vom Reifendruck über den Motor bis hin zum Batteriezustand. In diesem Zusammenhang wurde Mercedes-Benz Uptime bereits um mehr als 100 e-spezifische Regeln erweitert, die zum Beispiel Ladevorgänge oder etwa Spannungsverläufe im Zusammenhang mit der Hochvoltbatterie kontinuierlich überwachen. Darüber hinaus sind die Informationen über das neue cloudbasierte Kundenportal verfügbar. Durch die Vernetzung von Fahrzeug, Mercedes-Benz Service und Transportunternehmen werden Werkstattaufenthalte planbarer und unvorhergesehene Ausfälle können deutlich reduziert werden.

Kompetente Beratung für maßgeschneiderte E-Mobilität

Unabhängig von der Antriebstechnologie muss sich jede Investition in ein Nutzfahrzeug für Transportunternehmen im Alltag rechnen. Darüber hinaus gilt es, speziell im Zusammenhang mit vollelektrischen Lkw eine ganze Reihe von Fragen im

Vorfeld zu klären: Auf welchen Strecken kann ich E-Fahrzeuge einsetzen? Wie sieht es mit der Ladeinfrastruktur aus? Mit welchen baulichen Maßnahmen und Investitionen muss man fürs Depot-Laden rechnen? Umso wichtiger ist es deshalb, den Kunden nicht nur einen E-Lkw zu verkaufen, sondern sie auch auf dem Weg in die Elektrifizierung ihres Fuhrparks zu begleiten. Schließlich ist E-Mobilität mehr als nur ein neuer Antrieb. Genau deswegen hat Mercedes-Benz Trucks den eActros in ein geschäftliches Ökosystem integriert, das auch Beratungsangebote für eine hohe Fahrzeugnutzung und Optimierung der Total Cost of Ownership umfasst.

So wird zum Beispiel anhand bestehender Fahrstrecken ein möglichst realistisches und aussagekräftiges Nutzungsprofil von elektrischen Lkw für den jeweiligen Kunden ermittelt. Ebenfalls Bestandteil des sogenannten eConsulting sind neben der Elektrifizierung des Betriebshofs auch – je nach Kundenwunsch – alle Fragen der Planung, Beantragung und Umsetzung rund um die Ladeinfrastruktur sowie die Netzanbindung. In Sachen Depotladen arbeitet Mercedes-Benz Trucks mit Siemens Smart Infrastructure und ENGIE zusammen. Auf Wunsch gibt es auch Hilfestellung bei der Identifikation möglicher öffentlicher Förderungen von Infrastruktur und Fahrzeugen.

Ansprechpartner:

Ulrike Burkhart, +49 (0) 160 86 13757, ulrike.burkhart@daimlertruck.com

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

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

Weitere Informationen von Daimler Truck sind im Internet verfügbar:
www.media.daimlertruck.com und www.daimlertruck.com

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »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 in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder 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 Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- 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 und BharatBenz. 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.

