16 settembre 2020

# Daimler Trucks presenta la strategia tecnologica per l’elettrificazione – Anteprima mondiale del concept truck Mercedes-Benz con celle a combustibile

* Truck a celle a combustibile Mercedes-Benz GenH2 Truck con un’autonomia fino a oltre 1.000 chilometri per applicazioni flessibili e complesse a lungo raggio; sperimentazione da parte dei Clienti nel 2023, la produzione in serie partirà nella seconda metà del decennio.
* Truck elettrico a batteria Mercedes-Benz eActros LongHaul con un’autonomia di circa 500 chilometri per viaggi all’insegna dell’efficienza energetica su percorsi pianificabili a lungo raggio; produzione in serie prevista per il 2024.
* Il truck elettrico a batteria Mercedes-Benz eActros con un’autonomia ben oltre i 200 chilometri per il servizio di distribuzione urbana con mezzi pesanti inizierà ad essere prodotto in serie nel 2021.
* L’architettura della piattaforma ePowertrain, adottata a livello mondiale, assicura sinergie e scalabilità.
* Martin Daum, Presidente del Board of Management di Daimler Truck AG e membro del Board of Management di Daimler AG, dichiara: “I nostri Clienti acquistano in modo razionale e non vogliono scendere a compromessi in termini di adattabilità nell’impiego quotidiano, tonnellaggio e autonomia dei loro truck. Con i tipi di trazione alternativi di Mercedes-Benz, il GenH2 Truck, l’eActros LongHaul, l’eActros ed i nostri truck elettrici dei marchi Freightliner e FUSO, abbiamo una visione chiara delle esigenze dei Clienti e creiamo per loro vere alternative a zero emissioni di CO2 locali.”
* Andreas Scheuer, Ministro tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali: “Abbiamo bisogno che sulle nostre strade circolino truck **CO2** -free, come i truck a celle a combustibile basate sull’idrogeno. L’idrogeno ha un grande potenziale per la tutela dell’ambiente e la creazione di un’economia solida. Per questo motivo da oltre dieci anni promuoviamo l’idrogeno nel settore dei trasporti – il concept vehicle presentato oggi è un esempio. Continueremo a sostenere con forza anche in futuro lo sviluppo di propulsori e innovazioni che salvaguardano il clima, in Germania e per la Germania. Ecco perché intendiamo ampliare ulteriormente il nostro programma di sovvenzioni per i veicoli.

Stoccarda / Berlino – Oggi il produttore di veicoli industriali Daimler Trucks ha presentato la sua strategia tecnologica per l’elettrificazione dei veicoli (dalla distribuzione urbana al trasporto a lungo raggio internazionale), riaffermando così il suo impegno a favore del raggiungimento degli obiettivi stabiliti dalla Convenzione di Parigi per la protezione del clima. L’evento si è concentrato sulla tecnologia per i truck a celle a combustibile basate sull’idrogeno per il segmento dei trasporti a lungo raggio. Il Mercedes-Benz GenH2 Truck, che oggi ha fatto il suo debutto mondiale come concept vehicle, è il primo nel settore della trazione a celle a combustibile. Con il GenH2 Truck, Daimler Trucks mostra per la prima volta quali sono le tecnologie concrete che il produttore sta portando avanti a pieno regime affinché i truck pesanti a celle a combustibile possano eseguire operazioni di trasporto a lunga distanza flessibili ed impegnative, con un’autonomia di oltre 1.000 chilometri con un unico rifornimento. Daimler Trucks prevede di iniziare la sperimentazione del GenH2 Truck da parte dei Clienti nel 2023, mentre la produzione in serie dovrebbe partire nella seconda metà del decennio. Grazie all’uso di idrogeno liquido invece che gassoso con densità energetica notevolmente più elevata, le prestazioni del veicolo dovrebbero essere pari a quelle di un truck diesel tradizionale simile.

Oggi Daimler Trucks ha inoltre presentato per la prima volta un veicolo elettrico a lunga percorrenza alimentato esclusivamente a batteria: il Mercedes-Benz eActros LongHaul. Stando alle previsioni, effettuerà viaggi regolari su percorsi pianificabili in modo efficiente dal punto di vista energetico. Daimler Trucks prevede la produzione in serie dell’eActros LongHaul per il 2024. La sua autonomia con una carica della batteria sarà pari all’incirca a 500 chilometri. Con il Mercedes-Benz eActros per il servizio di distribuzione – già presentato nel 2018 e da allora testato intensamente dai Clienti nelle loro operazioni di trasporto quotidiane – Daimler Trucks inizierà poi dall’anno prossimo la produzione in serie di un truck pesante esclusivamente elettrico a batteria. Con una ricarica della batteria, l’autonomia dell’eActros di serie supererà notevolmente quella del prototipo (pari a circa 200 chilometri).

Per il mercato nordamericano e giapponese, Daimler Trucks adotta un programma di veicoli e tempistiche simili a quelli previsti per l’Europa. Già entro il 2022, nelle principali Regioni di vendita (Europa, Stati Uniti e Giappone), la gamma di veicoli Daimler Trucks comprenderà modelli di serie dotati di propulsione elettrica a batteria. Entro il 2039, l’Azienda punta ad offrire esclusivamente veicoli nuovi in grado di assicurare un esercizio (‘tank-to-wheel’) neutrale in termini di CO2 in Europa, Giappone ed America del Nord.

Come nuova architettura modulare della piattaforma a livello mondiale, il cosiddetto ePowertrain rappresenterà il fondamento tecnologico per tutti gli autocarri medi e pesanti Daimler Trucks di serie completamente elettrici ed a zero emissioni di CO2 locali, sia che siano alimentati esclusivamente a batteria, sia che sfruttino celle a combustibile a base di idrogeno. Si contraddistinguerà per le elevate prestazioni, l’efficienza e la lunga durata. Attraverso questa architettura, Daimler Trucks intende raggiungere sinergie e scalabilità in tutti i veicoli ed i mercati rilevanti.

Martin Daum, Presidente del Board of Management di Daimler Truck AG e membro del Board of Management di Daimler AG, e Sven Ennerst, membro del Board of Management di Daimler Truck AG, responsabile dello sviluppo, degli acquisti e della Regione Cina, hanno presentato la strategia tecnologica alla STATION-Berlin. Tra i relatori era presente anche Andreas Scheuer, Ministro tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali.

**Vere alternative a zero emissioni di CO2 locali per i Clienti che acquistano truck**

Questo il commento di Martin Daum: “Stiamo perseguendo in modo coerente la nostra visione dei trasporti ‘CO2 free’. Nel farlo, ci stiamo concentrando sulle tecnologie davvero a zero emissioni di CO2 locali (batteria e cella a combustibile a idrogeno), che a lungo termine offrono anche il potenziale per affermarsi sul mercato. Con questa combinazione, siamo in grado di mettere a disposizione dei Clienti le migliori opzioni di veicoli a seconda dell’applicazione. Quanto più leggero è il carico e breve la distanza, tanto più la batteria rappresenterà la scelta giusta. Viceversa, quanto più pesante è il carico e lunga la distanza, tanto più sarà opportuno optare per la cella a combustibile.”

“I nostri Clienti acquistano in modo razionale e non vogliono scendere a compromessi in termini di adattabilità nell’impiego quotidiano, tonnellaggio e autonomia dei loro truck. Con i modelli a trazione alternativa di Mercedes-Benz, il GenH2 Truck, l’eActros LongHaul, l’eActros ed i nostri truck elettrici dei marchi Freightliner e FUSO, abbiamo una visione chiara delle esigenze di Clienti e creiamo per loro vere alternative a zero emissioni di CO2 locali. Ora abbiamo presentato le principali specifiche tecnologiche dei nostri truck elettrici, in modo che i requisiti siano noti a tutte le parti coinvolte in una fase iniziale. Adesso spetta ai politici, agli altri attori ed alla società tutta porre le giuste condizioni base. Per rendere competitivi i nostri veicoli completamente elettrici a zero emissioni di CO2, occorrono misure di controllo governative e normative, oltre alle infrastrutture necessarie per la ricarica con elettricità green e per la produzione, lo stoccaggio ed il trasporto dell’idrogeno liquido verde”, prosegue Daum.

Andreas Scheuer, Ministro tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali:

“Abbiamo bisogno che sulle nostre strade circolino truck CO2-free, come i truck a celle a combustibile basate sull’idrogeno. L’idrogeno ha un grande potenziale per la tutela dell’ambiente e la creazione di un’economia solida. Per questo motivo da oltre dieci anni promuoviamo l’idrogeno nel settore dei trasporti – il concept vehicle presentato oggi è un esempio. Continueremo a sostenere con forza anche in futuro lo sviluppo di propulsori e innovazioni che salvaguardano il clima, in Germania e per la Germania. Ecco perché intendiamo ampliare ulteriormente il nostro programma di sovvenzioni per i veicoli.

**Cifre chiave del GenH2 Truck basato su truck a lungo raggio tradizionali**

Per il GenH2 Truck, gli sviluppatori di Daimler Trucks hanno preso come riferimento le caratteristiche del Mercedes-Benz Actros – il truck a lunga percorrenza tradizionale – per quanto riguarda forza di trazione, autonomia e prestazioni. Stando alle previsioni, nella sua variante di serie il GenH2 Truck offrirà un carico utile di 25 tonnellate con un peso totale di 40 tonnellate. Due speciali serbatoi di idrogeno liquido ed un sistema di celle a combustibile particolarmente potente renderanno possibile questo elevato carico utile e l’elevata autonomia. Saranno perciò il cuore della strategia del GenH2 Truck.

Per lo sviluppo dei serbatoi di idrogeno liquido, gli esperti Daimler possono attingere alle competenze esistenti, lavorando a stretto contatto con un partner. Per quanto riguarda la cella a combustibile, il produttore può contare sulla decennale esperienza dei suoi esperti a livello sia di tecnologia, sia di processo di produzione. E questo è decisamente un grande vantaggio. Nell’aprile di quest’anno, Daimler Truck AG ha stipulato un accordo preliminare non vincolante con Volvo Group per la creazione di una nuova joint venture finalizzata allo sviluppo fino alla produzione di serie ed alla commercializzazione di sistemi di celle a combustibile per l’impiego su veicoli industriali pesanti ed in altri campi di applicazione. Unendo le forze, si ridurranno i costi di sviluppo per entrambe le aziende e si accelererà il lancio sul mercato dei sistemi a celle a combustibile. La joint venture si avvarrà del know-how sia di Daimler Truck AG, sia di Volvo Group. Daimler Truck AG ha raggruppato tutte le attività del Gruppo relative alle celle a combustibile all’interno dell’affiliata Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, recentemente fondata, al fine di consentire la costituzione della joint venutre con Volvo Group.

**L’idrogeno liquido consente applicazioni con un’elevata portata di energia**

Daimler Trucks preferisce l’idrogeno liquido (LH2), poiché il vettore energetico in questo stato di aggregazione ha una densità energetica notevolmente superiore in relazione al volume rispetto all’idrogeno gassoso. Di conseguenza, un truck a celle a combustibile riempito con idrogeno liquido può fare affidamento su serbatoi molto più piccoli e, grazie alla pressione più bassa, molto più leggeri. Ciò consente ai truck un maggiore spazio di carico ed un peso del carico utile più elevato. Allo stesso tempo, il rifornimento di idrogeno sarà superiore, aumentando notevolmente l’autonomia. Questo rende il GenH2 Truck di serie adatto ai trasporti a lungo raggio per diversi giorni, solitamente difficili da pianificare e dove la portata giornaliera di energia è elevata, proprio come i truck diesel tradizionali.

Daimler Trucks sta attualmente portando avanti lo sviluppo delle tecnologie del sistema di rifornimento necessarie per rendere l’idrogeno liquido utilizzabile anche in mobilità come vettore energetico per gli autocarri di serie a celle a combustibile. Nelle applicazioni stazionarie (ad esempio nell’industria o nelle stazioni di rifornimento di idrogeno), lo stoccaggio di idrogeno liquido criogenico a -253 gradi Celsius è già una pratica comune. Lo stesso vale anche per il trasporto di idrogeno liquido come carico.

**Interazione tra sistemi di batterie e sistemi di celle a combustibile**

I due serbatoi di idrogeno liquido in acciaio inossidabile previsti per la versione di serie del GenH2 Truck avranno una capacità di 80 kg (40 kg ciascuno) e potranno quindi contare su una capacità di stoccaggio particolarmente elevata per coprire lunghe distanze. Il sistema di serbatoi in acciaio inossidabile è costituito da due tubi, uno all’interno dell’altro, collegati tra loro ed isolati sotto vuoto. Nella versione di serie del GenH2 Truck, il sistema di celle a combustione fornirà 2 x 150 kW. La batteria si affianca mettendo a disposizione fino a 400 kW per un tempo limitato. La capacità di stoccaggio della batteria è relativamente bassa (70 kWh), poiché essa si inserisce in aggiunta all’altra fonte energetica non per soddisfare il fabbisogno di energia, ma soprattutto per supportare lo sviluppo della potenza delle celle a combustibile in base alla situazione, per esempio, durante i picchi di carico in fase di accelerazione o durante le marce in salita a pieno carico. Allo stesso tempo, la batteria relativamente piccola rende possibile un carico utile più alto. Nel veicolo di serie, la batteria verrà ricaricata utilizzando l’energia di frenata e l’energia delle celle a combustibile in eccesso. Un elemento centrale della sofisticata strategia di funzionamento dei sistemi di celle a combustibile e di batterie è rappresentato da un impianto di raffreddamento e riscaldamento che mantiene tutti i componenti ad una temperatura di esercizio ideale, garantendo così la durata più lunga possibile. Nella versione preserie, i due motori elettrici sono studiati in tutto per una potenza continua di 2 x 230 kW ed una potenza massima di 2 x 330 kW. La coppia è pari a 2 x 1577 Nm o 2 x 2071 Nm.

**Il Mercedes-Benz eActros LongHaul offre vantaggi in base allo scenario di utilizzo**

Il truck elettrico a batteria per lunghe percorrenze Mercedes-Benz eActros LongHaul rientrerà nella stessa categoria del GenH2 Truck. Le sue caratteristiche saranno per gran parte le stesse della variante di serie del GenH2 Truck o di un truck diesel tradizionale. L’autonomia relativamente inferiore dell’eActros LongHaul con una sola ricarica è compensata dall’elevata efficienza energetica. I propulsori elettrici a batteria sono infatti quelli che presentano il rendimento più alto tra i gruppi propulsori alternativi. Per effetto dei costi dell’energia più bassi, questa caratteristica offre alle aziende di trasporto notevoli vantaggi per gli scenari di utilizzo previsti per l’eActros LongHaul. Già solo in virtù del tragitto effettuato, gran parte delle applicazioni sulle lunghe distanze nella pratica operativa dei trasportatori non richiede un’autonomia superiore ai 500 km circa che l’eActros LongHaul consentirà con una sola carica. Inoltre, le disposizioni di legge che definiscono i tempi di guida per i conducenti limitano la necessità di autonomie più elevate (a seconda del caso). Così, per esempio, all’interno dell’Unione Europea i conducenti devono fare una pausa di almeno 45 minuti al più tardi dopo 4,5 ore di guida. Durante questo periodo di tempo, è possibile ricaricare gran parte dell’energia per proseguire la marcia grazie alla modernissima tecnologia di ricarica. L’eActros LongHaul è così la scelta giusta per le aziende di trasporti nell’uso regolare su percorsi pianificabili e con distanze ed opzioni di ricarica corrispondenti.

**Infrastruttura di ricarica per l’eActros LongHaul disponibile in tempi relativamente brevi**

L’eActros LongHaul sarà lanciato sul mercato a partire da metà del decennio, quindi sarà disponibile un po’ prima rispetto al GenH2 Truck. Le aziende di trasporto stesse potranno anche costruire l’infrastruttura necessaria per la ricarica presso i loro depositi nel giro di poco tempo e con costi relativamente contenuti. Questa cosiddetta ricarica in deposito rappresenta il passo più importante per l’utilizzo dell’eActros LongHaul, rendendo possibile la copertura dei primi campi di applicazione. La ricarica occasionale per aumentare l’autonomia (per esempio, nel punto di scarico o carico dove il truck elettrico si ferma comunque) è un altro componente chiave. In futuro, anche la ricarica nelle stazioni accessibili al pubblico lungo gli assi stradali centrali diventerà un pilastro sempre più importante. Un’ampia infrastruttura di ricarica massimizza infatti il raggio d’azione dei truck elettrici a batteria. Le nuove batterie con durata più lunga contribuiranno anche alla competitività dei truck elettrici a batteria, riducendo i costi operativi totali durante il ciclo di vita del veicolo.

**Il Mercedes-Benz eActros integrato in un’offerta di consulenza completa**

Alla IAA 2016, Daimler Trucks è stato il primo produttore al mondo a presentare un truck pesante elettrico. All’inizio del 2018, il costruttore ha festeggiato l’anteprima mondiale del Mercedes-Benz eActros ulteriormente migliorato, mentre dall’autunno 2018 sono in corso intensi test pratici presso i Clienti. Da quel momento, le conoscenze acquisite con i test dei Clienti sono confluite direttamente nell’ulteriore sviluppo che ha consentito di trasformare il prototipo in un veicolo di serie. Finora queste conoscenze mostrano come l’eActros puramente elettrico a batteria sia perfetto per il servizio di distribuzione sostenibile con mezzi pesanti. Non è in alcun modo inferiore ad un truck diesel tradizionale in termini di disponibilità e prestazioni. L’eActros di serie sarà però notevolmente superiore al prototipo precedente sotto diversi punti di vista, ad esempio per quanto riguarda autonomia, potenza di trasmissione e sicurezza. L’eActros di serie non avrà nulla da invidiare all’Actros tradizionale, nemmeno sotto il profilo del carico utile. L’eActros sarà lanciato sul mercato come veicolo a due e tre assi. Daimler Trucks integrerà il veicolo in un ecosistema complessivo che comprende anche offerte di consulenza sulla mobilità elettrica. Tali offerte includono analisi dei percorsi, controllo di possibili sovvenzioni, supporto per l’integrazione operativa della flotta e sviluppo di soluzioni adatte per l’infrastruttura di ricarica.

**Daimler Trucks & Buses: grande know-how in materia di mobilità elettrica**

Le prime applicazioni pratiche del truck a pianale ribassato Mercedes-Benz eEconic, annunciato quest’anno da Daimler Trucks e basato sull’eActros, sono previste per il prossimo anno. L’inizio della produzione in serie è previsto per il 2022. L’eEconic sarà utilizzato in prevalenza come veicolo per la raccolta dei rifiuti in applicazioni urbane nel settore dello smaltimento dei rifiuti, campo di applicazione perfetto per l’uso di truck elettrici a batteria in virtù dei tragitti relativamente brevi e ben pianificati fino a circa 100 km ed ad una percentuale di stop-and-go molto elevata. Negli Stati Uniti, anche il Freightliner eM2 medio ed il Freightliner eCascadia pesante sono attualmente in fase di test pratici presso i Clienti. Stando alle previsioni, i modelli di serie avranno un’autonomia di circa 370 km (eM2) o fino a 400 km (eCascadia). La produzione in serie dell’eCascadia dovrebbe iniziare a metà del 2022, quella del Freightliner eM2 alla fine del 2022. Nell’ambito di una serie limitata, oltre 170 esemplari del truck leggero FUSO eCanter sono in uso presso numerosi Clienti in Giappone, negli Stati Uniti ed in Europa. Le prime consegne ai Clienti sono avvenute già nel 2017. L’eCanter offre un’autonomia di 100 km. Il Mercedes-Benz eCitaro viene prodotto di serie dall’autunno 2018 presso Daimler Buses. A partire dal 2022, la variante con cella a combustibile seguirà come range extender. Con quasi 400 veicoli in mano ai Clienti, Daimler Trucks & Buses ha acquisito un ricco know-how orientato alla pratica in materia di mobilità elettrica, e lo può dimostrare chiaramente con gli oltre sette milioni di chilometri percorsi dai Clienti in tutto il mondo con truck ed autobus elettrici a batteria (in fase di test o di serie).

**L’ePowertrain modulare per diversi mercati e segmenti**

Nell’ambito della sua strategia mondiale legata alla piattaforma, Daimler Trucks punta su un’architettura base uniforme a livello globale anche per i truck completamente elettrici: l’ePowertrain. Il cuore tecnologico è rappresentato, in una prima fase, dalla trazione elettrica integrata, il cosiddetto eDrive. Quest’ultimo viene impiegato sotto forma di una cosiddetta soluzione eCarrier, ovvero un asse elettrico con uno o due motori elettrici integrati incluso il cambio. L’eDrive, uno sviluppo interno degli esperti Daimler, offre numerosi vantaggi rispetto ai modelli con un motore centrale. Così, grazie alla struttura più compatta, è disponibile uno spazio più ampio per installare una batteria con una capacità maggiore, caratteristica che ha effetti positivi sull’autonomia. L’alta capacità della batteria assicura anche un’elevata trasmissione di potenza all’asse elettrico, con una conseguente erogazione continua di potenza. Anche il potenziale di recupero aumenta per effetto della combinazione di una grande batteria e di motori elettrici potenti. L’eDrive verrà applicato in tutto il mondo in diversi veicoli di Daimler Trucks nel segmento medio e pesante, sia con un sistema di propulsione esclusivamente elettrico a batteria, sia con uno ad idrogeno. L’eDrive è concepito come famiglia di sistemi di trazione composta da diverse varianti, una delle quali fa il suo debutto nella versione di serie del Mercedes-Benz eActros. All’interno di un sistema di costruzione modulare, l’eDrive può essere personalizzato in base al mercato, al segmento ed al tipo di veicolo.

La soluzione globale dell’ePowertrain modulare rende così possibili sinergie in termini di sviluppo tecnologico per diversi mercati e segmenti, oltre a economie di scala grazie a un maggior numero di componenti uniformi. A sua volta, questo garantisce costi competitivi, che poi si traducono in vantaggi anche per i Clienti. Inoltre, un’elevata percentuale di componenti presi in carico dai propulsori tradizionali contribuirà a costi di sviluppo e produzione competitivi.

**L’approccio alla consulenza di Daimler Trucks riflette la nuova complessità delle trazioni**

Nei prossimi anni, i Clienti del segmento dei truck si troveranno ad affrontare la sfida di scegliere la tecnologia di trazione che soddisfi al meglio le loro esigenze, a seconda del settore, del segmento e dell’applicazione specifica. L’obiettivo dei consulenti di Daimler Trucks è quello di rispondere a questa complessità in costante crescita attraverso offerte personalizzate al momento opportuno. I consulenti accompagnano i Clienti in ogni fase del percorso ed elaborano insieme a loro le soluzioni adatte per entrare nel mondo della mobilità elettrica. L’approccio alla consulenza offerta da Daimler Trucks in merito all’elettrificazione delle flotte di truck si basa sull’idea che l’autonomia del veicolo e l’infrastruttura di ricarica siano viste come un’unica entità. Così gli esperti di Daimler Trucks esaminano nel dettaglio anche come ottimizzare l’infrastruttura ed i processi di ricarica.

Con il suo approccio all’ecosistema della mobilità elettrica, Daimler Trucks adotta un metodo olistico e globale che mette al centro le esigenze individuali dei Clienti. Il produttore collabora con partner specializzati di tutti i settori rilevanti per fornire ai Clienti l’accesso ai moduli richiesti. All’inizio dell’anno, Daimler Trucks ha compiuto un ulteriore passo in avanti lanciando un’iniziativa a livello mondiale per la creazione di un’infrastruttura di ricarica per truck elettrici a batteria. Nell’ambito della ‘eTruck Charging Initiative’, Daimler Trucks riunisce i principali attori (Clienti di truck elettrici, gestori di reti elettriche, fornitori di energia, produttori di hardware per la ricarica e fornitori di software per la ricarica) e porta quindi avanti soluzioni infrastrutturali comuni per i Clienti che scelgono veicolo elettrici all’interno della rete.

[**www.media.daimler.com**](http://www.media.daimler.com)

[**www.media.mercedes-benz.it**](http://www.media.mercedes-benz.it)

**Ansprechpartner:**Peter Smodej, +49 (0) 711 17-5 32 30, peter.smodej@daimler.com
Uta Leitner, +49 (0) 711 17-5 30 58, uta.leitner@daimler.com
Florian Laudan, +49 (0) 711 17-4 15 26, florian.laudan@daimler.com

Weitere Informationen der Daimler Truck AG sind im Internet verfügbar:
www.media.daimler.com und [www.daimler-truck.com](http://www.daimler-truck.com)

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, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, 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 im aktuellen 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 zugrundeliegenden 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 Trucks & Buses**

Daimler Trucks & Buses ist einer der größten weltweit aufgestellten Nutzfahrzeug-Hersteller, mit über 35 Haupt-Standorten rund um den Globus und rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Das Unternehmen vereint sieben Fahrzeug-Marken unter einem Dach: Mercedes-Benz (leichte, mittlere und schwere Lkw sowie Stadt-, Überland- und Reisebusse) und Setra (Überland-, Fernlinien- und Premium-Reisebusse) als europäische Traditionsmarken, die US-amerikanischen Marken Freightliner Trucks (Lkw der Gewichtsklassen 5 bis 8 für eine breite Palette von Nutzfahrzeuganwendungen), Western Star (schwere Lkw für Spezial- und Langstreckentransporte) und Thomas Built Buses (leichte bis mittelschwere Busse) sowie die asiatischen Marken BharatBenz mit Sitz in Chennai/Indien (Lkw in den Gewichtsklassen von 9 bis 55 t, sowie mittelschwere und schwere Busse) und FUSO mit Hauptsitz in Japan (Lkw und Busse für Asien, Nahost, Afrika, Europa und Lateinamerika). Damit bietet Daimler Trucks & Buses seinen Kunden rund um den Globus ein breites Portfolio an Nutzfahrzeugen, vom Minibus bis zum Schwer-Lastkraftwagen für Spezial-Transporte – kurz: Produkte und Lösungen für alle, die die Welt bewegen. Vor mehr als 120 Jahren haben Gottlieb Daimler und Carl Benz den Grundstein für die moderne Transport-Industrie gelegt. Über die vergangenen Jahrzehnte hinweg haben die Truck und Bus Sparten von Daimler kontinuierlich Standards für die gesamte Transport-Industrie gesetzt – bei der Sicherheit, bei der Kraftstoff-Effizienz und beim Komfort für Fahrer und Fahrgäste. Jetzt ist es Zeit für eine weitere Evolutionsstufe: das emissionsfreie, das automatisierte und das vernetzte Fahren. Daimler Trucks & Buses arbeitet daran, diese wichtigen Technologien in Serie zu bringen, und zwar Marken, Sparten und Regionen übergreifend. Damit will das Unternehmen seiner Vision vom CO2-neutralen Transport und vom unfallfreien Fahren einen großen Schritt näherkommen und zur Nachhaltigkeit im weltweiten Waren- und Personenverkehr beitragen. 2019 wurden in Summe rund eine halbe Million Trucks und Busse ausgeliefert. In 2019 betrug der Umsatz für die einzelnen Geschäftsfelder 40,2 Mrd. Euro bei Daimler Trucks, Daimler Buses erwirtschaftete 4,7 Mrd. Euro. Der EBIT betrug 2,5 Mrd. Euro für Daimler Trucks und 283 Mio. Euro für Daimler Buses.