



# Mercedes-Benz revela su nuevo camión conceptual propulsado con pilas de hidrógeno

El fabricante Daimler Trucks ha presentado como vehículo conceptual el Mercedes-Benz GenH2 Truck, un camión de larga distancia propulsado mediante pila de combustible a base de hidrógeno. Con capacidad para cubrir más de 1.000 kilómetros, la empresa alemana prevé realizar pruebas piloto con clientes de cara a 2023 e iniciar su producción en serie en la segunda mitad de la década. Aunque el vehículo aspira a igualar el rendimiento de un diésel convencional, el presidente del consejo de administración de Daimler Trucks y miembro del consejo de Daimler, Martin Daum, ha señalado que, para asegurar su éxito, se requieren dos condiciones fundamentales: la infraestructura de carga adecuada y su eficiencia económica.

“Incluso si soy optimista, el coste material de este vehículo del futuro es todavía más caro que operar un camión diésel”, ha reconocido el directivo. “Por eso,

debemos encontrar una nueva forma de operar y crear beneficios para los vehículos más sostenibles". En relación a ello, Daum ha defendido la instauración de un peaje para la circulación de los vehículos más contaminantes, de forma que se cree un contrapeso al coste que suponen las nuevas tecnologías. "Sabemos cómo es de difícil, pero en esta industria necesitamos una estrategia a nivel europeo", ha añadido. "Ahora corresponde a los responsables políticos, actores y a la sociedad en su conjunto proporcionar las condiciones marco adecuadas".

### **UN CAMIÓN PROPULSADO CON HIDRÓGENO A 253 GRADOS BAJO CERO**

El Mercedes-Benz GenH2 Truck está concebido para su propulsión con hidrógeno líquido, pues su mayor densidad de energía respecto al gas permite un mayor espacio de carga útil. De esta forma, el combustible se almacena a -253 grados en los dos tanques del vehículo, que cuentan con 40 kilogramos de carga cada uno. No obstante, Daimler no ha cerrado la puerta al uso del hidrógeno en estado gaseoso, en caso de demostrarse más conveniente, y ha asegurado que el cambio le resultaría "relativamente sencillo". Cabe recordar que los dos principales fabricantes de vehículos industriales, Daimler Trucks y Volvo, suscribieron un acuerdo preliminar no vinculante el pasado mes de abril para producir conjuntamente pilas de hidrógeno para vehículos pesados.

Por otra parte, el camión dispone de un peso bruto de 40 toneladas y una carga útil de 25 toneladas. En referencia a la hoja de ruta establecida para este nuevo modelo, Daum ha manifestado que "probamos los vehículos durante un millón de kilómetros, porque si los sacamos demasiado pronto al mercado no sabemos si resistirán". Además, ha recordado que «si el vehículo estuviese listo hoy no podríamos venderlo, pues necesitamos la infraestructura de carga que lo acompañe". El GenH2 Truck forma parte de la estrategia de la compañía para aumentar la sostenibilidad de su oferta de vehículos e incluye desde la distribución urbana hasta el transporte internacional de larga distancia.

### **LA PRODUCCIÓN DEL EACTROS LONGHAUL SE INICIARÁ EN 2024**

Por otra parte, el Mercedes-Benz eActros, que se presentó en 2018 y cuya producción en serie se iniciará el próximo año, ha sido diseñado para la

distribución urbana y contará con una carga de batería superior a los 200 kilómetros. A este modelo se le añadirá el eActros LongHaul, cuya producción en serie se iniciará en 2024, una vez supere su fase de pruebas piloto. A diferencia del eActros, este contará con una carga de batería aproximada de 500 kilómetros y está concebido para rutas más sencillas y con cargas más ligeras que en el caso del GenH2 Truck. “La combinación de tecnologías neutras en CO2 y pilas de combustible basadas en hidrógeno nos permite ofrecer a nuestros clientes las mejores opciones de vehículos, dependiendo de su aplicación”, ha subrayado Daum.

El eActros LongHaul, propulsado por baterías eléctricas, pertenecerá a la misma clase de vehículo que el camión GenH2 y también dispondrá características similares a las de un camión convencional. Por su parte, su alcance comparativamente corto respecto al GenH2 se compensará por “su alta eficiencia energética», pues según el fabricante «es la más alta entre los sistemas de accionamiento alternativos». Asimismo, se podrá recargar en su práctica totalidad en los 45 minutos que legalmente los conductores profesionales deben tomarse de descanso cada 4,5 horas de conducción en la Unión Europea.

En cuanto a la infraestructura necesaria se refiere, la del eActros tendrá un coste comparativamente inferior a la del hidrógeno y Daimler prevé que las empresas de transporte habiliten puntos de carga en sus propias instalaciones. En este sentido, la compañía ha destacado que este paso es el más importante para su uso, pues conlleva la cobertura eficiente de las primeras zonas de entrega. No obstante, también ha reconocido la necesidad de aumentar las oportunidades de carga para incrementar las distancias. Por ejemplo, al permitir su carga en modo estacionario mientras se descarga el camión eléctrico.

La base tecnológica de todos los camiones producidos neutros en emisiones de CO2 y eléctricos de Daimler Trucks se engloba en la plataforma modular ePowertrain, mediante la cual la compañía busca sinergias y economías de escala para todos los vehículos en los principales mercados. El fabricante ha asegurado que coordinará los programas en los mercados de América del Norte y Japón para

ofrecer de manera simultánea vehículos similares a los del mercado europeo. Entre otros, se propone ofrecer únicamente nuevos vehículos neutros en CO2 de cara a 2039 en estas regiones.