



Informacja prasowa

31 maja 2022 r.

Najnowsze ciężarówki Mercedes-Benz Trucks na drodze – w pełni elektryczny eActros i Actros L najnowszej generacji z perspektywy kierowcy

- eActros imponuje na drodze dynamicznym przyspieszeniem, rekuperacją zwiększającą zasięg pojazdu i spokojną jazdą.
- eActros jako element zintegrowanej, całościowej oferty, obejmującej kompleksowy eConsulting i inteligentne rozwiązania cyfrowe.
- eActros i Actros L od kwietnia 2022 r. są wyposażane w MirrorCam drugiej generacji.
- Trzecia generacja silnika OM 471 do pojazdów użytkowych czyni Actrosa L jeszcze bardziej dynamicznym, jednocześnie zmniejszając zużycie paliwa nawet o cztery procent.
- PowerShift Advanced i Top Torque zapewniają wysoki komfort jazdy Actrosem L.
- Karin Rådström, Dyrektor Generalna Mercedes-Benz Trucks:
„Ogromne zainteresowanie naszą imprezą z pokazem praktycznym eActrosa w Wörth jest kolejnym dowodem na to, że elektromobilność cieszy się już popularnością wśród klientów. Klienci wysyłają w ten sposób wyraźny sygnał do wszystkich graczy, aby niezwłocznie, wspólnymi siłami wprowadzali na drogi coraz więcej elektrycznych samochodów ciężarowych, rozbudowywali infrastrukturę ładowania i doprowadzili do wyrównania kosztów”.

Stuttgart/Wörth am Rhein. Podczas organizowanej przez siebie imprezy „Driving Experience” w Wörth am Rhein Mercedes-Benz Trucks umożliwia międzynarodowym dziennikarzom bliższe zapoznanie się z elektrycznym eActrosem do ciężkiego transportu dystrybucyjnego oraz swoim flagowym samochodem ciężarowym do transportu dalekobieżnego, Actrosem L – w warunkach zbliżonych do zwykłej eksploatacji. Pomimo różnych systemów

napędowych, oba pojazdy łączy zaawansowana technika i szereg innowacji, a ponadto oferują one firmom transportowym możliwość efektywnego wykonywania codziennych operacji, przy jednoczesnym zapewnieniu kierowcom bezpiecznych, komfortowych i dynamicznych pojazdów ciężarowych. Następnie producent organizuje kilkutygodniową imprezę dla klientów, poświęconą kluczowym aspektom elektromobilności, takim jak infrastruktura, usługi i elektryczne samochody ciężarowe. Weźmie w niej udział około tysiąca uczestników z całej Europy.

Karin Rådström, Dyrektor Generalna Mercedes-Benz Trucks: „Ogromne zainteresowanie naszą imprezą z pokazem praktycznym eActrosa w Würth jest kolejnym dowodem na to, że elektromobilność cieszy się już popularnością wśród klientów. Klienci wysyłają w ten sposób wyraźny sygnał do wszystkich graczy, aby niezwłocznie, wspólnymi siłami wprowadzali na drogi coraz więcej elektrycznych samochodów ciężarowych, rozbudowywali infrastrukturę ładowania i doprowadzili do wyrównania kosztów”.

eActros zapewnia niesamowite wrażenia z jazdy

Wsiadasz, zapinasz pasy, naciskasz przycisk Start, ruszasz – a w eActrosie nie słyhać praktycznie nic poza sprężarką, szumem toczących się opon i wiatrem. Już to pierwsze wrażenie wystarczy, by przekonać się, jak fascynujący jest ten produkowany seryjnie samochód ciężarowy z akumulatorowym napędem elektrycznym, zaprojektowany przez Mercedes-Benz Trucks specjalnie z myślą o ciężkim transporcie dystrybucyjnym. Zarówno na drogach krajowych i lokalnych o zróżnicowanej topografii,

jak i w obszarze zabudowanym uwagę zwraca od razu spokojny sposób jazdy oraz niemal całkowity brak zauważalnych dla kierowcy przerw w przepływie siły napędowej. Silniki elektryczne zapewniają ten sam wysoki moment obrotowy w całym zakresie prędkości obrotowej, a wysoka dynamika przyspieszenia jest odczuwalna w każdej sytuacji drogowej. Poziom hałasu w kabinie, nawet przy pełnym obciążeniu napędu, pozostaje na stosunkowo niskim poziomie.

Podczas jazdy można na bieżąco obserwować, jak oszczędnie eActros gospodaruje swoją energią dzięki mechanizmowi inteligentnej rekuperacji; podczas każdego procesu hamowania – lub w fazie toczenia, po aktywnym uruchomieniu dźwigni na kolumnie kierownicy – silnik elektryczny przekształca energię kinetyczną w energię elektryczną. Odzyskana w ten sposób energia trafia z powrotem do akumulatorów eActrosa, wydłużając zasięg pojazdu. Pozytywny efekt uboczny: rekuperacja zmniejsza obciążenie hamulców eActrosa. W zależności od sytuacji kierowca może wybierać spośród pięciu różnych stopni hamowania. Na ekranie dotykowym w cyfrowym kokpicie można również aktywować tryb jazdy z użyciem jednego pedału – tzn. funkcję zwalniania przez rekuperację, bez uruchamiania hamulca mechanicznego. Dzięki temu kierowca może w pełni koncentrować się na ruchu drogowym i nie musi zajmować się techniką. O stanie naładowania akumulatorów, pozostałym zasięgu pojazdu oraz aktualnym i średnim zużyciu energii w kWh na 100 kilometrów stale informuje wskazanie interaktywnego kokpitu multimedialnego (Multimedia Cockpit Interactive), standardowo montowanego w eActrosie.

Jeszcze kilka informacji o energii: akumulatory eActrosa składają się z trzech

(eActros 300) lub czterech (eActros 400) pakietów akumulatorowych, każdy o zainstalowanej pojemności 112 kWh¹ i pojemności użytkowej ok. 97 kWh². eActros 400, wyposażony w cztery pakiety akumulatorowe, ma zasięg do 400 kilometrów³. Technicznym sercem tej elektrycznej ciężarówki jest jednostka napędowa – sztywna oś elektryczna z dwoma zintegrowanymi silnikami elektrycznymi i dwustopniową skrzynią biegów. Oba chłodzone cieczą silniki generują moc ciągłą 330 kW oraz moc maksymalną 400 kW. eActrosa można ładować z mocą do 160 kW: po podłączeniu do standardowego terminalu szybkiego ładowania prądem stałym o natężeniu 400 A ładowanie jego trzech pakietów akumulatorowych z poziomu 20 do 80 procent zajmuje nieco ponad godzinę⁴.

Inteligentne rozwiązania cyfrowe dla jeszcze efektywniejszej eksploatacji

Aby umożliwić swoim klientom pełne wykorzystanie atutów eActrosa,

¹ Pojemność znamionowa nowego akumulatora, na podstawie zdefiniowanych wewnętrznie warunków ramowych. Może się ona różnić w zależności od zastosowania i warunków otoczenia.

² Energia użyteczna do zwykłej eksploatacji samochodu ciężarowego z nowymi akumulatorami. Określona na podstawie zdefiniowanych wewnętrznie warunków ramowych; może się różnić w zależności od zastosowania i warunków otoczenia.

³ Zasięg pojazdu został określony wewnętrznie, w optymalnych warunkach, przy wykorzystaniu m.in. czterech pakietów akumulatorowych po przeprowadzeniu wstępnego kondycjonowania, w transporcie dystrybucyjnym z częściowym obciążeniem bez przyczepy, w temperaturze zewnętrznej 20°C.

⁴ W oparciu o wewnętrznie określone parametry empiryczne, uzyskane w optymalnych warunkach, w tym w temperaturze otoczenia 20°C.

zaoszczędzenie czasu i wysiłku oraz jak najbardziej uprościć przejście na elektromobilność, Mercedes-Benz Trucks udostępnia szereg rozwiązań cyfrowych, z których można korzystać za pomocą portalu Fleetboard. Wśród nich jest m.in. zindywidualizowane zarządzanie ładowaniem, zapewniające pełną przejrzystość procesu ładowania dla infrastruktury klienta oraz umożliwiające kontrolowanie kosztów za pomocą historii transakcji. Ułatwia ono jednocześnie planowanie procesów ładowania w celu maksymalnego wykorzystania stacji ładowania. Korzystając z zarządzania ładowaniem, można uruchamiać i zatrzymywać procesy ładowania z dowolnego miejsca.

Kolejne cyfrowe narzędzie, jakim jest Mapping-Tool, w razie potrzeby umożliwia pracownikom zaplecza biurowego firmy transportowej szybkie reagowanie na bieżące stany pojazdu. Mapping-Tool pokazuje w czasie rzeczywistym aktualną lokalizację danego pojazdu oraz informuje, czy jest on w ruchu, stoi, czy trwa jego ładowanie, a także, jaki jest poziom naładowania akumulatora i aktualny zasięg. Do tego dochodzi Logbook – dziennik zawierający szczegółowe dane np. na temat czasów jazdy, postoju i ładowania, masy całkowitej, przebiegu kilometrowego, trasy przejazdu, topografii, temperatury oraz zużycia energii, względnie obniżenia lub podwyższenia poziomu naładowania akumulatora. Dzięki niemu menedżerowie floty są w stanie prześledzić eksploatację każdego eActrosa w firmie, aby następnie, w rozmowach z kierowcą lub dyspozytorem, zoptymalizować jego wykorzystanie i w ten sposób w najlepszym możliwym stopniu włączyć elektryczne ciężarówki w codzienną rutynę pracy.

Dla eActrosa dostępna jest również umowa serwisowa Mercedes-Benz Complete, umożliwiająca optymalną eksploatację pojazdu. Ten bogaty pakiet

świadczeń obejmuje prace warsztatowe związane z serwisowaniem i naprawą całego pojazdu oraz jego układu napędowego, łącznie z wymianą zużytych części. Elementem umowy serwisowej jest zawsze intensywne wsparcie klienta w ramach Mercedes-Benz Uptime – inteligentnego systemu rejestrującego wszystkie istotne dane pojazdu, od ciśnienia w oponach, przez silnik, po stan akumulatora. W tym kontekście system Mercedes-Benz Uptime został już rozszerzony o ponad 100 reguł specyficznych dla pojazdów elektrycznych, np. stały monitoring procesów ładowania czy przebiegów napięcia w odniesieniu do akumulatora wysokiego napięcia. Informacje te są również dostępne na nowym chmurowym portalu dla klientów. Dzięki sieciowemu połączeniu pojazdu, usługi Mercedes-Benz i firmy transportowej można łatwiej zaplanować wizyty w warsztacie i znacznie ograniczyć nieprzewidziane przestoje.

Specjalistyczne doradztwo umożliwia dostosowanie elektromobilności do potrzeb

Niezależnie od techniki napędowej, każda inwestycja w pojazd użytkowy musi być opłacalna dla firmy transportowej w jej codziennej działalności. Ponadto, szczególnie w przypadku samochodów ciężarowych z napędem w pełni elektrycznym, konieczne jest uprzednie rozeznanie szeregu kwestii: Na jakich trasach mogą eksploatować pojazdy elektryczne? Jakie przedsięwzięcia i inwestycje budowlane mogą być konieczne w bazie operacyjnej?

Tym ważniejsze jest więc, aby nie tylko sprzedać klientowi elektryczną ciężarówkę, ale także towarzyszyć mu na drodze do elektryfikacji jego floty. Elektromobilność jest w końcu czymś więcej niż tylko wprowadzeniem nowych napędów. Właśnie dlatego Mercedes-Benz Trucks włączył eActrosa

w ekosystem biznesowy, obejmujący również ofertę doradczą ułatwiającą maksymalne wykorzystanie pojazdu oraz optymalizację całkowitych kosztów posiadania.

Przykładowo na podstawie dotychczasowych tras przejazdów można na potrzeby danego klienta określić realistyczny i przekonujący profil zastosowań elektrycznych ciężarówek. Ponadto, oprócz elektryfikacji bazy operacyjnej, elementem tzw. eConsultingu mogą być – zależnie od życzenia klienta – wszelkie kwestie dotyczące planowania, przygotowania i realizacji inwestycji związanych z infrastrukturą ładowania oraz przyłączeniem do sieci – Mercedes-Benz Trucks zawarł specjalnie w tym celu strategiczne partnerstwo z firmami Siemens Smart Infrastructure i ENGIE. Na życzenie dostępna jest pomoc w ustaleniu możliwości uzyskania dotacji publicznych na infrastrukturę i pojazdy.

W ramach imprezy „Driving Experience”, w specjalnie zbudowanej bazie ładowania, Mercedes-Benz Trucks udziela odpowiedzi na pytania dotyczące infrastruktury ładowania i samego procesu ładowania. Przykładowo, ile czasu zajmie stworzenie niezbędnej infrastruktury ładowania i z jakimi kosztami należy się liczyć? Na czym polega Combined Charging System CCS jako standard ładowania i jakie urządzenia do ładowania są zalecane? Jak przebiega komunikacja między pojazdem a przyłączem do ładowania? Wyjaśnia też szczegółowo, czy lepsze jest ładowanie szybkie, czy wolne oraz jaka jest różnica między chłodzonymi i niechłodzonymi przewodami do ładowania.

Dźwiękowy system ostrzegawczy, asystent martwego pola, nowy

MirrorCam i ABA 5

Jak wyraźnie pokazuje przejazd eActrosem, pojazd ten jest bardzo cichy na drodze. Aby zauważali go w swoim pobliżu inni uczestnicy ruchu drogowego, zwłaszcza pozbawieni dodatkowej ochrony rowerzyści czy piesi, eActros jest standardowo wyposażony w wymagany przepisami zewnętrzny dźwiękowy system ostrzegawczy AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System). Składa się on w eActrosie z dwóch głośników – jednego umieszczonego z przodu, drugiego z tyłu – połączonych ze sobą i z pojazdem. W zależności od warunków jazdy, system odtwarza dźwięki dla jazdy do przodu lub do tyłu. Dźwięk emitowany przy jeździe do przodu „symuluje” cichy szum wentylatora, natomiast przy jeździe do tyłu rozlega się przerywany dźwięk dwutonowy.

Lepsza dostrzegalność elektrycznego samochodu ciężarowego odgrywa również bardzo istotną rolę przy wykonywaniu manewru skrętu w prawo. Aby w takich sytuacjach unikać kolizji, szczególnie z rowerzystami lub pieszymi, a przynajmniej łagodzić ich następstwa, eActros jest standardowo wyposażony w asystenta martwego pola S1R. Jeśli istnieje ryzyko, że kierowca ciężarówki podczas wykonywania skrętu w prawo nie zauważy nieoczekiwanego rowerzysty czy pieszego, możliwa jest interwencja systemu w postaci wielostopniowego procesu ostrzegania kierowcy. Ostrzeżenia wizualne asystent martwego pola przekazuje na wyświetlaczu MirrorCam, który również w eActrosie montowany jest zamiast konwencjonalnych lusterek głównych i szerokokątnych.

W kwietniu 2022 r. wprowadzono do użytku już drugą generację tego systemu kamer zastępujących lusterka, teraz jeszcze lepiej wspierającą kierowcę

w wielu sytuacjach na drodze – między innymi dzięki skróceniu ramion kamer o dziesięć centymetrów oraz nowym parametrom obrazu. W porównaniu z MirrorCam pierwszej generacji skrócenie ramion kamer ma m.in. tę zaletę, że ułatwia kierowcy cofanie na wprost, co wynika przede wszystkim z faktu, iż perspektywa kamery MirrorCam jest teraz jeszcze bardziej zbliżona do perspektywy zwykłego lusterka szklanego. Natomiast ewolucja tego już i tak bardzo jasnego systemu kamer w zakresie regulacji kolorów i jasności sprawia, że teraz wyświetlacze jeszcze dokładniej pokazują obszar istotny dla ruchu pojazdu, np. podczas cofania do ciemnej lub słabo oświetlonej hali.

Jako system wspomagający, udoskonalony MirrorCam umożliwia jeszcze mniej stresujące i bezpieczniejsze prowadzenie pojazdu w takich sytuacjach, jak wyprzedzanie, manewrowanie, jazda w warunkach ograniczonej widoczności i w ciemności, pokonywanie zakrętów oraz zwężeń. Oczywiście system wciąż zachowuje swoje dotychczasowe zalety, np. tryb szerokokątny przy manewrowaniu tyłem, linie odległościowe na wyświetlaczu, umożliwiające lepsze oszacowanie odległości od obiektów znajdujących się za pojazdem, funkcja obracania obrazu z kamery podczas pokonywania zakrętów czy funkcja monitorowania otoczenia pojazdu w czasie odpoczynku.

Kolejnym istotnym elementem zwiększającym bezpieczeństwo jest asystent hamowania awaryjnego Active Brake Assist piątej generacji (ABA 5) z funkcją rozpoznawania pieszych. ABA 5 działa w oparciu o kombinację systemu czujników radarowych i kamer. Gdy system ten rozpozna niebezpieczeństwo kolizji z poprzedzającym pojazdem, nieruchomą przeszkodą lub z osobą przecinającą tor jazdy – nadchodzącą z przeciwka, poruszającą się na pasie bądź zatrzymującą się nagle ze strachu – najpierw ostrzega o tym kierowcę

wizualnie i dźwiękowo. Jeśli kierowca nie zareaguje odpowiednio, w drugim kroku system może zainicjować częściowe hamowanie z opóźnieniem trzech metrów na sekundę – odpowiada to mniej więcej połowie maksymalnej mocy hamowania. Jeżeli pomimo to niebezpieczeństwo kolizji nie mija, to przy prędkości do 50 km/h system ABA 5 może automatycznie wykonać pełne hamowanie w celu uniknięcia zderzenia z poruszającą się osobą.

**Sprawdzony flagowy pojazd do klasycznego transportu dalekobieżnego:
Actros L – od października 2022 r. wyposażony w trzecią generację
silnika OM 471 do pojazdów użytkowych**

Obok ciągłego poszerzania gamy pojazdów z akumulatorowym napędem elektrycznym, Mercedes-Benz Trucks po raz kolejny wyznaczył nowe wzorce w najwyższym segmencie klasycznych samochodów ciężarowych z silnikiem wysokoprężnym – za sprawą Actrosa L, produkowanego od listopada 2021 r. Ten topowy model z cieszącym się uznaniem typoszeregu Actros po raz kolejny dowodzi, że Mercedes-Benz Trucks zawsze koncentruje się na potrzebach swoich klientów i ich kierowców oraz stale tworzy dla nich najwyższą możliwą wartość dodaną.

Przykładem może być trzecia generacja silnika OM 471 do ciężkich pojazdów użytkowych. Dostępny od października 2022 r. „nowy” silnik klasy Heavy Duty, montowany w pojazdach Mercedes-Benz Actros L, wyróżnia się wieloma innowacjami technicznymi, które są konsekwentnie ukierunkowane na obniżenie całkowitych kosztów posiadania (TCO) poprzez paliwooszczędną jazdę, niższą emisję dwutlenku węgla, niższe koszty eksploatacji i wyższą dochodowość, bez uszczerbku dla mocy, dynamiki

jazdy czy komfortu jazdy. Aby to osiągnąć, inżynierowie Mercedes-Benz Trucks dokonali kilku ulepszeń jednocześnie.

Wraz z trzecią generacją silnika OM 471 wprowadzono dwie nowe turbosprężarki, które w połączeniu ze zmodyfikowanym układem oczyszczania spalin zapewniają maksymalną oszczędność paliwa na poziomie nawet czterech procent w porównaniu z poprzednią generacją. Dla uzyskania jeszcze większej dynamiki jazdy, inżynierowie Mercedes-Benz Trucks przyjrzyli się także układowi przeniesienia napędu. Nowy zautomatyzowany układ sterowania pracą skrzyni biegów PowerShift Advanced, dzięki swej wysokiej precyzji wybierania biegów, umożliwia teraz szybsze, a jednocześnie płynniejsze ruszanie i przyspieszanie w wielu sytuacjach. Jednym z atutów silnika OM 471 trzeciej generacji jest rozszerzona funkcja Top Torque, zapewniająca dodatkową moc wtedy, gdy jest naprawdę potrzebna, na przykład podczas włączania się do ruchu na autostradzie lub wyprzedzania.

Wspaniała przestronność i więcej elementów bezpieczeństwa

Wysoki komfort kierowcy w Actrosie L potwierdza m.in. kabina kierowcy o szerokości 2,50 m, dostępna w wariantach StreamSpace, BigSpace i GigaSpace. Brak tunelu silnika w kabinie umożliwił uzyskanie równej podłogi, a tym samym przytulnej atmosfery. Ulepszona izolacja akustyczna kabiny utrudnia przenikanie do wnętrza niepożądanych, dokuczliwych hałasów, dodatkowo uprzyjemniając pobyt w kabinie – zarówno podczas jazdy, jak i w chwilach odpoczynku. Ponadto jeszcze udoskonalono tu ustawienie fotela. Elementem ogromnie zwiększającym bezpieczeństwo,

przede wszystkim w ciemności lub w warunkach ograniczonej widoczności, są dostępne opcjonalnie, nowo zaprojektowane reflektory LED, które w porównaniu z reflektorami ksenonowymi charakteryzują się większą siłą światła i doskonale rozświetlają jezdnię.

Do wzrostu bezpieczeństwa przyczyniają się jednak przede wszystkim systemy asystujące, takie jak asystent hamowania awaryjnego Active Brake Assist piątej generacji z funkcją rozpoznawania pieszych, asystent utrzymania pasa ruchu czy system MirrorCam drugiej generacji, a w wyposażeniu opcjonalnym Active Sideguard Assist (ASGA) czy Active Drive Assist drugiej generacji (ADA 2) do jazdy częściowo zautomatyzowanej (poziom 2).

Zwłaszcza dwa ostatnie systemy mogą być niezwykle pomocne w codziennych sytuacjach na drodze. ASGA już nie tylko ostrzega kierowcę przed znajdującymi się i poruszającymi po stronie pasażera rowerzystami lub pieszymi, ale do prędkości skrętu 20 km/h uruchamia również zautomatyzowane hamowanie aż do zatrzymania pojazdu, jeśli kierowca sam nie zareaguje w odpowiednim czasie.

Natomiast ADA 2 w określonych warunkach aktywnie wspiera kierowcę we wzdużnym i poprzecznym prowadzeniu ciężarówki oraz potrafi w sposób zautomatyzowany utrzymywać odstęp, przyspieszać i skręcać, o ile spełnione są niezbędne warunki systemowe, np. wystarczający promień zakrętu czy wyraźnie widoczne poziome oznaczenia pasa ruchu. Ponadto jedna z funkcji ADA 2 – Emergency Stop Assist – potrafi zainicjować zatrzymanie awaryjne, jeżeli pomimo wizualnych i dźwiękowych ostrzeżeń kierowca zaprzestął ingerowania w proces prowadzenia pojazdu. Informacje o działaniach

i funkcjach systemów asystujących kierowca widzi na przyjaznym w obsłudze kokpicie multimedialnym z dwoma kolorowymi wyświetlaczami, który jest sercem interfejsu człowiek-maszyna (HMI).

Celem wszystkich systemów asystujących Mercedes-Benz Trucks jest zawsze optymalne wspomaganie kierowcy w prowadzeniu pojazdu, w granicach działania systemu. Jednak – zgodnie z przepisami prawa – to na kierowcy spoczywa zawsze pełna odpowiedzialność za bezpieczne prowadzenie ciężarówki.

Kontakt:

Piotr Seroka Tel. +48 22 312 75 08 mobile: +48 698 697 508

piotr.seroka@daimlertruck.com

Dział Marketingu & PR Mercedes-Benz Trucks Polska