

Polscy klienci testują eActrosa 600

Przez cztery dni, od 8 do 11 października klienci sieci dealerskiej Daimler Truck Polska testowali pod Nadarzynem eActrosa 600 z pełnym obciążeniem 40 t, w realnych warunkach drogowych

W podwarszawskim Nadarzynie właśnie rozpoczyna działalność nowe centrum szkoleniowe TruckTraining, którego kluczowym zadaniem będzie dzielenie się z klientami wiedzą i doświadczeniem w zakresie elektromobilności – w tym eksploatacji pojazdów ciężarowych z napędem akumulatorowym Mercedes-Benz Trucks i FUSO. To właśnie tam Daimler Truck Polska zaprosił pierwszych 32 klientów swojej sieci dealerskiej do praktycznego przetestowania eActrosa 600 w realnych warunkach drogowych. Testy odbyły się dwa tygodnie po oficjalnej polskiej premierze najnowszego elektrycznego ciągnika Mercedes-Benz Trucks, która miała miejsce podczas Kongresu Nowej Mobilności w Łodzi. Przez cztery dni, od 8 do 11 października każdy z nich w asyście profesjonalnego instruktora TruckTraining mógł pokonać zestawem z naczepą obciążonym do 40 t DMC wyznaczoną przez trenerów trasę, liczącą 42 km. Co istotne – odcinek testowy zapewniał różne warunki: pojazd poruszał się zarówno po zwykłych drogach dojazdowych, jak i ciasnych rondach oraz przede wszystkim po trasie szybkiego ruchu. Była zatem możliwość sprawdzenia wszystkich systemów wspomagania i bezpieczeństwa, w tym inteligentnego tempomatu ePPC, systemu One Pedal Drive, a także przeciwiczenia efektywnego zarządzania odzyskiem energii, czyli rekuperacją. Każdą jazdę testową poprzedzało wprowadzenie teoretyczne – Damian Rendzikowski, eConsultant Daimler Truck Polska, zaznajamiał klientów z technologią i możliwościami pojazdu, a instruktorzy TruckTraining z obsługą systemów.

– Zaproszenie na jazdy testowe spotkało się z ogromnym zainteresowaniem klientów – a po ich zakończeniu z bardzo pozytywnym odbiorem eActrosa 600 – mówi Damian Rendzikowski. – Niemal wszyscy mogli usiąść za kierownicą i

byli bardzo zadowoleni z takiej możliwości. Wcześniej słyszeliśmy wiele wątpliwości co do zasięgu, wydajności – tymczasem jazdy w Nadarzynie pozwoliły klientom przekonać się osobiście, że to, co deklarujemy, jest realne: gwarantowane 500 km zasięgu na jednym ładowaniu przy pełnym obciążeniu. Nawet przy wykorzystaniu mało ekonomicznej funkcji booster, czyli maksymalnego przyspieszenia samochodem o mocy ok. 800 KM, średnie zużycie wynosiło 104 kWh na 100 km, co oznacza nawet większy zasięg, niż deklaruje producent. Kierowca w pojedynczej obsadzie w normalnym czasie pracy, czyli w ciągu 4,5 h, raczej przejeżdża maksymalnie ok. 300-400 km, a czasem nawet mniej, zatem w wielu przypadkach nawet nie będzie musiał doładowywać pojazdu podczas pauzy, żeby móc pracować cały dzień.

Klienci zwracali też uwagę na intuicyjną obsługę i przyjazną nawet mniej doświadczonym kierowcom technologię pojazdu. – Auto mocno wspiera kierowcę, dużo podpowiada, dysponuje uczącą się technologią, która nie pozwala kierowcy na błędy, bardzo dobrze zarządza zasięgiem – wymienia Michał Krzywoźniak, zastępca dyrektora transportu firmy OstSped. – Przy pełnym obciążeniu pojazd świetnie sobie radził, nie tylko nie odbiegał od wersji z tradycyjnym silnikiem, ale nawet oferował większą dynamikę i to bez użycia pełnej mocy. eActros pozwala kierowcy skupić się wyłącznie na dotarciu do celu – chociaż bardzo pomocne jest wstępne szkolenie z trenerem. Dzięki jego wskazówkom udało mi się osiągnąć średnie zużycie energii na poziomie 109 kWh/100 km i jestem bardzo zadowolony z tej jazdy. Dużym wsparciem jest także system ePPC – kierowca nie zawsze może przewidzieć ukształtowanie terenu, a inteligentny tempomat reaguje z odpowiednim wyprzedzeniem. Dodatkowo po testach również pojazdu innej marki widzę wyraźną przewagę Mercedesa w jakości – nie ma wątpliwości, że to marka premium, kabina zapewnia duży komfort, a kokpit intuicyjną obsługę. Świetnym rozwiązaniem jest też asystent głosowy „Hej, Mercedes”.

Równie pozytywne wrażenia z jazdy mieli także kierowcy, którzy wzięli udział w teście eActrosa 600. – Pierwszy raz miałem okazję prowadzenia elektrycznej ciężarówki i to było bardzo ciekawe doświadczenie – mówi Bartosz Kacprzak, kierowca firmy Contra Tiempo. – Świetnym rozwiązaniem, bardzo odciążającym kierowcę, jest możliwość jazdy przy użyciu jednego

pedału, czyli system One Pedal Drive, oraz inteligentny tempomat ePPC. W eActrosie 600 można też poczuć moc i dynamikę, a jednocześnie w kabinie jest bardzo cicho. Podoba mi się również nowoczesny design. Dodatkowo ważny dla mnie aspekt to możliwość wezwania przez sam pojazd pomocy, kiedy system wykryje, że kierowca nie trzyma rąk na kierownicy przez określony czas – to daje poczucie bezpieczeństwa, widzieć, że producent naprawdę pomyślał o kierowcach. Jazda jest bardzo intuicyjna, ale na początku bardzo przydało mi się wsparcie trenera i jego wskazówki. Dla mnie jako kierowcy praca tym pojazdem byłaby bardzo przyjemna.

Podczas czterech dni jazd testowych eActrosem 600 w Nadarzynie klienci mogli dokładnie zaznajomić się z technologią pojazdu, porozmawiać zarówno z profesjonalnymi trenerami TruckTraining, jak i z ekspertami Daimler Truck Polska. – Wielu klientów to osobiste doświadczenie przekonało wystarczająco, by złożyć wstępne deklaracje zakupu – nawet tych, którzy wcześniej mieli kontakt z innymi pojazdami ciężarowymi z napędem elektrycznym, nie spodziewali się tak dużej mocy i efektywności, którą zapewnia nasza nowa technologia – mówi Tomasz Ogórek, Head of Fleet Sales. – Produkcja eActrosa 600 rusza w grudniu, tym samym kolejne egzemplarze, które będą mogli testować nasi klienci, pojawią się na początku 2025 roku.

Wdrożenie elektrycznej ciężarówki do floty firmy transportowej wciąż budzi wiele obaw, przede wszystkim, jeśli chodzi o infrastrukturę do ładowania, a także koszty. – To prawda, że wciąż ładowarek przeznaczonych dla pojazdów ciężarowych mamy w Polsce zbyt mało – przyznaje Damian Rendzikowski. – Jednak już teraz, z wykorzystaniem istniejących dwóch – jednej pod Nadarzynem i drugiej pod Świebodzinem – dysponując pojazdem o zasięgu eActrosa 600, można efektywnie zaplanować transport międzynarodowy i krajowy na dłuższych trasach niż regionalne. A w 2025 roku ładowarek eHDV ma być już w Polsce dziesięć, co całkowicie powinno pokryć potrzeby w tym zakresie. Oczywiście najlepszym rozwiązaniem pod względem kosztów jest wykorzystanie także własnej infrastruktury firmowej, opartej na fotowoltaice lub innym OZE.

Aspekt ekonomiczny to również wysoka cena zakupu pojazdu z napędem elektrycznym, co dla wielu przewoźników jest dużą barierą wejścia w elektromobilność. – Zdajemy sobie sprawę i od dawna podkreślamy, że parytet kosztów ma obok technologii oraz infrastruktury kluczowe znaczenie dla rozwoju transformacji transportu – mówi Przemysław Rajewski, prezes Daimler Truck Polska. – Dlatego bardzo dobrą informacją jest ogłoszona 10 października decyzja Europejskiego Banku Inwestycyjnego o zaakceptowaniu programu dofinansowania NFOŚiGW do zakupu zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych w wysokości 2 mld złotych. Sądzymy, że dotacje oraz możliwość osobistego, praktycznego sprawdzenia potencjału eActrosa 600, tak jak podczas testów w Nadarzynie, przełoży się na duże zainteresowanie tym pojazdem – które już teraz odnotowujemy. Jesteśmy przekonani, że nasz produkt, nawet przy obecnie istniejącej infrastrukturze, może być efektywnym narzędziem i początkiem nowej drogi dla wielu polskich przewoźników, a wraz z dynamicznym rozwojem elektromobilności jego wydajność będzie stale rosła.

Kontakt:

Anna Skarpetowska
PR & Marketing Daimler Truck Polska
anna_maria.skarpetowska@daimlertruck.com
T: +48 22 312 75 08 | M: +48 698 697 508