

Nocna zmiana eActrosa: zeroemisyjne dostawy części do serwisów Mercedes-Benz Trucks i FUSO

Każdej nocy z centralnego magazynu części Daimler Truck Polska w Strykowie pojazdy firmy Seifert Logistics Group wyruszają z zamówieniami do wszystkich serwisów autoryzowanej sieci Mercedes-Benz Trucks i FUSO. Kierowcy dostarczają je wyznaczonymi dziewięcioma trasami. Jedną z nich, liczącą 741 km, w ramach testu obsługiwał eActros 400.

Poniedziałek, 2 grudnia, ok. godz. 19, magazyn Daimler Truck Polska, Stryków

W centralnym magazynie części Daimler Truck Polska w Strykowie trwa załadunek zamówień, które muszą w nocy trafić do serwisów sieci w Opolu, Pyskowicach, Rudzie Śląskiej, Świerklanach, Skoczowie i Żorach. Dziś akurat nie ma ich bardzo dużo, wszystkie umieszczone są w specjalnych plastikowych pojemnikach. Kierowca Krzysztof Michalski odbiera od pracownika magazynu listę dealerów, do których ma je dostarczyć – przy każdym widnieją numery zamówionych paczek – i zgodnie z nią będzie realizował dostawy. eActros 400, w pełni naładowany i gotowy do drogi ma przed sobą do pokonania łącznie 741 km. Pierwszy odcinek jest najdłuższy: liczy 234 km. Na dworze dość chłodno i wilgotno, temperatura nie przekracza 6 st. C, ale na południu Polski będzie zimniej. Załadunek zamówień trwa około godziny – wreszcie wszystko jest gotowe i można ruszać!

Opole-Wrzoski, serwis Grupy Wróbel, ok. 22.30

eActros planowo podejżdża pod bramę nieczynnego o tej porze serwisu. Szybki kontakt z ochroną i brama powoli się otwiera – można wjechać. Kierowca powoli manewruje na tył budynku, gdzie znajduje się specjalna

DAIMLER TRUCK

Polska

Strona 2

komora przeznaczona do nocnych dostaw części. Dzięki zabudowie eActrosa 400 z wygodną windą firmy Bär Cargolift rozładunek jest szybki i wygodny, paczki lądują w miejscu, z którego rano pracownicy serwisu zabiorą je do swojego magazynu. Robi się coraz zimniej, temperatura oscyluje wokół 0 st. C, na szczęście jest dość sucho, a w kabinie ciepło. – Nie ma powodu, żeby na tym oszczędzać – mówi kierowca. – To już trzecia dostawa eActrosem 400 na tej trasie i jestem spokojny, że energii wystarczy.

Części przekazane, Krzysztof Michalski rażno wskakuje do środka, ściągając kurtkę – trzeba ruszać: kolejny odcinek liczy ok. 89 km. Wyświetlacz pokazuje, że cztery ogniwa baterii eActrosa 400 dysponują jeszcze 48 proc. energii – wszystko idzie zgodnie z planem. Wyjeżdżamy na drogę nr 45, którą dojedziemy do autostrady A4. Na pustej o tej porze trasy można trochę porozmawiać. – Bardzo dobre jest w tym samochodzie to, że baterie są umieszczone wzdłuż podwozia, dzięki temu eActros jest równomiernie dociążony, dobrze trzyma się drogi i jest stabilny, szczególnie zimą to ma znaczenie – mówi Krzysztof Michalski, który jest kierowcą od 1999 roku. – Ciężarówki wtedy i teraz to dwie różne epoki. Od lat jeżdżę Mercedesami, ale z elektrycznym mam do czynienia pierwszy raz. Dwie rzeczy są tu na pewno fantastyczne z punktu widzenia kierowcy: światła i dynamika. Ja mam dużo nocnych kursów i widoczność jest o wiele lepsza, oczy się mniej męczą. Z kolei pomysł z silnikami na tylnej osi sprawia, że moment obrotowy jest natychmiastowy – to daje większą płynność, ta ciężarówka naprawdę ma porządne przyspieszenie.

Światła High LED Performance rzeczywiście robią wrażenie, szczególnie podczas jazdy przez mniejsze miejscowości i tereny niezabudowane: dobrze doświetlone pobocza i przestrzeń przed pojazdem zwiększa bezpieczeństwo. Dojeżdżamy do autostrady – dalsza trasa do kolejnego serwisu, w Pyskowicach, mimo ciemności jest mniej wymagająca, a ruch raczej niewielki.

Pyskowice, serwis Viva-Inwestycje, ok. godz. 0.00

Kolejna brama uchyla się dzięki czuwającemu w obiekcie pracownikowi ochrony. Kierowca podjeżdża cicho i precyzyjnie pod komorę do nocnych dostaw na tyłach budynku serwisu. Procedura jest ta sama – szybki rozładunek za pomocą wózka widłowego, części błyskawicznie trafiają na miejsce i po niecałych 10 minutach można ruszać do kolejnego punktu. Teraz wyświetlacz eActrosa 400 wskazuje poziom naładowania akumulatorów 23 proc. – ale kolejny przystanek oddalony jest o zaledwie 26 km, to serwis Daimler Truck Retail Polska w Rudzie Śląskiej, gdzie kierowca będzie miał przerwę, a samochód zostanie podpięty pod ładowarkę. – Realny zasięg tego pojazdu wychodzi mi ok. 357 km – przy takim trybie jazdy, czyli w trasie, praktycznie bez wielkich możliwości odzyskiwania energii. W mieście sytuacja jest inna, bo tam częste przystanki pozwalają lepiej wykorzystać rekuperację i wówczas zasięg mógłby być większy. Dodatkowo dziś mamy spory wiatr, co także ma wpływ na zużycie energii – podkreśla Krzysztof Michalski.

Ruda Śląska, serwis Daimler Truck Retail Polska, godz. 0.30

Nowy serwis Daimler Truck Retail Polska dysponuje ogromnym placem i specjalnym „tunelem”, zadaszonym stanowiskiem, gdzie podjeżdżamy, żeby rozładować zamówienia. – To spore udogodnienie, bo niezależnie od pogody można komfortowo przekazać dostawę – mówi Krzysztof Michalski.

Rozładunek przebiega sprawnie, teraz można podpiąć eActrosa pod ładowarkę – w baterii pozostało ok. 15 proc. energii i zanim ciężarówka wyruszy do ostatnich trzech punktów, trzeba ją nieco uzupełnić. Podjeżdżamy pod ładowarkę, a tu niespodzianka – tuż koło ładowarki mimo oznakowania słupkami miejsca dla ciężarówki, zaparkował... autobus, który przyjechał do serwisu. Na szczęście mimo to eActros zdołał jakoś wcisnąć się na miejsce i możemy rozpocząć proces ładowania. Ten czas kierowca wykorzystuje na pauzę, może na chwilę się zdrzemnąć, wykorzystując łóżko w kabinie, a potem napić kawy. – Dobrze jest to, że dzięki cichej jeździe, zmęczenie jest jednak mniejsze – mówi.

Ładowarka w Rudzie Śląskiej ładuje obecnie z mocą 105 kW – dlatego 47 proc. naładowania pojazd osiąga w czasie ok. 70 min. To dlatego, że moc ładowarki, 180 kW, tymczasowo jest ograniczona, przez co ładowanie trwa dłużej. Ok. godz. 1.50, z zasięgiem ok. 143 km wyruszamy do kolejnych trzech, ostatnich na trasie, serwisów.

Świerklany, serwis Inter-Car – Skoczów – Żory, serwisy BTC Czapka, godz. 3.00-4.10

Ostatni etap nocnej trasy eActrosa to cztery krótkie odcinki: 43 km do Świerklan, 38 km do Skoczowa, 36 km do Żor i ponownie 38 km do Rudy Śląskiej. Pierwszy z nich prowadzi głównie autostradą A1 i A4 – do serwisu w Inter-Car podjeżdżamy po mniej więcej 70 min. jazdy. W kabinie nadal jest przyjemnie ciepło, ale na zewnątrz temperatura spadła już poniżej 0 st. C, a na drodze miejscami pojawił się szron. Zamówienie zostaje sprawnie przekazane i można ruszać do Skoczowa i Żor. Drogą nr 81 dojeżdżamy do pierwszego serwisu BTC Czapka mniej więcej w ciągu 40 minut – tu także, jak we wszystkich serwisach, które odwiedziliśmy tej nocy, pracownik ochrony udostępnia specjalne pomieszczenie na zamówione części. W ostatnim punkcie, serwisie tej samej firmy w Żorach, zadanie ogranicza się do zabrania zwrotów do magazynu centralnego w Strykowie.

Ruda Śląska, serwis Daimler Truck Retail Polska, 4.40

Ostatni, ponownie autostradowy, etap do Rudy Śląskiej zamykamy ok. godz. 4.40 – wszystkie części udało się dostarczyć nawet przed wyznaczonym czasem! Teraz przez około 2,5 godziny eActros 400 będzie się ładował, by powrócić do Strykowa – wskaźnik na wyświetlaczu pokazuje tylko 11 proc. naładowania energią. Po naładowaniu będzie to ok. 75 proc. – to całkowicie wystarczy na trasę powrotną. Zadania zostały wykonane - ostatnie nocne godziny można więc wykorzystać na sen.

Zanim Krzysztof Michalski wyruszy z powrotem do Strykowa, do serwisu w Rudzie Śląskiej przyjeżdża Jarosław Brachmański, dyrektor spedycji w firmie Seifert Polska. Jest okazja, żeby podsumować wrażenia z tygodniowego testu eActrosa 400 – Przede wszystkim cieszymy się, że udało się przeprowadzić test w warunkach normalnej eksploatacji, samochód pracował dokładnie tak, jak wersja z silnikiem spalinowym – i wszystkie zadania udało się bez problemu zrealizować – podkreśla Jarosław Brachmański. – Celowo też staraliśmy się nie wywierać na kierowcy presji na oszczędną jazdę – chcieliśmy się przekonać, jaka jest wydajność tego pojazdu bez takich umiejętności i korzystania z systemów wspierających ekonomiczną jazdę. Po trzech zrealizowanych nocnych dostawach możemy powiedzieć, że eActros 400 sprawdził się doskonale.

Należący do floty demonstracyjnej Daimler Truck Polska dystrybucyjny eActros 400 o DMC 19 ton może przewieźć 16 europalet. Lekką, opływową zabudowę ze spoilerami dachowymi i bocznymi wykonała firma GT Trailers – jej aerodynamiczny kształt dodatkowo poprawia wydajność eActrosa, podobnie jak składana burta załadownicza zamiast tylnych drzwi. Z kolei winda marki Bär Cargolift ułatwia załadunek. Pojazd wyposażony jest w cztery ogniwa akumulatorowe o łącznej pojemności 448 kWh.

Nocna zmiana eActrosa 400 w liczbach

Trasa – łącznie 741 km

Średnia prędkość – 73,56 km/h

Średnie zużycie energii – 87,13 kWh/100km,

Średnia masa całego pojazdu wynosiła – 13 t.

Łączne całkowite zużycie energii: 690,62 kWh

Damian Rendzikowski, eConsultant Daimler Truck Polska:

eActros 400 z powodzeniem zastąpił swój odpowiednik spalinowy, realizując jedno z najbardziej odpowiedzialnych zadań logistycznych – dostawę części zamiennych do autoryzowanych serwisów Mercedes-Benz Trucks. To wymagające przedsięwzięcie stanowiło istotny sprawdzian nie tylko dla wydajności pojazdu, ale również dla niezawodności technologii w sytuacjach, gdzie kluczowe są punktualność i ciągłość operacji serwisowych.

Realizację zadania poprzedziliśmy wnikliwą analizą trasy pojazdu spalinowego i jej adaptacją dla ciężarówki elektrycznej. Moim wyzwaniem było zoptymalizowanie czasów ładowania, aby w jak najmniejszym stopniu wpłynąć na harmonogram dostawy części zamiennych do serwisów. Dzięki jednemu doładowaniu baterii w trakcie rozładunku towaru, cel został osiągnięty.

Test potwierdził, że dysponując odpowiednim przygotowaniem i pojazdem już dziś jesteśmy w stanie realizować tak odpowiedzialne i długie trasy. eActros 400 wykazał się wysoką wydajnością energetyczną, udowadniając, że jest gotowy to zastępowania swoich spalinowych odpowiedników.

Jednocześnie zastąpienie pojazdu spalinowego elektrycznym w tym zadaniu przyniosło znaczącą redukcję emisji spalin i hałasu w trakcie realizacji dostaw. To podkreśla korzyści technologii elektrycznej dla środowiska. Dlatego rozwój infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężarowych oraz wprowadzenie dopłat do ich zakupu powinny teraz stać się priorytetami – umożliwiłoby to szersze wprowadzenie tej technologii w transporcie nie tylko lokalnym.

Kontakt:

Anna Skarpetowska
PR & Marketing Daimler Truck Polska
anna_maria.skarpetowska@daimlertruck.com

DAIMLER TRUCK

Polska

Strona 7

T: +48 22 312 75 08 | M: +48 698 697 508