

Informacja prasowa

14 kwietnia 2025

eActros 600: pierwszy test u klienta

Firma BHJ Polska we współpracy z przewoźnikiem DKT Polska przez 10 dni testowała jako pierwszy klient w kraju eActrosa 600. Test dowiódł, że założenia producenta w pełni pokrywają się z rzeczywistością, a pojazd mógłby już teraz zapewnić firmie zeroemisyjny transport ponad 70 proc. realizowanych dostaw

Pierwszy test eActrosa 600 w Polsce przeprowadziła firma BHJ Polska, globalny producent białek zwierzęcych (petfood), we współpracy ze swoim wieloletnim partnerem transportowym, firmą DKR Polska. W jego ramach przez 10 dni eActros 600 na dwóch trasach obsługiwał dostawy dla koncernu Nestle – jednego z kluczowych klientów BHJ Polska. Towar był dostarczany z Michorzewka pod Poznaniem do fabryki w Nowej Wsi Wrocławskiej oraz do Szczecina. Pierwsza trasa liczyła ok. 400 km, druga – 488 km. Z obiema eActros 600 w zestawie z zasilaną elektrycznie zeroemisyjną naczepą chłodnią Schmitz Cargobull S.KOeCOOL poradził sobie doskonale bez konieczności ładowania po drodze, osiągając rezultaty zgodne z wcześniejszymi założeniami. Połączenie eActrosa600 z naczepą S.KOe stworzyło w pełni zeroemisyjny zestaw. Dodatkową zaletą była znacznie obniżona emisja hałasu – dzięki pracy elektrycznego agregatu oraz bezgłośnemu napędowi eActrosa600. Sukces pierwszego w Polsce testu eActrosa 600 to jednak nie tylko zasługa samego pojazdu i kierowców, ale efekt doskonałej współpracy, dokładnych przygotowań oraz otwartości na podjęcie wyzwania ze strony klienta, przewoźnika, a także dealera – Grupy Wróbel. – Inicjatywa wyszła od firmy BHJ, która szukała projektu pozwalającego na przetestowanie zeroemisyjnych dostaw dla swojego klienta – mówi Piotr Bryła, eConsultant Grupy Wróbel. – Spółka zwróciła się także z pytaniem o chęć udziału w takim przedsięwzięciu do swojego partnera transportowego, firmy DKR Polska, która już wcześniej interesowała się eActrosem 600 podczas naszych prezentacji pojazdu. Po naszej stronie pozostało dostarczenie samochodu, stworzenie estymacji zgodnie z planowanymi trasami i czuwanie nad przebiegiem testu. To, co najbardziej nas cieszy, to fakt, że nasze obliczenia znalazły potwierdzenie w rzeczywistości niemal co do kilometra. To daje nam wiedzę, na podstawie której możemy konstruować rzetelne prognozy dla kolejnych klientów.

Na dłuższej, liczącej 488 km trasie z Michorzewka do Szczecina eActros 600 zużył 506 kWh energii, co daje średnią 103,81 kWh/100km przy temperaturze zewnętrznej od -3°C do 17°C. Łączne obciążenie zestawu wynosiło 42 tony w jedną stronę. Podczas 2,5-godzinnej pauzy wynikającej z czasu pracy, kierowca mógł odpocząć w komfortowych warunkach w kabinie. Średnia zużycia energii z całego testu, podczas którego w realnych warunkach pracy zestaw

pokonał łącznie 3331 km, wyniosła 107,19 kWh/100 km. – Korzystaliśmy podczas testu z różnych trybów: Power, Eco i Range, żeby sprawdzić, jaki ma to wpływ na zużycie energii i zasięg, a także wypróbować dynamikę i potężną moc 800 KM pojazdu – mówi Dariusz Kolański, właściciel DKR Polska, który był jednym z dwóch kierowców biorących udział w teście. – Okazało się, że przy podobnym wykorzystaniu baterii (ok. 20 proc.) zasięg różnił się o kilkanaście kilometrów na korzyść trybu Range, jednak w każdym przypadku nadal mieliśmy bezpieczny zapas ok. 100 km. To pokazuje, że nawet korzystając z pełnej mocy i dynamiki, nie ma powodu do obaw.

Dla zleceniodawcy transportu, firmy BHJ, wyniki testu to realna nadzieja na osiągnięcie celów związanych z dekarbonizacją działalności. – Jako globalna firma przystąpiliśmy do międzynarodowej inicjatywy wielu korporacji Science-based targets, która zobowiązuje nas do realizacji konkretnych zadań służących zmniejszaniu śladu węglowego oraz przeciwdziałaniu ociepleniu klimatu. Od kilku lat korzystamy w Polsce wyłącznie z zielonej energii, a teraz przyszedł czas na zmiany w naszym transporcie – mówi Piotr Franczak, prezes BHJ Polska. – Trasy, które obsługujemy pomiędzy naszymi zakładami w Michorzewku w Wielkopolsce i Grądach na Podlasiu, a klientami, nie przekraczają ok. 500 km, są powtarzalne, stałe. Z tego względu elektryczna ciężarówka wydała nam się optymalnym rozwiązaniem – dotychczas jednak nie było pojazdu o odpowiednim zasięgu. Jak pokazał nasz test, eActros 600 pozwoliłby je realizować bez problemu, a przy zastosowaniu ładowarki o mocy 300 kWh, moglibyśmy wykonywać dwie dostawy dziennie. Wówczas, dzięki temu, że pojazd byłby ładowany zieloną energią, cały proces dostawy stałby się zeroemisyjny. W dodatku moglibyśmy w ten sposób pokryć ponad 70 proc. naszego transportu, co byłoby rewelacyjnym wynikiem.

Podczas testu eActros 600 był ładowany za pomocą dostarczonej przez dealera ładowarki o mocy 40 kWh. Proces ładowania odbywał się nocą i trwał ok. 12 h. – Nawet przy takim rozwiązaniu użytkowanie tego pojazdu przebiegało bez problemu i przekonaliśmy się, że może wykonywać bez opóźnień swoją pracę – stąd pewność, że przy zastosowaniu mocniejszej ładowarki eActros 600 zapewni naszemu klientowi zeroemisyjny i w pełni wydajny transport – mówi Dariusz Kolański. – Wyliczenia efektywności zrobione przez dealera okazały się trafne i zostawiały nam też bezpieczny margines, co pozwala spokojnie myśleć również o pracy w bardziej skrajnych temperaturach zimowych lub letnich. A jazda tą ciężarówką to duża przyjemność – cisza w kabinie, duża moc, bardzo dobrze działający tempomat ePPC, to wszystko sprawia, że praca jest lżejsza. Dodatkowym atutem jest to, że elektryczny napęd to o wiele prostsza konstrukcja, co znacznie obniża koszty serwisowania, a gwarancja na akumulator wynosi 10 lat lub 1 200 000 km. Dlatego jesteśmy zdecydowani wdrożyć eActrosa 600 do naszej floty, jak tylko ruszą dotacje do zakupu takich pojazdów. Uważam, że ten samochód naprawdę się udał konstruktorom Mercedes-Benz.

Innowacyjna technologia zastosowana w eActrosie 600 – nowa 800-Voltowa architektura i elektryczna oś napędowa, przewidujący tempomat ePPC i długowieczna litowo-żelazowo-fosforanowa o łącznej pojemności 621 kWh (207 kWh na pakiet) – to nie wszystko. Na wydajność flagowego elektrycznego ciągnika Mercedes-Benz Trucks składa się również aerodynamiczna kabina ProCabin o purystycznej stylistyce – z przedłużonym przodem, prostą pokrywą silnika, udoskonaloną osłoną podwozia i z dodatkowymi uszczelkami, które

zmniejszają opory powietrza. Wszystko razem pozwala osiągać na jednym ładowaniu dystans nawet 522 km.

– W przypadku naszej siatki dostaw eActros 600 jest bardzo sensownym rozwiązaniem, a test pokazał, że ten projekt jest całkowicie realny – mówi Piotr Franczak. – To jest typowa sytuacja win-win: my zyskujemy, realizując nasze cele dotyczące śladu węglowego i jednocześnie stajemy się bardziej konkurencyjni, bo nasi klienci także są bardzo mocno zainteresowani dekarbonizacją dostaw. Wiedzą o teście i czekają na kolejne kroki. Z kolei nasz przewoźnik zyskuje stałe, przewidywalne zlecenia – mówi Piotr Franczak. – Dlatego jesteśmy gotowi do rozmów i kalkulacji, bo z naszego punktu widzenia im szybciej moglibyśmy wdrożyć eActrosa 600 do realizacji naszych dostaw, tym lepiej.

Osoba kontaktowa:

Anna Skarpetowska, 698 697 508, anna_maria.skarpetowska@daimlertruck.com