

1 grudnia 2025 r.

eActrosy 600 w firmie Dobosz Trans: z myślą o ekonomii i środowisku

Odpowiednia infrastruktura i staranne kalkulacje sprawiły, że cztery eActrosy 600 stały się inwestycją uzasadnioną nie tylko ekologicznie, ale i ekonomicznie. Pojazdy rozpoczęły w listopadzie pracę na lokalnych trasach w firmie Dobosz Trans, jako pierwsze elektryczne pojazdy ciężarowe we flocie przedsiębiorstwa. Samochody dostarczył lokalny dealer Mercedes-Benz Trucks – Grupa Wróbel

Firma Dobosz Trans to międzynarodowy przewoźnik o jasno sprecyzowanej wizji rozwoju, opartej na innowacjach, profesjonalnym zespole, kompleksowych rozwiązaniach, bezpieczeństwie i dbałości o środowisko. Kilka miesięcy temu firma nawiązała współpracę z marką Mercedes-Benz Trucks, wprowadzając do swojej floty pierwszych 10 Actrosów L ProCabin, do których w listopadzie dołączyły cztery elektryczne ciągniki dalekobieżne eActrosy 600. – Wybierając nową markę, kierowaliśmy się przede wszystkim takimi kryteriami jak jakość obsługi serwisowej i współpracy z dealerem w tym zakresie – mówi Maciej Dobosz, właściciel firmy. – Grupa Wróbel spełniła te oczekiwania i po kilkumiesięcznym okresie eksploatacji uważam, że to był dobry wybór. Oczywiście istotny był dla nas również sam pojazd, a szczególnie jego poziom spalania i tu okazało się, że Actrosy L ProCabin mają bardzo dobre wyniki, na zróżnicowanych trasach i z różnym obciążeniem. Dlatego mamy nadzieję, że w naszej liczącej 240 pojazdów flocie stopniowo będzie się pojawiać coraz więcej Mercedesów.

Z kolei za drugim zakupem, czterech dalekobieżnych ciągników z napędem

akumulatorowym eActros 600 stało wizjonerskie podejście do biznesu i dobre doświadczenia z elektromobilnością w firmowej flocie samochodów osobowych. – Od kilku lat użytkujemy auta elektryczne i po początkowych obawach przekonaliśmy się, że to rozwiązanie jest nie tylko przyjazne dla środowiska, ale również uzasadnione ekonomicznie – mówi Maciej Dobosz. – Na opłacalność składają się po pierwsze programy dopłat do zakupu elektryków, a po drugie możliwość ich ładowania we własnym zakresie. Byliśmy więc dobrze przygotowani na kolejny krok, bo dysponujemy zieloną energią z paneli fotowoltaicznych na terenie firmy i mogliśmy skorzystać z uruchomionego w tym roku programu dotacji na zakup pojazdów ciężarowych. Na rachunek ekonomiczny składa się też serwis – w tym przypadku jest on prosty: 90 proc. usterek generują w ciągnikach podzespoły, których pojazdach elektrycznych nie ma. Dlatego też liczymy, że eActrosy będą u nas pracować nie trzy lata, a osiem do dziesięciu.

Na razie eActrosy 600 zastąpiły ciągniki spalinowe na trasach lokalnych. Realizują także ostatni etap transportu międzynarodowego – z bazy firmy do siedziby klienta i odwrotnie: przywożą od klienta do bazy ładunek, który następnie rusza w międzynarodową trasę pojazdem konwencjonalnym. – To są nasze normalne operacje, które idealnie pasują do możliwości tych pojazdów, dlatego w pierwszej kolejności te właśnie zadania im powierzyliśmy – mówi Maciej Dobosz. – Ponieważ deklarowany przez producenta zasięg 500 km pokrywa się z rzeczywistością, pozwala to na jednym ładowaniu wykonać pracę i powrócić do bazy na kolejne ładowanie. Te założenia już się sprawdzają w praktyce – a cichą i dynamiczną jazdę doceniają też kierowcy. – Jako dostawca tak nowoczesnej ciężarówki, jaką jest eActros 600, mamy

pewność, że przy odpowiednim użytkowaniu i zaplanowaniu zadań, pojazd ten w pełni udowodni funkcjonalność i zalety ciężarowych samochodów elektrycznych – mówi Tomasz Ogórek, Head of Zero Emission Vehicles Daimler Truck Polska. – Współpraca z firmą Dobosz Trans jest modelowym przykładem wdrażania tego rozwiązania w transporcie. Z naszej strony zapewniamy produkt o sprawdzonych parametrach i dopracowanej, innowacyjnej technologii oraz wsparcie ekspertów – z kolei klient dzięki wcześniejszym doświadczeniom ma świadomość, jak efektywnie wykorzystać takie narzędzie i dysponuje odpowiednią infrastrukturą. Dlatego ogromnie się cieszymy z tej współpracy i wierzymy, że przyniesie ona firmie Dobosz Trans wiele sukcesów.

Utytułowany wyróżnieniem International Truck of the Year 2025 eActros 600 jest wyposażony w trzy pakiety akumulatorowe LFP o łącznej pojemności 621 kWh. Jego ładowanie za pomocą gniazda CCS2 trwa ok. 70 min.

W przypadku gniazda MCS, w jakie mają być wyposażone ładowarki powstającej sieci w Europie, proces ten będzie trwał zaledwie ok. 30 min.

Maciej Dobosz jest przekonany, że eActrosy 600, które na razie pracują na krajowych trasach liczących łącznie ok. 400 km, wraz z rozwojem infrastruktury wyruszą na dalsze. – Stacji do ładowania przybywa z każdym miesiącem, sieć szybko się rozwija, dlatego jak tylko będzie taka możliwość, przeprowadzimy takie testy – mówi. – Kluczowe jest to, że zasięg 500 km niemal idealnie komponuje się z dostępnym czasem pracy kierowcy. Jeśli na trasie będzie miał zapewnioną ładowarkę, pozwoli to zrealizować transport na trasach znacznie dłuższych niż lokalne. Zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy pionierami, ale jestem przekonany, że jeśli nasze założenia się sprawdzą,

wkrótce dołączą do nas kolejni przewoźnicy. Chcemy pokazać, że elektromobilność jest realną przyszłością transportu – przyjazną środowisku i opłacalną biznesowo.

Kontakt:

Anna Skarpetowska, 698 697 508

anna_maria.skarpetowska@daimlertruck.com