

Informacja prasowa

8 kwietnia 2026

Zaufanie zbudowane przez lata: wszystkie generacje Actrosa w Epo-Trans

Śląska firma Epo-Trans z Tych to jeden z filarów polskiego transportu, a zarazem jego historia – właśnie rozpoczyna się 40. rok jej działalności. – Kiedy w 1996 roku pojawił się na rynku pierwszy Actros, przyglądałem mu się uważnie, zanim zdecydowałem się go kupić – wspomina Piotr Ozimek, właściciel i założyciel firmy, a zarazem inżynier konstruktor. – Ostatecznie wybór padł na hakowca, przeznaczonego do transportu kontenerów. Sam pojazd jak na owe czasy był dość rewolucyjny. Zastosowano w nim dużo rozwiązań elektronicznych – np. sterowane w ten sposób hamulce tarczowe Telligent z systemem ABS, który działał w zakresie największego współczynnika tarcia, co znacznie poprawiło skuteczność hamowania, a co za tym idzie bezpieczeństwo. Wprawdzie początki tej elektroniki były trudne i nie da się ukryć, że pierwsza generacja Actrosa sprawiała trochę problemów, ale kolejne wersje udowodniły, że pojazd ten jest niezwykle żywotny i ekonomiczny. Dlatego też w następnych latach kupowaliśmy jego generacje i tak jest do dziś. W tym roku pracę rozpoczynają u nas najnowsze Actrosy L ProCabin.

Od momentu debiutu modelu Actros firma Epo-Trans zakupiła i użytkowała łącznie już 487 jego egzemplarzy, wszystkich kolejnych wersji. – Pierwszy Actros jeździł u nas kilka lat i bardzo dobrze się sprawował. Później mieliśmy kilka pojazdów drugiej generacji, a trzeciej, tj. MP III już kilkadziesiąt – jeden zresztą nadal u nas pracuje – mówi Piotr Ozimek. – Najliczniej dotychczas reprezentowana w naszej firmie była czwarta generacja Actrosa – to był duży przełom w konstrukcji modelu. Pojawiła się wówczas pierwsza wersja inteligentnego tempomatu Predictive Powertrain Control w połączeniu z automatyczną skrzynią Powershift 3. To rozwiązanie zapewniło Actrosowi większy potencjał ekonomiczny – przede wszystkim w przypadku mniej doświadczonych kierowców, na długich trasach. Poza tym czwarta generacja oferowała dużo większy komfort w kabinie – przypominał poziom Klasy S, łącznie z takim detalem jak odgłos domykania drzwi. Z kolei w piątej generacji pojawił się rewolucyjny system kamer MirrorCam, który początkowo budził dużo oporów wśród kierowców, ale w najnowszej wersji został dopracowany i dziś, szczególnie młodszy z nich, bardzo dobrze sobie z nim radzą. Najnowsza wersja, Actros L ProCabin, okazała się także jeszcze bardziej ekonomiczna i to był główny argument przemawiający za zamówieniem ostatnich 50 sztuk.

Wszystko wskazuje więc na to, że w tym roku, przekroczymy magiczną liczbę ponad 500 egzemplarzy Actrosa w naszej firmie.

Wraz ze wzrostem zaawansowanej technologii, pojazd oferował coraz większy potencjał jej wykorzystania. – Okazało się, że szczególnie w przypadku starszych, bardzo nawet doświadczonych kierowców, szkolenia, które proponowali nam trenerzy TruckTraining, były ogromnie przydatne: po prostu we wcześniejszych modelach nie było wielu rozwiązań, więc kierowcy nie mogli ich znać – podkreśla Piotr Ozimek, którego syn Paweł, współwłaściciel Epo-Trans, sam jest mistrzem Polski i Europy Centralnej w ecodrivingu.

W ubiegłym roku obaj wspólnie zdecydowali się przetestować możliwości najnowszego Actrosa L ProCabin na trasie z Tych do Mikulova i z powrotem. – Przejechaliśmy łącznie 592 km z Tych do Mikulova i z powrotem – mówi Piotr Ozimek. – Pojazd w jedną stronę obciążony był 17,8 t ładunku, a w drodze powrotnej tonaż wyniósł 22,84 t. Zużycie paliwa w tym pierwszym przypadku było o 6 litrów niższe niż wynosi w Epo-Trans norma dla Actrosa piątej generacji. W przypadku obciążenia 22,84 t było ono mniejsze o 4,79 l niż norma.

Rzeczywiste średnie zużycie paliwa w nowym Actrosie L na całej trasie wyniosło 23,31 l/100 km, co w odniesieniu do firmowej normy dla średniego tonażu 20,32 t określonej na 27,11 l/100 km oznacza redukcję o 3,8 l/100 km.

Takie wyniki wymagają wysokich umiejętności i dużego doświadczenia, jednak systemy w nowym Actrosie bardzo aktywnie wspierają kierowców. – Szacujemy, że przeciętny kierowca, jeśli będzie korzystał z tempomatu i nie będzie „przeszkadzał” pojazdowi, jest w stanie uzyskać spalanie niższe o 2-3 litry, a to oznacza bardzo konkretne oszczędności – podkreśla Piotr Ozimek. – Taki potencjał najnowszy Actros uzyskał dzięki zmianie kabiny, która ma dużo lepszą aerodynamikę, a także zmianom w skrzyni biegów – szlifowane koła zębate dają bardzo małe opory obracania się skrzyni i przenoszenia napędu. W połączeniu z MirrorCam i nową wersją tempomatu PPC zapewnia to bardzo obiecujące rezultaty, dlatego wiążemy z najnowszą generacją Actrosa spore nadzieje.

Pierwszych pięć egzemplarzy zostało uroczyście odebranych w marcu w oddziale Daimler Truck Retail Polska w Rudzie Śląskiej, a całe tegoroczne zamówienie opiewa na łącznie 50 sztuk. – Patrząc na całą historię innowacji w tym modelu, można by powiedzieć, że jedynym elementem, który pozostał niezmiennie, jest trójramienna gwiazda na masce oraz dowiedziona latami pracy żywotność i ekonomiczność – to buduje zaufanie, jestem więc dobrej myśli, jeśli chodzi o nasz najnowszy zakup.

Osoba kontaktowa:

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