

DAIMLER TRUCK

Polska

Informacja prasowa

18 maja 2026

Dookoła świata „w 80 ładowań” elektrycznym eActrosem 600. Tobias Wagner – twórca internetowy znany jako „Elektrotrucker” – rusza w pionierską podróż, by jako pierwszy okrążyć glob w pełni elektryczną ciężarówką.

Leinfelden/Echterdingen - Wörth - Mercedes-Benz Trucks podejmuje wspólnie z twórcą internetowym i zawodowym kierowcą samochodów ciężarowych Tobiasem Wagnerem niezwykle projekt dotyczący samochodów ciężarowych. Znany na różnych platformach jako „Elektrotrucker” i obserwowany przez ponad 160 000 osób, Wagner zamierza objechać świat Mercedes-Benz eActros 600. Zgodnie z aktualną wiedzą byłaby to pierwsza podróż dookoła świata w pełni elektrycznym samochodem ciężarowym. Trasa ma obejmować około 45 000 kilometrów przez ponad 35 krajów, wymagając maksymalnie 80 postojów na ładowanie. Cała wyprawa została zaplanowana na około rok.

eActros 600 wykorzystany w projekcie to pojazd w konfiguracji 4x2 z zabudową skrzyniową, który w połowie kwietnia zjechał z linii produkcyjnej w zakładzie Mercedes-Benz w Wörth am Rhein. Po przeprowadzeniu różnych modyfikacji, takich jak uchwyt na koło zapasowe ze zintegrowaną mobilną stacją ładowania, pojedyncze opony i dodatkowe reflektory z przodu pojazd zostanie wyposażony w specjalnie opracowaną przez firmę Bliss Mobil zabudowę typu kamper, która będzie stanowiła mobilną bazę wyprawy. Start podróży zaplanowano na jesień 2026 roku. Gotowy pojazd ekspedycyjny oraz dodatkowe szczegóły projektu zostaną zaprezentowane na początku lata.

Seryjny samochód ciężarowy jako pojazd ekspedycyjny

Mercedes-Benz eActros 600 został zaprojektowany specjalnie do transportu dalekobieżnego. Charakteryzuje się dużą pojemnością akumulatora, przekraczającą 600 kilowatogodzin, oraz wyjątkowo wydajną, opracowaną przez producenta elektryczną oś napędową, umożliwiającą zasięg 500 kilometrów¹ bez ładowania pośredniego w warunkach pełnego obciążenia w ruchu dalekobieżnym.

Christian Wilz, Prezes Zarządu Mercedes-Benz Trucks Niemcy: "Transport dalekobieżny z napędem elektrycznym już dziś jest rzeczywistością w wielu częściach Europy. Nasi klienci w codziennej eksploatacji udowadniają, że elektryczny transport dalekobieżny działa - pod

warunkiem dostępności infrastruktury. Z dużym zainteresowaniem obserwujemy, jakie doświadczenia Tobias zdobędzie za kierownicą eActrosa 600 podczas swojej niezwyklej ekspedycji - podróży, która pokaże zarówno, że elektryczny transport dalekobieżny może już działać na całym świecie, jak i że w wielu regionach należy jeszcze stworzyć niezbędne warunki, aby był on powszechnie dostępny."

Praktyczne doświadczenia z codziennej pracy

Dla Tobiasa Wagnera projekt to nie tylko niezwykła podróż, ale także okazja do zaprezentowania potencjału ciężarówek z napędem elektrycznym w dzisiejszym transporcie dalekobieżnym. Od dwóch lat influencer pracuje na pełen etat jako kierowca ciężarówki w firmie Nanno Janssen Spedition GmbH, dostawcy usług logistycznych z siedzibą w Leer w Dolnej Saksonii (Niemcy), która konsekwentnie przechodzi z napędu konwencjonalnego na napęd elektryczny i zbudowała własną stację ładowania. Wagner od lat jeździ ciężarówkami z napędem elektrycznym różnych producentów – a od lata 2025 roku również eActrosem 600 – i do tej pory pokonał 200 000 kilometrów w pełni elektrycznym pojeździe w krajowym i międzynarodowym transporcie dalekobieżnym.

Tobias Wagner: "Po niezliczonych podróżach przez 22 kraje wiem jedno: elektryczne samochody ciężarowe w transporcie dalekobieżnym pracują bezproblemowo. Aby przekonać ostatnich sceptyków, podążam śladami Julesa Verne'a - choć nie podróżuję po świecie w 80 dni, lecz przez 80 stacji ładowania! eActros 600, dzięki ogromnej pojemności akumulatora, sprawności i opcjom zabudowy, jest doskonałym towarzyszem takiej przygody. Dlatego chciałem wykorzystać ten pojazd, aby pokazać, że elektromobilność w transporcie ciężkim już od dłuższego czasu jest rzeczywistością."

Wagner planuje regularnie informować obserwatorów o swoich doświadczeniach i dostarczać informacji na temat jazdy z napędem elektrycznym w ciężkich pojazdach użytkowych. Trasa poprowadzi przez bardzo różne regiony - od dobrze rozwiniętych autostrad po długie i wymagające trasy terenowe i odległe obszary. Ponieważ nie wszystkie regiony są w równym stopniu przygotowane na samochody ciężarowe z napędem akumulatorowo-elektrycznym, podróż wymaga szczególnie starannego planowania i przygotowania do sprostania zróżnicowanym wyzwaniom klimatycznym, topograficznym i infrastrukturalnym. Ekspedycja opiera się nie na rekordach, ale raczej na praktycznym pytaniu: jak daleko nowoczesny, elektryczny samochód ciężarowy do transportu dalekobieżnego może dziś naprawdę dotrzeć i jakie są największe wyzwania, przeszkody, a nawet uprzedzenia?

O Tobiasie Wagnerze

Tobias Wagner jest kierowcą ciężarówki, twórcą internetowym i ambasadorem logistyki opartej na napędzie elektrycznym. 32-letni przedsiębiorca ze startupowego środowiska, pochodzący z Mühldorf am Inn, który w ostatnich latach zajmował się rozbudową infrastruktury ładowania samochodów osobowych, od 2024 roku w pełni poświęcił się elektromobilnej logistyce. Od tego czasu pracuje jako zawodowy kierowca ciężarówki na pełen

etat dla firmy logistycznej Nanno Janssen z Dolnej Saksonii, realizując trasy w wielu krajach Europy, a swoimi doświadczeniami dzieli się na YouTube.

Podejmując pierwszą próbę okrążenia globu elektryczną ciężarówką, Wagner chce pokazać branży pojazdów użytkowych, że rzeczywiste granice tej technologii – o ile w ogóle istnieją – leżą daleko poza Europą. Dzięki temu pionierskiemu projektowi chce zainspirować logistyków i kierowców ciężarówek w całej Europie oraz wzmacniać zaufanie do zrównoważonej, cichej i ekonomicznie opłacalnej przyszłości transportu.

O eActrosie 600

Mercedes-Benz Trucks świętował rozpoczęcie seryjnej produkcji modelu eActros 600 w fabryce Mercedes-Benz w Wörth pod koniec 2024 roku. Pojazd ten od tego czasu jest codziennie eksploatowany na drogach w ponad 15 krajach Europy.

Flagowy elektryczny model Mercedes-Benz Trucks już przed wprowadzeniem do produkcji seryjnej wielokrotnie udowodnił swoje możliwości w realnych warunkach eksploatacyjnych: zarówno w użytkowaniu u klientów, jak i podczas „eActros 600 European Testing Tour 2024” – w pełni elektrycznej trasy testowej o długości 15 000 kilometrów przez łącznie 22 kraje – oraz „European Testing Tour Winter 2025”, obejmującej około 6 500 kilometrów w Europie Północnej, w obu przypadkach z dopuszczalną masą całkowitą zestawu wynoszącą 40 ton. Dodatkowo elektryczna ciężarówka została uhonorowana tytułem „International Truck of the Year 2025”. To najważniejsze wyróżnienie w branży, przyznawane corocznie przez organizację International Truck of the Year (IToY), zrzeszającą 24 dziennikarzy zajmujących się pojazdami użytkowymi w Europie.

Wysoka pojemność akumulatora, przekraczająca 600 kilowatogodzin – stąd nazwa modelu 600 – oraz nowa, wyjątkowo wydajna oś napędowa o napędzie elektrycznym, opracowana przez producenta, umożliwiają eActrosowi 600 osiągnięcie zasięgu 500 kilometrów bez ładowania pośredniego. Taki wynik uzyskiwany jest w bardzo realistycznych, praktycznych warunkach eksploatacji przy dopuszczalnej masie całkowitej zestawu wynoszącej 40 ton, przy czym – w zależności od stylu jazdy i trasy – zasięg ten może być jeszcze większy. eActros 600 jest w stanie pokonać nawet ponad 1000 kilometrów dziennie. Umożliwia to doładowywanie pojazdu podczas obowiązkowych przerw kierowcy, pod warunkiem dostępności odpowiedniej infrastruktury ładowania.

eActros 600 posiada trzy pakiety akumulatorów, każdy o pojemności 207 kWhⁱⁱ. Oferują one całkowitą pojemność 621 kWh. Akumulatory oparte są na technologii ogniw litowo-żelazowo-fosforanowych (LFP) i charakteryzują się długą żywotnością. Inżynierowie ds. rozwoju w Mercedes-Benz Trucks zaprojektowali eActrosa 600 tak, aby spełniał te same wymagania dotyczące trwałości pojazdów i jego komponentów, co porównywalny konwencjonalny Actros do transportu dalekobieżnego. Oznacza to do 1,2 miliona kilometrów w ciągu dziesięciu lat eksploatacji. Po tym okresie użytkowania stan akumulatora powinien nadal przekraczać 80 procent. W przeciwieństwie do innych technologii ogniw akumulatorowych, w technologii LFP można wykorzystać ponad 95 procent zainstalowanej pojemności. Umożliwia to uzyskanie

większego zasięgu przy tej samej pojemności akumulatora. Pojazd jest technicznie zaprojektowany do zestawu drogowego o masie całkowitej do 44 ton. Ze standardową naczepą eActros 600 ma ładowność około 22 ton w UE. Mogą istnieć przypadki, w których prawo krajowe będzie zezwalać na większy ładunek.

Aby sprostać jeszcze większym wymaganiom klientów, Mercedes-Benz Trucks rozszerzył niedawno swoją ofertę akumulatorowo-elektrycznych samochodów ciężarowych o dodatkowe warianty na bazie samochodu ciężarowego Mercedes-Benz eActros 600. W zależności od wymagań w zakresie zasięgu, ładowności i komfortu klienci mogą wybierać między dwoma wariantami kabiny kierowcy, dwoma lub trzema pakietami akumulatorów, licznymi rozstawami osi i nowymi konfiguracjami osi. Druga generacja modelu eActrosa oferuje ponad 40 wariantów pojazdu podstawowego. W nowych pojazdach zastosowano kluczowe cechy charakterystyki eActrosa 600, takie jak technologia akumulatorów LFP i specjalnie opracowana oś elektryczna.

Zrównoważony rozwój w Mercedes-Benz Trucks

Zrównoważony rozwój jest kluczem do strategii Mercedes-Benz Trucks. Jako część Daimler Truck AG firma chce przyczynić się do dekarbonizacji transportu i transformacji branży transportowej. Dzięki rozwiązaniom w zakresie napędów akumulatorowych i wodorowych oraz serwisom cyfrowym Mercedes-Benz Trucks pracuje nad rozwiązaniami transportowymi o niższej lokalnej emisji CO₂e dla samochodów ciężarowych. Ponadto przedsiębiorstwo wdraża środki mające na celu stopniową poprawę efektywności energetycznej i sprawności zasobów w procesach produkcji i dostaw. W ten sposób Mercedes-Benz Trucks wspiera ambicje Daimler Truck AG w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Osoba kontaktowa:

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

ⁱ Zasięg ustalony w określonych warunkach testowych po przygotowaniu wstępnym z ciągnikiem siodłowym 4x2 przy masie całkowitej zestawu 40 t, temperaturze otoczenia 20°C i eksploatacji na długich trasach; wartości mogą różnić się od wartości ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400

ⁱⁱ Pojemność znamionowa nowego akumulatora w oparciu o zdefiniowane wewnętrznie warunki; pojemność może się różnić w zależności od zastosowania i środowiska środowiska