

Informacja prasowa

2 czerwca 2026



Zdj. 1 Prototyp pojazdu eActros 600 Lowliner

Mercedes-Benz Trucks rozszerza swoją ofertę elektrycznych samochodów ciężarowych o nowy wariant eActros Lowliner

Leinfelden-Echterdingen - Mercedes-Benz Trucks wprowadza kolejną wersję do swojego portfolio eActros: Mercedes-Benz eActros Lowliner, dostępny z dwoma lub trzema pakietami akumulatorów, rozszerza gamę elektrycznych ciężarówek producenta o rozwiązanie zaprojektowane specjalnie z myślą o transporcie wielkogabarytowym. Wraz z Lowlinerem Mercedes-Benz Trucks bezpośrednio odpowiada na rosnące zapotrzebowanie na lokalnie bezemisyjne (CO₂e) rozwiązania transportowe w segmencie logistyki dalekobieżnej o dużej objętości. Pierwsze modele będą dostępne do zamówienia od trzeciego kwartału 2026 roku na

rynkach UE30 oraz innych wybranych rynkach, a start produkcji seryjnej zaplanowano na drugi kwartał 2027 roku w zakładzie w Wörth am Rhein. Mercedes-Benz Trucks zaprezentuje szczegółowe informacje na temat nowej wersji pojazdu podczas targów IAA Transportation we wrześniu tego roku.

Pojazd typu lowliner to ciągnik siodłowy o niskiej wysokości sprzęgu, umożliwiający transport naczep o zwiększonej objętości wewnętrznej. Tego rodzaju przewozy, powszechnie określane jako transporty wielkogabarytowe, przeznaczone są dla ładunków, w których kluczowym czynnikiem jest przestrzeń.

Lowliner bazuje na ogólnej koncepcji technologicznej eActrosa 600, który jest produkowany seryjnie i używany przez klientów od końca 2024 roku. Już jesienią 2025 roku Mercedes-Benz Trucks znacząco rozszerzył gamę modeli eActros bazujących na eActrosie 600. W zależności od profilu zastosowania oraz wymagań dotyczących ładowności i zasięgu klienci mogą obecnie wybierać spośród około 40 wariantów wywodzących się z pojazdu bazowego, w tym eActrosa 400 z dwoma zamiast trzech pakietami akumulatorów.

Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: " eActros Lowliner stanowi kolejny krok w rozwoju naszego portfolio bateryjnych pojazdów elektrycznych do transportu dalekobieżnego. Został on zaprojektowany do transportu wielkogabarytowego z naczepami typu mega i bazuje na sprawdzonej technologii eActrosa 600. Tym samym po raz kolejny znacząco poszerza zakres możliwych zastosowań dostępnych dla naszych klientów."

Podobnie jak wszystkie inne modele z aktualnego portfolio eActrosa, nowy wariant Lowliner drugiej generacji eActrosa posiada te same podstawowe atrybuty technologiczne, łącząc zaawansowaną technologię napędu z wysoką sprawnością energetyczną. Należą do nich opracowana we własnym zakresie oś z napędem elektrycznym, technologia ogniwo litowo-żelazo-fosforanowych (LFP), znana z długiej żywotności i użytkowej pojemności akumulatora ponad 95 procent, napięcie pokładowe 800 V, Multimedia Cockpit Interactive 2 oraz kompleksowe systemy wspomagające kierowcę w celu zwiększenia bezpieczeństwa¹.

Konfiguracja o wysokiej wydajności

Mercedes-Benz eActros Lowliner jest oferowany jako ciągnik siodłowy 4x2 z rozstawem osi 4000 mm i ma wysokości sprzęgu siodłowego oraz prześwit podłużny porównywalne z samochodami ciężarowymi z silnikiem wysokoprężnym. Pozwala to na spełnienie przepisów dotyczących maksymalnej dopuszczalnej wysokości całkowitej zestawu z naczepami typu mega, przy jednoczesnym zapewnieniu maksymalnej możliwej wysokości przestrzeni ładunkowej dla transportów wielkogabarytowego. Dzięki tym parametrom Mercedes-Benz Trucks dostosowuje elektrycznego Lowlinera do swoich odpowiedników z napędem konwencjonalnym, umożliwiając płynną integrację pojazdów elektrycznych z istniejącymi flotami.

Nowy eActros Lowliner jest dostępny z dwoma lub trzema pakietami akumulatorów LFP, każdy o mocy 207 kWh. W rezultacie w przypadku eActrosa 400 Lowliner pojemność akumulatora

wynosi 414 kWh, a w przypadku eActrosa 600 Lowliner 621 kWhⁱⁱ. Zasięg eActrosa 600 Lowliner jest w przybliżeniu równy zasięgowi standardowego eActrosa 600, który osiąga zasięg 500 kilometrówⁱⁱⁱ bez ładowania pośredniego przy eksploatacji z trzema pakietami akumulatorów i masą całkowitą zestawu 40 ton.

eActros 400 Lowliner, wyposażony w dwa pakiety akumulatorów, charakteryzuje się niższą masą własną pojazdu, a tym samym oferuje większą ładowność niż eActros 600 Lowliner z trzema pakietami akumulatorów. Dzięki redukcji masy maksymalna ładowność eActrosa 400 Lowliner wzrasta do nawet 24 ton, w porównaniu z maksymalnie 21 tonami w przypadku eActrosa 600 Lowliner.

Ładowanie pojazdów typu Lowliner - podobnie jak we wszystkich eActros - jest możliwe z mocą do 400 kW za pośrednictwem standardowego złącza CCS2 zlokalizowanego po lewej stronie pojazdu. Naładowanie dwóch zestawów akumulatorów od 10 do 80% zajmuje około 46 minut, natomiast w przypadku trzech zestawów trwa to około 70 minut^{iv}. Oprócz ładowania CCS oba warianty eActros Lowliner będą w przyszłości obsługiwać także ładowanie megawatowe (MCS). W tym celu opcjonalnie dostępne będzie dodatkowe gniazdo ładowania MCS po lewej stronie pojazdu.

Zintegrowana oś elektryczna i predykcyjne sterowanie układem napędowym

Podobnie jak inne pojazdy z portfolio eActrosa, eActros Lowliner jest wyposażony w oś elektryczną z eActrosa 600 z dwoma silnikami elektrycznymi i czterobiegową przekładnią. Silniki elektryczne oferują moc ciągłą na poziomie 400 kW oraz moc szczytową wynoszącą 600 kW. Pełna moc silników jest dostępna niemal nieprzerwanie, z praktycznie ciągłym momentem obrotowym.

Jazda predykcyjna umożliwia odzyskiwanie energii poprzez rekuperację i magazynowanie jej w akumulatorach do późniejszego wykorzystania do napędu. Rekuperacja ogranicza również zużycie hamulców, zmniejszając obciążenie układu hamulcowego. W zależności od sytuacji na drodze kierowca może wybrać jeden z pięciu poziomów rekuperacji. Funkcja jazdy jednym pedałem – czyli wytracania prędkości za pomocą rekuperacji przy ograniczonym użyciu hamulca mechanicznego – może być także aktywowana za pośrednictwem ekranu dotykowego w cyfrowym kokpicie.

eActros Lowliner jest również wyposażony w system Predictive Powertrain Control – tempomat i układ zarządzania skrzynią biegów zoptymalizowany specjalnie pod kątem napędów elektrycznych. To predykcyjne sterowanie układem napędowym automatycznie uwzględnia topografię terenu, przebieg drogi oraz znaki drogowe, aby zapewnić możliwie najbardziej efektywny styl jazdy. Z systemem został zintegrowany także przebieg trasy z nawigacji, co pozwala lepiej przewidywać nadchodzące sytuacje na drodze. Dzięki temu kierowca może ograniczyć lub nawet uniknąć niepotrzebnego hamowania i przyspieszania, co przekłada się na bardziej efektywne wykorzystanie energii zgromadzonej w akumulatorach.

Osoba kontaktowa:

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

ⁱ Systemy wspomagające kierowcę mogą tylko podeprzeć kierowcę. Odpowiedzialność za bezpieczną logistykę pojazdu ponosi zawsze kierowca.

ⁱⁱ Nominalna pojemność nowego akumulatora, na podstawie zdefiniowanych wewnętrznie warunków ramowych. Może się on różnić w zależności od zastosowania i warunków otoczenia.

ⁱⁱⁱ Zasięg został określony wewnętrznie w określonych warunkach testowych po przygotowaniu wstępnym ciągnika siodłowego 4x2 z całkowitą masą zestawu 40 t przy temperaturze zewnętrznej 20°C w transporcie dalekobieżnym i może odbiegać od wartości określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400.

^{iv} Czas ładowania opiera się na warunkach określonych dla samochodów ciężarowych w normie ISO/SAE 12906 - z mocą ładowania 400 kW na standardowej stacji szybkiego ładowania DC 500 A.