

Informacja prasowa

13 września 2026



IAA Transportation 2026: Daimler Truck świętuje 130 lat samochodów ciężarowych i wyznacza przyszłość transportu

- Daimler Truck prezentuje innowacje w kluczowych obszarach branży transportowej.
- Samochody ciężarowe z napędem akumulatorowo-elektrycznym: Daimler Truck umacnia pozycję wyraźnego lidera rynku bezemisyjnych samochodów ciężarowych w Europie. Klienci przejechali już ponad 160 milionów kilometrów elektrycznymi ciężarówkami eActros 600. Podczas targów swoją premierę będzie miał także elektryczny eActros Lowliner. Dodatkowo twórca internetowy i zawodowy kierowca ciężarówki znany jako „Elektrotrucker” wyruszy

eActrosem 600 w podróż dookoła świata o długości około 45 000 kilometrów, prowadzącą przez blisko 30 krajów.

- Ciężarówki napędzane wodorem: Klienci pokonali już niemal 600 000 kilometrów pojazdami wyposażonymi w ogniwa paliwowe. Podczas targów po raz pierwszy zaprezentowany zostanie NextGenH2 Truck. Spośród blisko 50 pojazdów przeznaczonych do testów u klientów niemal wszystkie zostały już przydzielone. Łącznie planowana jest produkcja krótkiej serii obejmującej 100 pojazdów. Do końca dekady Daimler Truck zainwestuje w rozwój ciężarówek wodorowych kilkaset milionów euro.
- Stanowisko Daimler Truck wobec unijnych celów redukcji emisji CO₂ na 2030 r.: regulacje i rzeczywistość muszą iść w parze. Bez ogólnoeuropejskiej infrastruktury dla pojazdów bezemisyjnych oraz zapewnienia ich konkurencyjności kosztowej producenci mogą zostać obciążeni karami finansowymi o potencjalnie egzystencjalnym znaczeniu.
- Powerliner: nowa generacja układu napędowego z silnikiem Diesla, zapewniająca wyższą efektywność i lepsze osiągi.
- Actros L i eActros 600: dostępne również w specjalnej, jubileuszowej edycji z okazji 130-lecia samochodu ciężarowego.
- Usługi: rozwiązanie TruckCharge oraz nowe usługi cyfrowe rozwijają zintegrowany ekosystem usług Mercedes-Benz Trucks.
- Bezpieczeństwo: nowe systemy wspomagające kierowcę, takie jak Active Cross Traffic Assist i Active Side Guard Assist 3, zwiększają bezpieczeństwo w codziennej eksploatacji pojazdów.
- Autonomiczna jazda: Mercedes-Benz Trucks przechodzi od fazy testów do wdrożeń w rzeczywistych operacjach klientów.
- Stoisko Mercedes-Benz Trucks: zlokalizowane w hali 19/20. Przed halą znajduje się zewnętrzne stoisko Mercedes-Benz CharterWay. Na terenach targowych oraz drogach publicznych organizowane są także przejazdy demonstracyjne i jazdy testowe dla klientów.
- Karin Rådström, CEO Daimler Truck: „130 lat temu Gottlieb Daimler wynalazł samochód ciężarowy. Od tego czasu kształtujemy branżę transportową poprzez innowacje i nieustanne skupienie na potrzebach naszych klientów. Naszą ambicją jest budowanie najlepszej firmy produkującej ciężarówki i autobusy. Podczas targów IAA Transportation pokazujemy, jak przekładamy tę ambicję na konkretne działania. Prezentujemy innowacyjne produkty, technologie i usługi, które pomagają naszym klientom osiągać sukces.”
- Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Nasi klienci stoją dziś przed wyzwaniem jednoczesnego godzenia rentowności działalności, bezpieczeństwa oraz transformacji w kierunku transportu bezemisyjnego. Naszym zadaniem jest dostarczanie rozwiązań, które pozwolą im skutecznie sprostać tym

wymaganiom. Podczas targów IAA Transportation pokazujemy, jak Mercedes-Benz Trucks urzeczywistnia te założenia, między innymi dzięki nowej generacji układów napędowych Powerliner, nowym systemom bezpieczeństwa oraz modelowi Mercedes-Benz eActros Lowliner przeznaczonemu do transportu wielkogabarytowego. Ponieważ sama innowacyjność nie jest celem samym w sobie. Najważniejsze są technologie i rozwiązania, które sprawdzają się w codziennej eksploatacji i przynoszą klientom wymierne korzyści.”

Leinfelden-Echterdingen / Hanower – 130 lat po tym, jak Gottlieb Daimler skonstruował pierwszy samochód ciężarowy, Daimler Truck prezentuje podczas targów IAA Transportation 2026 innowacje w kluczowych obszarach branży transportowej. Dzięki pojazdom elektrycznym zasilanym akumulatorami oraz wodorem, wysoce efektywnej technologii silników wysokoprężnych, zaawansowanym systemom bezpieczeństwa, rozwiązaniom cyfrowym, usługom oraz technologiom jazdy autonomicznej firma pokazuje, w jaki sposób nadal wyznacza kierunki rozwoju branży i kompleksowo wspiera klientów w ich codziennej działalności.

Karin Rådström, CEO Daimler Truck: „130 lat temu Gottlieb Daimler stworzył samochód ciężarowy. Od tamtej pory kształtujemy branżę transportową dzięki innowacjom oraz nieustannemu skupieniu na potrzebach naszych klientów. Naszą ambicją jest budowanie najlepszej na świecie firmy produkującej samochody ciężarowe i autobusy. Podczas targów IAA Transportation pokazujemy, jak przekuwamy tę ambicję w konkretne działania. Prezentujemy innowacyjne produkty, technologie i usługi, które pomagają naszym klientom osiągać sukces.”

Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Nasi klienci stoją dziś przed wyzwaniem pogodzenia rentowności działalności, bezpieczeństwa oraz przejścia na transport bezemisyjny. Naszym zadaniem jest dostarczanie rozwiązań, które pomagają im osiągnąć wszystkie te cele jednocześnie. Podczas targów IAA Transportation pokazujemy, w jaki sposób Mercedes-Benz Trucks wciela to podejście w życie, między innymi dzięki nowej generacji układów napędowych Powerliner, nowym systemom wspomagającym bezpieczeństwo oraz modelowi Mercedes-Benz eActros Lowliner przeznaczonemu do transportu wielkogabarytowego. Ponieważ sama innowacyjność nie jest najważniejsza. Liczą się technologie i rozwiązania, które sprawdzają się w codziennej eksploatacji i przynoszą klientom wymierne korzyści.”

Postępy Daimler Truck w obszarze bezemisyjnych samochodów ciężarowych są szczególnie widoczne. W pierwszym półroczu 2026 roku Mercedes-Benz Trucks utrzymał pozycję zdecydowanego lidera rynku w Europie, osiągając około 38-procentowy udział w segmencie ciężkich i średnich lokalnie bezemisyjnych samochodów ciężarowych.

Elektryczny Mercedes-Benz eActros 600, flagowy model marki, oferujący zasięg do 560 kilometrów¹ w najbardziej energooszczędnej konfiguracji przy dopuszczalnej masie całkowitej zestawu wynoszącej 40 ton, od momentu wprowadzenia na rynek pod koniec 2024 roku przejechał już ponad 160 milionów kilometrów w codziennej eksploatacji u klientów.

Jednocześnie ciężarówki wodorowe GenH2 Truck pokonały już prawie 600 000 kilometrów w ramach testów realizowanych przez klientów. Przekaz Daimler Truck jest jasny: bezemisyjny transport już dziś sprawdza się w wielu zastosowaniach dalekobieżnych.

Podczas targów IAA Transportation swoją premierę świętuje nowy Mercedes-Benz eActros Lowliner, którym Mercedes-Benz Trucks rozszerza ofertę pojazdów akumulatorowo-elektrycznych o kolejne ważne rozwiązanie dla transportu wielkogabarytowego.

Równocześnie twórca internetowy i zawodowy kierowca ciężarówki Tobias Wagner, znany jako „Elektrotrucker”, rozpoczyna podczas targów prawdopodobnie najbardziej ambitny dotychczas rzeczywisty test elektrycznej ciężarówki dalekobieżnej. Jego plan zakłada pokonanie około 45 000 kilometrów przez blisko 30 krajów za kierownicą eActrosa 600.

Daimler Truck wykonuje również kolejny krok w kierunku seryjnej produkcji pojazdów napędzanych wodorem. Po szeroko zakrojonych testach u klientów firma przygotowuje wprowadzenie modelu NextGenH2 Truck, który podczas IAA Transportation będzie miał swoją premierę.

Pierwszy pojazd z planowanej krótkiej serii liczącej 100 egzemplarzy ma rozpocząć eksploatację u klienta jeszcze przed końcem bieżącego roku. Zainteresowanie rynku jest bardzo duże. Pomimo wciąż ograniczonej infrastruktury tankowania wodoru niemal połowa pojazdów z tej serii została już przydzielona klientom. Do końca dekady Daimler Truck zamierza zainwestować w rozwój ciężarówek wodorowych kilkaset milionów euro.

Jednocześnie Daimler Truck współpracuje z czołowymi przedsiębiorstwami przemysłowymi i energetycznymi nad rozwojem wydajnego i ekonomicznie opłacalnego ekosystemu wodorowego. Dodatkowe informacje na ten temat mają zostać ogłoszone 15 września podczas targów IAA Transportation.

Wszystkie te działania pokazują, że bezemisyjny drogowy transport towarowy jest już dziś technologiczną rzeczywistością. Elektryczne samochody ciężarowe mogą być niezawodnie i opłacalnie wykorzystywane w coraz większej liczbie zastosowań. Tempo ich upowszechniania jest jednak nadal istotnie ograniczane przez zbyt wolny rozwój infrastruktury ładowania w Europie oraz niewystarczającą dostępność energii, szczególnie po konkurencyjnych cenach.

W efekcie popyt ze strony klientów nie rośnie w tempie wymaganym przez obowiązujące regulacje. Powoduje to coraz większą rozbieżność między ambitnymi celami politycznymi, a rzeczywistymi warunkami rynkowymi. Mówiąc wprost: regulacje i rzeczywistość nie są obecnie ze sobą spójne.

Dlatego silnik spalinowy pozostaje dla wielu klientów nadal istotnym rozwiązaniem. Podczas targów IAA Transportation Mercedes-Benz Trucks prezentuje nowy układ napędowy Powerliner. Optymalne współdziałanie silnika, skrzyni biegów i osi napędowej zapewnia wyższą efektywność, lepsze osiągi oraz niższe koszty eksploatacji.

Ponadto firma rozszerza swoje portfolio w obszarze aktywnego bezpieczeństwa o nowe systemy wspomagające kierowcę. Active Cross Traffic Assist oraz Active Side Guard Assist 3 wspierają kierowców w szczególnie krytycznych sytuacjach drogowych i wyznaczają nowe standardy bezpieczeństwa w ciężkim transporcie drogowym.

Oprócz rozwoju nowych pojazdów i technologii bezpieczeństwa Daimler Truck konsekwentnie napędza również cyfryzację samochodów ciężarowych. Dzięki nowej ofercie produktów Fleetboard, platformie My TruckPoint Store oraz rozszerzonym usługom łączności Mercedes-Benz Trucks tworzy zintegrowany cyfrowy ekosystem, umożliwiający bardziej przejrzyste, przewidywalne i efektywne zarządzanie flotą.

Kolejnym istotnym filarem strategii cyfryzacji jest rozwój autonomicznych rozwiązań transportowych we współpracy ze spółką zależną Torc. Obecnie działania koncentrują się na transporcie dalekobieżnym w Stanach Zjednoczonych, gdzie technologia autonomicznej jazdy ma potencjał znacząco zwiększyć produktywność, bezpieczeństwo oraz efektywność ekonomiczną przewozów. Pierwsze przejazdy bez kierowcy na drogach publicznych mają odbyć się jeszcze w tym roku. Po zakończeniu trwających testów komercyjne wdrożenia planowane są już od 2027 roku, a ich szersza skala od 2028 roku.

Podczas targów IAA Transportation Mercedes-Benz Trucks prezentuje specjalną serię „130 Years Trucks Edition”, upamiętniającą skonstruowanie przez Gottlieba Daimlera pierwszego samochodu ciężarowego w 1896 roku. Limitowana do 400 egzemplarzy edycja bazuje na kabinie ProCabin i jest pierwszym modelem specjalnym marki oferowanym zarówno z napędem wysokoprężnym, jak i akumulatorowo-elektrycznym.

Okolo 30 elementów wyposażenia specjalnego, w tym historyczne akcenty stylistyczne, oklejenie „History Sketch” oraz ekskluzywne wykończenie wnętrza, łączy dziedzictwo marki z wymaganiami współczesnego transportu dalekobieżnego.

Stoisko Mercedes-Benz Trucks w hali 19/20 stanowi centralny punkt rozbudowanego programu atrakcji przygotowanych na targi IAA Transportation. To stąd rozpoczynają się przejazdy demonstracyjne oraz jazdy testowe wybranymi modelami Mercedes-Benz Trucks. Trasy prowadzą przez teren targów, a częściowo także po drogach publicznych, umożliwiając odwiedzającym poznanie pojazdów w rzeczywistych warunkach eksploatacji.

Daimler Truck wspólnie z firmą Milence, będącą przedsięwzięciem Daimler Truck, Volvo Group i TRATON GROUP, zaprezentuje w hali 14/15 system Megawatt Charging System (MCS), czyli wysokowydajne rozwiązanie do ładowania elektrycznych samochodów ciężarowych. Pokazy procesu ładowania będą odbywać się na żywo codziennie o godzinie 10:00.

Kolejną atrakcją będzie codzienny Mercedes-Benz Trucks Show, organizowany od wtorku do piątku. Podczas dynamicznych prezentacji eksperci Mercedes-Benz Trucks zaprezentują wybrane pojazdy użytkowe w ruchu, od historycznych klasyków po najnowsze modele

wyposażone w różne rodzaje napędów. Pokaz połączy fascynującą podróż przez 130 lat historii pojazdów użytkowych z wizją przyszłości transportu.

Nowy model w elektrycznej gamie pojazdów: eActros Lowliner

Mercedes-Benz Trucks po raz pierwszy prezentuje szerokiej publiczności nowego eActrosa Lowlinera. Model odpowiada na rosnące zapotrzebowanie na bezemisyjne rozwiązania transportowe w segmencie dalekobieżnego transportu wielkokubaturowego.

Nowy pojazd będzie dostępny do zamówienia na rynkach EU30 oraz na wybranych rynkach międzynarodowych od trzeciego kwartału 2026 roku. Produkcja seryjna w zakładzie Mercedes-Benz w Wörth rozpocznie się w drugim kwartale 2027 roku.

Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Dzięki eActrosowi Lowlinerowi przenosimy sprawdzoną i wydajną technologię akumulatorów oraz napędu z eActrosa 600 do kolejnego ważnego segmentu transportu. Połączenie klasycznej koncepcji pojazdu typu lowliner z naszą technologią napędu akumulatorowo-elektrycznego pozwoli klientom realizować przewozy wielkogabarytowe w sposób ekonomiczny i lokalnie bezemisyjny. W ten sposób konsekwentnie rozwijamy nasze portfolio elektrycznych samochodów ciężarowych zgodnie z potrzebami klientów i dalej przyspieszamy elektryfikację transportu dalekobieżnego.”

eActros Lowliner jest oferowany jako ciągnik siodłowy w układzie osi 4x2 z rozstawem osi 4000 mm oraz kabiną o szerokości 2,50 m. Wysokość siodła oraz prześwit pojazdu są porównywalne z odpowiednikami wyposażonymi w silnik wysokoprężny. Dzięki temu możliwe jest wykorzystanie naczep typu mega przy zachowaniu dopuszczalnej prawem wysokości całkowitej pojazdu, a jednocześnie uzyskanie maksymalnej wysokości przestrzeni ładunkowej wynoszącej nawet 3 metry, co ma szczególne znaczenie w transporcie wielkogabarytowym. Niska wysokość siodła została osiągnięta dzięki zoptymalizowanej integracji pakietów akumulatorów.

Do najważniejszych rozwiązań technicznych eActrosa Lowlinera należą sprawdzona elektryczna oś napędowa, technologia akumulatorów litowo-żelazowo-fosforanowych (LFP) oraz instalacja elektryczna o napięciu 800 V. Uzupełnieniem są system Multimedia Cockpit Interactive 2 oraz kompleksowy pakiet systemów wspomagających bezpieczeństwo.ⁱⁱ

eActros Lowliner dostępny jest z dwoma lub trzema pakietami akumulatorów LFP, z których każdy oferuje 207 kWhⁱⁱⁱ zainstalowanej pojemności. Model eActros 600 Lowliner zapewnia zasięg około 500 kilometrów^{iv} przy pełnym obciążeniu. Z kolei eActros 400 Lowliner, wyposażony w dwa pakiety akumulatorów, charakteryzuje się niższą masą własną, co przekłada się na wyższą ładowność w porównaniu z eActrosem 600 Lowliner wyposażonym w trzy pakiety akumulatorów. Dzięki redukcji masy maksymalna ładowność wzrasta do około 24 ton, podczas gdy w przypadku eActrosa 600 Lowliner wynosi około 21 ton.

Podobnie jak pozostałe modele z rodziny eActros, Lowliner może być ładowany z mocą do 400 kW za pomocą standardowego złącza CCS2 umieszczonego po lewej stronie pojazdu. W wersji

z dwoma pakietami akumulatorów naładowanie od 10 do 80 proc. zajmuje około 46 minut^v, natomiast przy trzech pakietach czas ten wynosi około 70 minut.

Oprócz ładowania CCS obie wersje eActrosa Lowlinera będą w przyszłości obsługiwać również ładowanie za pomocą Megawatt Charging System (MCS). Funkcjonalność ta zostanie udostępniona w drugiej połowie 2027 roku i umożliwi skrócenie czasu ładowania do poniżej 30 minut.^{vi}

Tak jak pozostałe pojazdy z gamy eActros, Lowliner wykorzystuje elektryczną oś napędową znaną z eActrosa 600, wyposażoną w dwa silniki elektryczne oraz czterobiegową skrzynię przekładniową. Układ ten oferuje moc ciągłą 400 kW oraz moc szczytową 600 kW.

Dzięki predykcyjnemu stylowi jazdy i funkcji rekuperacji energia może być odzyskiwana podczas jazdy i magazynowana w akumulatorach do późniejszego wykorzystania. Lowliner wyposażono również w system Predictive Powertrain Control, czyli tempomat i układ sterowania zespołem napędowym zoptymalizowane pod kątem napędów elektrycznych. System automatycznie uwzględnia ukształtowanie terenu, przebieg drogi oraz znaki drogowe, maksymalizując efektywność energetyczną.

Futurystyczna kabina ProCabin została opracowana z myślą o jak najlepszej aerodynamice, co pozwala ograniczyć zużycie energii.

„Dookoła świata w 80 ładowań” eActrosem 600

Zawodowy kierowca ciężarówki i twórca internetowy Tobias Wagner wyruszy bezpośrednio z targów IAA Transportation w wyjątkową podróż dookoła świata specjalnie zmodyfikowanym Mercedes-Benz eActrosem 600.

Przy maksymalnie 80 postojach na ładowanie zamierza zostać pierwszą osobą, która okrąży świat elektryczną ciężarówką dalekobieżną. Wyprawa ma potrwać około roku i prowadzić przez około 30 krajów na pięciu kontynentach, obejmując łącznie trasę liczącą około 45 000 kilometrów.

Podróż rozpocznie się w Niemczech i poprowadzi Tobiasa Wagnera przez Europę Południowo-Wschodnią: Czechy, Austrię, Słowację, Węgry, Serbię i Bułgarię, a następnie przez Turcję do Azji. Stamtąd trasa ma prowadzić przez Gruzję, Azerbejdżan, Turkmenistan, Uzbekistan, Kirgistan i Kazachstan do Chin. Następnie Wagner planuje przejechać przez Laos, Wietnam, Tajlandię i Malezję, aby do końca stycznia dotrzeć do Singapuru.

Kolejne etapy wyprawy obejmą Australię, Stany Zjednoczone, Meksyk, Kolumbię, Ekwador, Peru, Chile, Argentynę i Brazylię, po czym ekspedycja powróci do Europy. Po drodze Wagner będzie podróżował zarówno przez regiony dysponujące dobrze rozwiniętą infrastrukturą ładowania, jak i przez obszary, gdzie warunki dla akumulatorowo-elektrycznego transportu drogowego dopiero się rozwijają.

Głównym celem wyprawy jest odpowiedź na pytanie, jak skutecznie transport dalekobieżny realizowany przy użyciu elektrycznych samochodów ciężarowych może funkcjonować w rzeczywistych warunkach eksploatacji. Podróż ma pokazać możliwości nowoczesnych elektrycznych ciężarówek na długich trasach, dostarczyć praktycznych doświadczeń z różnych środowisk operacyjnych oraz wskazać obszary, w których nadal potrzebne są dalsze inwestycje w infrastrukturę i zmiany regulacyjne.

Projekt ma również stanowić impuls dla transformacji drogowego transportu towarowego oraz dalszego rozwoju infrastruktury ładowania.

Za pośrednictwem regularnych relacji z trasy Tobiasz Wagner będzie dzielił się swoimi doświadczeniami z klientami, kierowcami i szeroką opinią publiczną. W efekcie światowa wyprawa ma nie tylko pokazać praktyczne możliwości wykorzystania elektrycznych ciężarówek w transporcie dalekobieżnym, ale także wnieść istotny wkład do debaty na temat przyszłości bezemisyjnego transportu drogowego.

eActros 600 przekroczył 160 milionów kilometrów w eksploatacji u klientów w Europie

Mercedes-Benz Trucks osiągnął kolejny ważny kamień milowy z elektrycznym modelem eActros 600 przeznaczonym do transportu dalekobieżnego. Od rozpoczęcia produkcji seryjnej pod koniec 2024 roku pojazdy eksploatowane przez klientów przejechały już ponad 160 milionów bezemisyjnych kilometrów na europejskich drogach.

Analiza opiera się na zanonimizowanych danych telematycznych pochodzących z cyfrowej usługi TruckLive. Dane pokazują, że eActros 600 sprawdza się w codziennej eksploatacji i że elektryczny transport dalekobieżny staje się coraz bardziej powszechnym elementem działalności logistycznej.

Już dziś 50 proc. wszystkich dziennych przebiegów przekracza 400 kilometrów, a około 20 proc. przekracza 600 kilometrów. Wyraźnie pokazuje to, że klienci skutecznie integrują eActrosa 600 z istniejącymi procesami logistycznymi, a zastosowanie elektrycznych ciężarówek w transporcie dalekobieżnym staje się coraz bardziej uzasadnione ekonomicznie.

Dane dostarczają również cennych informacji na temat typowych profili eksploatacji, przebiegów i zachowań związanych z ładowaniem, co pozwala Mercedes-Benz Trucks jeszcze lepiej dostosowywać swoje produkty i usługi cyfrowe do potrzeb klientów.

TruckCharge: ładowanie jako kompleksowe rozwiązanie

Dzięki ofercie TruckCharge Daimler Truck konsekwentnie rozwija swoje portfolio usług związanych z elektromobilnością i wspiera klientów w budowie oraz eksploatacji infrastruktury ładowania. Oferta obejmuje: doradztwo, planowanie infrastruktury, dostawę sprzętu, usługi operacyjne, rozwiązania cyfrowe. W ten sposób firmy otrzymują wsparcie na każdym etapie elektryfikacji swoich flot.

W połączeniu z cyfrowymi usługami Mercedes-Benz Trucks, TruckCharge tworzy zintegrowany ekosystem łączący pojazdy, infrastrukturę ładowania i zarządzanie flotą.

Za pośrednictwem TruckCharge Network Daimler Truck rozszerza również dostęp do infrastruktury ładowania dla elektrycznych samochodów ciężarowych. Obejmuje ona tzw. półpubliczne punkty ładowania, należące do przedsiębiorstw, które udostępniają je także innym użytkownikom. Dzięki temu sieć przyczynia się do stałego zwiększania dostępności punktów ładowania dla ciężkiego transportu drogowego.

Jednocześnie Daimler Truck wraz ze spółką Milence, odpowiedzialną za rozwój infrastruktury ładowania, pracuje nad uproszczeniem procesu korzystania z publicznych stacji ładowania. Dzięki funkcji Seamless Charging wykorzystującej technologię Autocharge sesje ładowania będą mogły w przyszłości być uruchamiane i rozliczane automatycznie po jednorazowej konfiguracji systemu, bez konieczności używania przez kierowcę karty do ładowania czy aplikacji mobilnej. W praktyce wystarczy podłączyć pojazd do stacji ładowania, a jego identyfikacja nastąpi automatycznie.

Cyfrowe rozwiązania, takie jak Fleetboard Charge, zapewniają pełną przejrzystość w zakresie stanu naładowania pojazdu, przebiegu procesu ładowania oraz gotowości pojazdu do pracy. Jednocześnie wspierają efektywne zarządzanie ładowaniem zarówno w bazie transportowej, jak i podczas realizacji tras.

NextGenH2 Truck: wodorowa gwiazda targów IAA Transportation

Mercedes-Benz NextGenH2 Truck będzie najważniejszym pojazdem wodorowym prezentowanym przez Daimler Truck podczas wrześniowych targów IAA Transportation. Ciężarówka z ogniwami paliwowymi stanowi kolejny etap rozwoju technologii transportu dalekobieżnego opartego na wodorze i została od początku zaprojektowana z myślą o przyszłej produkcji seryjnej.

NextGenH2 Truck nadal wykorzystuje ciekły wodór oraz sprawdzone ogniwo paliwowe BZA150 opracowane przez firmę cellcentric, które już w pierwszej generacji pojazdu potwierdziło swoją niezawodność i efektywność w rzeczywistych warunkach eksploatacji.

Jednocześnie pojazd został gruntownie zmodernizowany pod względem technologicznym i korzysta z rozwiązań stosowanych już seryjnie w elektrycznym Mercedes-Benz eActrosie 600. Należą do nich: aerodynamicznie zoptymalizowana kabina ProCabin, najnowsza generacja zintegrowanej elektrycznej osi napędowej, system Multimedia Cockpit Interactive 2, nowoczesne systemy bezpieczeństwa i wspomagania kierowcy oparte na najnowszej architekturze elektrycznej i elektronicznej.

NextGenH2 Truck wykorzystuje ciekły wodór, co pozwala uzyskać zasięg znacznie przekraczający 1000 kilometrów na jednym tankowaniu, przy jednoczesnym zachowaniu krótkiego czasu uzupełniania paliwa. Dzięki temu pojazd szczególnie dobrze sprawdza się w ciężkim transporcie dalekobieżnym.

Daimler Truck wykonuje również kolejny krok w kierunku seryjnego wykorzystania technologii wodorowej. Po szeroko zakrojonych testach z klientami firma przygotowuje wdrożenie modelu NextGenH2 Truck, który podczas IAA Transportation będzie miał swoją premierę.

Od końca 2026 roku Daimler Truck planuje skierować do eksploatacji u klientów w Niemczech krótką serię około 100 ciężarówek Mercedes-Benz NextGenH2 Truck. Pierwszym klientem będzie operator logistyczny Dachser.

Pod koniec 2026 roku do codziennej eksploatacji zostanie wprowadzony pierwszy ciągnik siodłowy z ogniwami paliwowymi zasilany ciekłym wodorem. Do połowy 2027 roku dołączą do niego dwa kolejne identyczne pojazdy. Bazujące w centrum logistycznym Dachser w Karlsruhe ciężarówki będą wykorzystywane przede wszystkim w transporcie dalekobieżnym oraz integrowane z krajowymi i międzynarodowymi sieciami logistycznymi firmy.

Oprócz sprawdzonej technologii ogniw paliwowych klienci, tacy jak Dachser, skorzystają także z szeregu usprawnień zwiększających możliwości operacyjne pojazdu. Przykładowo bardziej kompaktowe rozmieszczenie podzespołów i wynikający z tego krótszy rozstaw osi zapewniają lepszą kompatybilność ze standardowymi naczepami.

Nowy system czujników, reagujący na niezwykle mało prawdopodobne wycieki wodoru, umożliwi również korzystanie z dwóch standardowych miejsc do spania w kabinie podczas nocnych postojów. Zwiększa to komfort kierowców oraz elastyczność użytkowania pojazdu, szczególnie podczas wielodniowych tras dalekobieżnych.

Dzięki temu NextGenH2 Truck został konsekwentnie zaprojektowany pod kątem realnych potrzeb codziennego transportu i stanowi uzupełnienie dla ciężarówek akumulatorowo-elektrycznych, zwłaszcza tam, gdzie kluczowe znaczenie mają duży zasięg i wysoka elastyczność operacyjna.

Cele redukcji emisji CO₂ UE na 2030 r.: regulacje i rzeczywistość muszą iść w parze

Daimler Truck konsekwentnie wspiera dekarbonizację transportu i, podobnie jak cała europejska branża pojazdów użytkowych, wprowadził do produkcji seryjnej szeroką gamę pojazdów akumulatorowo-elektrycznych.

Jednak tempo ich wdrażania na rynku jest obecnie zbyt wolne, aby umożliwić osiągnięcie celów klimatycznych Komisji Europejskiej, które zakładają ograniczenie emisji CO₂ nowych ciężkich pojazdów użytkowych o 43 proc. do 2030 roku w porównaniu z poziomem z 2019 roku.

W efekcie producenci mogą zostać obciążeni bardzo wysokimi karami finansowymi, ponieważ na większości europejskich rynków nadal brakuje zarówno odpowiedniej infrastruktury, jak i wystarczającej dostępności energii, szczególnie po konkurencyjnych cenach.

W 2025 roku udział ciężkich akumulatorowo-elektrycznych samochodów ciężarowych w rynku europejskim wyniósł zaledwie 2 proc.

Tymczasem, aby osiągnąć cel redukcji emisji o 43 proc., do 2030 roku około 35 proc. wszystkich nowo rejestrowanych samochodów ciężarowych w Europie musiałoby być wyposażonych w napęd akumulatorowo-elektryczny lub wodorowy.

Cele redukcji emisji CO₂ UE na 2030 r.: regulacje i rzeczywistość muszą być ze sobą spójne

Dla Mercedes-Benz Trucks każdy punkt procentowy, o który nie zostaną osiągnięte wyznaczone cele, oznacza około 120 mln euro kar finansowych. Gdyby poziom realizacji celu był niższy o przykładowo 10 punktów procentowych, segment Mercedes-Benz Trucks, przy wynikach finansowych na poziomie osiągniętym w 2025 roku, przestałby generować zysk.

Dlatego Daimler Truck apeluje o wcześniejszy przegląd obowiązujących regulacji dotyczących emisji CO₂, tak aby cele były lepiej dostosowane do rzeczywistych warunków rynkowych, w szczególności dostępności infrastruktury oraz całkowitego kosztu użytkowania pojazdów ponoszonego przez klientów.

Powerliner: nowa generacja układu napędowego zapewniająca większą efektywność i lepsze osiągi

Podczas targów IAA Transportation Mercedes-Benz Trucks prezentuje Powerliner, nową generację konwencjonalnego układu napędowego przeznaczonego do ciężkiego transportu dalekobieżnego.

Opracowany jako zintegrowany system obejmujący silnik, skrzynię biegów i oś napędową, Powerliner łączy dalszą poprawę efektywności paliwowej z wyższą mocą, większym momentem obrotowym oraz jeszcze lepszymi właściwościami jezdny.

Wśród najważniejszych innowacji technicznych znajdują się: nowa koncepcja spalania, zoptymalizowane turbosprężarki, nowe generacje skrzyń biegów, strategia pracy układu napędowego ukierunkowana na utrzymywanie niskich prędkości obrotowych silnika.

Efektom tych zmian jest zmniejszenie zużycia paliwa nawet o 4 proc., niższe koszty eksploatacji oraz lepsza dynamika jazdy i zdolność pokonywania wzniesień w codziennej pracy.

Nowa generacja silników obejmująca jednostki OM 470 i OM 471 będzie w przyszłości wykorzystywana również w pojazdach marki Daimler Buses.

Za sprawą Powerlinera Mercedes-Benz Trucks podkreśla, że nowoczesne silniki wysokoprężne nadal odgrywają istotną rolę w zastosowaniach, w których kluczowe znaczenie mają zasięg, efektywność ekonomiczna, wytrzymałość oraz maksymalna elastyczność operacyjna.

Jednocześnie nowa generacja układu napędowego przyczynia się do dalszej poprawy efektywności transportu drogowego dzięki niższemu zużyciu paliwa i ograniczeniu emisji CO₂. Układ został również opracowany z myślą o przyszłych wymaganiach regulacyjnych i stanowi technologiczną podstawę dla dalszych usprawnień w zakresie emisji i wydajności.

Powerliner jest częścią globalnej platformy silników do pojazdów ciężkich Daimler Truck, która stanowi również bazę dla nowej rodziny silników Detroit Gen 6 przeznaczonej na rynek północnoamerykański. Dzięki takiemu podejściu Daimler Truck wykorzystuje efekty skali i wspólnie rozwija kluczowe komponenty układu napędowego dla różnych zastosowań na całym świecie.

Nowe silniki OM 470 i OM 471 będą produkowane w zakładzie Mercedes-Benz w Mannheim. Od kwietnia 2027 roku nowa generacja układu napędowego będzie dostępna we wszystkich modelach Mercedes-Benz Actros i Mercedes-Benz Arocs.

Actros L i eActros 600 w jubileuszowej edycji: „Legacy Meets Passion” z okazji 130-lecia samochodu ciężarowego

Specjalna seria „130 Years Trucks Edition” stanowi sposób, w jaki Mercedes-Benz Trucks celebry 130. rocznicę narodzin samochodu ciężarowego podczas targów IAA Transportation.

Hasło przewodnie „Legacy Meets Passion” jest jednocześnie wyrazem uznania dla klientów i kierowców, którzy od lat są związani z marką i jej pojazdami. Edycja specjalna przenosi wybrane elementy historycznego dziedzictwa marki do współczesnych ciężarówek dalekobieżnych. Klasyczne akcenty stylistyczne połączono z nowoczesną kabiną ProCabin oraz wnętrzem, które integruje funkcje miejsca pracy, przestrzeni mieszkalnej i schowków. Po raz pierwszy Mercedes-Benz Trucks oferuje model specjalny zarówno z napędem wysokoprężnym, jak i akumulatorowo-elektrycznym.

Jubileuszowa edycja bazuje odpowiednio na modelach Actros L oraz eActros 600, tworząc symboliczny most między 130-letnią historią rozwoju samochodu ciężarowego, a trwającą transformacją drogowego transportu towarowego w kierunku napędów bezemisyjnych.

Mercedes-Benz Trucks ogranicza jubileuszową serię „130 Years Trucks Edition” do zaledwie 400 egzemplarzy na całym świecie. Model rocznicowy wyróżnia około 30 unikatowych elementów wyposażenia zewnętrznego i wnętrza, które podkreślają jego wyjątkowy charakter oraz nawiązują do 130-letniej historii samochodu ciężarowego.

Nowe i udoskonalone systemy bezpieczeństwa dla samochodów ciężarowych i autokarów

Dzięki nowym i ulepszonym systemom wspomagającym Daimler Truck rozszerza zakres wsparcia dostępnego dla kierowców w szczególnie wymagających sytuacjach drogowych.

W centrum uwagi znajduje się nowy Active Cross Traffic Assist^{vii}, który może wspierać kierowcę w przypadku wykrycia ryzyka kolizji z szybko poruszającymi się pojazdami lub motocyklami nadjeżdżającymi z kierunków poprzecznych. Z kolei Active Sideguard Assist 3^{viii} rozwija możliwości systemu wspomagania skrętu, oferując aktywne wsparcie po obu stronach pojazdu. Po raz pierwszy system obejmuje również funkcję wspomagania podczas skrętu przez stronę kierowcy^{ix} wraz z automatyczną interwencją hamowania.

Daimler Truck prezentuje także udoskonalony system Active Drive Assist 3^x do częściowo zautomatyzowanej jazdy, dostępny we wszystkich modelach Mercedes-Benz Actros. Nowe funkcje obejmują szybkie wyłączanie wspomagania kierowania za pomocą przycisku na kierownicy, zapisywanie indywidualnych ustawień kierowcy oraz ulepszoną funkcję aktywnego utrzymywania pojazdu na środku pasa ruchu.

Ofertę uzupełnia oparty na kamerze system Attention Assist 2, który rozpoznaje oznaki rozproszenia uwagi, zmęczenia lub mikrosnu i odpowiednio ostrzega kierowcę.

Nowe i udoskonalone systemy zostały opracowane z myślą o różnych zastosowaniach w transporcie towarowym i pasażerskim. W ramach swoich możliwości wspierają kierowców ciężarówek i autokarów poprzez ostrzeżenia, automatyczne interwencje hamowania oraz funkcje wspomagające prowadzenie pojazdu.

Usługi cyfrowe: rozwój zintegrowanego ekosystemu cyfrowego

Mercedes-Benz Trucks konsekwentnie rozwija swoją ofertę cyfrową, jeszcze ściślej integrując pojazdy, zarządzanie flotą, usługi łączności, dane pojazdów oraz obsługę serwisową. Dzięki nowemu portfolio produktów Fleetboard klienci zyskują dostęp do rozwiązań zwiększających przejrzystość funkcjonowania pojazdów i flot, wspierających analizę danych, zgodność z przepisami, zarządzanie ładowaniem oraz proaktywną diagnostykę pojazdów.

Pozwala to firmom transportowym efektywniej wykorzystywać flotę, upraszczać procesy operacyjne oraz zwiększać dostępność pojazdów. Uzupełnieniem oferty jest nowy My TruckPoint Store, za pośrednictwem którego usługi cyfrowe będą mogły być w przyszłości zamawiane i zarządzane online.

Jednocześnie Mercedes-Benz Trucks rozwija pakiet usług łączności TruckLive, rozszerzając zakres cyfrowego wsparcia dla kierowców i operatorów flot. Cyfrowy ekosystem rozpoczyna się już na poziomie pojazdu i może być następnie rozbudowywany zgodnie z indywidualnymi potrzebami użytkowników. Dzięki temu Mercedes-Benz Trucks integruje pojazdy, zarządzanie flotą, usługi łączności, dane oraz proaktywną obsługę serwisową przez cały cykl życia pojazdu.

Daimler Truck Financial Services: kompleksowe rozwiązania wspierające przejście na transport bezemisyjny

Podczas targów IAA Transportation 2026 Daimler Truck Financial Services (DTFS) prezentuje zintegrowany ekosystem usług, stanowiący istotny element strategii serwisowej Daimler Truck. DTFS przekształca się z tradycyjnego dostawcy usług finansowych w kompleksowego partnera oferującego pojazdy, infrastrukturę, usługi cyfrowe i finansowanie w ramach jednego spójnego rozwiązania.

Portfolio obejmuje: elastyczne formy finansowania i leasingu, ubezpieczenia, pakiety serwisowe, innowacyjne rozwiązania, takie jak Daimler Truck Pay do obsługi cyfrowych płatności.

Za pośrednictwem Mercedes-Benz CharterWay Daimler Truck Financial Services pozycjonuje się jako dostawca elastycznych i kompleksowych rozwiązań transportowych. Już dziś około 200 elektrycznych ciężarówek Mercedes-Benz eActros dostępnych w flocie wynajmu ułatwia klientom rozpoczęcie działalności w obszarze elektromobilności przy ograniczonym ryzyku inwestycyjnym.

Rozszerzenie działalności wynajmu na Włochy i Hiszpanię zapewnia dodatkowo elastyczny dostęp do pojazdów i usług na kolejnych rynkach.

Po raz pierwszy DTFS zostaje również zintegrowany z platformą My TruckPoint, umożliwiając menedżerom flot centralne zarządzanie danymi pojazdów, umowami finansowania i serwisowymi oraz usługami cyfrowymi, takimi jak Fleetboard, z poziomu jednego portalu.

Stephan Unger, CEO Daimler Truck Financial Services: „Klienci oczekują rozwiązań, które po prostu sprawdzają się w codziennej działalności. Dlatego integrujemy pojazdy, ładowanie, finansowanie, usługi, płatności i elastyczne formy użytkowania w sposób, który ogranicza złożoność procesów i zwiększa przewidywalność decyzji, od momentu przedstawienia oferty aż po bieżącą eksploatację.”

Daimler Truck Defence: globalna siła na rzecz mobilności obronnej

Wraz z uruchomieniem nowej globalnej marki Daimler Truck Defence firma konsoliduje swoje działania w sektorze obronnym i konsekwentnie przygotowuje ten obszar działalności do globalnego wzrostu.

W najbliższych latach Daimler Truck zamierza zainwestować kilkaset milionów euro w rozwój kompetencji w zakresie projektowania, produkcji, sprzedaży i obsługi serwisowej, a do 2028 roku planuje osiągnąć 1 miliard euro przychodów z działalności obronnej.

Daimler Truck Defence skupia pod jednym szyldem potencjał technologiczny, produkcyjny i serwisowy całej Grupy. Klienci zyskują dostęp do szerokiej gamy rozwiązań w zakresie wojskowej mobilności i logistyki, a także do możliwości przemysłowych i odpornych łańcuchów dostaw jednego z największych na świecie producentów pojazdów użytkowych.

Strategia zakłada stopniowe rozszerzanie oferty poza pojazdy Mercedes-Benz Special Trucks oraz udostępnianie kolejnych marek i portfolio pojazdów Daimler Truck na potrzeby zastosowań wojskowych.

Dzięki ścisłemu połączeniu doświadczeń z seryjnej produkcji cywilnej i kompetencji wojskowych Daimler Truck Defence jest w stanie realizować zamówienia szybko, w wysokiej jakości i na dużą skalę.

Firma dysponuje globalną siecią około 3000 serwisów w ponad 160 krajach, co umożliwia zapewnienie siłom zbrojnym kompleksowego wsparcia i wysokiej jakości usług przez cały cykl życia pojazdu.

Jednocześnie Daimler Truck Defence coraz mocniej rozwija współpracę z integratorami systemów, producentami zabudów oraz firmami technologicznymi, aby jeszcze skuteczniej odpowiadać na potrzeby współczesnych sił zbrojnych.

Osoba kontaktowa:

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

ⁱ Szacowany zasięg został określony na podstawie wyników wewnętrznych symulacji oraz rzeczywistych testów drogowych. Rzeczywisty zasięg może różnić się od wartości szacunkowej w zależności od wielu czynników, takich jak ukształtowanie terenu, warunki pogodowe, prędkość jazdy, wstępne przygotowanie pojazdu (preconditioning), korzystanie z urządzeń pomocniczych, indywidualna konfiguracja pojazdu oraz styl jazdy kierowcy.

ⁱⁱ Systemy wspomagające kierowcę mogą jedynie wspierać kierowcę podczas prowadzenia pojazdu. Pełna odpowiedzialność za bezpieczną eksploatację i prowadzenie pojazdu zawsze spoczywa na kierowcy.

ⁱⁱⁱ Pojemność nominalna nowego akumulatora została określona na podstawie wewnętrznie zdefiniowanych warunków brzegowych. Rzeczywista dostępna pojemność może się różnić w zależności od sposobu użytkowania pojazdu oraz warunków otoczenia.

^{iv} Zasięg został określony wewnętrznie w ściśle określonych warunkach testowych, po wstępnym przygotowaniu pojazdu (preconditioning), dla ciągnika siodłowego 4x2 o dopuszczalnej masie całkowitej zestawu wynoszącej 40 ton, przy temperaturze zewnętrznej 20°C i podczas eksploatacji w transporcie dalekobieżnym. Rzeczywisty zasięg może różnić się od wartości uzyskanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400.

^v Czas ładowania został określony na podstawie warunków zdefiniowanych dla ciężkich samochodów ciężarowych w normie ISO/SAE 12906 i zakłada ładowanie mocą 400 kW przy użyciu standardowej stacji szybkiego ładowania prądem stałym (DC) o natężeniu 500 A.

^{vi} Czas ładowania został określony na podstawie warunków zdefiniowanych dla ciężkich samochodów ciężarowych w normie ISO/SAE 12906 i zakłada wykorzystanie stacji ładowania zgodnej ze standardem Megawatt Charging System (MCS).

^{vii} Active Cross Traffic Assist: na skuteczność wykrywania obiektów przez system mogą wpływać warunki pogodowe, ograniczona widoczność, układ drogi, ciasne łuki oraz zabrudzone, uszkodzone, zasłonięte lub częściowo niewidoczne obszary działania czujników. System może nie reagować na obiekty znajdujące się poza zdefiniowanym obszarem monitorowania, niektóre wolno poruszające się obiekty lub zwierzęta. Sam fakt wykrycia obiektu przy określonej prędkości nie oznacza, że system w każdych warunkach będzie w stanie odpowiednio wcześniej wygenerować ostrzeżenie lub automatycznie zainicjować hamowanie.

^{viii} Active Sideguard Assist 3: zakres dostępnych funkcji ostrzegania i automatycznej interwencji hamowania zależy od konkretnej funkcji systemu, prędkości pojazdu, wykrytej sytuacji drogowej oraz ograniczeń technicznych systemu. Na skuteczność wykrywania mogą wpływać przeszkody, położenie i kierunek ruchu obiektów, warunki pogodowe i widoczność, a także ograniczenia związane z działaniem czujników. System nie jest w stanie wykryć wszystkich osób ani obiektów w każdej sytuacji i we wszystkich warunkach.

^{ix} Skret przez stronę kierowcy: wykrywanie pojazdów nadjeżdżających z przeciwnego kierunku z prędkością do 120 km/h oraz ewentualna automatyczna interwencja hamowania przy prędkości pojazdu od 0 do 20 km/h