

Informacja prasowa

15 września 2026



Elektryczny transport wielkogabarytowy: Mercedes-Benz Trucks prezentuje eActrosa Lowlinera na targach IAA Transportation

Leinfelden-Echterdingen/Hanower – Podczas targów IAA Transportation w Hanowerze Mercedes-Benz Trucks po raz pierwszy prezentuje szerokiej publiczności nowego eActrosa Lowlinera. Wprowadzając najnowszy model do swojej gamy elektrycznych pojazdów ciężarowych z napędem akumulatorowym, producent oferuje rozwiązanie opracowane specjalnie z myślą o transporcie wielkogabarytowym.

eActros Lowliner odpowiada na rosnące zapotrzebowanie na lokalnie bezemisyjne rozwiązania transportowe w logistyce dalekobieżnej o dużej objętości przewozów, otwierając przewoźnikom dodatkowe możliwości elektryfikacji działalności transportowej. Nowy model będzie dostępny do zamawiania na rynkach krajów UE30 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. Podobnie jak obecna

druga generacja modeli eActros, eActros Lowliner bazuje na koncepcji technologicznej modelu eActros 600, który od końca 2024 roku jest produkowany seryjnie i eksploatowany przez klientów.

Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Dzięki eActrosowi Lowlinerowi przenosimy sprawdzoną i wydajną technologię akumulatorów oraz układu napędowego eActrosa 600 do kolejnego ważnego segmentu transportu. Połączenie klasycznej koncepcji pojazdu typu Lowliner z naszym podejściem do elektromobilności pozwala klientom realizować przewozy wielkogabarytowe w sposób ekonomiczny i lokalnie bezemisyjny. Konsekwentnie rozwijamy nasze portfolio elektrycznych ciężarówek zgodnie z potrzebami klientów i dalej przyspieszamy elektryfikację transportu długodystansowego.”

Wysokie osiągi i praktyczna konstrukcja

eActros Lowliner jest oferowany jako ciągnik siodłowy 4x2 o rozstawie osi 4000 mm i kabinie o szerokości 2,50 m. Wysokość siodła oraz prześwit pojazdu odpowiadają parametrom porównywalnych ciężarówek z silnikiem Diesla. Pozwala to na wykorzystanie naczep typu mega przy zachowaniu dopuszczalnej prawem wysokości całkowitej zestawu, a jednocześnie zapewnia wysokość przestrzeni ładunkowej do trzech metrów, co jest szczególnie istotne w transporcie wielkogabarytowym. Dzięki wysokości siodła odpowiadającej pojazdom spalinowym eActros Lowliner ułatwia integrację elektrycznych ciągników z istniejącymi flotami i procesami transportowymi.

Niska wysokość siodła została osiągnięta dzięki zmodyfikowanemu sposobowi zabudowy akumulatorów. W przeciwieństwie do eActrosa 600, gdzie baterie montowane są poprzecznie pod ramą, w eActrosie Lowlinerze pakiety akumulatorów zostały umieszczone wzdłuż ramy pojazdu. Wymaga to mniej przestrzeni montażowej pod pojazdem i umożliwia uzyskanie niskiej wysokości siodła.

eActros Lowliner wyposażony jest w opracowaną przez Mercedes-Benz Trucks elektryczną oś napędową, akumulatory wykorzystujące technologię ogniw litowo-żelazowo-fosforanowych (LFP) o długiej żywotności oraz instalację elektryczną o napięciu 800 V. Uzupełniają je system Multimedia Cockpit Interactive 2 oraz kompleksowy pakiet systemów bezpieczeństwa i wsparcia kierowcy.ⁱ

Model dostępny jest w wersji z dwoma lub trzema pakietami akumulatorów LFP, z których każdy zapewnia pojemność 207 kWhⁱⁱ. Oznacza to zainstalowaną pojemność akumulatorów wynoszącą 414 kWh w wersji eActros 400 Lowliner oraz 621 kWh w wersji eActros 600 Lowliner.

eActros 600 Lowliner oferuje zasięg około 500 kmⁱⁱⁱ przy pełnym obciążeniu. W zastosowaniach typu Lowliner większy wpływ na zasięg mają zastosowane opony oraz naczepa niż w standardowych elektrycznych pojazdach ciężarowych. Ponieważ transport wielkogabarytowym często wiąże się z niższą masą zestawu, rzeczywisty zasięg może być jeszcze większy.

Dzięki zastosowaniu dwóch pakietów akumulatorów eActros 400 Lowliner jest lżejszy i oferuje wyższą ładowność niż eActros 600 Lowliner wyposażony w trzy pakiety akumulatorów. Maksymalna ładowność eActrosa 400 Lowliner wzrasta do około 24 ton, podczas gdy eActros 600 Lowliner oferuje około 21 ton.

Szybkie ładowanie CCS i MCS

Podobnie jak wszystkie modele eActros, Lowliner może być ładowany z mocą do 400 kW za pośrednictwem standardowego gniazda CCS2 umieszczonego po lewej stronie pojazdu. Naładowanie dwóch pakietów akumulatorów od 10 do 80 proc. zajmuje około 46 minut, natomiast wersji z trzema pakietami około 70 minut.^{iv}

Oprócz standardu CCS obie wersje eActrosa Lowlinera będą w przyszłości obsługiwać także ładowanie zgodne ze standardem Megawatt Charging System (MCS). Funkcja ta będzie dostępna od drugiej połowy 2027 roku i pozwoli skrócić czas ładowania poniżej 30 minut. W tym celu pojazd może zostać opcjonalnie wyposażony w dodatkowe gniazdo MCS po lewej stronie.

Przy wykorzystaniu ładowania MCS wersja z dwoma pakietami akumulatorów może zostać naładowana od 10 do 80 proc. w około 27 minut przy mocy ładowania do 700 kW. Wersja z trzema akumulatorami obsługuje ładowanie z mocą do 1000 kW i osiąga poziom od 10 do 80 proc. w około 29 minut.^v

Efektywność dzięki rekuperacji i przewidującemu sterowaniu

Podobnie jak pozostałe pojazdy z gamy eActros, Lowliner wykorzystuje elektryczną oś napędową z modelu eActros 600, łączącą dwa silniki elektryczne z czterobiegową skrzynią przekładniową. Silniki zapewniają moc ciągłą 400 kW oraz moc maksymalną 600 kW. Pełna moc napędu jest dostępna niemal nieprzerwanie, przy minimalnych przerwach w przekazywaniu momentu obrotowego.

Dzięki przewidującemu stylowi jazdy energia może być odyskiwana w procesie rekuperacji i magazynowana w akumulatorach do późniejszego wykorzystania. Rekuperacja zmniejsza również zużycie układu hamulcowego poprzez ograniczenie obciążenia hamulców.

eActros Lowliner wyposażono również w system Predictive Powertrain Control (PPC), czyli aktywny tempomat i system sterowania układem napędowym zoptymalizowany pod kątem napędów elektrycznych. System automatycznie uwzględnia topografię terenu, geometrię drogi oraz znaki drogowe, maksymalizując efektywność jazdy.

Jeszcze wyższy poziom bezpieczeństwa

Mercedes-Benz Trucks stawia sobie za cel zapewnienie kierowcom jak najlepszego wsparcia w każdej sytuacji drogowej. Dlatego druga generacja eActrosa wyposażona jest w

zaawansowane systemy wspomagające, które potrafią wcześniej wykrywać zagrożenia, ostrzegać kierowcę i pomagać ograniczać skutki niebezpiecznych sytuacji.

Możliwości te opierają się na nowej platformie elektronicznej oferującej dwudziestokrotnie większą moc obliczeniową oraz sześciu czujnikach monitorujących obszar 270 stopni wokół pojazdu. Dzięki temu jeszcze skuteczniej działają systemy Active Brake Assist 6 Plus, Active Sideguard Assist 3, Front Guard Assist oraz Active Drive Assist 3. W niektórych przypadkach ich funkcjonalność wykracza poza wymagania europejskiego rozporządzenia General Safety Regulation.

Dodatkowo system Attention Assist 2 monitoruje poziom koncentracji kierowcy za pomocą kamery na podczerwień, a Active Brake Assist 6 Plus może jeszcze szybciej reagować na sytuacje krytyczne dzięki rozszerzonym możliwościom monitorowania otoczenia.

Aerodynamika i cyfrowa łączność

eActros Lowliner wyposażony jest w futurystyczną kabinę ProCabin, której konstrukcja została zoptymalizowana pod kątem aerodynamiki, aby ograniczać zużycie energii. Płaska podłoga i przestronne wnętrze sprawiają, że kabina doskonale sprawdza się w transporcie dalekobieżnym wymagającym regularnych noclegów, zapewniając wysoki komfort kierowcy.

Kabina dostępna jest w wersjach Stream, Big i Giga, oferując szereg rozwiązań zwiększających komfort, takich jak ulepszone ogrzewanie foteli, wysokiej jakości tapicerka, łóżka z pełnym stelażem i wysokiej klasy materacami, rozszerzone panele sterowania przy koi, nastrojowe oświetlenie ambientowe oraz dodatkowe lampki LED do czytania. Wyposażenie obejmuje także porty USB-C, dwukolorowe zasłony, drugą lodówkę, gniazdo 230 V oraz koncepcję SoloStar z dodatkowymi wariantami tapicerki.

Kolejnym elementem wyposażenia jest MirrorCam. System kamer zamiast tradycyjnych lusterek pomaga zwiększać bezpieczeństwo podczas wyprzedzania, manewrowania, jazdy w nocy i przy ograniczonej widoczności, pokonywania zakrętów czy przejazdu przez wąskie przestrzenie. Oferuje również tryb szerokokątny podczas cofania, znaczniki odległości, dynamiczne przesuwanie obrazu podczas skręcania oraz monitorowanie otoczenia pojazdu podczas postoju.

Standardowy system Multimedia Cockpit Interactive 2 zwiększa funkcjonalność i poziom cyfrowej łączności. 12-calowy wyświetlacz i ulepszony ekran dotykowy zapewniają intuicyjną obsługę, a liczne funkcje dostępne są także poprzez sterowanie głosowe.

System dostarcza informacji o poziomie naładowania akumulatorów, pozostałym zasięgu oraz zużyciu energii. Nawigacja dostosowana do pojazdów elektrycznych uwzględnia dostępność infrastruktury ładowania, a system PPC wykorzystuje dane nawigacyjne do dalszej poprawy efektywności jazdy.

Potencjał redukcji emisji CO₂

Mercedes-Benz Trucks oferuje eActrosa Lowlinera jako ważny element transformacji branży transportowej w kierunku napędów bezemisyjnych. Producent już dziś wykorzystuje elektryczne ciężarówki z rodziny eActros we własnym łańcuchu dostaw.

Nowy eActros Lowliner umożliwi elektryfikację kolejnych operacji transportu wielkogabarytowego zarówno w logistyce wewnętrznej firmy, jak i u wielu przewoźników. W całym cyklu życia pojazdu modele eActros oferują znaczący potencjał redukcji emisji CO₂ w porównaniu z porównywalnym Actrosem z silnikiem Diesla.

Przy założeniu średniego miksu energetycznego UE możliwe jest ograniczenie emisji CO₂ o około 40 proc. W przypadku korzystania wyłącznie z energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych redukcja emisji może przekroczyć 80 proc. w całym dziesięcioletnim okresie eksploatacji pojazdu.

W zależności od źródła energii eActros Lowliner z trzema pakietami akumulatorów kompensuje wyższy ślad węglowy związany z produkcją baterii po przejechaniu około 77 tys. km przy zasilaniu energią odnawialną lub około 177 tys. km przy wykorzystaniu obecnego europejskiego miksu energetycznego.^{vi}

O eActrosie 600

Mercedes-Benz Trucks świętował rozpoczęcie produkcji seryjnej modelu eActros 600 w zakładzie Mercedes-Benz w Wörth pod koniec 2024 roku. Od tego czasu pojazd jest eksploatowany na co dzień przez klientów na drogach wielu krajów Europy i innych regionów świata.

Elektryczny flagowy model Mercedes-Benz Trucks już przed rozpoczęciem produkcji seryjnej wielokrotnie udowodnił swoje możliwości w rzeczywistych warunkach eksploatacji. Sprawdził się zarówno podczas użytkowania przez klientów, jak i w trakcie „eActros 600 European Testing Tour 2024” – w pełni elektrycznej trasy testowej o długości 15 000 kilometrów przez 22 kraje – oraz podczas „European Testing Tour Winter 2025”, obejmującego około 6500 kilometrów po Europie Północnej. W obu przypadkach pojazd poruszał się z dopuszczalną masą całkowitą zestawu wynoszącą 40 ton.

Dodatkowo eActros 600 zdobył tytuł „International Truck of the Year 2025”. Jest to najważniejsze wyróżnienie w branży transportowej, przyznawane corocznie przez organizację International Truck of the Year (IToY), zrzeszającą 24 dziennikarzy specjalizujących się w pojazdach użytkowych z całej Europy.

Wysoka pojemność akumulatorów przekraczająca 600 kWh, od której pochodzi oznaczenie modelu „600”, oraz nowa, opracowana przez Mercedes-Benz Trucks wyjątkowo wydajna elektryczna oś napędowa umożliwiają osiągnięcie zasięgu do 500 kilometrów bez konieczności doładowywania.

W najbardziej efektywnej konfiguracji eActros 600 może przejechać nawet do 560^{vii} kilometrów na jednym ładowaniu, wykorzystując trzy pakiety akumulatorów, w klasycznym transporcie dalekobieżnym przy masie całkowitej zestawu wynoszącej 40 ton. Osiągnięcie tego zasięgu jest możliwe w bardzo realistycznych warunkach eksploatacyjnych i może być jeszcze większe w zależności od stylu jazdy oraz charakterystyki trasy.

eActros 600 może pokonywać znacznie ponad 1000 kilometrów dziennie. Umożliwia to doładowywanie pojazdu podczas ustawowych przerw kierowcy, pod warunkiem dostępności odpowiedniej infrastruktury ładowania.

Model wyposażony jest w trzy pakiety akumulatorów, z których każdy oferuje pojemność 207 kWh. Łączna zainstalowana pojemność wynosi 621 kWh. Akumulatory wykorzystują technologię ogniw litowo-żelazowo-fosforanowych (LFP), charakteryzującą się wysoką trwałością i długą żywotnością.

Inżynierowie Mercedes-Benz Trucks zaprojektowali eActrosa 600 zgodnie z tymi samymi wymaganiami dotyczącymi trwałości pojazdu i podzespołów, jakie obowiązują dla porównywalnego konwencjonalnego Actrosa przeznaczonego do transportu dalekobieżnego. Oznacza to możliwość eksploatacji przez okres do dziesięciu lat i przebieg sięgający 1,2 miliona kilometrów. Po tym czasie stan techniczny akumulatorów powinien nadal przekraczać 80 proc. pierwotnej pojemności.

W porównaniu z innymi technologiami ogniw akumulatorowych, technologia LFP umożliwia wykorzystanie ponad 95 proc. zainstalowanej pojemności, co przekłada się na większy zasięg przy tej samej pojemności akumulatorów.

Pojazd został technicznie przystosowany do pracy z dopuszczalną masą całkowitą zestawu do 44 ton. W połączeniu ze standardową naczepą eActros 600 oferuje w Unii Europejskiej ładowność wynoszącą około 22 ton. W poszczególnych krajach mogą obowiązywać przepisy dopuszczające wyższe wartości.

Aby jeszcze lepiej odpowiadać na potrzeby klientów, Mercedes-Benz Trucks niedawno rozszerzył swoją ofertę elektrycznych ciężarówek o kolejne warianty bazujące na modelu eActros 600. W zależności od wymagań dotyczących zasięgu, ładowności i komfortu klienci będą mogli wybierać spośród dwóch wariantów kabiny, konfiguracji z dwoma lub trzema pakietami akumulatorów, wielu rozstawów osi oraz nowych konfiguracji osi.

Druga generacja modelu eActros obejmuje obecnie ponad 40 wariantów pojazdu bazowego. Wszystkie nowe wersje zachowują kluczowe cechy eActrosa 600, takie jak technologia akumulatorów LFP oraz specjalnie opracowana elektryczna oś napędowa eAxe.

Kolejnym nowym wariantem w rodzinie eActros jest Mercedes-Benz eActros Lowliner, dostępny z dwoma lub trzema pakietami akumulatorów. Rozszerza on ofertę elektrycznych pojazdów ciężarowych producenta o rozwiązanie dostosowane do transportu wielkogabarytowego.

Osoba kontaktowa:

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

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

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

ⁱⁱⁱ Zasięg został ustalony wewnętrznie w określonych warunkach testowych po przygotowaniu wstępnym ciągnika siodłowego 4x2 o masie całkowitej zestawu 40 t w temperaturze zewnętrznej 20°C w transporcie dalekobieżnym i może odbiegać od wartości określonych w 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.

^v Czas ładowania opiera się na warunkach określonych dla samochodów ciężarowych w normie ISO/SAE 12906 - ze stacją ładowania zgodnie ze standardem Megawatt Charging System (MCS) (system ładowania dużej mocy).

^{vi} EU Green Grid Mix 2022 - w oparciu o ocenę cyklu życia zgodnie z normami ISO 14040:2006+A1:2020 i ISO 14044:2006+A1:2017 +A2:2020 oraz krytyczną ocenę przeprowadzoną przez zewnętrzną stronę trzecią TÜV Rheinland Energy GmbH. Wybory dokonane podczas opracowywania LCA w tym specyfikacje zespołu funkcyjnego i metodologii mają znaczący wpływ na wyniki. Dlatego porównanie z innymi modelami samochodów ciężarowych lub pojazdów nie jest ani zalecane, ani zamierzone.

^{vii} Szacowany zasięg jest ustalany na podstawie wyników wewnętrznych symulacji oraz rzeczywistych testów napędu. Rzeczywisty zasięg może różnić się od szacowanego zasięgu z powodu licznych czynników, takich jak topografia, warunki pogodowe, prędkość, przygotowanie wstępne, odbiorniki dodatkowe, indywidualna konfiguracja pojazdu i styl jazdy.