



Informacja prasowa

24 czerwca 2022 r.

Mercedes-Benz Trucks zaprezentuje na targach bauma 2022 zindywidualizowane, zintegrowane rozwiązania dla transportu budowlanego

- **Spełnienie najróżniejszych oczekiwań klientów w dziedzinie transportu budowlanego w całej gamie pojazdów.**
- **Dalsza elektryfikacja portfolio również w zastosowaniach budowlanych.**
- **eActros ze zelektryfikowanymi zabudowami MEILLER i PALFINGER.**
- **Druga generacja systemu MirrorCam z krótszymi ramionami kamer i zoptymalizowanymi parametrami obrazu.**
- **Trzecia generacja silnika OM 471 do ciężkich pojazdów użytkowych zapewnia jeszcze większą moc, dynamikę jazdy i efektywność paliwową.**
- **Napęd Hydraulic Auxiliary Drive i turbosprzęgło z retarderem ułatwiają pracę kierowcy.**
- **Nowa oś przednia o dopuszczalnym nacisku do 10 ton dla Arocsa.**
- **Nowe reflektory główne dla Arocsa i Actrosa do transportu dystrybucyjnego również w wersji opartej w pełni na diodach LED.**

Stuttgart/Monachium. Nierówny teren, wąskie drogi dojazdowe, niewielka przestrzeń do manewrowania, transport ciężkiego sprzętu i materiałów – logistyka budowlana wiąże się z wysokimi wymogami stawianymi wykorzystywanym w niej pojazdom użytkowym. Mercedes-Benz Trucks oferuje w tym zakresie szeroką gamę produktów przeznaczonych dla niemal każdego segmentu zastosowań, czego dowodem będzie prezentacja firmy na tegorocznych targach bauma w Monachium – wiodących na świecie targach poświęconych budownictwu. W dniach od 24 do 30 października

2022 r. na stoisku targowym w hali oraz na terenie zewnętrznym firma przedstawi międzynarodowym decydom, nabywcom i użytkownikom szczegółowy przegląd swojej oferty pojazdów oraz przyjaznych dla klienta rozwiązań w zakresie mobilności. Paleta produktów sięga od Atego, poprzez Unimoga, po Arocsa, Actrosa i eActrosa.

eActros z całkowicie elektryczną przystawką odbioru mocy

Actros z konwencjonalnym silnikiem wysokoprężnym od lat doskonale sprawdza się w transporcie budowlanym, przewożąc materiały sypkie zazwyczaj drogami, a niekiedy także w terenie. Aktualnie ten samochód ciężarowy najwyższej klasy jest dostępny również z akumulatorowym napędem elektrycznym. eActros, zaprojektowany specjalnie do ciężkiego transportu dystrybucyjnego, ma atuty, które może wykorzystywać także w wielu innych zastosowaniach – jest lokalnie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla i cichy podczas jazdy.

Jednego z eActrosów Mercedes-Benz Trucks wyposażył przykładowo w skonstruowane przez ZF urządzenie wielofunkcyjne eWorX wraz z zabudową hakową MEILLER i zabudową bramową firmy PALFINGER. eWorX stanowi ogniwo łączące układ zarządzania energią pojazdu i zabudowę oraz umożliwia ekonomiczną elektryfikację przystawek odbioru mocy napędzających hydrauliczne urządzenia robocze.

Na swoim stoisku targowym tegorocznych targów bauma Mercedes-Benz Trucks zaprezentuje eActrosa z zabudową hakową firmy MEILLER przystosowaną do transportu kontenerów, który dzięki zastosowaniu systemu

ZF eWorX umożliwia pracę układu hydraulicznego w zależności od zapotrzebowania. A więc pompa pracuje tylko podczas poruszania zabudowy, co zapobiega niepotrzebnemu zużyciu energii, a ponadto nie powoduje hałasu, jaki generowałby silnik spalinowy. W system ZF eWorX wyposażony jest również prezentowany na stoisku firmy PALFINGER eActros z zabudową bramową, oferowaną przez tego producenta innowacyjnych urządzeń podnośnych i dźwigowych.

Zrównoważona wydajność

Mercedes-Benz Trucks wyposaża eActrosa w system ePowertrain w postaci elektrycznej osi sztywnej z dwoma zintegrowanymi silnikami elektrycznymi i dwustopniową skrzynią biegów. Akumulatory pojazdu składają się z trzech (eActros 300) lub czterech (eActros 400) pakietów akumulatorowych, każdy o zainstalowanej pojemności 112 kWh¹ i pojemności użytkowej ok. 97 kWh². eActros 400, wyposażony w cztery pakiety akumulatorowe, ma zasięg do 400 kilometrów³. eActros LongHaul, którego rozpoczęcie produkcji seryjnej zaplanowano na rok 2024 r., będzie miał zasięg około 500 km na jednym

¹ Pojemność znamionowa nowego akumulatora, na podstawie zdefiniowanych wewnętrznie warunków ramowych. Może się ona różnić w zależności od zastosowania i warunków otoczenia.

² Energia użyteczna do zwykłej eksploatacji samochodu ciężarowego z nowymi akumulatorami. Określona na podstawie zdefiniowanych wewnętrznie warunków ramowych; może się różnić w zależności od zastosowania i warunków otoczenia.

³ Zasięg pojazdu został określony wewnętrznie w optymalnych warunkach, przy wykorzystaniu m.in. czterech wstępnie kondycjonowanych pakietów akumulatorowych, w transporcie dystrybucyjnym z obciążeniem częściowym i bez przyczepy, w temperaturze zewnętrznej 20°C.

ładowaniu akumulatora, co uczyni go kolejną interesującą alternatywą również w dziedzinie drogowych zastosowań budowlanych.

Mniej znaczy więcej: druga generacja MirrorCam z krótszymi ramionami kamer

Ze względu na trudne warunki ruchu panujące często na placach budów, oprócz wszystkich systemów bezpieczeństwa dostępnych w samochodach ciężarowych Mercedes-Benz Trucks, szczególnie opłacalny jest system MirrorCam, montowany zamiast tradycyjnych lusterek głównych i szerokokątnych. W ciężarówkach Actros i Arocs do transportu dystrybucyjnego oferowany jest opcjonalnie, a w eActrosie stanowi wyposażenie standardowe. W kwietniu 2022 r. wprowadzono do użytku drugą generację tego systemu kamer zastępujących lusterka, dzięki czemu teraz jeszcze lepiej wspiera on kierowcę w wielu sytuacjach na drodze – między innymi dzięki skróceniu ramion obu kamer o dziesięć centymetrów oraz nowym parametrom obrazu. W porównaniu z systemem pierwszej generacji skrócenie ramion kamer ma m.in. tę zaletę, że ułatwia kierowcy cofanie na wprost, co wynika przede wszystkim z faktu, iż perspektywa kamery MirrorCam jest teraz jeszcze bardziej zbliżona do perspektywy zwykłego lusterka szklanego. A to z kolei pomaga kierowcy przyzwyczać się do MirrorCam zamiast lusterek i ułatwia unikanie kolizji z obiektami znajdującymi się na skraju drogi.

Ponadto inżynierowie Mercedes-Benz Trucks po raz kolejny zoptymalizowali tzw. mapowanie tonów. Mapowanie tonów to proces modyfikacji obrazu, przebiegający w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe wyświetlanie

na nośniku szerokiej gamy odcieni. Przekłada się to przede wszystkim na poprawę kontrastu wyświetlacza. Ewolucja tego już wcześniej bardzo jasnego systemu kamer w zakresie regulacji kolorów i jasności sprawia, że teraz wyświetlacze systemu jeszcze dokładniej pokazują obszar istotny dla ruchu pojazdu, zwłaszcza w warunkach niedostatecznego oświetlenia.

Trzecia generacja silnika OM 471 zapewnia jeszcze większą efektywność paliwową, moc i dynamikę

Obok stałego poszerzania gamy pojazdów z akumulatorowym napędem elektrycznym, Mercedes-Benz Trucks wyznacza wciąż nowe wzorce w segmencie premium klasycznych samochodów ciężarowych z silnikiem wysokoprężnym. Przykładem może być trzecia generacja silnika OM 471 przeznaczonego do ciężkich pojazdów użytkowych. Ten „nowy” silnik heavy duty, dostępny od października 2022 r. w typoszeregach Actros i Arocs, jest konsekwentnie ukierunkowany na obniżenie całkowitych kosztów posiadania (TCO) bez uszczerbku dla mocy, dynamiki jazdy czy komfortu jazdy.

Jednym z najważniejszych rozwiązań zwiększających efektywność paliwową w nowoczesnych silnikach wysokoprężnych jest optymalizacja turbodoładowania. Wraz z trzecią generacją OM 471 Mercedes-Benz Trucks wprowadza dwie nowe turbosprężarki, precyzyjnie skonfigurowane pod różnorodne potrzeby klientów. W wariantcie zoptymalizowanym pod kątem ekonomiczności szczególny nacisk położono na jak najniższe zużycie paliwa. Drugi wariant turbosprężarki skonstruowano z myślą o uzyskaniu wysokich osiągnięć i dużej mocy hamowania silnikiem, dlatego idealnie nadaje się do zastosowania w segmencie pojazdów ciężkich i budowlanych.

W celu zapewnienia jeszcze większej dynamiki jazdy, inżynierowie Mercedes-Benz Trucks przyjrzeni się także układowi przeniesienia napędu. Nowy zautomatyzowany układ sterowania pracą skrzyni biegów PowerShift Advanced, dzięki precyzji wybierania biegów, umożliwia teraz szybsze, a jednocześnie płynniejsze ruszanie i przyspieszanie w wielu sytuacjach. Ponadto dalszej optymalizacji poddano parametryzację pedału gazu; zwiększona czułość w dolnym zakresie skoku pedału pozwala na znacznie precyzyjniejsze manewrowanie, a bezpośrednia charakterystyka reagowania w jego górnym zakresie przekłada się na większą dynamikę przy dużym obciążeniu. Ułatwia to także przejeżdżanie przez ronda i swobodne przyspieszanie po ich opuszczeniu.

Predestynowany do ciężkiej pracy

W przypadku ciężarowych Actrosów i Arocsów, które w przeważającej mierze poruszają się po drogach, a tylko niekiedy są zmuszone wjechać w trudny teren na budowie lub w kamieniołomie, ogromnym ułatwieniem w pracy kierowcy jest dołączany hydrauliczny napęd na koła przednie Hydraulic Auxiliary Drive (HAD). Napęd HAD pracuje do prędkości 30 km/h, wytwarzając dodatkową trakcję, niezbędną na przykład do pokonania trudnego wzniesienia na śliskiej drodze.

Dosłownie przełomowym rozwiązaniem do eksploatacji w trudnych warunkach jest turbosprzęgło z retarderem (TRK). Łącząc w jednym podzespołe funkcje hydraulicznego sprzęgła rozruchowego oraz retardera, umożliwia ono delikatne ruszanie i precyzyjne manewrowanie także z dużym obciążeniem i przy minimalnych prędkościach. Jako retarder pierwotny

zapewnia moc hamowania na poziomie 350 kW (476 KM). Wraz z hamulcem silnikowym High Performance Engine Brake o maksymalnej mocy 475 kW (646 KM) turbosprzęgło z retarderem umożliwia uzyskiwanie wysokich osiągnięć.

Nowa oś przednia do Arocsa, Multimedia Cockpit i reflektory główne w wersji z diodami LED

Na targach bauma 2022 Mercedes-Benz Trucks zaprezentuje także wiele innych rozwiązań, dzięki którym praca w transporcie budowlanym może być jeszcze efektywniejsza. Przykładowo, aby jeszcze zwiększyć obciążalność Arocsa, skonstruowano nową oś przednią o dopuszczalnym nacisku do 10 ton. Umożliwia ona m.in. montaż większych żurawi i urządzeń roboczych.

Jako bardzo użyteczne narzędzie w codziennej pracy sprawdza się kokpit multimedialny (Multimedia Cockpit) z dwoma kolorowymi wyświetlaczami, stanowiący serce interfejsu człowiek-maszyna (HMI) – montowany w typoszeregach Actros i Arocs oraz w eActrosie. O pracy zabudowy lub osprzętu symbolicznie informują lampki kontrolne na głównym wyświetlaczu. Dodatkowo pojawiają się tu ostrzeżenia dla kierowcy w formie wyskakujących okienek oraz można skonfigurować do dziesięciu komunikatów. Na drugim wyświetlaczu jest miejsce na maksymalnie osiem dobieranych indywidualnie wirtualnych przełączników, służących do komfortowej integracji funkcji zabudowy niezwiązanych z bezpieczeństwem, np. do obsługi zabudowy wymiennej.

Nowe reflektory główne z sygnaturą świetlną LED nadają jeszcze nowocześniejszy i bardziej oryginalny wygląd Arocsowi i Actrosowi do transportu dystrybucyjnego. Opcjonalnie dostępne są także reflektory główne oparte w pełni na diodach LED, które mogą zapewnić jeszcze wyższe bezpieczeństwo, zwłaszcza w ciemności. W porównaniu z reflektorami ksenonowymi reflektory LED charakteryzują się większą siłą światła i doskonale rozświetlają jezdnię. Do tego dochodzi aspekt ekonomiczny – reflektory LED są łatwiejsze w serwisowaniu i bardziej energooszczędne od tradycyjnych żarówek halogenowych, a ponadto odznaczają się dłuższą żywotnością.

Pojazdy Mercedes-Benz Trucks, których prezentację zaplanowano na targi bauma 2022 (wybór):

eActros 6x2 z zabudową hakową firmy Meiller

Arocs 4151 K 8x4/4 z osią przednią o nacisku 10 ton i dużym żurawiem firmy Palfinger

Arocs 4163 LS 8x4 do transportu ciężkiego

Arocs 2651 K 6x4 z wywrotką trójstronną firmy Meiller

Arocs 1851 LS HAD 4x2 z naczepą wywrotką firmy Meiller

Arocs 3240 B 8x4 z betonomieszarką firmy Liebherr

Arocs 1846 K 4x2 z wywrotką z żurawiem firmy Hiab

Arocs 3242 8+4 z pompą do betonu firmy Putzmeister

Atego 1530 K 4x2 z wywrotką trójstronną firmy Meiller

Unimog

Kontakt:

Piotr Seroka Tel. +48 22 312 75 08 mobile: +48 698 697 508

piotr.seroka@daimlertruck.com

Dział Marketingu & PR Mercedes-Benz Trucks Polska