



Daimler Truck AG

Sporočilo za medije

5. marec 2025

V snegu in ledu po Evropi z električnim vozilom eActros 600: električno tovorno vozilo je učinkovito na cesti tudi pozimi



- Na testni vožnji **European Testing Tour Winter 2025**: vozilo eActros 600 se je na 6500 kilometrov dolgi zimski poti po severni Evropi izkazalo s praktičnostjo in energetske učinkovitostjo
- Več kot polovica približno dva in pol tedna dolgega potovanja je potekala po enakih poteh kot severni del poletne testne vožnje **European Testing Tour 2024**
- **Christof Weber**, vodja globalnega testiranja pri družbi Mercedes-Benz Trucks: »Ne zanima samo nas, kaj se dogaja s porabo energije vozila eActros 600 v različnih zimskih razmerah, temveč predvsem tudi naše stranke in voznike. Zelo smo zadovoljni s spoznanji, pridobljenimi na poti. Ugotovili smo, da je lahko vozilo eActros 600 zelo učinkovito in udobno na cesti tudi sredi evropske zime.«
- Na porabo energije pri tovornih vozilih za daljinski promet, ki delujejo na akumulatorski električni pogon, pozimi močno vplivata aerodinamika in kotalni upor

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen, Germany | www.daimlertruck.com

Sedež/Domicile: Stuttgart, sodišče registracije/Court of Registry: AG Stuttgart, št. HRB/Commercial Register No.: 762884

Predsednik nadzornega sveta/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser

Upravni odbor/Board of Management: Karin Rådström, predsednica/Chairwoman; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Achim Puchert, Eva Scherer



in Mercedes-Benz so registrirane blagovne znamke družbe Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Nemčija.

- **Na doseg manj vplivajo prijetna temperatura med vožnjo, bivanje in spanje v voznikovi kabini**
- **Primeren javni polnilni sistem za tovorna vozila je še vedno izjema in ne pravilo**
- **Vozniki lahko med odmorom prek nove aplikacije »Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0« vedno prejmejo pomembne informacije o statusu, kot sta na primer stanje akumulatorja in stanje napolnjenosti, ali potisna obvestila**

Leinfelden-Echterdingen/Wörth am Rhein – Družba Mercedes-Benz Trucks je na testno vožnjo po severni Evropi znova poslala oba svoja predserijska prototipa vozila eActros 600 – vendar tokrat v hladnem letnem času v občasno zelo izrazitih zimskih razmerah. S testno vožnjo »European Testing Tour Winter 2025« smo hoteli dokazati praktičnost vozila eActros 600 na akumulatorski električni pogon – ki je bilo od takrat nagrajeno z nazivom International Truck of the Year 2025 (mednarodno tovorno vozilo leta 2025) in je zdaj v serijski proizvodnji – v značilnih zimskih razmerah v severni Evropi, na različnih poteh in v različnih topografskih razmerah ter na različnih podnebnih območjih, obenem pa smo želeli pridobiti tudi pomembne podatke o vplivu zimskih temperatur in cestnih razmer na porabo energije vozila eActros 600.

Od približno 6500 kilometrov, prevoženih po severni Evropi, je več kot polovica potovanja potekala po istih poteh, kot je poletni 2024 potekal severni del skoraj sedemtedenske testne vožnje European Testing Tour. Obe tovorni vozili sta se tokrat na pot odpravili s 40 tonami skupne mase priklopnega vozila.

Christof Weber, vodja globalnega testiranja pri družbi Mercedes-Benz Trucks: »Ne zanima samo nas, kaj se dogaja s porabo energije vozila eActros 600 v različnih zimskih razmerah, temveč predvsem tudi naše stranke in voznike. Zelo smo zadovoljni s spoznanji, pridobljenimi na poti. Ugotovili smo, da je lahko vozilo eActros 600 zelo učinkovito in udobno na cesti tudi sredi evropske zime.«

16-dnevno potovanje se je začelo sredi januarja v kraju Wörth am Rhein, vozili pa sta se odpravili na sever. Pot je najprej potekala skozi Nemčijo, Dansko, Švedsko in Finsko, vse do polarnega kroga. Nato se je nadaljevala prek Estonije, Latvije, Litve, Poljske, Češke in Avstrije spet nazaj v Stuttgart oz. Wörth. Na svoji vožnji skozi deset severnoevropskih držav sta bili električni tovorni vozili včasih izpostavljeni ekstremnim temperaturam od -18 do 9 stopinj Celzija. Dnevna povprečna hitrost je bila med 64 in 77 km/h.

Na porabo energije pri tovornih vozilih za daljinski promet, ki delujejo na akumulatorski električni pogon, pozimi močno vplivata aerodinamika in kotalni upor

»Precejšen vpliv na porabo tovrstnega vozila imata pravzaprav aerodinamika in kotalni upor, ne glede na vrsto pogona. Večja gostota zraka pri nižjih zimskih temperaturah tako vedno povzroča večji zračni upor in posledično večjo porabo. Tudi pnevmatike, ki so potrebne za vožnjo pozimi, imajo večji kotalni upor in povečujejo porabo – bolj kot so cestne razmere zimske, tem bolj oprijemljive morajo biti pnevmatike, kar pomeni, da je toliko večja tudi poraba,« pravi Jochen Gottstein, vodja sektorja za testiranje porabe energije in dosega pri družbi Daimler Truck, ki je bil prisoten na celotnem potovanju.

Natančnejša analiza značilnega odseka poti, ki je bil opravljen po hladnem zagonu pri povprečni temperaturi -2 stopinji Celzija in s pnevmatikami razreda energetske učinkovitosti B na vozišču brez snega, je pokazala, da je bila poraba v primerjavi z istim odsekom s pnevmatikami razreda energetske učinkovitosti A približno 25 odstotkov večja. Pet odstotkov od tega lahko pripišemo klimatizaciji kabine na prijetnih 21 stopinj Celzija. Manj kot en odstotek je bil namenjen ogrevanju akumulatorja. Precej manj kot en odstotek presežka porabe je posledica drugih dodatnih porabnikov. Približno štiri odstotke je povzročila moč rekuperacije, ki je bila manjša kot poleti in je v veliki meri posledica povečanega kotalnega in zračnega upora. Slednji s približno 15 odstotki predstavlja preostali levji delež povečane porabe.

Na še posebej zahtevnih odsekih poti, na katerih so bile ceste pretežno pokrite s snegom in včasih z ledom, se je poraba energije v primerjavi z vožnjo poleti s pnevmatikami razreda energetske učinkovitosti A povečala na približno 50 odstotkov. To je predvsem posledica bistveno povečanih voznih uporov. Pri tem je precejšen delež predstavljal kotalni upor, ki ni odvisen od vrste pogona, skandinavskih pnevmatik razreda energetske učinkovitosti D, ki so zasnovane za takšne ekstremne zimske razmere.

Na doseg manj vplivajo prijetna temperatura med vožnjo, bivanje in spanje v voznikovi kabini

Vozniki vozila eActros 600 torej pozimi ne smejo zmrzovati ali varčevati z ogrevanjem. Štirje inženirji so tako v prvih petih dneh prevozili skoraj 3000 kilometrov ter dan in noč preživeli v svojih tovornih vozilih.

»Temperaturo smo nastavili na 21 stopinj Celzija podnevi in 19 stopinj Celzija ponoči za spanje – pri zunanjih temperaturah od -7 do 4 stopinje Celzija,« nam je pojasnil Werner Kempfle, razvojni inženir in eden od vodij projekta eActros 600, ki se je prav tako udeležil potovanja. Doseg se je s tem zmanjšal samo za dva do pet odstotkov. Z vidika skupne porabe tako imenovani »hotelski« del torej skorajda ni pomemben in tudi pri vozilu eActros 600 na akumulatorski električni pogon ni treba skrbeti, da zaradi ogrevanja voznikove kabine ne bi mogli doseči cilja.

Primeren javni polnilni sistem za tovorna vozila je še vedno izjema in ne pravilo

Podobno kot poleti sta se električni tovorni vozili tudi pozimi polnili izključno na javnih polnilnih postajah.

»Čeprav je še vedno težko najti polnilne postaje, namenjene posebej tovornim vozilom, smo zlasti v Skandinaviji našli nekaj izjemno sodobnih polnilnih parkov, kjer nam ni bilo treba odklopiti priklopnika in kjer je bila moč polnjenja zadostna, infrastruktura za odmoro med vožnjo pa dobra,« pravi Gottstein.

To je veliko olajšanje za voznike, zlasti pozimi, ko so temperature zelo nizke in je pot zasnežena. »Načeloma moramo tudi priznati, da je bila to prej izjema kot pravilo in da je videne polnilne sisteme v večini primerov mogoče še izboljšati,« nadaljuje Gottstein.

Pregled postopka polnjenja z novo aplikacijo »Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0«

Tudi nova aplikacija »Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0«, ki je bila predstavljena za vozilo eActros 600, se je izkazala za pravo olajšanje za voznika. Mobilna aplikacija je digitalni vmesnik med voznikom in tovornim vozilom, s katerim lahko voznik priključuje pomembne informacije o stanju, kot sta stanje akumulatorja in stanje napolnjenosti, ali prejme potisna obvestila.

»Aplikacija se je izkazala za še posebej koristno med polnjenjem. Tako nam voznikom med polnjenjem ni bilo treba ves čas ostati pri vozilu. Aplikacija nam je omogočila, da smo imeli vozila ves čas pod nadzorom, da smo videli stanje napolnjenosti in smo se lahko takoj odzvali, če je bilo polnjenje na primer prekinjeno,« nam je zaupal Kempfle, ki je novo storitev pohvalil.

O modelu eActros 600

eActros 600 ima tri akumulatorske sklope s kapaciteto po 207 kWh¹. Skupna kapaciteta nameščenih akumulatorskih sklopov je 621 kWh. Akumulatorji temeljijo na tehnologiji litij-železo-fosfatnih celic (LFP) in jih odlikuje dolga življenjska doba. Razvojni inženirji družbe Mercedes-Benz Trucks so eActros 600 zasnovali tako, da izpolnjuje enake zahteve glede trpežnosti vozila in komponent kot primerljivo običajno težko vozilo Actros za daljinski promet. To pomeni do 1,2 milijona prevoženih kilometrov v desetih letih uporabe. Po tolikšnem času uporabe mora biti stanje akumulatorja (»State of Health«) še prek 80 odstotkov. V nasprotju z drugimi tehnologijami akumulatorskih celic se lahko pri tehnologiji LFP uporabi tudi več kot 95 odstotkov nameščene kapacitete. To omogoča večji doseg pri enaki nameščeni kapaciteti akumulatorja. Vozilo je tehnično zasnovano za kombinirano skupno maso priklopnega vozila do 44 ton. S standardnim polpriklopnikom ima eActros 600 v EU nosilnost približno 22 ton. V nekaterih primerih lahko nacionalna zakonodaja dopušča višjo nosilnost.

Električno tovorno vozilo za dolge razdalje vizualno odlikuje popolnoma nov, purističen dizajn z jasnimi linijami in aerodinamično obliko. Bistvo koncepta podjetja Mercedes-Benz Trucks za daljinski promet vozil na akumulatorski električni pogon je strankam ponuditi celovito transportno rešitev, ki vključuje tehnologijo vozil, svetovanje, polnilno infrastrukturo in storitve.

Podjetje Daimler Truck je praznovalo začetek serijske proizvodnje modela eActros 600 konec lanskega novembra v tovarni Mercedes-Benz v Wörthu. Kupcem je dobava vozil eActros 600 na voljo od decembra 2024. Vozilo eActros 600 je bilo imenovano tudi za »mednarodno tovorno vozilo leta 2025«. To je najpomembnejša nagrada v panogi, ki jo vsako leto podeljuje organizacija International Truck of the Year (IToY), ki jo sestavlja 24 evropskih strokovnih novinarjev, ki pokrivajo področje gospodarskih vozil.

¹ Nazivna kapaciteta novega akumulatorja na podlagi interno določenih okvirnih pogojev. Ta se lahko razlikuje glede na primer uporabe in pogoje okolice.

Kontaktna oseba za medije:

Tanja Činč, 031 385 815, tanja.cinc@autocommerce.si

[FOTOGALERIJA>](#)

Nadaljnje informacije družbe Daimler Truck so na voljo na spletnih straneh:
newsroom.daimlertruck.com in www.daimlertruck.com

Izjave o prihodnjem razvoju:

Ta dokument vsebuje izjave o prihodnjem razvoju na podlagi naše sedanje ocene delovanja v prihodnosti. Besede, kot so »prizadevati«, »ambicija«, »predvidevati«, »predpostavljati«, »meniti«, »ocenjevati«, »pričakovati«, »nameravati«, »lahko/bi lahko«, »načrtovati«, »projicirati«, »bi morali« in podobne zaznamujejo takšne izjave o prihodnjem razvoju. Te izjave so izpostavljene številnim tveganjem in negotovostim. Nekaj primerov za to: neugoden razvoj gospodarske situacije, zlasti zmanjšano povpraševanje na naših najpomembnejših prodajnih trgih, poslabšanje naših možnosti refinanciranja na posojilnih in finančnih trgih, neizogibni dogodki višje sile, denimo naravne katastrofe, pandemije, teroristične akcije, politični nemiri, oboroženi spopadi, industrijske nezgode in njihove posledice na naše prodajne, nakupne, proizvodne ali finančne aktivnosti, spremembe menjalniških tečajev, carinskih in zunanjetrgovinskih predpisov, sprememba potrošniškega obnašanja, morebitno zmanjšanje sprejemljivosti naših izdelkov in storitev s posledično oviranim uveljavljanjem cen in izkoriščanjem proizvodnih zmogljivosti, zvišanja cen goriv in surovin, prekinitve proizvodnje zaradi težav z dobavo materialov, stavk zaposlenih ali neplačilne sposobnosti dobaviteljev, upad odprodajnih cen rabljenih vozil, uspešna realizacija ukrepov za zmanjšanje stroškov in zvečanje učinkovitosti, poslovni izgledi družb, pri katerih imamo pomembne deleže, uspešna realizacija strateških kooperacij in skupnih podjetij (konzorcijev), spremembe zakonov, določil in uradnih smernic, zlasti v zvezi z izpusti vozil, porabo goriva in varnostjo, ter zaključek tekočih uradnih preiskav ali preiskav, ki so jih odredili upravni organi, in izid odprtih ali grozečih prihodnjih pravnih postopkov ter druga tveganja in nepredvidljivi zapleti, od katerih so nekateri opisani v tem/našem aktualnem poslovnem poročilu ali v aktualnem vmesnem poročilu pod naslovom »Poročilo o tveganju in priložnostih«. Če se zgodi kateri od teh dejavnikov negotovosti ali kakšen drug nepredvidljiv zaplet ali se domneve, na katerih temeljijo te izjave, izkažejo za nepravilne, lahko dejanski rezultati občutno odstopajo od rezultatov, ki so navedeni v teh izjavah ali so implicitno izraženi. Nimamo namena redno posodabljeni izjav o prihodnjem razvoju in ne prevzemamo te obveznosti, saj te izjave temeljijo izključno na okoliščinah, ki so obstajale na dan objave.

Na kratko o družbi Daimler Truck

Družba Daimler Truck Holding AG (»Daimler Truck«) je eden največjih svetovnih proizvajalcev gospodarskih vozil z več kot 40 glavnimi lokacijami in več kot 100.000 zaposlenimi po vsem svetu. Ustanovitelji družbe Daimler Truck so pred dobrimi 125 leti s svojimi tovornimi vozili in avtobusi ustvarili sodobno transportno industrijo. Težnje podjetja se do danes niso spremenile, saj si prizadeva za en sam cilj: Daimler Truck dela za vse, ki ohranjajo svet v gibanju. Njegove stranke ljudem omogočajo mobilnost in blago dostavijo na cilj zanesljivo, točno in varno. Daimler Truck zagotavlja tehnologije, izdelke in storitve, ki jih potrebujejo za to. To velja tudi za prehod na CO₂-nevtravno vožnjo. Podjetje si prizadeva za uspeh trajnostnega transporta s poglobljenim tehnološkim znanjem in jasnim pogledom na potrebe svojih strank. Poslovne dejavnosti družbe Daimler Truck so razdeljene na pet segmentov poročanja: Trucks North America (TN) z znamkama tovornih vozil Freightliner in Western Star ter znamko šolskih avtobusov Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) z znamkami gospodarskih vozil FUSO in RIZON. Mercedes-Benz Trucks (MBT) z istoimensko znamko tovornih vozil in BharatBenz. Daimler Buses (DB) z avtobusi znamk Mercedes-Benz in Setra. Novo podjetje za finančne storitve družbe Daimler Truck (DTFS) tvori peti segment. Paleta izdelkov v segmentih tovornih vozil vključuje lahka, srednje težka in težka tovorna vozila za daljinski promet, dostavni promet in prevoz na gradbišču, posebna vozila, ki se uporabljajo predvsem v komunali, in industrijske motorje. Paleta izdelkov v segmentu avtobusov vključuje mestne avtobuse, šolske in medkrajevne avtobuse, potovalne avtobuse ter šasije avtobusov. Podjetje poleg prodaje novih in rabljenih gospodarskih vozil ponuja tudi poprodajne storitve in rešitve poveztivosti.