



Datum: 26.07.2026

Medij: Nova S

Emisija: Vrele gume/Nova S

Autori: Redakcija

Teme: Elektroprivreda Srbije (EPS)

	Početak	Trajanje
Emisija	26.07.2026 10:00:00	300:00
Prilog	26.07.2026 12:00:00	10:58

Naslov: Mercedes eActros

9464

Električni kamion; Mercedes E-Actros; održivost u transportu

Mogli bi slobodno da kažemo: Mercedes E-Actros, treća sreća. Upoznali smo ga na njegovoj srpskoj promociji, probali smo ga ovog proleća na relaciji kroz brda i planine Srbije, i zahvaljujući vašim pitanjima, kojih je bilo bezbroj, sugestijama i komentarima, odlučili smo i da treći put se družimo sa Mercedesom E-Actros, ovog puta u jednoj sasvim novoj formi. On je u eksploataciji već nekoliko meseci, zabeležili smo izvanredne statističke podatke kojiće dokazati zašto je električni transport robe prava stvar. Kamion koji vidite pored mene je već nekoliko meseci u upotrebi u transportno-logističkoj kompaniji Ferkam. Zahvaljujući njihovom praćenju ovog kamiona, došli smo do izvanrednih statističkih podataka o njegovoj potrošnji, o njegovoj ekonomičnosti, o njegovoj, na kraju krajeva, autonomiji. O tome ćemo u toku današnjeg testa mnogo više reći, a sada ćemo saznati šta je zapravo prava misija i vizija ovog kamiona i njihovog načina transporta robe. Bojane, evo nas u kabini E-Actrosa pod brojem 500.

Šta to znači? 500 je zapravo u našoj floti. Sa zadovoljstvom je što, eto, danas imamo priliku da predstavimo jedan projekat kojim pokazujemo kako zapravo održivost u transportu izgleda u praksi, kroz partnerstvo, naravno, između kompanije Ferkam i kompanije PepsiCo.

Kada govorimo o transportu generalno, nemoguće je izbeći održivost, i upravo iz tog razloga Ferkam već godinama unazad promovise zelenu agendu širom Evrope. Implementacijom inovativnih rešenja poput HVO goriva i sada uvođenjem električnih vozila, doprinosimo toj ekološkoj tranziciji ka održivoj i niskougljičnoj budućnosti. To je globalno. Kaži nam, šta radimo na lokalnom nivou? Kroz naše interne procese kontinuirano pratimo rezultate i mogućnosti za dodatna unapređenja. Na nivou Ferkam grupacije već postoje konkretni rezultati.

U našoj centrali u Bolzanu, 4 takva vozila električnog tegljača su danas u upotrebi, i upravo to iskustvo smo preneli na tržište Srbije. Suštinski, tema našeg današnjeg testa nije da li Mercedes E-Actros može da se vozi. Može da se vozi, to smo videli u našim prethodnim priložima, već je tema koliko je on efikasan, ekonomičan i praktičan, hajde da kažemo, za svakodnevnu eksploataciju.

Kompanije PepsiCo i Ferkam već nekoliko godina unazad sarađuju na primeni različitih održivih rešenja u oblasti transporta, uključujući i primenu alternativnih goriva na pojedinim rutama.

Elektrifikacija i ovaj električni kamion na koji smo izuzetno ponosni su samo jedan logičan naredni korak na tom zajedničkom putu. Šta znači primena električnog kamiona u praksi za nas?

To znači da možemo u svakodnevnim operacijama da razumemo njegove performanse, da obezbedimo pouzdanu i efikasnu isporuku našim kupcima, i da budemo deo te šire slike, a to znači da ispitujemo mogućnosti i potencijale električne mobilnosti u logistici u budućnosti. Mi na primenu električnog kamiona ne gledamo kao na izolovanu inicijativu ili "samo još jedan projekat". Mi ovo gledamo u okviru transformacije celokupnog lanca snabdevanja i vrednosnog lanca, i verujemo da svi imamo neku ulogu u ovom ekosistemu: proizvođači, logistički partneri, institucije i privreda.

I mislimo da jedino ukoliko verujemo u moć partnerstava možemo da napravimo neke pozitivne promene dugoročno. Pre nego što sa Nemanjom počnemo priču o njegovim utiscima o E-Actrosu, jer ga vozi od prvog dana, samo nekoliko statističkih podataka koje je zabeležila služba kontrole Ferkama. Za 10.300 km koje je Nemanja provezao u junu mesecu, potrošeno je ukupno 9.957 kWh električne energije, odnosno nešto više od 96 kWh električne energije na 100 pređenih kilometara. U ovoj statistici je jako zanimljiva činjenica koliko je prilikom kočenja i usporavanja E-Actros rekuperirao električne energije. Prema zabeleženim dostupnim podacima, to je čak 762 kWh. Ali imamo i još nekih podataka: kompresor za vazduh koji koči, inače ceo ovaj kamion, je potrošio oko 82 kWh električne energije. Drugi potrošači su potrošili 571 kWh električne energije, a na hlađenje kabine je potrošeno 145 kWh električne energije za mesec dana.

Toliko otprilike potrošimo u jednom našem domaćinstvu za one osnovne potrebe.

Nemanja, zdravo. Zdravo. Već sam rekao, od prvog dana si u ovom kamionu. Hajde da mi kažeš tvoje osnovne utiske i impresije o njemu.

Novi električni, prvi u Srbiji. Ajde, budi sad iskren. Pre nego što si seo u njega, da li si malo bio skeptičan? Znaš ono, "kako može struja da bude bolja od dizela" i tako.

Nisam sumnjao, i sve ovo do sada je potvrdilo da sam i bio u pravu. Kaži mi, šta te najviše iznenadilo u prvih nekoliko dana? To što se ne čuje. On je sam po sebi nečujan.

Nekako to utiče i na mene i na druge okolo. Nekad moram da obratim pažnju više na njih, zato što me ne čuju. Jednostavno, kada se približim, vidim da me nije uočio na vreme, i to mi je bilo najneobičnije, da kažem. Da li te manje buke i manje umara tokom vožnje?





Datum: 26.07.2026

Medij: Nova S

Emisija: Vrele gume/Nova S

Autori: Redakcija

Teme: Elektroprivreda Srbije (EPS)

	Početak	Trajanje
Emisija	26.07.2026 10:00:00	300:00
Prilog	26.07.2026 12:00:00	10:58

Naslov: Mercedes eActros

Da, da, da. Meni jako prija što se on ne čuje, iskreno.

Ajde da kažemo sad, kad bi mogao da biraš, da li bi se vratio na dizel ili bi ostao u električnom kamionu, i šta bi pre izabrao? Iz ovog ugla, električni. Rekli smo da smo u junu potrošili ispod 100 kWh električne energije. Šta najviše utiče na potrošnju? Teret, naravno, šta vozimo, i stil vožnje. Da li je to sporija, brža vožnja, da li ima više kočenja, da li je...

kakav je reljef po kojem vozimo, i tako. Dobro.

Ajde ovako, da budemo sad potpuno iskreni. Ti voziš džips, je l' da?

Džips ti nije nešto težak baš. Laka roba, da. Možemo reći da je onda ova potrošnja na srednje opterećenom ili lakše opterećenom kamionu. Tako da, ajde da dodamo još možda 5% ili 10% za potpuno opterećen kamion, što bi bila realna prosečna potrošnja na 100 pređenih kilometara kad bi bili pod punim opterećenjem. Tako je. Nemanja, rekli smo da si proizveo.

Dakle, ti nisi samo potrošač električne energije, već i proizvođač.

Nemoj da čuju ovi u EPS-u da te ne oporezuju. Preko 700 kWh električne energije si napravio u ovom kamionu. Kako, čoveče? Pa, on sam po sebi, kada kočimo, on pravi energiju, električnu. Dakle, rekuperira, je l' tako? Rekuperira, tako je.

I prilikom svakog usporavanja on rekuperira tu električnu energiju. Imamo i sistem jedne pedale: kada kočimo, on samim tim proizvodi električnu energiju. Praktično, popuštanje pedale već je neka vrsta kočenja? Tako je, tako je, tako je. I tu proizvodimo električnu energiju, i ona se vraća u akumulator, i imamo dalje za još nekoliko kilometara od svakog kočenja.

Tako je, tako je. E, to je, vidite, ljudi, suština električnog kamiona.

Ne samo da troši, već i da proizvodi električnu energiju. Koliko vremena provodiš na punjačima sa električnim kamionima? Pa, to zavisi od punjača. 3 do 4 sata se puni, na dnevnom nivou. Da li se to uklapa u tvoje redovne odmore koje moraš da imaš kao vozač?

Da, da, da. Mi imamo organizovano rute, i samim tim nemamo problema sa pauzama.

Ali ukoliko smo na jačem punjaču, na primer od 400 kW, to punjenje može i mnogo brže da se uradi, za 30 do 40 minuta. Da. E, sad kad smo već kod tih punjača, ovaj, autonomije... Evo, iz prve ruke, da čujemo: ne mnogo opterećen E-Actros, po ravnom putu u Vojvodini. Ispod 20% nije preporučljivo da pada baterija.

Otprilike 500 do 600 km on može da pređe jednim punjenjem. To je autonomija.

Da li ti nešto smeta u električnom E-Actrosu? I noviji E-Actrosi, ovaj, imaju ove retrovizore. Digitalne. Digitalne.

Eto, eventualno, ja volim ove obične. To bih možda voleo da se vrati, ali drugo stvarno nemam šta da kažem.

Evo, vidite, čovek iz mlade generacije ne voli digitalizaciju. Dakle, neka Mercedes razmisli da li je ta digitalizacija dobra. Bilo bi logično da i ja ne volim digitalne retrovizore, a da Nemanja voli. E, pošto Nemanja ima problem sa njima, verovatno tu postoji neki širi problem. Ajde sad par pitanja, da se poigramo malo: mit ili činjenica?

Električni kamion ne može da radi ceo dan. To je mit.

Može. Punjenje baterije predugo traje. Mit ili činjenica?

Pa, to je isto mit, ali zavisi od brzine punjača. Vozači ne vole električne kamione.

Mit ili činjenica? E, to je činjenica. Naročito ovi koji idu na duže, ovaj, etape. E, i tu možemo da zaključimo da je praktičnost ovih električnih kamiona još uvek u nekim srednjim turama. Električni kamion nema dovoljno snage pod velikim opterećenjem i usponima.

Mit ili činjenica? To je mit. I ima, ima, i te kako ima snage.

Aha, šta to čujemo sada? Čepiš traku? Pa, ništa, malo sam prešao u drugu traku. Gledaj gde voziš, nemoj da pričaš. Nema, nema priče za volanom.

Da, da. Tako je. Odlično.

Eto, dragi naši, čuli ste u najkraćem i šta je mit i šta je činjenica. U svakom slučaju, mi se u ovom električnom E-Actrosu vozimo savršeno udobno, savršeno ekonomično, a tu je negde i matematika.

Ako trošimo nepunih 100 kWh električne energije na 100 pređenih kilometara, to nam po nekoj najskupljoj ceni industrijske električne energije košta oko 1.700 dinara, dakle nekih 10-ak litara dizela, što je i do 4 puta jeftinije nego da vozimo klasičan dizel kamion. A ono što je još važnije reći, kada sve to pomnožimo na nivou od 10.000 km, na mesečnom nivou štedimo oko 4.000 do 5.000 evra, ili za 5 godina možemo u potpunosti, samo na uštedi električne energije, da isplatimo kompletnu vrednost





Datum: 26.07.2026

Medij: Nova S

Emisija: Vrele gume/Nova S

Autori: Redakcija

Teme: Elektroprivreda Srbije (EPS)

	Početak	Trajanje
Emisija	26.07.2026 10:00:00	300:00
Prilog	26.07.2026 12:00:00	10:58

Naslov: Mercedes eActros

Mercedes E-Actros tegljača. Nemanja, hvala ti. Želim da na sve svoje destinacije bezbedno stigneš i da potrošiš što manje električne energije. Hvala vama.

