

# Auf leisen Sohlen unterwegs

MAN fährt mit dem eTruck auf der Teststrecke vor – Praxiserfahrungen bei Speditionen sammeln



Nähezu lautlos rollen die beiden Vorserien-Modelle des MAN eTruck auf der Teststrecke zwei des Münchener Lkw-Herstellers vor. Abgesehen von den Abrollgeräuschen der Reifen herrscht nahezu Stille. Nicht viel anders verhält es sich, wenn man selbst am Steuer eines der beiden vollelektrisch betriebenen Verteiler-Lkw sitzt. Zum einen ist das eine MAN TGS-Sattelzugmaschine mit Trockenfracht-Auflieger. Zum anderen steht ein MAN TGM 6x2 Fahrgestell mit Curtainsider-Aufbau zum Fahren bereit.

Neben dem Fahrtwind ist dann in beiden Fahrzeugen zudem das leichte Knarzen der Fahrerkabine zu vernehmen. Das mag zum einen daran liegen, dass es sich noch um Vorserienmodelle handelt. Andererseits waren diese Geräusche im Stakkato des Dieselantriebs bislang schlicht nicht zu hören. Letztlich ist das allerdings Jammern auf hohem Niveau.

Beim Fahren mit dem eTruck kristallisiert sich noch ein weiteres Plus heraus: Das Drehmoment ist über jeden Zweifel erhaben. Wobei das technisch Mögliche und das praktisch Benötigte nicht immer deckungsgleich sein müssen. Daher war dann zumindest der TGM-Testwagen auf Komfort abgestimmt – was letztlich mit Blick auf die Reichweite im expeditionellen Alltag Sinn macht. Wobei jeweils ein 350 kW und bis zu 3.500 Newtonmeter starker E-Motor zum Einsatz kommt.

## Stärker als der Diesel

Der 6x2 erweist sich aber selbst in dieser Alltagsabstimmung deutlich leistungsstärker als ein nominal vergleichbarer Diesel. Mit seinen acht Batterien soll er eine Reichweite von bis zu 130 Kilometer haben. Beim Dreiachser, bei dem zwölf Energiespeicher

verbaut sind, gibt MAN bis zu 200 Kilometer Reichweite an.

Nach den bisherigen hausinternen Tests geht es nun zur Erprobung in der Praxis. Ende 2017 übergibt der Nutzfahrzeughersteller daher die ersten vollelektrisch angetriebenen Lkw an österreichische Kunden. Genauer gesagt an Hofer, Spar, Rewe, Metro, die Stiegl Brauerei, Magna Steyr sowie die Logistiker Schachinger, Quehenberger und Gebrüder Weiss. Die genannten Unternehmen sind allesamt Teil des österreichischen Konsortium Council für nachhaltige Logistik (CNL), das sich für Innovationen und Technologien der nachhaltigen Logistik starkmacht. Bei den Fahrzeugen wird es sich vorwiegend um 6x2 Fahrgestelle mit Kühlkoffern, Wechselbehältern und Getränkeaufbauten handeln.

Zum Probelauf gehört zudem eine Sattelzug-Kombination auf MAN TGM-Basis. Die Erkenntnisse aus den Praxiserprobungen mit

den Versuchsfahrzeugen werden laut MAN in die Entwicklung des Serienfahrzeugs einfließen.

## Ab 2021 geht's in Serie

Die Serienproduktion von E-Lkw für den Verteilerverkehr planen die Münchner schließlich für das Jahr 2021. „Gemessen an den langen Produktzyklen im Nutzfahrzeugbereich und unseren hohen Qualitätsansprüchen ist das sehr ambitioniert“, sagte Felix Kybart, Leiter alternative Antriebe bei MAN Truck & Bus, bei der Fahrvorstellung. Bis dahin sind dann auch die Erfahrungen über zusätzliche elektrische Verbraucher wie etwa Kühlkoffer in die Entwicklung eingeflossen.

„Einen rein elektrischen Antrieb sehe ich bei der derzeitigen Batterietechnik in Fernverkehrs-Lkw nicht – sonst ist zu wenig Raum für die Ladung da“, sagte

der MAN-Vorstandsvorsitzende Joachim Drees. Dort werde der Diesel auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

Natürlich mache man sich in der Forschungsabteilung von MAN aber Gedanken über Alternativen. Von der Hybridisierung bis hin zu über Ökostrom erzeugten Kraftstoffen, sogenannten E-Fuels, sei vieles denkbar. Welche Technologie sich durchsetze, sei aber nicht absehbar, erklärte Drees.

Den Oberleitungs-Lkw, wie ihn der ebenfalls zum VW-Konzern gehörende Lkw-Hersteller Scania gemeinsam mit Siemens vorantreibt, sieht er hingegen eher skeptisch. Die Einsatzzwecke, bei denen sich diese Technik anbieten und rechnen, sind aus seiner Sicht eher begrenzt. Bleibt also abzuwarten, welche weiteren Antriebskonzepte mittel- bis langfristig auf der Münchner Teststrecke ihre Runden drehen.

Text und Foto: Carsten Nallinger

3.500  
Newtonmeter

BRINGT DER MOTOR  
DES MAN ETRUCK AUF  
DIE STRASSE

# Bewegung auf der letzten Meile

Zukunftsforum Driving Ahead nimmt den urbanen Lieferverkehr unter die Lupe

Welches sind die Herausforderungen für die Logistik auf der letzten Meile? Darüber diskutieren unlängst Goodyear und trans aktuell mit Akteuren der Zusteller- und Transportbranche im Goodyear-Logistikzentrum Philippsburg. Im Fokus der zweiten Auflage des Zukunftsforums Driving Ahead standen alternative Fahrzeugkonzepte, neue Logistikansätze und die Rolle des Fahrers.

„Auf dem Rücken der Fahrer wird ein gesellschaftlicher Zielkonflikt ausgetragen“, resümierte Klaus Roeser, Geschäftsführer der Paul Schockemöhle Logistics. Nach Ansicht Roesers wächst der Kundenanspruch an die Transportdienstleistung. Einerseits soll eine Bestellung umgehend bis zur Türschwelle geliefert werden. Andererseits wolle niemand ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, Lärm und Emissionen in Kauf nehmen. „Anstatt den Fahrer zum Sündenbock zu machen, muss der Konflikt erkannt und öffentlich diskutiert werden“, forderte Roeser.

Sebastian Haßler, Geschäftsführer des Paketdienstes Interkep, kann hier nur zustimmen. „Der Zusteller ist die einzige direkte Schnittstelle zum Empfänger“, brachte es Haßler auf den Punkt. Seiner Meinung nach wird sich das

Transportvolumen für KEP-Dienste in den nächsten zehn Jahren sogar verdoppeln. „Um steigende Volumina weiterhin bewältigen zu können, müssen wir stärker differenzieren“, sagte Haßler. Seiner Ansicht nach gilt es in Zukunft zu unterscheiden, welche Transporte einen Fahrer oder einen Produktfachmann benötigen.

Deshalb habe man bei Paul Schockemöhle Logistics Fahrer zu sogenannten Last-Mile-Managern ausgebildet, berichtete Geschäftsführer Roeser. Hierbei handele es sich um gut geschulte Mitarbeiter, die sowohl das Transportunternehmen und als auch das ausgelieferte Produkt repräsentieren.

Die MMK Frachtdienste reagiert nach Angaben ihres Gesellschafters und Geschäftsführers Michael Mlynarczyk auf den Fachkräftemangel in der Branche mit einem neuen Geschäftsbereich. 2015 habe man die KEP-Task-Force ins Leben gerufen. Diese besteht aus Fahrern, die bundesweit in die Depots entsendet werden, in denen ein personeller Engpass herrscht.

Mlynarczyk bemängelt, dass die Branche zu wenig ins Personal investiert. Anstatt Millionen Euro in Zustell-Szenarien wie Drohnen oder Roboter zu pumpen, solle lieber in die Ausbildung und angemessene Entlohnung investiert

werden. „Wir müssen anfangen, darüber nachzudenken, wer das Auto fährt – anstatt zu erforschen, wie das Auto selbst fahren kann“, forderte der Unternehmer.

Beim Transport auf der letzten Meile zähle aber auch die richtige Technik, sagt Torsten Zimmermann, Vertriebsleiter bei GHP Spedition-Lagerei mit Sitz im sächsischen Nossen. Das Unternehmen hat sich auf die Anlieferung von Dämmmaterialien für die Altbauanierung in der Berliner Innenstadt spezialisiert. Um diesen Transportweg nicht mit einem 40-Tonner zurücklegen zu müssen, entladen die Fahrer von GHP die Fahrzeuge mit Motorwagenstaplern, die variabel am Zugfahrzeug oder am Anhänger angebracht werden. „So müssen die Fahrer nicht über 20 Meter lange Züge durch die Innenstadt manövrieren, sondern steuern nur noch zwölf Meter lange Fahrzeuge“, sagte Zimmermann. Er wünscht sich aber auch innovative Logistiklösungen zur Bündelung des Güterverkehrs. Hier sieht er die Kommunen in der Pflicht.

Dass Warenströme noch stärker gebündelt werden, wünscht sich auch Wolfgang Schneckenreither, geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Schneckenreither aus Österreich. Als



Transporteur, der Pkw- und Lkw-Reifen zu Händlern befördert, seien die unterschiedlichen Fahrverbote – wie die deutsche Abgasplakette oder die Diskussion um Fahrverbote auf der Inntalautobahn – die größte Herausforderung. „Nur mit einer guten Infrastruktur kann man den Herausforderungen des zunehmenden Verkehrs begegnen“, prognostizierte Schneckenreither.

KEP-Experte Haßler setzt in puncto Verkehrsaufkommen auf eine Bündelung der Warenströme. „Die Lieferungen der verschiedenen Paketdienste werden in einem City-Depot gesammelt. Ein Zustelldienst bringt sie am Wunschtermin gebündelt zum Kunden“, erklärte er.

Text: Knut Zimmer | Foto: Fotolia, Illustration: Goodyear

MEHR IM NETZ



MEHR ZUMTHEMA  
DRIVING AHEAD AUF  
etm.de/goodyear