



ARS ALTMANN

Automobillogistik I: E-Lkw für den Nahverkehr, LNG im Fernverkehr

Einen mit tiefkaltem, verflüssigten Erdgas (LNG) und einen elektrisch betriebenen Autotransporter hat die ARS Altmann AG seit einigen Monaten im Einsatz. Während sich der LNG-Lkw mit offenem Auflieger auch für den Fernverkehr eigne, liefert der E-Lkw mit geschlossenem Auflieger nur im Nahverkehr Fahrzeuge aus, erklärt der Automobillogistiker.

Erdgas als „echte“ Alternative zum Diesel

Konkret transportiert der Elektro-Lkw seit November 2017 für BMW Neufahrzeuge auf einer etwa 30 Kilometer langen Umlaufstrecke vom Verteilzentrum Garching in die BMW Welt und retour. Auf dem Rückweg nimmt er frisch vom Band gelaufene Fahrzeuge aus dem Stammwerk nach Garching mit. Von dort erfolgt die europaweite Distribution der Autos. Eine „echte“ Alternative zum Diesel-Lkw sei nur der Erdgas betriebene Autotransporter, resümiert ARS Altmann. Denn die Zugmaschine, ein Iveco Stralis NP (Test ab Seite 96), erfülle die strenge Euro-6-Abgasnorm und emittiere

im Vergleich zum Diesel weit weniger Schwefeloxid, Stickoxid, CO₂ und Feinstaub. Auch seien die Lärmmissionen deutlich geringer. Somit sei das Befahren von Innenstädten auch im Hinblick auf eventuelle Zufahrtsbeschränkungen mit einem LNG-Truck ohne Vorbehalt möglich.

Vorerst werde der Erdgas-Lkw im süddeutschen Raum eingesetzt. Ein wichtiges Kriterium bei der Auswahl der LNG-Zugmaschine waren nach Angaben des Automobillogistiklers die günstigen Abmessungen des Stralis NP, zum Beispiel Aufsattelhöhe und Radstand. Die Zugmaschine ist mit ihrem Großraumfahrerhaus, einem auto-

matisierten Zwölf-Gang-Getriebe, einer 400 PS starken „Cursor 9“-Maschine, derselben Nutzlast wie ein vergleichbares Dieselfahrzeug und einer durch zwei Tanks mit je 190 kg bedingten Reichweite von etwa 1500 Kilometern ideal für den Fernverkehr, teilt das Unternehmen mit. „Leider ist die für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben notwendige Infrastruktur in Deutschland noch sehr überschaubar, sodass der Gesetzgeber seinen Beitrag dazu leisten muss, E- und LNG-Fahrzeuge für Unternehmen attraktiver zu machen“, schränkt Maximilian Altmann, Vorstandsvorsitzender der ARS Altmann AG, ein (siehe auch Seite 84). akw



ARS Altmann

ERFAHRUNG.

Die deutschen Thermo King Händler.

IAA 2018

Halle 27, Stand C05

© fotomek / Fotolia

Kompetenter Service – 75x in Deutschland.

 THERMO KING

 FRIGOBLOCK

www.thermoking.de



ARS ALTMANN

Be- und Entladezeiten nutzen

Mit einem Terberg YT202-EV ist Ars Altmann, Wolnzach, in die Elektromobilität eingestiegen. Jeden Werktag transportiert die mit einer 169 kWh-Batterie ausgerüstete Zugmaschine auf einem Rolfo-Auflieger Fahrzeuge vom Münchner Werk des Autoherstellers in dessen Verteilerzentrum Garching. Für den Rückweg lädt er Autos, welche der Endkunde in den Showrooms des Ausstellungscenters „BMW Welt“ in Empfang nehmen will. „Wir können mit diesem Lkw-Zug jedes Auto der aktuellen Modellpalette transportieren“, versichert Stephanie Brucklacher, Marketing-Managerin von Ars Altmann. Im zwölf Kilometer entfernten Garching steht eine Ladesäule mit einer Leistung von 80 Kilowatt. Wenn der Akku noch eine Kapazität von 20 Prozent hat, wird



Ars Altmann

In zwei Stunden geladen: E-Lkw von Altmann

er während der Be- und Entladung aufgeladen, was knapp zwei Stunden dauert. „Wir prüfen, wie wir die Ladeinfrastruktur weiter ausbauen können, und führen hierüber produktive Gespräche mit BMW, der Stadt München und dem Freistaat“, sagt Brucklacher. *bot*

MAGNA STEYR



Magna Steyr

In Graz hat Magna zwei E-Lkw im Einsatz

Im Dreischicht-Betrieb jederzeit einsatzbereit

Rund um die Uhr versorgt ein Framo-Lkw der Herbert Temmel GmbH das Grazer Werk des Automobilzulieferers Magna Steyr. Jede Stunde finden drei Rundläufe ab der 1,5 Kilometer entfernten Rohbauhalle außerhalb des Magna Steyr-Werksgebietes zur Lackiererei innerhalb des Werkes statt. Rund drei Minuten dauern die Be- und Entladungen des Fahrzeugs, während dieser Zeit wird die Batterie des Lkw mit Strom versorgt. Möglich macht dies eine Lösung am Hallendock über eine automatisierte Steckverbindung. Über diese wird sowohl die Fördertechnik, als auch die Lkw-Batterie mit Strom versorgt.

Für das Unternehmen Magna Steyr macht diese Lösung Elektromobilität richtig effizient. Für das Beladen des Akkus muss der 18-Tonnen-Lkw nicht aus den Shuttle-Verkehren genommen werden. Auch auf einen Ausfall des Fahrzeugs ist der Automobilzulieferer, der selbst Elektroautos für Jaguar Land Rover fertigt, bestens vorbereitet: Ein zweiter Elektro-Lkw kann jederzeit für die Rundläufe abgerufen werden. *bot/mh*

fördern solche Investitionen mit Zuschüssen und zinsgünstigen Krediten (siehe Kasten Seite 85). Der hessische KEP-Unternehmer Ahmet Cetiner hat diese Chance genutzt und in Maintal ein Netz von rund einem Dutzend Ladepunkten aufgebaut. „Kommune und Energieversorger haben dieses Projekt vom Start weg gefördert“, freut sich der Gründer und Geschäftsführer von 4Xpress.

Bei der Wahl der Ladesäule hatte es Cetiner einfach. Für seine Flottenfahrzeuge genügen konventionelle Stationen mit bis zu 22 Kilowatt Ladeleistung. Rund 1000 Euro kosten solche Anlagen; abhängig von Batterietechnologie und Stecker kann sich

4XPRESS

Nebengeschäft Carsharing

Kurierdienste sind vor allem zwischen 8 und 18 Uhr unterwegs. Und Carsharing-Kunden wollen in der Regel Fahrzeuge für den Abend oder am Wochenende mieten. Diese Erfahrung nutzte Ahmet Cetiner, Gründer und Geschäftsführer von 4Xpress in Maintal, für ein interessantes Geschäftskonzept: Wenn die Fahrer des Kurier- und Expressdienstes Feierabend haben, können Verbraucher sechs BMW i3 für private Touren im Rhein-Main-Gebiet nutzen. Zum Aufladen stehen zwölf Ladestellen an Bahnhof, Rathaus, Einkaufsstraßen und anderen zentralen Punkten der 40.000 Einwohner zählenden Stadt zur Verfügung. Die Kommune förderte die jeweils rund 1000 Euro teuren Säulen mit deutlich über 50 Prozent. Von diesen profitieren auch Privatpersonen, die ein E-Auto fahren, die sich mit einer App registriert haben: Die ersten 8000 Kilowatt-

der Ladevorgang bei völlig leerem Akku allerdings über eine Stunde hinziehen. Weitaus kürzere Wartezeiten fallen bei Schnellladern an. Sie haben bis zu 150 Kilowatt Leistung und kosten 5000 Euro aufwärts. Für besonders hochwertige Geräte müssen Unternehmen über 30.000 Euro ausgeben. Bei vielen Förderprogrammen können sie Summen bis zu dieser Größenordnung abrufen. Die Ladezeiten für Pkw, Kombi und Transporter betragen abhängig von der Kilowatt-Leistung bis zu 30 Minuten, für Lkw müssen längere Zeiten eingeplant werden.

Bei Reichweiten von höchstens 250 Kilometern, auf die fast alle E-Transporter und E-Lkw kommen, sind solche Anlagen völlig ausreichend. Viele Betriebe haben wenigstens eine Ladesäule auf ihrem Werksgelände installiert und schließen am Feierabend ihre Fahrzeuge mit fast leerem Akku an. Wenn sie ausschließlich im Nahverkehr unterwegs sind, müssen sie bis zum nächsten Feierabend nicht ein zweites Mal aufgeladen werden.

Auch für die Projektpartner von BMW, welche in Shuttle-Verkehren mehrere Werke des Automotive-Konzerns mit Lieferanteilen versorgen, haben sich konventionelle Anlagen bewährt. „Unser E-Lkw in Leipzig fährt im Zwei-Schicht-Betrieb“, erklärt Stefanie Kotschenreuther, Key-Account-Managerin von Elflein in Bamberg. „Er wird gegen Mitternacht für sechs bis sieben Stunden an die Ladestation angeschlossen.“ Solche Übergangslösungen



4Xpress

Die i3 stehen auch Privatkunden offen

stunden, die insgesamt geladen werden, hat der lokale Energieversorger MVG kostenfrei angeboten. Jetzt muss jeder Nutzer zahlen. „Rund 100 Verbraucher nutzen den Carsharing-Service regelmäßig und 200 weitere sporadisch“, freut sich Cetiner. Den eigenen Fuhrpark hat der KEP-Unternehmer derweil um einen StreetScooter ergänzt. *bot*