
Transport der Zukunft: „Volkswagen kann schon jetzt liefern“

Von Jens Riedel

Da sich die Transport- und Logistikbranche zurzeit dramatisch ändert, will der Volkswagen Konzern auch auf dem Nutzfahrzeugsektor zum „globalen Champion“ aufsteigen. Den Grundstein dafür hat der Konzern vor zwei Jahren mit der Gründung von Volkswagen Truck & Bus gelegt – dort werden die Aktivitäten der fünf Nutzfahrzeugmarken gebündelt.

Saubere Antriebe, Vernetzung und autonomes Fahren sind die drei Kernbereiche, auf die sich das Unternehmen mit VW Nutzfahrzeuge, VW Caminhoes e Onibus (Brasilien), MAN, Scania und dem Servicedienst Rio konzentriert. „Wir können schon jetzt liefern“, verkündet der zuständige Vorstand Andreas Renschler, einst beim Konkurrenten Daimler in Diensten, bereits heute für diese drei Zukunftsfelder. So wird in wenigen Tagen der erste selbstfahrende, vierachsige Scania-Muldenkipper an eine Bergbaugesellschaft in Afrika geliefert. Die Elektroversion des VW-Transporter Crafter geht nächstes Jahr in den Verkauf. Auch in Brasilien wird der neue kleine Verteiler-Lkw Delivery als E-Delivery erprobt. Die Serienfertigung ist ab 2020 geplant.

Im kommenden Jahr wollen MAN und Scania auch ihre ersten rein elektrischen Stadtbusse in den Verkehr bringen. Mit dem E-TGM hat MAN bereits einen 26-Tonnen-Verteiler-Lkw versuchsweise mit einem Dutzend Batterien für bis zu 200 Kilometer Reichweite bestückt. Neun Fahrzeuge werden ab Ende des Jahres im Kundeneinsatz getestet, eine Kleinserie wäre ab Ende 2018 denkbar. Renschler rechnet damit, dass in den kommenden acht Jahren zehn bis 20 Prozent der Antriebe im Verteilerverkehr elektrisch sein könnten.

Als Mehrmarken-Unternehmen hat Volkswagen für den Nutzfahrzeugbereich einen gemeinsamen Elektroantrieb entwickelt. Der „e-Drivetrain“ ist für Leistungen bis 260 kW / 353 PS und 5500 Newtonmeter Drehmoment ausgelegt. Doch nicht jeder Antrieb eignet sich für jeden Zweck. Batterieelektrische Nutzfahrzeuge eignen sich derzeit nur für den innerstädtischen Verteilerverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr sowie die berühmte „Letzte Meile“.

Im Fernverkehr wird es nach Einschätzung von Volkswagen noch lange Zeit den Diesel als effizientesten Antrieb geben. Seine Zukunft liegt dabei vor allem in alternativen Kraftstoffen von Flüssigerdgas bis hin zu synthetischen Sorten. Vor allem aus Kostengründen sehen die Experten von Volkswagen, MAN und Scania in absehbarer Zeit noch keine Chance für die Brennstoffzelle auf der Langstrecke. „Die Technologie gibt es, und es ist auch kein Problem, sie in einen Lkw zu bekommen, aber sie ist noch zu teuer“, sagt Andreas Renschler und fügt hinzu: „Wir konzentrieren uns auf das, was wir liefern können.“

Eine Alternative für die Elektrifizierung des Fernverkehrs sieht VW in hybriden Oberleitungslösungen. So soll Ende des Jahres auf dem Autobahnabschnitt Frankfurt-Darmstadt die so genannte „e-Road“ getestet werden. Dabei greifen auf dem Dach von Scania-Lastwagen befestigte Stromabnehmer die Energie von seitlich entlang der Strecke geführten Oberleitungen ab. Weitere Teststrecken sind in Schleswig-Holstein und in Baden-Württemberg geplant.

Was die Technologie des autonomen Fahrens angeht, gilt auch im Nutzfahrzeugbereich das, was für den Pkw gilt: Die Fahrzeuge können schon heute mehr, als Politik,

Gesetzgeber und Infrastruktur zulassen. Fahrerlose Lkw lassen sich vorerst nur in abgeschlossenen Industriegebieten wie Abraumhalden, in einem Hafen oder beispielsweise auf dem Flugfeld zum Schneeräumen nutzen. Dabei werden die Fahrzeuge von einer towerförmigen Schaltzentrale aus gesteuert und kontrolliert. Nicht nur mit dem autonomen Scania für den Kunden in Afrika beweist VW Truck & Bus, dass das Unternehmen tatsächlich schon Zukunft liefern kann. Aus Singapur liegt inzwischen der erste Auftrag für ein Platooning-System vor. Der Stadtstaat plant Kolonnenfahrten eines Lkw mit Fahrer und drei fahrerlosen Folge-Fahrzeugen über öffentliche Straßen zwischen zwei Hafenterminals. Um die Arbeit am Randstreifen sicherer zu machen liefert MAN im nächsten Jahr erste selbstfahrende Servicefahrzeuge für Autobahnmeistereien.

Effiziente und umweltschonende Fahrzeugesorgen noch nicht für Wirtschaftlichkeit, die Optimierung der Wartung und des Einsatzes seiner Flotte sind für den Kunden ebenso entscheidend. Deshalb setzt Volkswagen mit Rio auch auf eine markenoffene, cloud-basierte Plattform für den Güterverkehr. So werden seit diesem Jahr alle MAN-Lkw serienmäßig mit der entsprechenden Sende- und Empfangsbox ausgestattet. Mit den gesammelten Daten lässt sich bevorstehender Verschleiß von Fahrzeugkomponenten frühzeitig „vorhersagen“ und damit der Werkstattaufenthalt deutlich verkürzen. Mit Loadfox investiert VW zudem in ein Start-up, dass die Beladung optimiert. Je nach Quelle sind Lastwagen teilweise nur zu 60 Prozent beladen oder bis zu 50 Prozent aller Fahrten Leerfahrten. Da ist mehr drin. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Scania auf einer E-Road.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Scania



Volkswagens Nutzfahrzeugsparte Truck & Bus sieht sich bereits heute mit verschiedenen Fahrzeuglösungen für die Zukunft gerüstet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Autonomer Muldenkipper von Scania R 450 XT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Scania



Volkswagen E-Crafter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen E-Crafter und MAN E-TGM.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



MAN E-TGM.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



Volkswagen E-Delivery.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen E-Delivery.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen E-Delivery.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Drivetrain von Volkswagen Truck & Bus.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Drivetrain von Volkswagen Truck & Bus.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Scania-Oberleitungshybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Scania



Scania G 360 als Oberleitungshybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lkw-Platooning.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Scania



Lkw-Platooning.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



Sensoren für Platooning an einem MAN TGX.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Sensoren für Platooning an einem MAN TGX.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Sensoren für Platooning an einem MAN TGX.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MAN rüstet seine Lkw serienmäßig mit der Rio-Box aus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN