Traton setzt auf Elektroantrieb und Autonomes Fahren

Von Walter Wuttke

Die Elektromobilität kommt nun auch bei den Nutzfahrzeugen in Fahrt – und das ganz ohne Greta, denn die kommenden Abgasvorschriften der EU lassen sich ohne eine Elektrifizierung nicht mehr erreichen. Bei Traton, der Aktiengesellschaft, in der Volkswagen seine Nutzfahrzeugableger MAN, Scania und den brasilianischen Vertreter Volkswagen Caminhoes e Onbibus (VWCO) in einer Aktiengesellschaft zusammengefasst hat, stehen die Zukunftsplanungen daher ganz im Zeichen alternativer Antriebstechnologien.

„Unser Ziel“, so Traton-Vorstand Andreas Renschler im schwedischen Södertälje, „ist es, führender Hersteller von E-Lkw und -Bussen zu werden. In den nächsten zehn bis 15 Jahren könnte jeder dritte Lkw und Bus unserer Marken mit alternativen Antrieben fahren – die meisten davon vollelektrisch.“ Um dies zu erreichen, investiert Traton bis zum Jahr 2025 mehr als eine Milliarde Euro in die Forschung und Entwicklung der Elektromobilität.

Allerdings stehen der Verbreitung elektrisch angetriebener Nutzfahrzeuge noch eine mangelhaft ausgebaute Ladeinfrastruktur und die Kosten im Weg. „Inzwischen wächst aber das Interesse der Kunden deutlich, und mittelfristig erwarten wir, dass batterieelektrische Lkw im Verteilerverkehr und Stadtbusse über ihren Lebenszyklus bei den Kosten mit den fossilen Antrieben gleichziehen werden,“ blickt Renschler in die Zukunft.

Wie sich die Elektromobilität in den logistischen Alltag integrieren lässt, zeigt der brasilianische Teil der Traton-Welt. Dort hat ein Bier- und Getränkeproduzent gleich 1600 elektrisch angetriebene Lkw bestellt, um seinen CO2-Abdruck in den kommenden Jahren deutlich zu verkleinern. Nachdem Testfahrten im Raum Sao Paulo erfolgreich absolviert worden sind, beginnt die Auslieferung der E-Transporter im kommenden Jahr. Die Brasilianer zeigen zudem, wie sich die Einführung der E-Mobilität deutlich beschleunigen lässt.

Zusammen mit anderen Unternehmen hat VWCO ein Konsortium gegründet, um ein Netzwerk aufzubauen, das von der Fertigung über die Ladeinfrastruktur bis zur Verwertung der Batterien alle Bereiche integriert. Gleichzeitig weitet das Unternehmen seine Baureihe e-Delivery aus und bietet nun neben elf- und 14-Tonnern auch einen Viertonner als Einstiegsmodell an. Die VWCO-Entwicklungen sollen nicht auf Brasilien beschränkt bleiben. „Wir haben ein Geschäftsmodell konzipiert, mit dem wir unsere E-Nutzfahrzeuge weltweit vermarkten können“, erklärt VWCO-Chef Roberto Cortes.

In Europa sind die ersten konkreten Schritte in Richtung elektrische Nutzfahrzeuge vergleichsweise zögernd angelegt. Vom elektrisch angetriebenen Transporter eTGE zum Beispiel wurden im vergangenen Jahr gerade 150 Exemplare verkauft. Unter anderem laufen elf Transporter bei der Schweizer Post im Testbetrieb.

Neben der Elektrifizierung steht auch das autonome Fahren im Lastenheft der Traton-Entwickler. In einem Vorort von Stockholm soll in den kommenden Jahren eine vollkommen neue Infrastruktur entstehen, die auf autonom fahrende Busse ausgelegt ist. „In Barkarby“, erklärt Daniel Mohlin von der Verkehrsgesellschaft Nobina, „werden unter anderem separate Busspuren gebaut, und wo das nicht möglich ist, sind die Ampeln mit Sensoren ausgerüstet, die dem Bus Vorfahrt einräumen.“ Gefahren wird bei dem Projekt mit einem zwölf Meter langen Scania-Linienbus, weil „die Menschen dieses Produkt kennen und schätzen“, so ein Scania-Sprecher. In Zukunft sind aber auch andere

Lösungen denkbar – zum Beispiel kleinere Fahrzeuge für individualisierte Mobilitätslösungen.

Wie autonome Nutzfahrzeuge in Zukunft eingesetzt werden können, demonstriert der Kipper AXL, bei dem konsequenterweise ganz auf das Fahrerhaus verzichtet wurde. Ausgerüstet mit einer ganzen Batterie von Sensoren (unter anderem fünf Lidar, vier Radar) und sieben Kameras agiert das Fahrzeug unabhängig und wird dabei lediglich von einem Kontrollzentrum überwacht. Das orangefarbene Gefährt, das ein wenig wie ein Panzer wirkt, erkennt Hindernisse und ist, wenn es jemals in Serie gehen sollte, vor allem für große Tagebaue gedacht, wo heute schon teilautonome Kipper unterwegs ist.

Aktuell wird der Prototyp noch von einem Dieselmotor angetrieben, „doch die Entwicklung ist so ausgelegt, dass ein Elektroantrieb samt Batterien problemlos integriert werden kann“, beschreibt ein Traton-Sprecher die Aussichten. Interesse an derartigen Fahrzeugen zeigen große Bergbaukonzerne, die in Australien aktiv sind. Dabei machen sie eine einfache Rechnung auf. Die vollständige Besatzung eines Kippers kostet im Jahr mindestens 240 000 Dollar – die entfallen, denn AXL arbeitet rund um die Uhr ohne Fahrer.

Neben den alternativen Antrieben arbeiten die Traton-Entwickler an konventionellen Antrieben und werden im kommenden Jahr zusammen mit einem vollkommen neuen Lkw-Modell auch einen 13-Liter-Antrieb vorstellen, der besonders sparsam agieren soll. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel

Volkswagen e-Delivery.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Traton

Scania AXL Kipper.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Traton

Scania AXL Kipper.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Traton

Elektrischer Bus von Scania.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Traton