

Saubere Zeiten für Trucks

Von Walther Wuttke

Lastwagen haben einen denkbar schlechten Ruf. Bei umweltbewegten Zeitgenossen sind sie als Dreckschleudern abgestempelt, und wenn sie sich gerade mal wieder ein Elefantenrennen auf einer zweispurigen Autobahn liefern, erreichen sie beim eiligen Autofahrer die Beliebtheit einer Zahnwurzelbehandlung - ohne Betäubung. Zwar lässt sich am maximalen Tempo der Dickschiffe nichts ändern, doch bei der Umweltverträglichkeit herrscht ein überraschend großes Potenzial.

Wie groß die Möglichkeiten zur CO₂-Einsparung sind, wollte Daimler wissen und schickte drei optimierte Lkw-Gespanne auf einen Praxis-Vergleich quer durch die Republik. Überwacht von der Dekra waren die drei Testkandidaten mit technischen Lösungen ausgerüstet, die heute bereits auf dem Markt sind und den Spritverbrauch senken können. Am Ende waren alle Beteiligten angenehm von dem Einspar-Potenzial überrascht. Die mit aerodynamischen Hilfen und Reifen mit einem verbesserten Rollwiderstand ausgerüsteten Sattelzüge erreichten auf dem so genannten „Efficiency Run“ eine Verringerung des Diesel-Verbrauchs von bis zu 14 Prozent. Zusätzlich waren die Trucks mit dem vorausschauenden Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC) ausgerüstet, der heute schon von den meisten Speditionen eingesetzt wird. Als Auflieger kamen gewichts- und aerodynamisch optimierte Eco-Trailer von Krone, und Goodyear-Fuelmax-Reifen zum Einsatz. Angesichts eines üblichen Durchschnittsverbrauchs von rund 30 Litern profitieren dabei sowohl die Umwelt wie auch die Finanzen der Spediteure.

Noch beeindruckender war das Einspar-Potenzial beim Lang-Lkw, wo sich Verbrauch und CO₂-Ausstoß um 17 Prozent verringerte. „Ein Rückgang von bis zu 14 Prozent beim Standard-Sattelzug und 17 Prozent beim Lang-Lkw hat unsere Erwartungen klar übertroffen“, erklärte Stefan Buchner, Chef von Mercedes-Trucks bei der Präsentation der Ergebnisse in Berlin.

Der Praxistest, an dem sich die führenden deutschen Speditionen DB Schenker Logistics, Große-Vehne und Elflein (mit dem Lang-Lkw) beteiligten, hat allerdings deutlich gemacht, dass bei Einsparungen das Gesamtkunstwerk Truck und Auflieger betrachtet werden muss. „Wenn wir den Verbrauch und die CO2-Emissionen deutlich weiter senken wollen, dürfen wir nicht allein beim Motor ansetzen. Wir müssen die Kräfte bündeln und auch Reifen, Auflieger und andere wichtige Komponenten einbeziehen“, zog Daimler-Vorstand Wolfgang Bernhard Bilanz und forderte alle Beteiligten auf, sich an der Erreichung die künftigen Abgasziele zu erreichen. „Bei unserem neuen Motor, der seit kurzem im Einsatz ist, haben wir mit größten Aufwand eine CO2-Reduktion von drei Prozent erreicht.“

In den kommenden Jahren steht die Branche vor anspruchsvollen Herausforderungen. Die Europäische Union plant bis zum Jahr 2030 eine CO2-Reduktion um 30 Prozent gegenüber 2005. Für die Industriestaaten Deutschland, Frankreich und Italien wird sogar über eine Reduktion von 40 Prozent gesprochen. In diesem Umfeld reicht es nicht mehr, den Antrieb der Zugmaschine zu optimieren – ohne das Zusammenspiel aller Lieferanten und Hersteller werden die Ziele nicht zu erreichen sein. Bernhard geht sogar noch einen Schritt weiter und fordert eine „Elektrifizierung der Raststätten-Parkplätze und Autohöfe“, damit die „Trucker bei ihren Pausen nicht den Diesel anschmeißen müssen, um die Starterbatterie aufzuladen“. So lassen sich pro Jahr 30 000 Tonnen CO2 vermeiden. Außerdem muss der Staat unbedingt die Infrastruktur ausbauen, damit nicht weiter Zeit im Stau verloren geht.

Neben den Maßnahmen an den Fahrzeugen, liegt es buchstäblich auch in den Händen und unter den Füßen der Fahrer, wie viel Sprit sie einsparen können. „Der Unterschied zwischen einem trainierten und untrainierten Fahrer“, so Bernhard, „liegt dabei bei rund zehn Prozent.“ Am Ende bleiben die Spediteure gefordert, die angesichts des beinharten Wettbewerbs vor allem die Kosten im Blick haben und deshalb auch zum Beispiel den Reifen mit verringertem Rollwiderstand nicht trauen. Dabei, das überraschende Ergebnis, brachten gerade sie nach Berechnungen der Dekra den größten Spareffekt. Allerdings sind die „grünen Gummis“ kostspieliger, und niemand weiß, welche Laufleistungen sie tatsächlich erreichen. Der Aufwand an den Test-Trucks hat sich nach Dekra-Berechnungen in zwei bis zweieinhalb Jahren amortisiert.

Zudem halten sich die Spediteure mit dem Kauf neuer Lastzüge zurück. „Pro Jahr haben wir eine Austauschquote von rund fünf Prozent“, erklärt Bernhard. „Wenn sich das nicht ändert, vergehen rund 20 Jahre bis der komplette Bestand auf Euro 6 umgestellt ist.“
(ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



„Efficiency Run“: Auch beim Tanken war die Dekra immer dabei.



„Efficiency Run“: Bei den Testfahrten führte ein Dekra-Ingenieur Protokoll.



„Efficiency Run“: Die Test-Truks waren in den Linieverkehr der Speditionen eingebunden.
