



Überzeugt von E-Mobilität für Lkw: Händler Andreas Knirsch mit Dominik Meffle und Timo Grahm (von links) von der Brettener Spedition Wolfmüller. Der 18-Tonner ist das Testmodell für den 26-Tonner, der im Februar ausgeliefert werden soll. Foto: Tom Rebel

Erster E-Truck in Bretten nimmt Fahrt auf

Spedition Wolfmüller investiert in einen Elektrolaster für den Werksbetrieb eines Kunden

Von Hansjörg Ebert

Bretten. Schon das Anlassen des Motors sorgt für den ersten Aha-Effekt: Kein nagelndes Motorengeräusch, keine Dampf- wolke aus dem Auspuff, keine vibrierende Fahrerkabine. Stattdessen nur ein sanftes Schnurren des Getriebes. Dass der Laster läuft, erkennt man fast nur am Display. Ruckelfrei fährt der Elektro-Truck los und zuckt nur einmal kurz, als der Fahrer in die zweite Stufe des Automatikgetriebes schaltet. Dann zieht der 18-Tonner kräftig an und nimmt Fahrt auf. „Ein sehr ruhiges entspanntes Fahren, wie in einem SUV“, so beschreibt der Mann hinterm Steuer das neue Fahrerlebnis. Er muss es wissen, denn er ist der Chef der Spedition, die ihren Fuhrpark jetzt um ein gewichtiges Elektrofahrzeug erweitert.

Es ist eine Premiere. Denn der Truck ist der erste E-Laster, der in Bretten in Betrieb geht. Zunächst ist es allerdings ein Probetrieb und das Fahrzeug sozusagen das Vorführmodell für den 26-Tonner der Marke Scania, den die Karlsruher Kraftfahrzeuge GmbH im Februar liefern wird. Und dies exakt zugeschnitten auf die Bedürfnisse der Brettener Spedition Wolfmüller, die das Gefährt in Dienst stellen will.

„Kein Rauch, kein Abgas, es stinkt und rußt nicht“, bringt Timo Grahm, der geschäftsführende Gesellschafter der Spedition Wolfmüller, die Vorzüge auf den Punkt, die zuerst ins Auge und in die Nase stechen. Es gibt aber noch mehr, was der schicke Laster zu bieten hat. Die Fahrerkabine lässt sich wie bei manchen Linienbussen absenken, so dass der

Einstieg merklich leichter fällt. Außerdem liegt das Cockpit tiefer, so dass der Lenker Fußgänger und Radfahrer besser im Blick hat. Die Zufriedenheit seiner Fahrer ist einer der Gründe, warum Grahm das E-Gefährt anschafft. Die Zufriedenheit der Kunden ein weiterer. Und die legen zusehends Wert auf Nachhaltigkeit, gerade im Transportwesen. Ein Thema, das auch dem Speditionschef am Herzen liegt. Man müsse etwas tun für die Umwelt, erklärt er, warum er bereit ist, für die elektromobile Erweiterung seines Fuhrparks deutlich mehr Geld in die Hand zu nehmen.

Denn ein normaler Lkw ist schon für rund 100.000 Euro zu haben, der E-Laster schlägt mit 300.000 bis 350.000 Euro zu Buche. 80 Prozent der Mehrkosten werden allerdings vom Bund gefördert, so dass Grahm nur 20 Prozent des Mehrpreises selbst tragen muss. Eine Investition, die sich durch den Zeitgewinn bei den Transporten und günstigere Be-

triebskosten bei einer eigenen Photovoltaikanlage in absehbarer Zeit amortisieren könnte.

150

Kilometer
maximal ist die
Reichweite des 26-Tonnens
mit fünf Batterien.

Die Reichweite des 26-Tonnens ist allerdings beschränkt. Für 120 bis 150 Kilometer reichen die fünf Batterien, mit denen der Scania üblicherweise ausgestattet ist. Bei der Variante mit neun Batterien sind es bis zu 250 Kilometer. Für lange Strecken wäre das zu wenig. Der Truck wird deshalb nur im Werksverkehr eingesetzt und fährt an einem Standort Stückware oder ganze Maschinen in sogenannten Wechselbrücken von einer

Produktionshalle zur nächsten. Dabei handelt es sich um containerartige Aufbauten, die der Truck in Minutenschnelle abstellen und wieder aufnehmen kann. Dafür muss der Fahrer noch nicht einmal aussteigen. Per Knopfdruck und Hydraulik kann er das hintere Steuer erledigen. Geladen wird das Gefährt gleichsam zwischendurch, etwa in der Vesperpause oder wenn sich sonst eine zeitliche Lücke ergibt. Ansonsten ist der Lkw rund um die Uhr im Einsatz. Für die Firma Wolfmüller hat Andreas Knirsch, Geschäftsführer der gleichnamigen Karlsruher Kraftfahrzeuge GmbH, ein Fahrzeug konfiguriert, das auf die speziellen Bedürfnisse des Werkverkehrs zugeschnitten ist und 320 PS unter der Haube hat. Es verfügt über eine mobile Ladestation und ist auf den Transport von Wechselbrücken ausgelegt. In den knapp 7,5 Meter langen Containern lassen sich 19 Euro-Paletten verstauen.

„Der Trend geht weg von Verbrennern zu CO₂-freien, besser noch fossilfreien Antrieben“, bekundet Knirsch. Die ersten Fahrzeuge seien auf dem Markt und zeigten bereits gute Wirkungsgrade. Der Einsatz lohne sich heute schon, allerdings eher für kurze Strecken.

„Wir nutzen das Fahrzeug derzeit als Getränkelaster und sind dabei, Erfahrungen zu sammeln und die Fahrer zu schulen“, erklärt Dominik Meffle, Leiter Vertrieb & Marketing bei Wolfmüller. Insbesondere in der Energierückgewinnung liege ein großes Einsparpotenzial, ein weiteres beim richtigen Laden. Von der E-Mobilität auch im Lastverkehr ist Meffle überzeugt. Den nächsten E-Truck werde man demnächst schon ordern.

Spedition Wolfmüller

Geschichte: 1927 von Fritz Wolfmüller in Bretten gegründet, 1967 bis 2014 Teil der Stuttgarter Spedition Haug, seit 2014 im Besitz von Timo Grahm.

Mitarbeiter: Die Spedition hat 45 Beschäftigte, davon sind 20 Fahrer, ferner etliche kaufmännische Angestellte und Lageristen. Im Fuhrpark stehen 20 Lkw.

Ziele: Die Spedition fährt regional bis international, im europäischen Ausland

liegen die Ziele meist in Frankreich und den Benelux-Ländern.

Güter: Transportiert werden schwerpunktmäßig Paletten, aber auch Schwerlasten – alles außer Lebensmittel, Tiernahrung bildet hier jedoch die Ausnahme. Ein Schwerpunkt bilden medizintechnische Produkte, befördert werden aber auch schwere Maschinen. Dafür stehen zwei Schwertransporter zur Verfügung. bert