

Feldschlösschen und Coop testen Elektrolaster

von Sandro Spaeth - Eine Zürcher Firma hat einen Elektrolaster entwickelt. Der umweltfreundliche 18-Tönnner schlägt die Diesel-Konkurrenz in vielen Bereichen. Feldschlösschen und Coop sind begeistert.

Am Anfang stand ein Rennen für Elektrofahrzeuge – dann eine Vision: Ein mit Strom betriebener Lastwagen, der in seinem Einsatzgebiet die modernen Dieselfahrzeuge das Fürchten lehrt: «Wir wollen gleich gut oder besser sein als die Diesellaster», sagt Entwickler Tobias Wülser, CEO der Zürcher E-Force One AG.

2010 gewann der Elektromobilitätspionier mit einem strombetriebenen Kabinenmotorrad das 80 Tage dauernde «Zero Emission Race». Auf der damals verwendeten Technologie basiert nun auch der erste 18-Tonnen-Elektrolastwagen der Schweiz, den Wülser und sein Team zur Marktreife gebracht haben. «Der Unterschied zwischen Motorrad und Lastwagen ist gar nicht so gross», so Wülser. Beim Lastwagen sei einfach alles etwas grösser und werde in zweifacher Ausführung eingesetzt: Zwei Motoren, zwei Batterien, zwei Ladegräte.

Testbetrieb in der Region Zürich

Detailhändler Coop ist vom E-Force überzeugt. Er hat bereits ein Exemplar des 408 PS-starken des Lasters gekauft. Kostenpunkt: Rund 450'000 Franken. Zum Vergleich: Ein herkömmlicher Diesellaster kostet rund 250'000 Franken weniger. Die Reichweite des ruffreien Fahrzeuges beträgt rund 300 Kilometer, die Nutzlast beträgt 10 Tonnen. Das ist eine Tonne weniger als bei der Konkurrenz und liegt an den Batterien. Coop wird den E-Transporter ab Oktober für die Verteilung der frühmorgens ausgelieferten Frischprodukte in der Region Zürich einsetzen.

«Weniger Schadstoffe beim Transport ist ein wichtiger Teil fürs Erreichen unserer CO₂-Vision», sagt Coop-Chef Joos Sutter bei der Präsentation des Lasters. Der Detailhändler hat sich auf die Fahne geschrieben, bis 2023 CO₂-neutral zu sein. «Da gilt es die Innovationen des Marktes zu nutzen», so Sutter. Zugleich reduziere der E-Force One die Lärmbelastung. Speziell am Laster von Coop sind die auch dem Dach montierten Solarzellen. Um die Batterien nicht mit der Kühlung des Laderaums zu belasten, setzt man auf eine Photovoltaikanlage als zweite Energiequelle.

Coop will 100 E-Laster schweizweit

Auch Feldschlösschen hat einen Elektro-Laster in seinem Fuhrpark. Wie Coop hat sich die Brauerei zum Ziel gesetzt, die Kunden in Zukunft CO₂-neutral zu bedienen. Derzeit betreibt Feldschlösschen in der Schweiz 130 Diesellastwagen. «Wir sind stolz, unsere Kunden in der Region Zürich ab August effizient, leise und abgasfrei beliefern zu können», sagt Feldschlösschen CEO Thomas Amstutz.

Eine erste Bilanz werden Feldschlösschen und Coop Ende 2013 ziehen. Im Gespräch mit 20 Minuten sagt Coop-Chef Sutter: «Wenn der Test erfolgreich verläuft werden wir das Konzept multiplizieren und auf andere Regionen ausdehnen.» Allein in Zürich liegt das Potenzial laut Sutter bei 20 Fahrzeugen, in der gesamten Schweiz bei etwa 100 Stück.

Energieverbrauch fünfmal kleiner

Langfristig könnte sich der Elektrolastwagen auch finanziell rechnen – trotz der höheren Investition. Gemäss Hersteller betragen die Betriebskosten des E-Force pro 100 Kilometer 10 Franken. Bei einem Diesellaster sind es 50 Franken. «Ab 40'000

Der E-Force One auf einen Blick:

Energieverbrauch

Autobahn: 80-110 kWh/100km
(entspricht 8-11l Diesel/100km)

Überland/Stadt: 60-90kWh/100km
(entspricht 6-9l Diesel/100km)

Reichweite

Autobahn: rund 200km
Überland/Stadt: rund 300km

Batterie

Lithium-Eisenphosphat-Akku, 2
X120 kWh, 400V, 2600kg
6 Stunden Ladezeit mit 400V/63A
(44kW)

Motor

2x Hybrid Synchron Motor 150 kW
(204 PS), wassergekühlt,
Wirkungsgrad bis 97 %

Übersetzung

Singlespeed: kein Schalten, keine
Kupplung

Chassis

IVECO Stralis

Gewicht

Gesamtgewicht: 18 Tonnen
Leergewicht: 8 Tonnen
verbleibendes Gewicht für Aufbau u.
Nutzlast: 10 Tonnen



Joos Sutter, ist der Elektrolaster nicht vor allem grüne PR?

Nein, auf keinen Fall. Der Elektrolastwagen ersetzt einen herkömmlichen Diesellastwagen und muss sich rechnen. Ab 47'000 Kilometer pro Jahr ist der Elektrolastwagen wirtschaftlicher als das Dieselfahrzeug! Und zusätzlich passt der Laster zu unserer Nachhaltigkeitsstrategie.

Wird Coop weitere Elektrolastwagen kaufen?

Wenn der Einsatz des ersten Elektrolastwagens erfolgreich verläuft, werden wir das Konzept multiplizieren und auf andere Regionen ausdehnen. In der gesamten Schweiz liegt unser Potenzial bei etwa 100 Fahrzeugen.

Für den E-Force One winken Subventionen...

Die Antwort des Bundesamtes auf unser Gesuch steht noch aus. Unser Entscheid in einen Elektrolastwagen zu investieren, haben wir im Voraus – unabhängig einer allfälligen Subvention – gefällt. Zudem bezahlt

Kilometer pro Jahr wird der Elektrolastwagen günstiger», so E-Force-Präsident Hansjörg Cueni.

Coop plant mit dem Laster jährlich 50'000 Kilometer zu fahren. Gute Noten erreicht der schadstofffreie Transporter auch beim Energieverbrauch: In städtischen Gebieten hat er pro 100 Kilometer einen Verbrauch von lediglich 6 Dieseläquivalenten (1 kWh Strom = 1l Diesel). Zum Vergleich: Beim Diesellaster sind es 31 – rund fünf Mal mehr.

Bereits ein erstes Mal geblitzt

Und auch beim Tempo steht der umweltfreundliche 18-Tönnner seinen Diesel-Konkurrenten in nichts nach. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt nach Angaben des Herstellers 87 km/h. Dass es auch schneller geht, beweist Coop: Während den Testfahrten hat es bereits eine erste Busse abgesetzt: Der Elektro-Flitzer wurde mit 100 km/h geblitzt.

der Bund nur, wenn das Fahrzeug nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Ich bin jedoch überzeugt, dass wir die Wirtschaftlichkeit erreichen.

*Joos Sutter ist CEO von Coop