

Strom für die Nische

In Kürze

Noch nimmt der Absatz von schweren batterieelektrischen Lkw nicht so richtig Fahrt auf. Für branchenspezifische Fahrzeuge kann diese Antriebsform aber schon eine wirtschaftliche Alternative darstellen.

Auch spezielle Branchen-Lkw lassen sich mittlerweile elektrifizieren. Volvo Trucks kann dafür passende Basisfahrzeuge liefern.

Allein auf weiter Flur ist Volvo Trucks längst nicht mehr. War der Hersteller aus dem schwedischen Göteborg der erste Großserienhersteller, der schon ab dem Jahr 2022 batterieelektrische Schwerlastwagen an seine Kundschaft auslieferte, haben die meisten Wettbewerber mittlerweile nachgezogen. Und sie übertreffen den Pionier aktuell sogar in manchen tech-

nischen Details, beispielsweise bei der maximalen Batteriekapazität.

Letztere sollte bei den angepeilten Einsatzszenarien dieser beiden Volvo-Stromer aber eine eher untergeordnete Rolle spielen. Dafür beweisen der FM und sein „kabinengrößerer“ Bruder FH Electric, dass Volvo seine Pionier-Rolle noch nicht gänzlich abgelegt hat. Denn speziell auf eine Branche konfigurierte

Jeder für den passenden Zweck: der große FH für lange Strecken, der kleinere FM als Spezialist für schwere Verteiler-Touren



E-Basisfahrzeuge kann bisher kaum ein Konkurrent anbieten.

Fangen wir beim 6,85 Meter kurzen FM Electric mit kompaktem 3900-Millimeter-Radstand an. Das zweiachsige Fahrgestell trägt einen „Futura-12“-Absetzaufbau von Hiab, der so auch auf einem Chassis mit Dieselantrieb Platz finden könnte. Der Antrieb des Aufbaus erfolgt klassisch hydraulisch, zumindest hier erweist sich das klassische Konzept des Volvos mit Kardanwelle und getriebe-seitigem Nebenantrieb als vorteilhaft.

KAUM WENIGER NUTZLAST

13.350 Kilogramm wuchtet das Testfahrzeug fahrfertig auf die Waage und liegt damit deutlich über einem vergleichbar konfigurierten Diesel-4x2-Absetzer. Dass sich der Nutzlastverlust dennoch in Grenzen hält, liegt am Gesetzgeber. Der gesteht dem 18-Tonner ein um zwei Tonnen höheres Gesamtgewicht zu, was die Differenz zum Diesel auf rund 500 Kilo weniger erlaubte Zuladung schrumpfen lässt.

Die allerdings spielen bei zweiachsigen Absetzfahrzeugen eine eher untergeordnete Rolle, wie Entsorgungspati und Rockbird-Geschäftsführer Christian Kleiner (siehe Kasten rechts) erklärt. Denn diese Fahrzeuggattung kommt vorrangig bei volumenorientierten Transporten zum Einsatz. Wiegen die Absetzcontainer schwerer, muss eigentlich zwangsläufig ein Dreiaxser ran, der die Zusatztonnen meist mit einer lenk- und liftbaren Vorlaufachse ausgleicht. Dieser stünden beim Electric allerdings die am Rahmen montierten Akkupakete im Weg.

Apropos Batterien: Der Test-FM nimmt 540 Kilowattstunden Energie in seinen sechs Akkupaketen à 90 kWh mit auf Tour, von denen aber nur 421 kWh tatsächlich nutzbar sind. Weil die Strecken in der Absetzer-Branche aber oft kürzer ausfallen, könnte für viele Interessenten trotzdem eine Reduzierung um zwei Batteriepakete infrage kommen. Dadurch sollte die Reichweite immer noch ausreichend sein und auf der Habenseite stünde das um eine Tonne reduzierte Leergewicht.

Noch mehr Zuladung ließe sich nur mit einer theoretisch für den Electric lieferbaren Nachlaufachse realisieren. Die würde das Basisfahrzeug aber zwangs-

läufig in die Länge strecken, was diese Variante für den Transport von Absetzcontainern uninteressant macht.

ABROLLER MIT AERO-NASE

Das sieht bei unserem nächsten Electric-Kandidaten völlig anders aus, denn dessen 6x2-Chassis verfügt über eine ebensolche Nachlaufachse und benötigt für seinen Job entsprechende Länge. Dass dieser Lkw für einen völlig anderen Einsatz konfiguriert ist, lässt sich schon an der Kabinenwahl erkennen. Die größere FH-Globetrotter-Kabine bietet dem/der Fahrenden deutlich mehr Lebensraum, zudem sorgt die neue Aero-Nase ▶

ROCKBIRD

Spezialisierter Vermieter

Die beiden Volvos stellte uns freundlicherweise das Unternehmen „Rockbird“ für den Test zur Verfügung. Das herstellerunabhängige Unternehmen ist auf die Vermietung von Nutzfahrzeugen und Baumaschinen, speziell für die Branchen Recycling, Entsorgung und Industrie, spezialisiert. Neben Kurz- und Langzeitvermietung wird das Angebot durch umfassende Dienstleistungen, darunter Verkauf, Reparaturen, Wartung, Ersatzgeräte und Schulungen, abgerundet. Abgesehen von zahlreichen Umschlagbaggern oder Radladern umfasst der Rockbird-Fuhrpark derzeit knapp 100 Lastwagen mit speziellen Absetz- und Abrollaufbauten. Jüngster Zuwachs der Flotte sind die beiden batterieelektrischen Volvos, die der Kundschaft ebenfalls für Kurz- oder Langzeitmiete zur Verfügung stehen. Beide Fahrzeuge gefallen mit durchdachter und praxisgerechter Konfiguration. **JB**



© Volvo Trucks

Die beiden Hinterachsen verkraften zusammen technisch bis zu 20,5 Tonnen Last



© TRUCKER/janBurgdorf

Üngünstig links platzierte Bedienung



- 1 Der Hiab-Aufbau mit hydraulischem Antrieb arbeitet angenehm leise
- 2 Die übersichtliche Aufbau-Fernbedienung hat man schnell inne

Die beiden Volvos pressen jeweils bis zu 816 PS auf die Straße!

dynamik. Ergo haben wir es hier mit einem Fahrzeug zu tun, das regelmäßig weitere Touren unternimmt. Was im Abrollcontainer-Geschäft ja tatsächlich regelmäßig vorkommt.

Auch hier liefert das schwedische Unternehmen Hiab das passende Handwerkszeug in Form eines Abrollaufbaus vom Typ „Ultima 21S61“. Der wird, wie beim vorherigen FM Electric, getriebe-seitig hydraulisch angetrieben, es handelt sich also auch hier um ein bewährtes Konzept. In beiden Fällen waren wir allerdings überrascht, wie geräuscharm

unbedeutendes Kriterium. Ebenfalls gilt für den FH Electric natürlich die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes um 2000 Kilogramm auf 28 Tonnen, die wir auf unserer Testfahrt entsprechend ausnutzen. In Kombination mit einem weiteren Behälter auf dem Schlittenan-hänger von Hüffermann kommt der Zug auf exakt 42 Tonnen Gewicht.

Eine würdige Aufgabe für die 490 kW Dauerleistung des Volvo, die sich bei Bedarf kurzzeitig auf 600 kW steigern lässt. Altmodisch, aber weiterhin besser vorstellbar: Das entspricht umgerechnet der

die Aufbauten die Behälter auf- und abladen – bei Einsätzen in Städten kein

Kraft von 666 oder sogar 816 Pferdestärken. Entsprechend leichtfüßig kommt der Abrollzug auf Touren. Auch weil man von eventuellen Anstrengungen der drei zwischen den Rahmenträgern hinter dem Fahrerhaus platzierten Elektromotoren nichts mitbekommt. Außer dem dezenten elektrischen Summen ist in der Globetrotter-Kabine nichts zu hören. So verliert man zunächst das Gefühl für die Dimensionen und ertappt sich regelmäßig dabei, den Zug sportlich in Kurven zu werfen – in denen sich das ESP dann aufgrund des hohen Schwerpunkts der hoch beladenen Abrollcontainer zum Eingreifen gezwungen sieht. Übungssache ...

WENIGER NUR MIT KUPPLUNG

Im ebenfalls mit einem Drehschemelanhänger behängten, aber um vier Tonnen leichteren FM-Electric-Absetzerzug kommt noch ein gewisses Gokart-Feeling hinzu. Darüber hinaus bringt die niedrigere Sitzposition auch rationale Vorteile: Die Übersicht fällt im FM besser aus als im höher bauenden FH und man fühlt sich bei Rangiervorgängen näher dran am Geschehen, im Absetzer-Alltag ein wichtiger Aspekt.

Die angesprochene souveräne Power ist übrigens gesetzt, sobald die schweren E-Volvos mit einer Anhängerkupplung geordert werden. Modelle für den reinen Soloeinsatz lassen sich hingegen auch mit „nur“ zwei Elektromotoren bestellen, mit dann immer noch reichlichen 360 kW Leistung. Ob mit oder ohne Anhängerkupplung, reiner Luxus ist die hohe Motorleistung in beiden Fällen nicht, wie die Volvo-Mitarbeiter betonen. Denn je leistungsfähiger die E-Maschinen aus-



- 1 Per Tastendruck wird der Nebenabtrieb aktiviert
- 2 Sollte für diese Einsätze an Bord sein: Fenster in der Rückwand





- 1 Die souveräne Power der E-Volvos lässt keinerlei Wünsche offen!
- 2 So sind die 42 Tonnen Gesamtgewicht des Abrollzuges kein Problem



gelegt sind, desto mehr Strom können sie rekuperieren, sprich zum Nulltarif beim Bremsen zurück in die Batterien speichern. Die Steuerung dieses Generatorbetriebs lässt sich in den beiden Volvos übrigens ganz bequem alternativ

zum gewohnten Zug am rechten Lenkstockhebel handhaben: Im Rollvorgang einmal das Bremspedal antippen bedeutet 50 Prozent der möglichen Rekuperationsleistung, zweimal hintereinander tippen hat dann die vollen 390 Kilowatt

zur Folge. Mit etwas Übung wird die verschleißträchtige Betriebsbremse so mehr und mehr zur Langeweile verdammt. Die Fuhrparkleitung freut es, nicht nur bei den branchenspezifisch konfigurierten Strom-Volvos. **JB**