

Der Actros als Ectros

Stefan Buchner präsentierte in Stuttgart mit dem neuen Mercedes-Benz E-Actros die ersten schweren Elektro-LKW für die Kundenerprobung.

Dieses Mal wurde auf dem traditionellen Jahrespressegespräch von Daimler Trucks & Buses mit dem Doppel von Martin Daum, im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für Daimler Trucks & Buses, und Stefan Buchner, Leiter Mercedes-Benz LKW, einiges geboten: Daum trumpfte auf der Veranstaltung in Stuttgart gut gelaunt mit guten Zahlen für die globale LKW-Sparte des Konzerns auf (siehe Kasten) und leitete geschickt zu

Stefan Buchner über, der mit dem E-Actros den Startschuss für eine neue LKW-Ära abfeuerte.

Buchner hat eine Innovationsflotte von zehn Fahrzeugen in zwei Varianten mit 18 und 25 t Gesamtgewicht auf den Asphalt gesetzt. Darüber hinaus – das war ihm besonders wichtig – haben alle Elektro-LKW eine Zulassung für den ganz normalen Straßenverkehr und können ohne jede Einschränkung eingesetzt werden.

Im Serien-Outfit

Wer bei der Vorstellung des E-Actros einen Show-Truck im futuristischen Outfit erwartet, wird enttäuscht sein. Der E-Actros unterscheidet sich im Design praktisch nicht von den aktuellen Actros-Modellen. Geplant ist eine Erprobung mit zwei jeweils zwölfmonatigen Testrunden

Pro Achsseite sorgt jeweils ein radnabennaher flüssigkeitsgekühlter Dreiphasen-Asynchronmotor für den Antrieb.

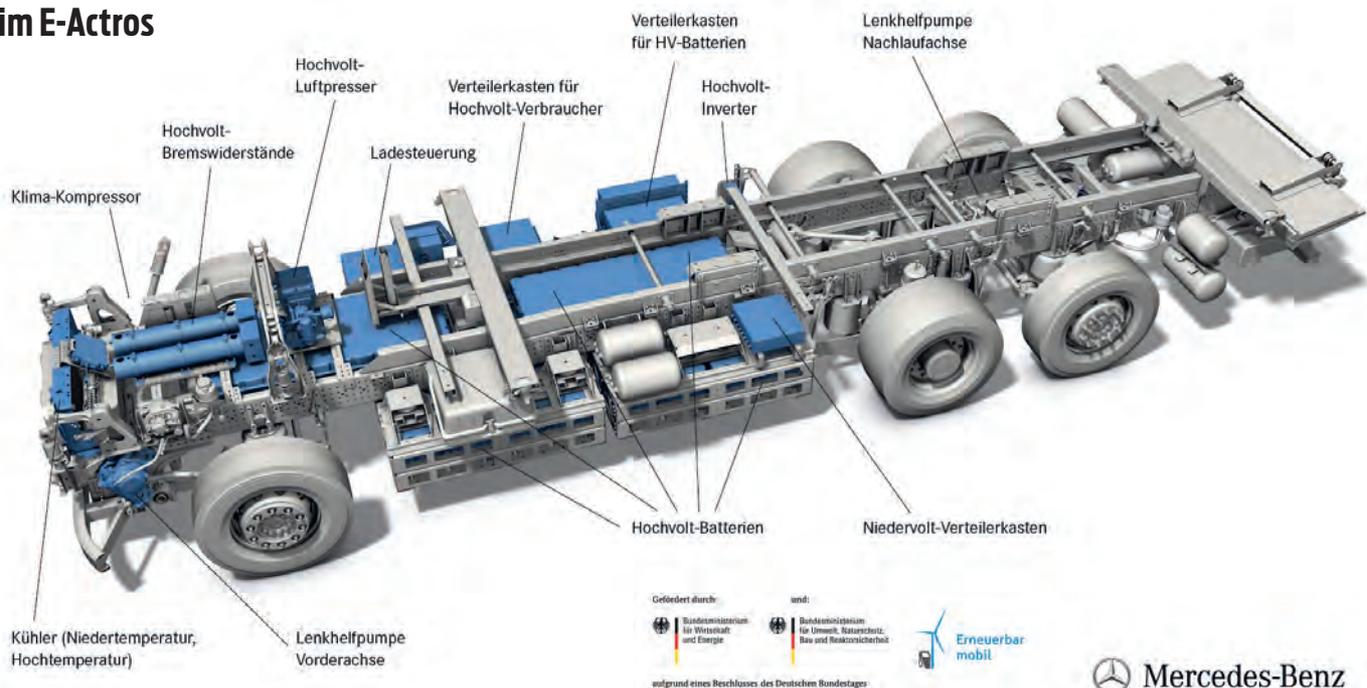


Stefan Buchner, Roland Klement (Entwicklungs-Chef bei Schmitz Cargobull) und Martin Daum (von links) bei der Erstvorstellung des E-Actros in Stuttgart.



Zukunft zum Anfassen: erste Fahrten mit dem E-Actros auf der Einfahrt in Stuttgart.

Überblick über die Elektro-Architektur im E-Actros



und unterschiedlichen Kunden. So gehen die Elektro-LKW bei Dachser, Edeka, Hermes, Kraftverkehr Nagel, Ludwig Meyer, Pfenning Logistics, TBS Rhein-Neckar und Rigterink aus Deutschland sowie bei Camion Transport und Migros aus der Schweiz an den Start. Die Kunden sind zwar in unterschiedlichen Branchen und Kategorien (von Lebensmitteln bis zu Bau- und Werkstoffen) unterwegs,

sie verteilen jedoch allesamt Waren im Stadtverkehr: Genau dafür ist der E-Actros gedacht.

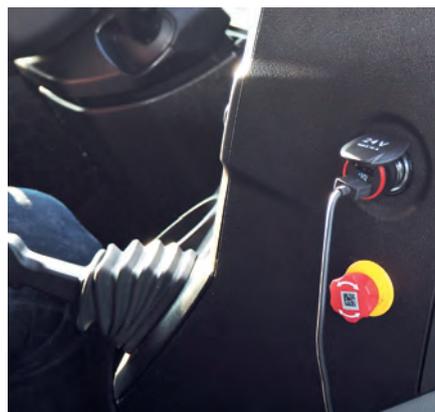
Weiterhin kommt der Elektro-Truck aufgrund der unterschiedlichen Einsatzszenarien als Wechselbrücken-Fahrgestelltyp zum Einsatz. Die Wechselbrücken in den Ausführungen als Silo, Kühl- und Trockenkoffer sowie Planenaufbau kommen von Schmitz Cargobull.

Hightech-Elektroantrieb

Vom Serien-Design des E-Actros darf man sich jedoch nicht täuschen lassen: Das Innenleben besteht aus einer komplett neuen Antriebsstrang-Technologie für schwere Elektro-LKW mit bis zu 200 km Reichweite, 250 kW (340 PS) Leistung und 970 Nm maximalem Drehmoment. Damit sind mit Diesel-LKW vergleichbare Fahrleistungen und Nutzlasten möglich.



Was anders ist: Kombiinstrument beim E-Actros mit Momentan-Leistungs- und -Rekuperations-Anzeige an Stelle des Drehzahlmeters und spezifische Batterie-ladeanzeigen



Outfit und Interieur des E-Actros entsprechen den aktuellen Dieselmodellen. (Mitte rechts) Für alle Fälle – Notausschalter im Armaturenbrett.

Beim E-Actros lassen sich die leeren Batterien innerhalb von drei bis elf Stunden vollständig aufladen.

Das Entwicklerteam nutzte den Rahmen des Serien-Actros als Basis für die vollständig auf den batteriebetriebenen Elektroantrieb ausgerichtete Hightech-Architektur. Gleichzeitig wurden Synergien und spezifische Teile aus der globalen Konzernplattform verwendet. So basiert die Antriebsachse auf dem Typ ZF AVE 130, die sich bereits als Niederflur-Portalachse in Hybrid- und Brennstoffzellen-Bussen von Mercedes-Benz bewährt hat. Für den E-Actros wurde jedoch der Achskörper neu konzipiert. Pro Achsseite sorgt jeweils ein radnabennaher flüssigkeitsgekühlter Dreiphasen-Asynchronmotor für den Antrieb. Der E-Motor arbeitet mit einer Nennspannung von 400 V, leistet 125 kW (170 PS) und besitzt ein maximales Drehmoment von 485 Nm. Nach der Übersetzung werden daraus 11.000 Nm. Damit liegen an den beiden Antriebsrädern der 11,5-t-Achse insgesamt 22.000 Nm an.

200 km Reichweite

Die Energie für bis zu 200 km Reichweite kommt aus Lithium-Ionen-Batterien mit einer Kapazität von 240 kWh, auch sie haben sich bereits bei der Evobus GmbH bewährt und sind im E-Actros in elf Paketen verbaut: Drei befinden sich im Bereich des Rahmens, die anderen acht unterhalb. Die Hochvolt-Batterien versorgen nicht nur den Antrieb, sondern das komplette Fahrzeug mit Energie. Damit werden zum Beispiel Nebenaggregate wie der Bremsanlagen-Druckluft- sowie der Klimakompressor und die Lenkhilfepumpe elektrisch betrieben.

Beim E-Actros lassen sich die leeren Batterien bei einer realistischen Stationsleistung mobiler Ladegeräte von 20 bis 80 kW innerhalb von drei bis elf Stunden vollständig aufladen. Als Ladestandard wurde das „Combined Charging System“ (CCS) gewählt. Das LV (Niedrigvolt)-Bordnetz mit zwei herkömmlichen 12-Volt-Batterien wird mit Hilfe eines Gleichspannungswandlers (DC-DC) aus den Hochvolt-Batterien geladen. So können

SO MIETET
MAN JETZT.



Mercedes-Benz **Van Rental** ist da.

Jeder Job ist anders. Und so braucht man für neue Herausforderungen oft individuelle Lösungen. Deshalb gibt es jetzt Mercedes-Benz Van Rental: die erste Fahrzeugvermietung, die sich ganz auf Transporter spezialisiert hat. Mit unseren Mietoptionen können Sie jederzeit flexibel auf jede Situation reagieren und sich voll und ganz auf den Job konzentrieren.

Egal ob Kastenwagen, Kühlfahrzeug, Pritsche oder Kombi, wir finden die passende Fahrzeuglösung für Sie. Schließlich vermieten wir die Transporter nicht nur, sondern bauen sie auch. Ein individuelles Angebot erhalten Sie bei ausgewählten Vermietstützpunkten in Ihrer Nähe. Erfahren Sie mehr unter www.vanrental.de





Martin Daum

Weltweit an der Spitze

In Stuttgart konnte Daimler-Vorstand Martin Daum, verantwortlich für Daimler Trucks & Buses, über ein hervorragendes Geschäftsjahr 2017 berichten. Seit seinem Amtsantritt (März 2017) ist die globale Nutzfahrzeugsparte des Konzerns mehr als erfolgreich weltweit unterwegs. So konnte die globale LKW-Sparte ihren Absatz im Berichtsjahr (jeweils vom 1. Februar bis zum 31. Januar) um 13 Prozent auf 470.700 (415.100) Einheiten steigern. Der Umsatz lag mit 35,7 (33,2) Milliarden Euro ebenfalls signifikant über dem Vorjahreswert.

Zur Zukunftssicherung plant Daum hohe Investitionen für Elektromobilität, Konnektivität und automatisiertes Fahren im LKW.

Daum erwartet Wachstum im sehr wichtigen Nafta-Raum, in Brasilien, in der Türkei, in Russland, in Indien und in Indonesien. Europa wird auf dem hohen Vorjahresniveau bleiben. Allerdings sei der Markt in Japan leicht rückläufig, und auch China werde das extrem hohe Niveau des Vorjahres nicht wiederholen können.

Daum abschließend zur Frage, wie der LKW in zehn bis 15 Jahren aussehen wird: „Das weiß niemand, auch ich nicht. Doch eines weiß ich: Dank unserer globalen Aufstellung, dank unserer langjährigen Erfahrung, dank unseres Bestrebens, unsere Produkte stetig weiter zu verbessern und vor allem dank unseres klaren Fokus auf unsere Kunden wird der LKW der Zukunft ein LKW von Daimler sein.“

Adelbert Schwarz

unabhängig vom Hochvolt-Netz alle relevanten Fahrzeugfunktionen wie Licht, Blinker und Fahrerhaussysteme aufrecht erhalten werden. Allerdings lässt sich das Hochvolt-Netz nur bei geladenen LV-Batterien starten.

Fortlaufende Weiterentwicklung

Mercedes-Benz nutzt beim E-Actros die Förderung über das Projekt „Concept ELV2“, das die Entwicklung und Erprobung schwerer Elektro-LKW im Verteilerverkehr mit rund zehn Millionen Euro unterstützt. Das Fördervorhaben umfasst

die Untersuchung komplexer Herausforderungen bei Entwicklung, Aufbau und Betrieb von Elektro-LKW. Dazu gehört der Einsatz hoher Spannungen (über 400 V), hoher Ströme (bis 1.000 A), Batterietechnik (Preis, Gewicht, Haltbarkeit, Lebensdauer, Ladezeit), Reichweite und Energiebedarf. Hinzu kommen Ladeinfrastruktur und Logistikkonzepte, Sicherheitsanforderungen, Sommer- und Wintertauglichkeit sowie Fragen der Kundenakzeptanz.

Buchners Ziel ist die Markteinführung bis 2021: „Wir werden dann nicht

nur das Fahrzeug auf den Markt bringen – denn wir arbeiten daran, unseren Kunden eine Gesamtlösung anzubieten. Ich kann heute noch nicht in alle Details gehen. Denn unsere Innovationsflotte wird zeigen, was unsere Kunden wirklich brauchen, um einen E-Truck optimal zu nutzen – zum Beispiel: Service, Ladegerät, Lademanagement, intelligentes Betreibermanagement, bis hin zur Rücknahme gebrauchter Trucks. Auf Basis dieser Erkenntnisse können wir dann entscheiden, was wir als Gesamtpaket anbieten werden.“

Buchner hat eine Innovationsflotte von zehn Fahrzeugen in zwei Varianten mit 18 und 25 t Gesamtgewicht auf den Asphalt gesetzt.

Faszinierende Fahreindrücke

In Stuttgart nutzten wir die Gelegenheit, den neuen Antrieb für schwere LKW als Beifahrer kennenzulernen. Für die Probefahrten wurde mit der „Einfahrbahn“ in der Stuttgarter Konzernzentrale ein besonderer Ort gewählt. Gefahren wurde mit einem Dreiaxser für 25 t Gesamtgewicht, allerdings ohne Zuladung.

Erstaunlich, wie das Fahrzeug mit leisem Summen nach vorne strebt. Mehr ist vom Antrieb, sowohl in der Kabine als auch außen, nicht zu hören. Der kräftige Spurt vom Stand weg auf maximale Geschwindigkeit in einem Zug und ohne jegliche Unterbrechungen war für mich einfach faszinierend.

Auch mit dem E-Canter durfte auf der Einfahrbahn eine Runde gedreht werden: Der summende Elektroantrieb sorgte ebenfalls für einen kräftigen Spurt vom Stand weg. Immerhin stellt der E-Motor für den 7,5-Tonner eine Leistung von 185 kW (252 PS) und ein maximales Drehmoment von 380 Nm zur Verfügung. Auf der Probefahrt fiel weiterhin auf, dass die dritte Canter-Generation beim Interieur mehr Platz und ein elegantes Armaturenbrett sowie eine verbesserte Fahrwerksfederung zu bieten hat.

Adelbert Schwarz



Mit viel Komfort und vielen Sonderausstattungen: MAN TGX Lion Pro

MAN Truck & Bus

Attraktive Sonderedition

Mit einer außergewöhnlich attraktiven Sonderedition des TGX startet MAN Truck & Bus Deutschland in den Frühling.

Mit der limitierten Sonderedition MAN TGX Lion Pro kombiniert MAN gezielt Performance mit Emotionen. Das Exterieur ist geprägt vom MAN-Löwen in Carbonoptik und glänzenden Chromapplikationen im Kühlerbereich. Die Xenon-Hauptscheinwerfer gehören bereits zum Basispaket.

Unterwegs zu Hause sein: Diese Vorgabe setzt MAN mit dem neugestalteten

beste Unterhaltung während der Fahrt. Praktischer Stauraum findet sich unter anderem in der vollständig versenkbaren Kühl-/Ablagebox. Für Schlafkomfort sorgen die Schlafliège in Luxusausführung mit 7-Zonen-Matratze und Lattenrost sowie die Standheizung mit 3,5 kW.

Zur umfangreichen Serienausstattung können drei Pakete hinzu gewählt werden. Das Paket „Real Style“ umfasst einen Edelstahl Dachbügel mit vier Fernlicht-Halogencheinwerfern, hochglanzpolierte Front- und Seitenbügel mit integrierter LED-Akzentbeleuchtung, Aluminiumfelgen mit hochglanzpolierten Radabdeckungen, Michelin A-Label-Reifen und Trittstufen aus Edelstahl. Zum Paket „Comfort“ gehören eine stabile Schrankwand mit viel Stauraum und farblich individuell einstellbarer LED- Beleuchtung, ein drehbarer Beifahrersitz und eine abnehmbare Chill-Out Hängematte. Das Paket „Premium Comfort“ beinhaltet eine stabile Schrankwand mit Aluminium-Rollo, eine Küche mit Mikrowelle und Kaffeemaschine, ein hochklappbares Entertainment-TV, das vollständig versenkbar ist und ebenfalls den drehbaren Beifahrersitz, die abnehmbare Chill-Out Hängematte sowie 230-Volt-Steckdosen.

Basisfahrzeug ist der TGX 18.500 4X2 BLS mit 500 PS/368 kW und 2.500 Nm Drehmoment.

ANZEIGE



Interieur des TGX um. Bereits die Grundausstattung punktet mit einem klimatisierten Fahrersitz in Echtleder/Alcantara. Das MAN-Media-Paket Professional, in das ein leistungsstarkes Navigations- sowie ein Soundsystem bereits integriert sind, bietet effektive Tourenplanung und

SAF Holland



WENN ES UM KONSTANZ GEHT

Auf die SAF INTRADISC *plus INTEGRAL* ist Verlass.

Das Besondere: Die Achse ist die einzige auf dem Markt, die eine Verbundguss-Bremsscheibe besitzt – die schont Material und verlängert die Lebensdauer der Bremsscheibe.



safholland.com



NEUE LÖSUNGEN SIND GEFRAGT –

auch in der Transportbranche. Unsere Initiative Think Ahead zeigt beispielsweise mit dem Baumpflanzprojekt „Plant-for-the-Planet“, wie wir gemeinsam CO₂ kompensieren können. Weitere Aktionen von uns finden Sie unter

www.we-think-ahead.de

