

LKW

Vorbildfunktion

Lkws mit Hybridantrieb beweisen Praxistauglichkeit.

- **Mittelständische Spedition in Freiburg/Breisgau setzt mit dem Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid auf Nachhaltigkeit.**
- **Vorreiterfunktion in der gesamten Region durch den Einsatz des europaweit ersten Großserien-Lkw mit Hybridantrieb.**
- **Alltagstauglichkeit gepaart mit Wirtschaftlichkeit durch Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch.**

Der Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid, europaweit erster serienmäßiger Lkw mit Hybridantrieb, wurde seit seinem Marktstart (2010) an mehr als 110 Kunden ausgeliefert und beweist dort täglich seine Praxistauglichkeit. Konzipiert hauptsächlich für den städtischen oder regionalen Verteilerverkehr, spielt er vor allem bei Stückguttransporten auf der Kurzstrecke seine Trümpfe aus. Der Atego Hybrid ist der meist verkaufte Hybrid-Lkw in Europa. Unternehmen, die den Atego BlueTec Hybrid 1222L - derzeit der einzige Hybrid-Lkw mit europäischer Typen Genehmigung EU 29 - auf diesem Sektor einsetzen, erzielen damit nicht nur einen beträchtlichen Imagegewinn durch die Demonstration von Umweltbewusstsein und Innovationsfreude, sondern realisieren neben einer effektiven CO₂-Reduktion auch bedeutende betriebswirtschaftliche Vorteile durch die realisierte Kraftstoffersparnis.

Problemlos seit 60.000 km im Einsatz

So auch die mittelständische Spedition Klotz in Freiburg/Breisgau, für die ein Atego BlueTec Hybrid seit über einem Jahr und inzwischen fast 60.000 km problemlos und zuverlässig »auf Achse« ist. Für Firmeninhaber Bernd Klotz, der das 1970 gegründete Familienunternehmen in zweiter Generation führt, war der Einsatz des Mercedes-Benz Hybrid-Lkw - einer der ersten im badischen Raum - nicht nur eine werbewirksame Imagemaßnahme, sondern kam aus einem echt empfundenen Umweltbewusstsein und Bedürfnis zustande. »Irgendwann sind einfach die fossilen Brennstoffvorräte erschöpft und die natürlichen Ressourcen zu Ende«, so der rührige Transportunternehmer, »das weiß jeder und daher müssen wir alle etwas tun.«

In der Praxis wird beim Einsatz des Atego Hybrid im täglichen regionalen

und städtischen Stückgutverkehr rund um Freiburg eine Treibstoffersparnis von bis zu 12% gegenüber einem konventionell angetriebenen Lkw gleicher Gewichtsklasse (11,99 t) erzielt. Und das bei ständig wechselnden Fahr- und Witterungsbedingungen, Stop-and-go-Verkehr oder Staus im permanent überlasteten Großstadtgetümmel.

Dieselmotor läuft dabei zum Betrieb der Nebenaggregate wie Servobremse- und -lenkung nur im Leerlauf mit. Erst bei höherem Leistungsbedarf schaltet sich der Dieselmotor über die Magnetkupplung vollständig zu. Die Aufladung des Batteriepacks erfolgt im Schubbetrieb oder durch Bremsen. Durch die Nutzung der serienmäßigen Motor-Start-Stopp-Anlage werden



Foto: Mercedes-Benz

Konzipiert hauptsächlich für den städtischen oder regionalen Verteilerverkehr, spielt der Atego Hybrid vor allem bei Stückguttransporten auf der Kurzstrecke seine Trümpfe aus.

Parallel-Hybridtechnik

Der Atego BlueTec Hybrid ist nach dem Prinzip eines so genannten »Parallel-Hybrid« aufgebaut. Der kompakte Vierzylinder-Dieselmotor OM 924 LA, (Euro V EEV; 4,8 l Hubraum; 160 kW (218 PS) Leistung bei 2.200/min; maximales Drehmoment 810 Nm bei 1.200-1.600/min) ist kombiniert mit einem wassergekühlten Elektromotor - Spitzenleistung 44 kW (60 PS) und 420 Nm - und einem Lithium-Ionen-Batteriepaket am Fahrzeugrahmen. Der Drehstrom-Permanentmagnet-Motor ist zwischen der Kupplung und dem automatisierten Getriebe, einem Sechsgang-Aggregat Mercedes-Benz Getriebe G85 »Telligent Schaltautomatik«, plaziert. Diese Antriebskonfiguration ermöglicht, daß beide Motoren den Lkw einzeln oder auch kombiniert antreiben können. Bei entsprechender Aufladung des Batteriepacks ist ein rein elektrisches Anfahren - zum Beispiel in innerstädtischen Fußgänger- oder Umweltzonen - möglich. Der

Kraftstoffverbrauch, Emissionen und Geräusch an der Ampel weiter bis auf Null reduziert.

Das Gesamtgewicht des im Atego eingebauten Hybridsystems beträgt insgesamt nur 350 kg, so daß die tatsächlich zur Verfügung stehende Nutzlast nur wenig eingeschränkt wird - ein wichtiges Argument im gewichtssensiblen Transportgeschäft. Spediteur Bernd Klotz jedenfalls kann »seinen« Atego Hybrid nur weiterempfehlen: »Wir hatten in der ganzen Zeit nicht einen Ausfall oder ausserplanmäßigen Werkstattaufenthalt. Außer dem Regelservice ist nie etwas gewesen, das Fahrzeug war und ist so zuverlässig, wie wir das von Mercedes-Benz gewohnt sind.«

*Daimler Presseabteilung
Nutzfahrzeuge*