
Daimlers Lkw fahren ohne Platooning und Oberleitung in die Zukunft

Von Walther Wuttke

Die „schweren Jungs“ von Daimler blicken auf ein Rekordjahr zurück. Mit rund 517 300 abgesetzten Lastwagen und einem Umsatz in Höhe von 38,3 Milliarden Euro war 2018 das erfolgreichste Jahr in der Geschichte von Daimler Trucks. Unter dem Strich stand am Ende ein Gewinn von 2,753 Milliarden Euro. Auch für das kommende Jahr ist die Marke optimistisch, obwohl traditionell starke Märkte wie Argentinien und Türkei zum Teil deutliche Rückgänge verzeichneten.

Neben den klassischen Märkten kam im vergangenen Jahr vor allem Indonesien in Fahrt und entwickelte sich hinter den USA zum zweitwichtigsten Absatzgebiet. Und auch in Indien und China rollen die Daimler-Trucks erfolgreich über die Straßen. In Europa kamen 144 000 neue Lkw auf den Markt. Auch das ist ein Rekord. Gleichzeitig investiert Daimler in die Entwicklung autonom fahrender Lastwagen, bei denen der Fahrer nur noch eine überwachende Funktion hat, wenn er überhaupt mitfahren darf.

In die Zukunft des automatisierten Fahrens steckt der Konzern in den kommenden Jahren 500 Millionen Euro. Das in den vergangenen Jahren aufwändig getestete Platooning, bei dem mehrere Lastwagen autonom hinter einem Führungs-Lkw rollen, hat Daimler inzwischen allerdings wieder zu den Akten gelegt. „Wir haben leider nicht die Verbrauchsreduzierungen erzielt, mit denen wir gerechnet haben“, erklärt ein Markensprecher. Zu den Investitionen gehört auch der Ausbau des Entwicklungszentrums im badischen Wörth, wo insgesamt rund 50 Millionen Euro in den weiteren Ausbau investiert werden.

Die Aussichten könnten also glänzend sein, doch in Europa könnte die gesamte Industrie bald vor schwerwiegenden Problemen stehen, wenn die strengen, vom Europaparlament vorgeschlagenen Abgasvorschriften für schwere Lkw in eine neue Verordnung gegossen werden. Nach diesen ambitionierten Plänen soll sich der CO₂-Ausstoß bis 2025 um 15 Prozent gegenüber dem Jahr 2019/2020 verringern. In einem weiteren Schritt ist eine Reduzierung um 30 Prozent geplant. „In den vergangenen Jahren haben wir den Verbrauch jedes Jahr bereits um ein bis zwei Prozent verringert, und jetzt wird von uns das Dreifache verlangt“, erläutert Manfred Schuckert, Leiter Emissionen und Sicherheit Daimler Nutzfahrzeuge. Besonders gravierend sind die vorgesehenen Strafen je Gramm Überschreitung der vorgegebenen Werte. „Das kann sich schnell auf eine dreistellige Millionensumme aufbauen“, gibt Schuckert zu bedenken. Und: „Das Ziel der EU ist einfach überambitioniert.“ Zwischen 2025 und 2029 liegen die Strafen bei 4000 Euro je Gramm, und danach steigt die Strafzahlung auf 6800 Euro. In den nächsten Tagen und Wochen wird sich entscheiden, ob die EU-Kommission diese strengen Grenzwerte tatsächlich in Kraft setzt.

Auch angesichts dieser Aussichten treibt Daimler bei den Nutzfahrzeugen die Elektrifizierung voran. Dabei setzen die Entwickler auf die konventionelle Lösung mit Batterien. An den Versuchen mit Lkw an elektrischen Oberleitungen wird sich das Unternehmen jedoch nicht beteiligen. Stattdessen testet Daimler Trucks weiter den neuen elektrisch angetriebenen e-Actros als 18- oder 25-Tonner bei inzwischen 20 Partnern auf seine Alltagstauglichkeit. Jüngster Zugang ist ein Exemplar bei der Spedition Schmitt, das demnächst im Murgtal eingesetzt werden wird. Mit einer realistischen Reichweite von rund 200 Kilometern wird der Lastwagen vor allem im Verteilerverkehr eingesetzt. Bisher

haben die E-Trucks mehr als 30 000 Kilometer zurückgelegt.

Der elektrische Actros wird von zwei jeweils 171 PS (126 kW) starken Motoren an der Hinterachse angetrieben. Das maximale Drehmoment erreicht bis zu 11 000 Newtonmeter. Die Energie für den Antrieb, der sich nicht von einem klassischen Diesel-Aggregat unterscheiden soll, liefern Lithiumionen-Akkus mit 240 kWh. „Die Reaktionen unserer Kunden zeigen, dass wir mit dem Konzept auf dem richtigen Weg sind“, erklärt Stefan Buchner, Leiter Mercedes-Benz Trucks bei der Bilanzpressekonferenz im Unimog-Museum in Gaggenau. Ein elektrischer Unimog steht übrigens nicht auf der Liste der elektrifizierten Nutzfahrzeuge.

Neben dem elektrifizierten Actros ist auch der kleinere Fuso e-Canter bereits als E-Laster unterwegs. In den USA gingen jetzt die ersten Exemplare des Freightliner eM-2 an die Kunden, und der e-Cascadia durchläuft wie der e-Actros eine Erprobungsphase. Bei den Bussen ist der e-Citaro im Linienverkehr unterwegs, und in den USA geht die Marke Thomas Built Busses mit dem e-C2 an den Start. Die beiden Transporter e-Vito und e-Sprinter runden das alternative Logistikangebot ab. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz e-Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz e-Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz e-Actros.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Fuso e-Canter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Freightliner e-M2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Freightliner e-Cascadia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz e-Citaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Noch fensterlos: Thomas Built Buses Saf-T-Liner C2 Electric Bus („Jouley“).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
