Gas auch für den Schwerverkehr

Universal Transport sammelt Erfahrungen mit CNG-betriebenem S-Way von Iveco – Einsatzorte ändern sich täglich

Der Verbrenner ist der bewährte Leistungsträger, wenn es darum geht, Fuhren mit Gesamtzuggewichten von bis zu 250 Tonnen in Bewegung zu setzen – so auch im Fall von Universal Transport. 350 ziehende Einheiten umfasst die eigene Flotte. Die zwei-, drei- und vierachsigen, überwiegend hochmotorisierten Zugmaschinen stammen mehrheitlich von MAN, aber auch von Iveco, Mercedes und Scania.

Abgesehen von den Anforderungen an Leistung, Traktion und Reichweite gelingt der Einsatz von Elektro- und Gas-Lkw auch nur in Verbindung mit einer entsprechenden Tank- und Ladeinfrastruktur. „Mit einem fünf Meter breiten Ladegut können wir nicht mal schnell zur nächsten Gastankstelle fahren", bringt es Geschäftsführer Holger Dechant auf den Punkt. Hinzu kommt: Die Genehmigung der Behörden für einen Transport bezieht sich auf fest definierte Strecken, davon kann man nicht mal eben zum Tank- oder Ladestopp abweichen. „Selbst die Leerfahrt zurück ist an die genehmigte Strecke gebunden", sagt Dechant.

Trotz dieser Einschränkungen zeigen sich die Verantwortlichen bei Universal Transport offen für andere, neue Antriebstechnologien. Ein mit Erdgas (CNG) angetriebener S-Way von Iveco ist seit Frühjahr mit Gesamtzuggewichten von bis zu 45 Tonnen bei dem Unternehmen im Einsatz, unter anderem in der Baustellenlogistik. Heute München, morgen Karlsruhe, übermorgen Berlin – die Einsatzorte ändern sich quasi täglich. „Doch wir wollen zeigen, dass wir den Mut haben, ein solches Fahrzeug bei uns unter den gleichen Bedingungen wie einen Diesel einzusetzen", sagt der Fuhrparkverantwortliche Frank Rakowski.

Für Berufskraftfahrer, die an Reichweiten von bis zu 1.400 Kilometern gewöhnt sind, sei das häufige Tanken nach 380 bis 400 Kilometern zwar etwas lästig. „Aber anders als bei LNG ist das CNG-Tankstellen-Netz schon sehr dicht", sagt Rakowski. Dieses Jahr soll ein weiterer CNG-Lkw von Iveco in den Fuhrpark kommen.

Großes Potenzial für die Fernstrecke und auch für Schwerlast-Aufgaben hat für die Universal-Transport-Verantwortlichen ein Wasserstoffantrieb, auch in Verbindung mit einer Brennstoffzelle. Bis zu einem serienreifen Einsatz dürften zwar noch Jahre vergehen, doch haben Holger Dechant und Frank Rakowski Interesse daran, an Pilotprojekten mitzuwirken. Auch bei den Aufliegern zum Transport von Rotorblättern hätten sie sich als Entwicklungspartner eingebracht – das können sie sich auch im Bereich des H_2-Antriebs am Zugfahrzeug vorstellen.

Und völlig unabhängig von der Antriebsart legen beide Wert auf Sicherheit. Universal Transport ist Partner der Aktion Abbiegeassistent des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) und rüstet freiwillig seine Neufahrzeuge mit entsprechenden Abbiegesystemen von Luis aus. Die radarbasierten Lösungen warnen Fahrer bei möglichen Gefahren sowohl optisch in der A-Säule als auch akustisch. Und: „Den toten Winkel gibt es überall", sagt Holger Dechant, daher werde das System auch bei Lkw im Ausland eingebaut. Seit einem Dutzend Jahren warnt das Unternehmen am Live-Objekt Lkw auch in Schulen vor den Gefahren des toten Winkels. Es gelte, Fußgänger und Radfahrer zu schützen, hebt Dechant hervor. „Völlig unabhängig von der Schuldfrage ist aber immer auch der Berufskraftfahrer ein Opfer, das unter diesen Unfällen leidet."

Text: Matthias Rathmann | Foto: Universal Transport

CNG-ANTRIEB IM FERNVERKEHR

Modell	**Iveco S-Way 440S46**
Integration in die Flotte	2020
Förderbetrag/Programm	9.000 Euro/BAG
Motor	Cursor 13 CNG
Leistung in kW	338
Max. Drehmoment	2.000 Nm
Achskonzept	4x2
Leergewicht	8.200 kg
Reichweite	380 km
Einsatzzweck	Fernverkehr
Verbrauch	30 kg CNG/100 km