

# Schwäbische Tüftler übergeben Lkw an UPS

## Kep-Dienste Integrator lässt klassisches Zustellfahrzeug auf Elektroantrieb umrüsten

Von Annett Boblenz

**Ein von Diesel- auf Elektroantrieb umgerüstetes Zustellfahrzeug vom Typ P80: Das präsentierten die Elektrofahrzeuge Schwaben (EFA-S) und UPS Mitte November in der Niederlassung Wendlingen des US-Integrators. Der 7,5-Tonner ist jetzt auf einer UPS-Zustelltour in Kirchheim unter Teck im Einsatz.**

Es war der KEP-Kongress der DVZ Deutsche Logistik-Zeitung, der vor einem Jahr Ralf Eschemann, Manager Automotive Deutschland Distrikt bei UPS, und Can Baki, Geschäftsführer der Elektrofahrzeuge Schwaben, zusammenführte. Beide präsentierten dort unabhängig voneinander ihre Konzepte in Sachen Elektromobilität – der eine als Nutzer, der andere als Anbieter. „Schnell war klar, dass wir eigentlich gut zusammenpassen würden“, sagt Eschemann.

„Das Fahrzeug ist seit vier Wochen ohne Unterbrechung voll im Einsatz“, erläutert der UPS-Manager. Jeden Tag absolviert es eine Tour von 85 km mit 140 Stopps. Die Nutzlast des 7,5-Tonnens liegt bei 3,5 t. Wenn es am Abend nach zehn Stunden Betrieb in das Depot rollt, haben die Batterien immer noch einen Restkapazität von 20 Pro-

zent. Über Nacht kommt es an die Steckdose, am nächsten Morgen sind die Batterien voll geladen.

Sie sind unter dem Laderaum des Fahrzeugs sowie im Motorraum eingebaut, so dass kein Ladevolumen verloren geht. Statt eines großen Batterieblocks baut EFA-S 120 einzelne, hintereinander geschaltete Batteriezellen ein. Der Zusteller hat das System via Monitor ständig im Blick. Sollte eine Zelle defekt sein, muss nur sie und nicht der komplette Block ausgetauscht werden. Der Umbau kostete UPS „weniger als ein neues Dieselfahrzeug“. Ursprünglich war der P80 von 1995 bis 2010 in Bayreuth unterwegs. Dort absolvierte er fast 500 000 km.



Can Baki (rechts), Chef von EFA-S, und sein Technikleiter Reinhardt Ritter freuen sich über den erfolgreichen Umbau des 7,5-Tonnens von UPS.

UPS testet seit 2009 Elektrofahrzeuge des englischen Unternehmens Modec in Deutschland. Derzeit besteht die Flotte aus sechs Einheiten, die als Neufahrzeuge ihren Dienst antraten. Die Modec-Einheiten haben jeweils ein Gesamtgewicht von 5,5 t und bei einem Eigengewicht von 4 t entsprechend weniger Nutzlast als die traditionellen UPS-Zustellfahrzeuge. „Damit sind sie eigentlich für die klassische Innenstadtbelieferung zu klein“, erklärt Eschemann. Auch die Reichweite kann mit ihren 70 km nicht mit dem jetzt umgebauten Fahrzeug konkurrieren. Zudem kosten die Modec-Einheiten jeweils „das Doppelte eines Diesels“. Sollte sich UPS für eine Variante entscheiden müssen, hätte EFA-S wohl momentan die Nase vorn. Schließlich spricht die zweite Nutzung der auf Langlebigkeit gerichteten Konstruktion des Aufbaus aus Aluminium auch aus wirtschaftlichen Gründen für die Schwaben.

UPS hat weltweit rund 2000 Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wie beispielsweise Batterie, Brennstoffzelle oder Hybrid im Einsatz. Bei einer Flotte von rund 100 000 Fahrzeugen ist ihr Anteil mit 2 Prozent allerdings noch gering.

DVZ 4.12.2010

Annett Boblenz, Fachjournalistin, Stuttgart.  
Kontakt über [maruhn@dvz.de](mailto:maruhn@dvz.de)