

## Vollelektrisch im Bündner Oberland unterwegs

Die Chance, den vollelektrisch betriebenen Scania 25 P zu fahren, liess ich mir nicht nehmen. Normalerweise habe ich eine Strecke, die ich mit allen Testfahrzeugen befahre. So kann ich besser vergleichen. Doch mit gut 200 km Reichweite des elektrischen Lastwagens wäre es in diesem Fall knapp geworden. Ausserdem handelte es sich ja um ein Verteilerfahrzeug, welches oft mit kleineren Distanzen im Einsatz ist. So entschied ich mich für eine kurze Tour, welche Autobahn, Landstrassen und Bergstrassen beinhaltet.

Von aussen ist dem Scania 25 P kaum anzusehen, dass es sich hier um ein vollelektrisches Fahrzeug handelt. Beim genaueren Hinsehen fallen einem dann die beiden Kästen auf beiden Seiten des Chassis auf. Hier sind die neun Batterien verstaут. Im Inneren der Kabine sieht alles aus wie gewohnt. Erst beim Betätigen des Zündschlüssels und dem Aufleuchten des Displays in den Armaturen erkennt man, dass es ein batteriebetriebener Lastwagen ist. Wer gewohnheitshalber auf das Motorengeräusch wartet, kann lange warten. Nur der Blick auf das Display verrät, ob der Motor läuft.



Als erstes fuhr ich nach Haldenstein. Schliesslich soll ein Elektrofahrzeug mit sauberem Strom «getankt» werden. Deshalb musste unbedingt ein Foto mit dem markanten Windrad von «Calanda Wind» geschossen werden. Dann fuhr ich auf der Autobahn bis Reichenau. Mit 92 % Batterieladung lenkte ich den elektrisch betriebenen Scania die Steigungen hoch nach Flims, dann ging es wieder runter bis Ilanz und mehr oder weniger flach weiter bis nach Tavanasa. Von hier schlängelt sich die Strasse hoch nach Breil/Brigels. Auf diesem

Streckenabschnitt mit einer Höhendifferenz von gut 500 m fiel die Prozentzahl der Batterieladung schnell. Oben angekommen zeigte das Display nur noch 66 % Ladung an. Nun wurde ich doch etwas nervös. Würde es wirklich bis zurück nach Chur reichen? Schliesslich wollte ich noch mit meinem Postauto-Kollegen Plazi Schmed und Manuel Montalta (Montalta Transport + Kies AG) je eine Runde fahren.



Kurz vor 12 Uhr parkte ich den das elektrische Verteilerfahrzeug direkt vor meiner Haustür und kochte Mittagessen. Mein 11-jähriger Sohn Curdin war echt beeindruckt, dass ein so grosses Gefährt so leise fährt und genoss die Fahrt hinunter nach Danis. Vor dem Schulhaus wechselte ich auf die Beifahrerseite, damit mein Kollege Plazi auf dem Fahrersitz Platz nehmen konnte. Plazi fährt Postauto und war früher Lastwagenchauffeur. Die Begeisterung war ihm anzusehen. Am liebsten wäre er noch länger gefahren, aber sein Job rief und ich bangte ein bisschen um die Reichweite des Elektro Scania.



So lenkte ich den Scania 25 P zum Bürogebäude der Montalta Gruppe in Rueun. Gekonnt steuerte Manuel Montalta das Elektrofahrzeug in Richtung Val Lumnezia. Einen vollelektrischen Lastwagen zu fahren fand auch er interessant. Aber von der Reichweite her sei dies kein Thema für seine Firma, meinte er.

Inzwischen war die Reichweite der Batterie auf 47 % gesunken. Trotzdem war ich wieder ruhiger. Damit würde ich locker bis nach Chur fahren. So war es dann auch. Bei Scania Schweiz AG in Chur angekommen, war die Prozentzahl der Batterieladung wieder auf 47 %.

So konnte ich auf der abfallenden Strecke von Flims bis Chur die Batterieladung rekuperieren, welche ich für die Bergfahrt von Ilanz bis Flims verbraucht hatte.

Ehrensache, dass ich den Scania 25 P gleich noch wusch und das Kabineninnere putzte. Danach gings zur Steckdose, um die Batterien wieder vollzuladen. Sind diese ziemlich leer, dauert die Ladezeit sechs bis sieben Stunden.



### **Fazit**

Ehrlich: Ich bin erstaunt! Aus ich losgefahren bin, habe ich dauernd auf diese Prozentzahl geschaut. Nie hätte ich gedacht, dass ich nach 140 km im Berggebiet mit 47 % Batterieladung nach Chur zurückkehre! Klar, das Fahrzeug war unbeladen. Mit ein paar Tonnen mehr würde diese Zahl wohl etwas anders aussehen. Anfänglich habe ich gedacht, nie im Leben möchte ich ein elektrisch betriebenes Fahrzeug haben. Schliesslich hat ein Chauffeur schon Stress genug mit dem vielen Verkehr und dem Einhalten von Terminen. Hier kommt nun noch der Stress mit der Reichweite dazu. Aber ich denke, wer diesen Lastwagen täglich fährt, weiss nach einiger Zeit, wie der Verbrauch sich verhält. Im städtischen Verteilerverkehr kann ich mir Fahrzeuge dieser Art durchaus vorstellen. Der Fahrkomfort entspricht dem des Dieselfahrzeugs. Wichtig ist vor allem auch die vorausschauende Fahrweise. Geht man vom Gas, rollt der elektrische Scania viel länger als ein dieselpetriebener Lastwagen. Der Retarder ist – wie gewohnt beim Scania – erstklassig. Mit der richtigen Fahrweise lässt sich die Reichweite bestimmt vergrössern.

Die Preisdifferenz zwischen Elektro- und Dieselfahrzeug sieht im ersten Moment extrem hoch aus. Rechnet man aber den Scania Grundrabatt, das Scania Servicepaket, die gesparte LSVA, die wegfallenden kantonalen Strassensteuern und die Differenz zwischen Strom und Diesel vom Grundpreis weg, ist der effektive Preis nicht mehr so weit entfernt vom jenem des dieselbetriebenen, identischen Fahrzeugs. So kann in bestimmten Fällen das Firmenimage sicher verbessert und Kunden gewonnen werden, in dem die Ware in engen Altstadtgässchen umweltschonend und auf leisen Sohlen ausgeliefert wird.

### ***Technische Daten vollelektrischer Scania 25 P 230 B4X2NB***

- Chassis B4X2
- Kabinengrösse CP17N
- Zweigang-Elektromaschine mit Dauerleistung von 230 kW (310 PS)
- Maximale Leistung von 295 kW (402 PS) mit Kickdown
- 9 Batterien mit insgesamt 300 kWh Leistung
- Maximaler Ladestrom 200 A
- Ladeposition für Antriebsbatterie hinter rechter Frontklappe
- Retarder, ABS, ESP, EBS, APS, elektropneumatische Feststellbremse
- Leergewicht 11 Tonnen

Brigels, 08.09.2021 Rahel Cathomas









