



Französischer Großspediteur Dentressangle setzt auf Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid

Französischer Großspediteur Dentressangle setzt auf Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid

Rund 120 Einheiten des Serien-Hybrid Lkw innerhalb Europas verkauft
CO₂-Ausstoß und Kraftstoffverbrauch werden um 10 - 15 Prozent gesenkt
Norbert Dentressangle, einer der führenden Logistikdienstleister in Europa, hat dieser Tage einen weiteren Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid übernommen, der mit einem Kühlkofferaufbau ausgerüstet worden ist. Der 12-Tonner wird über das Dentressangle-Werk in Miramas (Bouches-du-Rhône) gesteuert und vorrangig zur Lieferung von Frischwaren und Tiefkühlkost für die Lebensmittelindustrie eingesetzt. Mit der erneuten Investition in Hybrid-Technik aus dem Produktportfolio von Daimler Trucks unterstreicht der französische Großspediteur seine Vorreiterrolle im Hinblick auf einen emissionsarmen, umweltverträglichen Verteilerverkehr.
Der Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid ist Europas erster Hybrid-Lkw, der in Serie produziert wurde. Aktuell befinden sich rund 120 Fahrzeuge des "Truck of the Year 2011" bei europäischen Kunden. Durch die zielgerichtete Integration der Hybridkomponenten und die einsatzspezifische Fahrzeug-Betriebsstrategie werden der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß um 10 bis 15 Prozent gesenkt - in Abhängigkeit von Topographie und Einsatzbedingungen können sich sogar noch höhere Einsparungen ergeben. Auch die Geräuschemissionen sind reduziert. Im Brems- und Schubbetrieb arbeitet der Elektromotor als Generator und speist Energie in Lithium-Ionen-Batterien, die dann in besonderen Lastsituationen zur Verfügung stehen.
Daimler Trucks setzt beim Atego BlueTec Hybrid auf eine Architektur mit einem parallelen Hybrid. Er passt am besten zum technischen Aufbau des Antriebsstrangs im Lkw. Bei dieser Aggregate-Anordnung für Parallel-Hybridantriebe ist der Elektromotor hinter Verbrennungsmotor und Kupplung, aber vor dem Getriebe angeordnet. Bei diesem Aufbau können beide Motoren den Lkw einzeln oder kombiniert antreiben.
Die Architektur erlaubt elektrisches Anfahren, Rekuperation, Boosten durch den Elektromotor sowie eine Optimierung der Kennlinie des Dieselmotors. Sie hat sich als beste Lösung aus Bauaufwand, Abmessungen, Leistungsfähigkeit und Gewicht herausgestellt. Gegenüber einem konventionellen Antrieb kommen als zusätzliche Komponenten die Batterie zum Antrieb des Elektromotors, ein Umrichter oder Spannungswandler sowie die Hybridsteuerung und Kühlung hinzu. Diese von Daimler Trucks initiierte Architektur des Hybridantriebs für Lkw hat sich inzwischen international durchgesetzt.
Die Plattform des Verteiler-Lkw mit Hybridantrieb bildet der Atego 1222 L EEV. Sein kompakter und leichter Vierzylinder-Dieselmotor OM 924 LA mit 4,8l Hubraum leistet 160 kW (218 PS) bei 2200/min und bringt es auf ein maximales Drehmoment von 810 Nm bei 1200-1600/min. Hinzu kommt der wassergekühlte Elektromotor mit einer Spitzenleistung von 44 kW und maximal 420 Nm Drehmoment. Es handelt sich um einen Drehstrom-Permanent-Magnet-Motor. Der Elektromotor ist zwischen der Kupplung und dem automatisierten Getriebe angesiedelt. Dieser erhält seine Energie aus energie- und leistungsstarken Lithium-Ionen-Batterien. Die Batterien werden durch zurück gewonnene Bremsenergie (Rekuperation) gespeist. Bremst der Fahrer den Lkw ab, wirkt der Elektromotor als Generator, verwandelt die Bremsenergie in Strom, der in den Batterien bis zu deren Maximalkapazität abgespeichert wird. Gleiches gilt im Schubbetrieb, wenn der Lkw "ohne Gas" mit eingeletem Gang rollt. Ein Umrichter wandelt die Gleichstromspannung der Batterie auf die Wechsellspannung des Elektromotors um.
Der Hybridantrieb bietet eine deutliche Unterstützung des konventionellen Dieselmotors. Dies gilt vor allem beim Anfahren und in Beschleunigungsphasen. Das Anfahren erfolgt zum Beispiel sehr sanft durch den Elektromotor. Der Verbrennungsmotor arbeitet nur im Leerlauf. Die gute Beschleunigung entsteht dadurch, dass bei einem Elektromotor vom Start weg das volle Drehmoment zur Verfügung steht und nicht allmählich über die Drehzahl aufgebaut wird wie bei einem Verbrennungsmotor. Ist zusätzliche Leistung im Fahrbetrieb erforderlich, etwa bergauf oder bei starkem Beschleunigen, unterstützt der Elektromotor kurzzeitig - je nach Ladezustand der Batterie - den Dieselmotor.
Der Antriebsstrang des Atego BlueTec Hybrid ist auf sein typisches Einsatzprofil als Allrounder ausgelegt: Der Verteiler-Lkw ist sowohl innerstädtisch in Ballungsgebieten als auch Überland sowie auf kurzen Autobahnstrecken unterwegs.
Der Hybridantrieb bildet auf dem Weg zum elektrischen, gänzlich emissionsfreien Fahren eine wichtige Brückentechnologie. Für eine dauerhafte Anwendung bei Nutzfahrzeugen wird seine Wirtschaftlichkeit ausschlaggebend sein. Denn Lkw und Busse sind Investitionsgüter und werden sich vor allem dann am Markt durchsetzen, wenn sich ihre Anschaffung für den Unternehmer rechnet.

Daimler AG
70546 Stuttgart
Deutschland
Telefon: +49 (711) 17 0
Telefax: +49 711 17 22244
Mail: dialog@daimler.com
URL: http://www.daimlerchrysler.de/

Pressekontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

Firmenkontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

ehemals DaimlerChrysler AG DaimlerChrysler ist in der Automobilbranche einzigartig: Das Angebot reicht vom Kleinwagen über Sportwagen bis hin zur Luxuslimousine ? und vom vielseitig einsetzbaren Kleintransporter über den klassischen Schwer-Lkw bis hin zum komfortablen Reisebus. Zu den Personenwagen-Marken von DaimlerChrysler zählen Maybach, Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep, Dodge und smart. Zu den Nutzfahrzeug-Marken gehören Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra und Mitsubishi Fuso. DaimlerChrysler Financial Services bietet Finanz- und andere fahrzeugbezogene Dienstleistungen an. Die Strategie von DaimlerChrysler basiert auf vier Säulen: Globale Präsenz, herausragende Produkte, führende Marken sowie Innovations- und Technologieführerschaft. DaimlerChrysler hat eine globale Belegschaft und eine internationale Aktionärsbasis. Mit 384.723 Mitarbeitern erzielte DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2004 einen Umsatz von 142,1 Mrd. Euro.