

**AUTOR:**

Redaktion
bfp FUHRPARK & MANAGEMENT

WEITERE INFOS:

redaktion@fuhrpark.de
Telefon 06131 62776-20



Foto: Imaginis - Fotolia.com

Marktübersicht 2017

Alternative Antriebe Transporter

Gerade Transporter werden fast ausschließlich von Dieselmotoren angetrieben. Doch welche Alternativen gibt es?

Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge in Stuttgart, politische Debatten um CO₂-Werte, Stickoxide sowie Feinstaub und der Skandal um die Manipulationen der Selbstzünder bei VW - alles das befeuert die Diskussion um alternative Antriebsarten. Plötzlich scheint das Szenario, nicht mehr wie gewohnt mit dem von einem Diesel angetriebenen Transporter vor die Tür der Kunden fahren zu können, ganz nah. Und so stellen sich einmal mehr Fragen nach der Entwicklung des Marktes bei den alternativen Antrieben und den Möglichkeiten, bereits heute schon zu reagieren. Die „Global Truck Studie 2016“ des Beratungsunternehmens Deloitte bezieht sich zwar auf die mittelschweren und

schweren Lkw. Doch gibt deren Marktmodell bis 2026 durchaus ein Gefühl, wie sich der Markt in den kommenden zehn Jahren entwickeln wird. Die Prognose lautet hier, dass 13 Prozent der Trucks einen alternativen Antrieb besitzen werden. Im Bereich von sechs bis 15 Tonnen werden sich laut der Studie vor allem Plugin-Hybride durchsetzen.

Wo gibt es die größten Einsparpotenziale?

Gerade im Verteilerverkehr mit einem großen Anteil an „Stopp-and-Go“ sieht Deloitte große Einsparpotenziale, da hier die Rekuperation beim Bremsen ihre Stärken besonders gut ausspielen kann.

Im Schwerlastverkehr mit einer hohen Laufleistung soll sich demnach in den kommenden 20 Jahren indessen der Gasantrieb – CNG (Compressed Natural Gas/ Erdgas) oder Flüssiggas (LPG/Autogas) – aufgrund seines Verbrauchsvorteils von bis zu 40 Prozent gegenüber dem Diesel durchsetzen. ■

AUTOR:

Redaktion
bfp FUHRPARK & MANAGEMENT

WEITERE INFOS:

redaktion@fuhrpark.de
Telefon 06131 62776-20

MARKTÜBERSICHT ALTERNATIVE ANTRIEBE TRANSPORTER

HERSTELLER	MODELL	MOTOR (KW/PS/KWH)	DREHMOMENT (NM BEI 1/MIN)	VERBRAUCH (KWH/100 KM BZW. L/100 KM)	CO2 (G/KM)	REICHWEITE (KM)	ZULADUNG	PREIS IN EUR
Elektroantriebe								
Citroën	Berlingo electric	49/67/22	200 bei 0-1.500	17,7	0	170	695	15.690 plus Batterie (5.300 Kauf/87 monatl. Miete)
Iveco	Daily	60/81	200 bei 0-1.000	350 wh/km	0	84 bis 270 je nach Batterieanzahl	1.316 - 1.111	k.A.
Nissan	E-NV200	80/109 360 V/ 24 kWh	254 bei 0-3.008	16,5	0	163	770 - 614	20.702 plus Laufzeiten- und Reichweitenabhängiges Batterie-Leasing (73 - 125 €)
Peugeot	Partner Electric	49/67 22 kWh		17,7 kWh/100 km	0	170	510-492	21.290
Renault	Kangoo Z.E.	44/60 22kWh	226	15,5 kWh/100 km	0	170	625	20.300 plus Laufzeiten- und Reichweitenabhängiges Batterie-Leasing (73 - 146 €)
Erdgas								
Fiat	Doblò Natural Power	1,4 T-Jet (88/120)	206 bei 3.000	7,4/4,9	136	k.A.	905	18.830
	Fiorino Natural Power	57 (77) 51 (70)		6,8/4,3	157	k.A.	500	13.640
Iveco	Daily Natural Power	100/136	350 Nm	k.A.	K.A.	k.A.	k.A.	44.700
Mercedes	Sprinter NGT mono-/bivalent	316/516 NGT (115/156)	240 bei 3.000 - 4.000	Gas: 12,6 - 12,2	226 - 218	k.A.	Hochdach: 1070 bivalent, 1.165 monovalent	39.280
Opel	Combo	1,4 CNG Turbo (88/120)	206 bei 3.000	Gas: 5,0 - 4,9	138 - 134	k.A.	875 - 905	19.405
Volkswagen	eco load-Up!	1,0 EcoFule (55/68)	95 bei 3.000	4,5/2,9	82	bis zu 600	319 - 422	11.785
Volkswagen Nutzfahrzeuge	Caddy	1,4-I-TGI Blue Motion (81/110)		Gas: 4,0	122 - 115	k.A.	762	21.370
Flüssiggas								
Dacia	Dokker Express	dCi 90 (75/102)	145 (156) bei 4.000	8,2 Gas 6,3 l	132/143	k.A.	555	9.250