

Die Fachzeitschrift für Berufschauffeure

Nr. 5/2021

SWISS
CAMION

SWISS CAMION



Serie «Junge Chauffeurinnen»
Angela Halm, 27



Der neue Volvo FE Electric Als reiner Stromer konstruiert

Seite 10



Renault Trucks
Grosse Modellerneuerungen

Seite 26



Volvo Trucks und Elektromobilität
Am Steuer der FL Electric

Seite 30



Saurer-Berna Aluminium von 1976
Seiner Zeit voraus

Fr. 7.50

ISSN 1423-4319



9 771423 431009



Fotos: Daniel vom Kästel

Volvo FE Electric: Mit dem rein elektrisch betriebenen Kehrichtfahrzeug wird in Muri-Gümligen der Abfall eingesammelt.

Schon als Stromer geboren

Seit rund vier Monaten gehört ein Volvo FE Electric zum Fuhrpark der E. Bigler Transporte AG aus Gümligen BE. Die Begeisterung über das rein elektrisch betriebene Kehrichtfahrzeug ist gross. Der FE Electric gefällt vor allem, weil er stark und leise ist.

Es war eine schöne Bescherung: Just auf Weihnachten durfte die E. Bigler Transporte AG aus Gümligen den brandneuen Volvo FE Electric in Empfang nehmen. So klappte es mit dem Ziel, ab 2021 die Kehrichtabfuhr in der Gemeinde Muri-Gümligen grösstenteils mit Strom zu erledigen.

Die Erfahrungen, die man bisher gemacht hat, sind durchwegs positiv. Dies sagt Reto Lauper, Geschäftsführer der E. Bigler Transporte AG. Die Chauffeurinnen und Chauffeure schätzen einerseits, dass es sehr leise sei in der Kabine. «Zudem hat der FE Electric extrem viel Kraft aus dem Stand», sagt Lauper. Eine sehr positive Eigenheit des Elektromotors, der das Drehmoment von Beginn weg voll entfaltet. «Für unseren Einsatz, der vor allem aus Stop-and-go besteht, ist das ideal.» Doch nicht nur in der Kabine ist es leiser als in einem Dieselfahrzeug. «Auch für die Belader ist es viel angenehmer», hält Lauper fest. «Sie sind nicht

dauernd der Geräuschkulisse des Verbrennungsmotors ausgesetzt.»

Leise durchs Wohnquartier

Ebenfalls wichtig im Entsorgungswesen sind die Rückmeldungen aus der Bevölkerung. Schliesslich fährt man meist von Haus zu Haus. «Ich habe viele Reaktionen erhalten, die

alle positiv sind. Die Leute freuen sich darüber, dass die Abfuhr jetzt so leise ist», sagt Lauper. Freude haben übrigens auch die Zweitklässler aus Gümligen. Sie haben nämlich anlässlich eines Workshops über Abfall und Entsorgung die farbigen Zeichnungen gemacht, die an der Seite des Aufbaus des Volvo FE Electric zu sehen sind. «Für unsere Zukunft, 100% Elektro»



Im Einsatz: Bigler-Geschäftsführer Reto Lauper testet den E-Lastwagen gleich selbst.



«Tank»: Die Batterien befinden sich beim FE Electric unter dem Fahrzeug und liefern genug Energie für den täglichen Einsatz.

steht dazu noch geschrieben. Die Einführung eines Elektrofahrzeugs bedeutet eine grosse Umstellung. «Plötzlich hat man grosse Akkus, die man täglich laden muss», erklärt Reto Lauper. «Wir mussten die Elektroinstallationen anpassen und die Ladestationen einrichten.» Zudem habe man die Touren so angepasst, dass sie für den Betrieb mit dem E-Lastwagen ideal sind. «Wir dokumentieren jede Fahrt akribisch genau, damit wir wissen, wo wie viel Strom gebraucht wird.» Der Verbrauch ist bei einem Stromeer umso tiefer, je langsamer

gefahren wird. So habe man beispielsweise herausfinden wollen, ob der direkte Weg zur Abladestelle über die Autobahn, wie er bisher genutzt wurde, vom Verbrauch her schlechter ist als ein Umweg über die «stromsparende» Hauptstrasse. Die Messungen hätten gezeigt, dass sich der Umweg nicht lohne.

Die Reichweiten, wie sie in der Elektromobilität viel diskutiert werden, stehen bei Reto Lauper nicht im Fokus. «Der Aufbau wird auch mit Strom betrieben. Für mich ist die zentrale Frage deshalb, mit wie viel Strom

wie viele Tonnen Abfall man sammeln kann», sagt er.

Effizienz steigt

Die Kapazität der Batterie reicht bereits aus, und die tiefen Temperaturen sind nun im Frühling auch bald vorbei, was den Stromverbrauch reduzieren wird. Und je mehr Erfahrung die Chauffeurinnen und Chauffeure haben, umso effizienter sind sie unterwegs. «Wenn sie zum ersten Mal mit dem E-Lastwagen unterwegs sind, brauchen sie trotz



«Für unsere Zukunft»: Der Aufbau wurde mit Zeichnungen von Zweitklässlern versehen.

«Trotz anfänglicher Skepsis fahren mittlerweile alle sehr gerne mit dem FE Electric, weil er wie geschaffen ist für diesen Einsatz. Zurück gehen wir nicht mehr. Einen reinen Diesler werden wir kaum mehr anschaffen.»

Schulung sehr viel Strom, das ändert sich aber schnell», hat Reto Lauper festgestellt. Innet kurzer Zeit hätten sie sich an den FE Electric gewöhnt, der übrigens von Grund auf als Stromeer konzipiert und nicht auf der Basis eines Diesler-Chassis gebaut worden ist. «Trotz anfänglicher Skepsis fahren mittlerweile alle sehr gerne mit dem FE Electric, weil er wie geschaffen ist für diesen Einsatz», sagt Lauper. Und fügt an: «Zurück gehen wir nicht mehr. Einen reinen Diesler werden wir kaum mehr anschaffen.» (Daniel von Känel)