



Der Scania P 340 CNG vereint alternative Antriebstechnik und Fahrkomfort.

11.02.2021 07:00 CET

Leiser als der Fahrtwind

Lastwagen und Dieselmotor – das war lange Zeit ein so festes Gespann wie Achse und Rad. Mit einem CNG-Lkw von Scania befährt die MOSOLF Gruppe mit Sitz in Kirchheim unter Teck jetzt neue Wege. Es ist ein Pilotprojekt, bei dem es sowohl um Wirtschaftlichkeit als auch niedrigere Emissionen geht. Aber nicht nur, wie der Fahrer des Testfahrzeugs zu berichten weiß.

Wenn er früher am Feierabend nach Hause kam, fühlte sich Maik Stöwer manchmal wie gerädert. „Jetzt ist das lauteste Geräusch der Fahrtwind“, sagt er mit Blick auf seinen neuen treuen Weggefährten, einen Scania P 340 mit Kässbohrer-Aufbau für Autotransporte. Stöwer, seit 27 Jahren Lkw-Fahrer bei der MOSOLF Gruppe, schätzt das Besondere an seinem Dienstfahrzeug: Der

Lkw ist mit einem [Gasmotor](#) für CNG (Compressed Natural Gas) ausgestattet. Im Vergleich zum Diesel fährt der Gas-Lkw wesentlich leiser. Die Geräuschentwicklung reduziert sich auf 72 dB(A) um rund die Hälfte. Tatsächlich dürfte er der leiseste Lkw auf dem riesigen Gelände des MOSOLF Unternehmensstandorts im brandenburgischen Ketzin sein. „Es ist ein viel entspannteres Fahren und die Vibrationen fallen weg“, schwärmt Stöwer.

Mit dem Scania befährt MOSOLF Neuland. Der Autotransporter ist der erste CNG-Lkw, den der Automobillogistiker mit Stammsitz in Kirchheim unter Teck in Baden-Württemberg betreibt – testweise zunächst. Maik Stöwer fährt ihn seit September 2020 im Nahverkehr, zum Beispiel von Ketzin aus zu einem Standort in Rackwitz bei Leipzig oder auf Auslieferungstouren in die Großräume um Magdeburg, Frankfurt an der Oder und Berlin.

„Einer der Hauptgründe für die Anschaffung dieser alternativen Antriebstechnik ist der Umweltaspekt“, sagt Steffen Diebold, Fuhrparkleiter bei MOSOLF in Ketzin. Was Diebold damit meint, sind die geringeren Emissionswerte im Vergleich zu Diesel. Bei Gasmotoren ist der Ausstoß von CO₂, Stickoxid, Kohlenwasserstoffen und Feinstaub signifikant niedriger. Die CO₂-Reduktion liegt gegenüber Dieselmotoren bei mindestens 15 Prozent, bei Betankung mit Bio-Methan sogar bei bis zu 90 Prozent. Ziel des Pilotprojekts sei es, die MOSOLF-Flotte [nachhaltiger](#) aufzustellen.

Die größte technische Herausforderung für den CNG-Antrieb war der für Autotransporter erforderliche niedrige Rahmen. Letztlich fanden vier Gastanks vor der Antriebsachse rechts und links am Fahrgestell Platz. Bei längeren Fahrten muss Maik Stöwer die Tankstopps auf seiner Tour planen. „Aber man gewöhnt sich schnell daran“, sagt er. Dabei hilft ihm eine App auf seinem Tablet in der Kabine. Mit ihr kann er sich die CNG-Tankstellen auf der Route anzeigen lassen und entsprechend die Tour legen.

Das Tanken selbst, sagt Stöwer, sei genauso einfach wie an der Diesel-Säule. Obendrein sei es sauberer und die Diesel-Dämpfe fielen weg. Und als er zeigt, wo die Tankkupplung angesetzt wird, fällt auf: Neben dem Lkw-Anschluss befindet sich ein zweiter, kleinerer für Pkw. Praktisch, denn nicht immer sind Tanksäulen für Lkw vorhanden. Von den 900 CNG-Tankstellen in Deutschland sind etwa 90 für Lkw geeignet.

In der Testphase müsse sich zudem erweisen, dass der Einsatz von CNG-Lkw

wirtschaftlich ist, erklärt Fuhrparkleiter Diebold. Die Chancen dafür stünden gut, denn ein Kilogramm CNG ist zwar teilweise geringfügig teurer als ein Liter Diesel, allerdings hat es einen deutlich höheren Energiegehalt. Zudem beteiligt sich der Bund beim Kauf eines Neufahrzeugs mit einer Anschaffungsförderung; und bis 2023 bleiben Gas-Lkw in Deutschland von der Maut befreit. Positiv sei darüber hinaus, ergänzt Diebold, dass der Gas-Lkw bisher keine „Kinderkrankheiten“ hatte. „Die Scania laufen bei uns generell fast störungsfrei“, sagt er.

Um betriebswirtschaftliche Fragen dieser Art muss sich Maik Stöwer allerdings keine Gedanken machen. Er freut sich über ganz andere Dinge: Über den Aufmerksamkeits- und den Notbremsassistenten sowie über den Abbiegeassistenten, der ihm dabei hilft, Unfälle im toten Winkel zu verhindern. Und ganz besonders: über die Ruhe beim Fahren.

Über Scania

Scania gehört zu den weltweit führenden Anbietern von Transportlösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden treiben wir den Umstieg auf ein nachhaltiges Transportsystem voran. 2019 lieferten wir 91.700 Lkw, 7.800 Busse sowie 10.200 Industrie- und Marinemotoren an unsere Kunden aus. Der Umsatz betrug im Jahr 2019 mehr als 152 Milliarden SEK (mehr als 14,5 Milliarden Euro), wobei circa 20 Prozent davon auf Serviceleistungen entfielen.

Scania wurde 1891 gegründet und beschäftigt heute weltweit etwa 51.000 Mitarbeiter in mehr als 100 Ländern. Forschung und Entwicklung befinden sich in Schweden sowie an den Standorten Brasilien und Indien. Die Produktion findet in Europa, Lateinamerika und Asien statt, regionale Produktionszentren befinden sich in Afrika, Asien und Eurasien. Scania gehört zu TRATON SE.

Scania Deutschland verzeichnete 8.670 neu zugelassene Scania Lkw im Jahr 2019 und damit einen Marktanteil von 12,9 Prozent.

Scania Österreich verzeichnete 1.328 neu zugelassene Scania Lkw im Jahr 2019 und damit einen Marktanteil von 17,3 Prozent.

Kontaktpersonen



Nina Khanaman

Pressekontakt

Direktorin Kommunikation und Marketing, Scania Deutschland
Österreich

Nina.Khanaman@scania.com

+49 (261) 897 7 234



René Seckler

Pressekontakt

Media Relations Manager, Scania Deutschland Österreich

rene.seckler@scania.com

+49 151 122 932 55