

Zurück in die Zukunft

Hybridantriebe kombinieren die Vorteile des elektrischen Antriebs mit denen des Verbrennungsmotors. Die in letzter Zeit stark gewachsene Bedeutung des Hybridantriebs im Pkw-Bereich lässt leicht vergessen, dass diese Technik bei Flurförderzeugen schon lange Realität ist. Ein Exklusivbericht.

Während in der Automobilpresse in letzter Zeit verstärkt darüber lamentiert wird, dass gerade die deutschen Automobilkonzerne viel zu spät in die Hybridtechnologie eingestiegen seien, sind die hiesigen Flurförderzeughersteller in diesem Bereich weltweit führend. So hat die Firma Volk bereits vor 20 Jahren, im Jahr 1987, die erste Zugmaschine mit Hybridantrieb ausgeliefert. Das Fahrzeug damals hatte die fortlaufende Fahrgestellnummer 260696. Als kürzlich drei Hybridschlepper an die belgische Abfertigungsgesellschaft Aviapartner ausgeliefert wurden, war man bei der Nummer 263454 angelangt. Alleine in den vergangenen vier Jahren hat Volk weit über 100 Hybrid-Zugmaschinen

hergestellt – in diesem Marktsegment eine durchaus beachtliche Stückzahl.

„Wir blicken heute auf rund eine halbe Million Betriebsstunden Erfahrung mit Hybridantrieben zurück“, sagt Volk-Geschäftsführer Dr. Matthias Baur daher nicht ohne Stolz. Dies ist ein Erfahrungsschatz, der sich in mehreren Patentanmeldungen niederschlug und dem Unternehmen zahlreiche, teils hochdotierte Innovationspreise eingebracht hat. Auf die Frage, wie er sich diesen Vorsprung gegenüber global aufgestellten Automobilkonzernen mit ihren milliardenschweren Entwicklungsbudgets erklärt, hat er eine plausible Antwort: „Während im Automobilbereich gerade die Batterietechnik das größte Hindernis für den Durchbruch der Hybridtechnologie darstellt, sind tonnenschwere Batterien in Zugmaschinen schon aus Traktionsgründen keineswegs ein Nachteil.“

Dies ist nicht der einzige Unterschied zum Automobilsektor: Gerade im Zuge der aktu-



□ Hybridtechnik ist bei Flurförderzeugen schon lange Realität

□ Volk-Hybridschlepper aus dem Jahr 1987

ellen Klimadebatte kreist die Diskussion dort vor allem um Umwelt- und Verbrauchsspekte. Im Flurförderzeugbereich stellt dagegen zumeist ein anderer Vorteil das kaufentscheidende Kriterium dar: Zugmaschinen mit Hybridantrieb kommen vor allem dann zum Einsatz, wenn die Betriebsbedingungen neben der Bewältigung vergleichsweise weiter Strecken im Freien auch die Einfahrt in geschlossene Räume vorsehen. Dies ist klassischerweise auf Flughäfen der Fall, wo Gepäckschlepper einerseits sehr große Distanzen auf dem Vorfeld zurücklegen müssen, während andererseits zugleich auch die Einfahrt in die Gepäckabfertigungsbereiche im Inneren der

Flughafengebäude erforderlich ist.

Auf die Frage, ob Volk angesichts neuerer Entwicklungen im Bereich der Wasserstofftechnologie auch in 20 Jahren noch Hybridschlepper herstellen werde, antwortet Dr. Baur: „Ja, auf alle Fälle“. Und lässt damit eigentlich alles offen. Denn auch ein Brennstoffzellenschlepper verfügt ja über zwei Energiespeicher und zwei Energieumwandler und ist damit bei genauerer Betrachtung nichts anderes als ein Hybridschlepper.

📍 Volk Fahrzeugbau,
Bad Waldsee
Tel.: 07524/9709-0
www.volk.de