
Volta Trucks läuft sich warm

Im vergangenen Jahr wurden deutschlandweit fast 30.000 Lastwagen verkauft. 116 davon hatten einen Elektroantrieb – und damit fast doppelt so viele wie 2021. Experten gehen davon aus, dass bis zum Ende des Jahrzehnts gut ein Drittel der Lkw-Fahrleistung elektrisch erbracht werden müsste, wenn die Klimaschutzziele im Güterverkehr auf der Straße erreicht werden sollen. Dafür läuft sich Volta Trucks jetzt warm und hat für den deutschen Markt seine Servicezentrale in Duisburg errichtet. Weitere Außenstellen sind in Städten wie Berlin, Hamburg, Frankfurt und Leipzig vorgesehen.

Der schwedische Hersteller beginnt in Kürze als Auftragsfertigung im ehemaligen MAN-Werk in Steyr mit der Produktion seines 16-Tonnners Volta Zero. 300 vorbestellte Fahrzeuge sollen zunächst gebaut werden. Ein kleiner Teil davon soll interessierten Unternehmen für zwei bis acht Wochen zu Testzwecken zur Verfügung gestellt werden. Die Hälfte der ersten Charge geht an DB Schenker. Der Logistiker hat bereits Interesse an insgesamt 1470 Volta Trucks angemeldet.

Konzipiert ist der Volta Zero für den innerstädtischen Verteilerverkehr. Je nach Batteriegröße sollen Reichweiten von 150 bis 200 Kilometer möglich sein. Das Unternehmen geht aber weit über bisherige Lösungen hinaus. So zeichnet sich der Zero durch eine niedrige Fahrerkabine aus. Elektrische Schiebetüren erleichtern das Ein- und Aussteigen während der Warenauslieferung. Der Fahrer sitzt mittig hinter einer 220-Grad-Frontscheibe. Elf Kameras sorgen zusätzlich dafür, dass es so gut wie keinen toten Winkel gibt. Neben dem 16- wird es einen 18-Tonner geben, neben dem Koffer- auch einen Kühlaufbau. Angedacht sind zudem noch ein 7,5- und ein Zwölf-Tonner.

Noch kostet ein Elektro-Lkw etwa das Zwei- bis Dreifache eines klassischen Dieselfahrzeugs. Volta setzt daher auch auf Truck-as-a-Service, bietet den Zero daher nicht nur zum Kauf, sondern auch im Leasing an, kümmert sich auf Wunsch auch um Versicherung, Telematik, hilft bei der Installation der Ladepunkte oder schult die Fahrer und stellt Ersatzfahrzeuge. Diese Optionen sind einzeln wählbar. Das Unternehmen bewertet für potenzielle Kunden den Standort und verspricht innerhalb von ein bis zwei Wochen temporäre Ladelösungen. Der Aufbau der endgültigen Infrastruktur soll dann zwischen sechs und zwölf Monate dauern.

Immerhin hat Deutschland mit die höchsten Fördergelder für E-Lkw. So rechnet das Unternehmen damit, dass nach acht Jahren und rund 50.000 Kilometern Laufleistung die Total Costs of Ownership fast ein Fünftel unter dem Niveau eines Diesel-Lastwagens liegen. (aum/jri)

Bilder zum Artikel



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



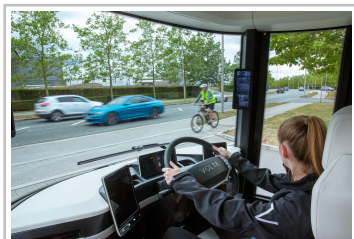
Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Fertigung des Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Fertigung des Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Volta Zero.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks



Servicezentrum von Volta Trucks in Duisburg.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volta Trucks
