
Iveco setzt auf Elektroantrieb

Von Walther Wuttke

Das ging schnell. Gerade drei Monate nach dem Beginn der Zusammenarbeit mit dem US-amerikanischen Start-Up Nikola stellte Iveco jetzt in Turin die erste gemeinsame Entwicklung vor. Der Nikola Tre, der auf dem im Juli vorgestellten Schwerlast-Lkw Iveco S-Way aufbaut, soll im kommenden Jahr als vollelektrischer Lastwagen auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover vorgestellt und ein Jahr später an die ersten Kunden ausgeliefert werden.

Das Projekt ist nur das erste konkrete Ergebnis der im vergangenen Jahr verabredeten Zusammenarbeit zwischen Nikola und Iveco. Mit der Einführung des elektrischen Antriebs reagiert der italienische Konzern auf die vom Jahr 2025 an geltenden strengeren Abgasvorschriften der Europäischen Union. Ein erster Schritt in Richtung Abgasvermeidung war bereits die Einführung der Antriebstechnik mit verflüssigtem Erdgas (LNG), bei dem sich nach Werksangaben die Belastung durch das Treibhausgas CO₂ um 20 Prozent verringert hat. Der Ausstoß der Stickoxyde ging um die Hälfte zurück, und der Feinstaub verflüchtigt sich fast vollständig. Von den LNG-Trucks wurden bisher bereits 20 000 Exemplare auf die Straße gebracht, was wahrscheinlich auch der Befreiung von der Lkw-Maut für diese Fahrzeuge geschuldet ist.

Nun gehen die Italiener also einen Schritt weiter und setzen gemeinsam mit Nikola auf den vollelektrischen Antrieb. Die in Turin gezeigte Nikola Tre 4x2-Sattelzugmaschine ist für den regionalen Verkehr entwickelt worden und besitzt, so die Werksangabe, eine Reichweite von 400 Kilometern. Die Leistung, versprechen die Beteiligten, soll der eines „dieselähnlichen Modells“ entsprechen. Das im Rahmen platzierte Batteriesystem ist modular ausgelegt und kann maximal bis zu 700 kWh anbieten. Als Dauerleistung stehen dann 480 kW und ein maximales Drehmoment von 1800 Newtonmetern bereit. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 121 km/h erreicht. Die Batterie soll in zwei Stunden, so die Nikola-Entwickler, wieder aufgeladen sein. Der Truck wird nach den aktuellen Planungen in zwei- und dreiachsigen Versionen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 18 bis 26 Tonnen für den Verteilerverkehr auf den Markt rollen.

Ausgerüstet ist der Nikola Tre mit dem von Nikola entwickelten Betriebssystem, in dem Infotainment- und Navigationsfunktionen integriert sind. Außerdem werden über den unübersehbar in der Fahrerkabine platzierten Bildschirm auch die wichtigsten Fahrzeugfunktionen gesteuert. Statt konventioneller Außenspiegel besitzt der Prototyp Kameras, die den Fahrer über das Geschehen um ihn herum informieren.

Neben dem Elektro-Truck bereiten die beiden Partner einen Schwerlast-Lkw mit Brennstoffzellen vor, dessen Prototyp ebenfalls in einem Jahr in Hannover vorgestellt werden soll. Die ersten Testflotten gehen 2021 an den Start, und Kundenfahrzeuge werden zwei Jahre später bereitstehen.

Nikola hat sich in den USA, nicht zuletzt dank der günstigen Leasing-Angebote, bereits einen Namen für seine Brennstoffzellen-Lkw gemacht und die ersten Modelle unter anderem an die Brauerei Anhäuser Busch ausgeliefert, die die Lastwagen auf genau definierten Routen einsetzt. „Seit dem Start unseres Nikola One im Jahr 2016 fordern Lkw-Fahrer und Behörden, Nikola nach Europa zu bringen. Nun sind wir da“, erklärte Nikola-Chef Trevor Milton in Turin. Hubertus Mühlhauser, Vorstandsvorsitzender des Dachunternehmens CNH Industrial, zu dem Iveco gehört, sieht in der Zusammenarbeit mit dem US-amerikanischen Start-Up die Möglichkeit, angesichts „der grundlegenden

Reduzierung der Emissionen, schnell nach fortschrittlichen Lösungen zu suchen.“

Der Brennstoffzellen-Truck kommt mit einer Füllung der drei Tanks maximal 800 Kilometer weit, bis er wieder betankt werden muss. Dieser Vorgang soll dann nicht mehr Zeit in Anspruch nehmen als das Betanken eines konventionellen Diesel-Lastwagens. Allerdings setzen die Nikola-Entwickler dabei einen Druck von 700 bar voraus, für den es bisher noch keine technische Regelung gibt. Dieses Problem soll bis zur Serienfertigung gelöst sein, geben sich die Entwickler aus den USA optimistisch.

Neben der Antriebstechnik planen die Nikola-Macher auch den Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur und verlassen auch dabei bekannte Pfade. Nach ihren Vorstellungen soll in Europa bis zum Jahr 2030 an den wichtigsten Routen ein Netz von 70 Wasserstofftankstellen für die Trucks entstehen. Dabei sollen die Stationen den Wasserstoff mittels Windkraft oder Solar vor Ort erzeugen, um den Wasserstoff ohne zusätzliche Emissionen verteilen zu können. Je Station soll so täglich acht Tonnen Wasserstoff für Lkw und Pkw produziert werden, was sich in einen Wasserverbrauch von 75 000 Litern pro Tag übersetzt. Die Kosten je Wasserstoff-Tankstelle beziffert Nikola mit 20 Millionen US-Dollar. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Vorstellung des Nikola Iveco in Turin: Trevor Milton, CEO Nikola (rechts) und Gerrit Marx, President Commercial and Speciality Vehicles CNH Industrial.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Iveco



Trevor Milton, CEO Nikola (rechts), daneben: Annalisa Stupenengo, CEO FPT Industrial und Gerrit Marx, President Commercial and Speciality Vehicles CNH Industrial.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Iveco