

Jan Thomsen (links),
Ulf Thomsen (Mitte),
Uwe Rohlf (rechts) vor dem
Sattelzug mit der neuen
SLXi-Hybrid-Kühlmaschine

Warum die Spedition Thomsen auf das ebenso nachhaltige wie wirtschaftliche SLXi-Hybrid-Kühlaggregat von Thermo King setzt.

„Dann sollten wir diesen Weg weitergehen“

Elektro-Kühlaggregate sind im Verteilerverkehr oft im Einsatz, im Fernverkehr dagegen bisher selten anzutreffen. Dies ändert sich nun mit neuen Technologien wie der SLXi Hybrid von Thermo King: Die neue Trailer-Kühlmaschine hat einen kombinierten Diesel- und Elektroantrieb. Damit ermöglicht das Aggregat in jedem Einsatzbereich eine wirtschaftliche und umweltschonende Transportkühlung. Die deutschen Thermo-King-Dienstleister haben für erste Kunden bereits Anlagen für den Realbetrieb installiert. Das aktuellste Projekt wurde im Frühjahr in Hamburg umgesetzt: Der dort ansässige Dienstleister Transportkühlung Thermo King GmbH installierte eine Hybrid-Anlage für die Food Spedition Thomsen. Das erste Zwischen-

fazit der Hamburger nach drei Monaten Laufzeit im Betriebsalltag fällt positiv aus, so dass nun mehr und mehr Kunden die Hybrid-Technik einsetzen wollen. Weitere Informationen zur SLXi-Hybrid-Technik bieten alle deutschen Vertragspartner von Thermo King: Euram (Düsseldorf), Josef Große Kracht (Osnabrück), TKV Transport-Kälte-Vertrieb (Ulm), Transportkühlung Thermo King (Hamburg), Thermo King Berlin Transportkälte, Thermo King Oberhausen Blum (Ruhrgebiet), Thermo King Steinsdörfer (Würzburg) sowie Kuss, Eschwey & Co. (Hockenheim).

Der SLXi Hybrid ist eine Kombination der Diesel-Technologie von Thermo King mit dem elektrischen Kühlsystem der Schwestermarke Frigoblock. Als einer der ersten Anwender setzt die Hamburger

Spedition Thomsen die Hybrid-Technologie seit März 2019 im Realbetrieb ein. Die Jens Thomsen Spedition Güternah- und Fernverkehrs GmbH ist ein in zweiter Generation familiengeführtes Unternehmen. Der traditionsreiche Betrieb hat sich auf Food-Logistik spezialisiert. Thomsen transportiert mit einem eigenen Fuhrpark insbesondere Obst und Gemüse, Fleisch und Molkereiprodukte. Rund 400 Mitarbeiter bewegen mit 200 Zugmaschinen rund 300 Kühl-Trailer, die fast ausschließlich mit Thermo King-Aggregaten bestückt sind. Thomsen beliefert im Fern- und Verteilerverkehr Großmärkte und Handelszentren bundesweit. Im internationalen Komplettladungsverkehr liegt der Fokus auf Skandinavien, insbesondere auf Schweden.

Der SLXi Hybrid ist eine Kombination der Diesel-Technologie von Thermo King mit dem elektrischen Kühlsystem der Schwestermarke Frigoblock.

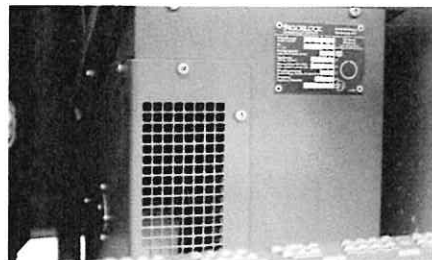
Intensiver Austausch mit Transportkälte-Dienstleister

Mit dem Hamburger Dienstleister Transportkühlung Thermo King GmbH besteht eine langjährige Partnerschaft. Seit einigen Jahren teilen sich die beiden Unternehmen sogar ein Betriebsgelände im hafennahen Gewerbegebiet Billbrook. Dadurch findet ein intensiver Austausch statt, auch zu neuen Technologien in der Transportkühlung. „Gemeinsam mit unseren Kunden und Thermo King sprechen wir regelmäßig über Möglichkeiten für wirtschaftlichere und gleichzeitig umweltschonendere Transporte“, sagt Geschäftsführer Jan Thomsen, der mit seinem Bruder Ulf Thomsen die Spedition leitet. „Die neue SLXi-Hybrid-Anlage erfüllt beide Kriterien. Deshalb wollten wir zu den Pilot-Kunden gehören, die diese innovative Technik im Realbetrieb einsetzen.“

Das nachrüstbare SLXi-Hybrid-Aggregat ist insbesondere auf den Einsatz im Fernverkehr ausgelegt. Die Kühlmaschine kann, dort wo nötig, im klassischen Modus mit dem Diesel-Motor betrieben werden. Auf Knopfdruck lässt sich die Hybrid-Anlage auf Elektroantrieb umstellen. Die elektrische Energie bezieht das Aggregat von einem Frigoblock-Generator, der auf der Zugmaschine fest installiert wird und vom LKW-Motor gespeist wird. Ein ebenfalls eingebauter Inverter sorgt für eine gleichmäßige Spannung und Frequenz, unabhängig von der Drehzahl des LKW-Motors. Der größte wirtschaftliche Vorteil ist die Kraftstoffersparnis für das Kühlaggregat. Dieses Einspar-Potenzial wird bei Elektro-Betrieb mit 3,25 Liter Diesel pro Stunde beziffert. Hinzu kommt eine erhebliche CO₂-Einsparung sowie der Vorzug des fast lautlosen Elektro-Betriebes. Letztere Reduktion von Abgasen und Lärmmissionen kommt insbesondere in der Stadt zum Tragen, reduziert die Belastung aber auch genauso im Fernverkehr.

Technologie amortisiert sich

Dieser umweltschonenden Art des Transports hat sich auf der Food-Spediteur Thomsen verschrieben. „Nachhaltigkeit bewegt die Menschen mehr und mehr“, sagt Geschäftsführer Ulf Thomsen und bezieht sich zum einen auf die gestiegenen Ansprüche der Kunden aus dem Handel. Zum anderen sieht er Endverbraucher als Treiber, die zunehmend sensibler für das Thema werden. „Wenn sich Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit wie bei der Hybrid-Anlage so gut verbinden lassen, dann sollten wir diesen Weg weiter gehen und diese Technologie fördern.“ Entscheidend sei, dass sich die Investition in die Umwelttechnologie langfristig rechnet. Dies ist bei der SLXi Hybrid ganz klar der Fall, vorausgesetzt, die Anlage läuft mit einem möglichst hohen Anteil an Elektro-Betriebsstunden. Uwe Rohlf, Vertriebsleiter der Transportkühlung Thermo King GmbH, rechnet vor: „Bei 100 Stunden Elektro-Betriebslaufzeit spart der Anwender beim derzeitigen Dieselpreis rund 300 Euro Kraftstoffkosten. Hochgerechnet auf einen durchschnittlichen Lebenszyklus eines Kühl-Trailers



Frigoblock-Inverter, installiert auf der Zugmaschine. Oben: die SLXi Hybrid

von acht Jahren amortisiert sich die SLXi-Hybridanlage bereits nach vier bis fünf Jahren.“

Auswertung der Betriebsdaten

Die Spedition Thomsen sammelt die Daten und wertet diese zusammen mit Thermo King regelmäßig aus. „In den ersten Monaten funktionierte die Hybrid-Technologie bisher einwandfrei. Nur beim Anteil der Elektro-Betriebsstunden haben wir noch Potenzial“, so Jan Thomsen. „Wir betrachten dies jedoch als langfristiges Investment. Ich erwarte, dass wir in rund eineinhalb bis zwei Jahren genügend Erfahrungen und Betriebsstunden gesammelt haben, um genauere Aussagen über die Amortisationszeit zu treffen.“ Der Geschäftsführer lässt keinen Zweifel daran, dass sich das Investment lohnt – nicht nur wirtschaftlich, sondern auch in Sachen Vorbildwirkung, um die grüne Technologie gemeinsam mit den Kunden voranzutreiben. Die Kundschaft in Skandinavien ist hier – wie so oft – Vorreiter und treibende Kraft. ger