

Spotlight

02. April 2025

Daimler Truck Tochter FUSO: eCanter elektrisiert Flotte bei Schweizer Transport- und Entsorgungsunternehmen TIT Imhof



Leinfelden-Echterdingen – Ein vollelektrischer FUSO eCanter 9C18e Absetzkipper ergänzt seit einigen Monaten die Lkw-Flotte bei der TIT Imhof AG im Schweizer Kanton Thurgau. Der 8,55-Tonnen Leicht-Lkw ist das erste vollelektrische Serienfahrzeug für den Transport-, Bau- und Entsorgungsbetrieb aus Kreuzlingen, das bereits seit mehreren Jahren auf Elektromobilität setzt.

Der 37-jährige Inhaber Dominic Imhof führt das Unternehmen mit rund 150 Beschäftigten und knapp 70 Fahrzeugen gemeinsam mit seiner Schwester und beschreibt sich selbst als Enthusiasten in Sachen Elektromobilität. Das Portfolio von TIT Imhof umfasst Baustellenlogistik, Spezialtransporte, Krandienstleistungen, Erd- und Rückbau sowie Entsorgung und Recycling für Gewerbe-, Industrie- und Privatkunden. Letzteres beinhaltet

unter anderem den Muldenservice, das Einsatzgebiet des FUSO eCanter bei TIT Imhof. Der 9C18e mit einem Absetzkipper-Aufbau Typ AK4V von Meier-Ratio transportiert leere Mulden zu Kunden und entsorgt den Inhalt der gefüllten Mulden am eigenen Entsorgungszentrum am Standort Kreuzlingen. Für den Einsatz in der Stadt und in den Gemeinden rundum ist der eCanter mit einem kurzen Radstand von 3.400 mm besonders kompakt und wendig. Mit dem Batteriepaket M verfügt er über eine Reichweite von bis zu 140 Kilometern mit einer Batterieladung. „Der eCanter passt perfekt zu unseren Anforderungen und vor allem die Nutzlast von 3,3 Tonnen ist für den Muldentransport top“, bestätigt Dominic Imhof.

Praxistauglichkeit: FUSO eCanter bewährt sich im Alltag

Auch Fahrer Jozef Peciar, seit sechs Jahren bei TIT Imhof tätig, bestätigt die Praxistauglichkeit des eCanter. Egal ob die Mulde rückwärts in enge Einfahrten zentimetergenau abgesetzt wird oder der Fahrer quer zur Fahrbahn in den kurvigen engen Straßen des südlichen Bodenseeufers rangieren muss – der eCanter meistert die täglichen Aufgaben mit Bravour. Der Aufbau des eCanter stemmt dabei geeignete Behälter von einem bis zehn Kubikmetern Größe und bis zu 4,5 Tonnen Hublast. „Was mir auch sehr gut gefällt, ist der elektrische Nebenantrieb im eCanter (ePTO)“, betont Jozef Peciar, „ich drücke den Knopf und der Antrieb startet sofort. Das ist bei dieselangetriebenen Lkw nicht immer so. Bis da die Pumpe anspringt, dauert es oft. Außerdem ist im FUSO eCanter der Schalter links unterhalb vom Lenkrad und ich kann ihn ganz einfach erreichen, sogar wenn ich neben dem Fahrerhaus stehe.“

Geladen wird das Fahrzeug über Nacht an einer DC-Ladeeinheit im Hof des Standorts. Bei Bedarf lädt Fahrer Jozef Peciar in seiner Mittagspause nach und profitiert vom ausgezeichneten Ladeverhalten des eCanter. Da er auf den digitalen Zuruf der Disposition auf dem Tablet reagiert, kann er nicht mit fixen Strecken planen. Mal geht es nur auf fünf Kilometern hin und her, mal ist der nächste Job 20 Kilometer entfernt. Dennoch reicht die Ladung ihm immer sicher über den Vormittag.

Und noch ein weiterer Vorteil der elektrischen Fahrzeuge seiner Flotte überzeugt Inhaber Dominic Imhof: „Wie leise Elektromobilität unser Arbeitsumfeld grundsätzlich macht, hatten wir ehrlich gesagt vorab gar nicht im Blick. Ein weiterer Effekt, den alle inzwischen sehr schätzen.“

Von Biodiesel bis zum Elektro-Lkw mit eigener Ladeinfrastruktur

Bereits früh setzte TIT Imhof auf Biodiesel und Baumaschinen mit Hybridantrieb. Bereits 2019 integrierte Imhof den ersten vollelektrischen 26-Tonner in seine Flotte, weitere Fahrzeuge folgten, alle als Spezialanfertigungen aus den Niederlanden und der Schweiz. Als er von dem FUSO eCanter als Serienmodell hörte, war Dominic Imhof sofort interessiert. Ende 2024 ersetzte er damit ein Dieselfahrzeug derselben Gewichtsklasse in seiner Flotte. Bei den Lkw hört TIT Imhof aber noch nicht auf: Zusätzlich kommen im Entsorgungszentrum am Standort in Kreuzlingen ausschließlich elektrisch angetriebene Umschlaggeräte zum Einsatz. Elektrische

Firmen-Pkw verstehen sich von selbst. Versorgt wird das Ganze aus der Leistung von 2.400 Quadratmetern Photovoltaikanlage auf den eigenen Hallendächern.

„Die ganze Sache macht erst so richtig Sinn, wenn wir unseren eigenen Strom nutzen. Deshalb suchten wir eine Speicherlösung, die sich unkompliziert in die vorhandene Infrastruktur einfügt“, erinnert sich Dominic Imhof an die Entwicklung. So entstand der patentierte eCube. Dabei handelt es sich um einen Wechselbrückencontainer, in dem ein großer Batteriespeicher steckt und der gleichzeitig einen 360 Kilowatt starken Schnellader mit zwei Anschlüssen beherbergt. Diese Idee bietet Imhof als mobile Einstiegslösung auch anderen Unternehmen an. Inklusive Bedarfsanalyse, Planung, Installierung und eigener Steuersoftware vom neuen Tochterunternehmen eSpectrum AG. Das Unternehmen setzt sich darüber hinaus in Verbänden und Fachgruppen für den kontinuierlichen Ausbau von Ladeinfrastruktur ein. Ein Netzwerk an Transportunternehmen unterstützt sich diesbezüglich bereits und öffnet seine Ladesäulen auch für E-Lkw von Mitbewerbern.

Elektrisch angetriebene Lkw sind in der Schweiz bis einschließlich 2030 von der LSVA, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, befreit. Diese macht bei einem 40-Tonner circa einen Schweizer Franken (circa 1,05 Euro) pro Kilometer aus. Hinzu kommt seit diesem Jahr die CO₂-Besteuerung auf Fahrzeugimporte in die Schweiz, die neben Pkw auch Leicht-Lkw betrifft. Die TCO (Total Cost of Ownership) des lokal emissionsfreien FUSO eCanter ist deshalb trotz höherer Anschaffungskosten äußerst attraktiv.

Ansprechpartner:

Carolin Fritze, +49 160 864 1354, carolin.c.fritze@daimlertruck.com

Maximilian Splittgerber, +49 160 860 71 24, maximilian.splittgerber@daimlertruck.com

Weitere Informationen von FUSO:

newsroom.daimlertruck.com und **www.fuso-trucks.com**

Daimler Truck im Überblick

Die Daimler Truck Holding AG („Daimler Truck“) ist einer der größten Nutzfahrzeug-Hersteller weltweit, mit über 40 Haupt-Standorten und mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund um den Globus. Die Gründer von Daimler Truck haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Unverändert gilt das Streben des Unternehmens bis heute einem Zweck: Daimler Truck arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Seine Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO₂-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit tiefem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden. Die Geschäftsaktivitäten von Daimler Truck sind in fünf Berichtsegmente unterteilt: Trucks North America (TN) mit den Lkw-Marken Freightliner und Western Star sowie der Schulbus-Marke Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) mit den Nutzfahrzeug-Marken FUSO und RIZON. Mercedes-Benz Trucks (MBT) mit der gleichnamigen Lkw-Marke und BharatBenz. Daimler Buses (DB) mit den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das neue Financial Services-Geschäft (DTFS) von Daimler Truck bildet das fünfte Segment. Die Produktpalette in den Lkw-Segmenten umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Produktpalette des Bus-Segments umfasst Stadtbusse, Schulbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet das Unternehmen auch Aftersales-Services und Konnektivitätslösungen an.