

---

## Vorstellung Streetscooter Work: Bereit für die Welt

Von Axel F. Busse

Streetscooter, die Zweite: Mit der Nachfolgeversion des elektrischen Lieferwagens zündet der in Aachen beheimatete Hersteller eine neue Stufe emissionsfreier Nahverkehrs-Logistik. Wenn es nach Geschäftsführer Jörg Sommer geht, wird es eine automobiler Erfolgsgeschichte nicht nur in europäischem Maßstab, sondern weltweit. In Berlin stellte das Unternehmen heute die neue Version des Work und des Work L vor.

Empfänger von DHL-Paketen kennen den Lieferwagen gut. Die Deutsche Post, die seit 2014 Mutterunternehmen der Streetscooter GmbH ist, unterhält eine Flotte, die etwa fünf Sechstel der bisher ausgelieferten 12 000 Kastenwagen bewegt. Außer in Deutschland läuft die erste Modellversion des Streetscooter in Holland, England und Frankreich.

Die Anforderungen an Lieferwagen wie den Streetscooter sind sehr speziell. Die zurück zu legenden Strecken sind vergleichsweise gering, weshalb auch beim neuen Modell eine Reichweite von 160 Kilometern für ausreichend gehalten wird. Jedoch muss zum Beispiel ein Post-Zusteller pro Schicht zwischen 200- und 300-mal seinen Fahrerplatz verlassen und wieder einsteigen, weshalb an die Tür, ihren Ausschnitt und ihre Mechanik sowie an den Sitz recht ausgefallen sind. Auf Kundenanregung hin, sagt Projektleiter Philipp Franz, seien in diesen Bereichen mehrere Änderungen gegenüber dem Vorgänger vorgenommen worden.

Wie gehabt, wird der Work mit zwei unterschiedlichen Radständen angeboten, wobei die Langversion den normalen Achsabstand um 20 Zentimeter überragt. Die Nutzlast beträgt mehr als eine Tonne, vier Euro-Paletten sollen in den Kastenaufbau hineingehen. Zusätzlich kann der Beifahrersitz durch ein Regalsystem ersetzt werden, welches zusätzliches Lade- und Zustellgut aufnimmt. Die Ladeleistung wurde auf elf Kilowatt erhöht, was die notwendige Aufenthaltsdauer im Depot verringert.

Die geplante Expansion hat schon konkrete Formen angenommen: Eine Kooperation mit dem chinesischen Hersteller Chery ist unter Dach und Fach, 2021 soll eine Produktion im Reich der Mitte starten. Noch schneller soll es in Japan gehen. Die Firma Yamato ist dort der größte landesweite Kurierdienst. Seine rund 40 000 Auslieferungsfahrzeuge könnten sukzessive durch elektrische Streetscooter ersetzt werden. Schon bei den Olympischen Spielen nächstes Jahr in Tokio könnten die ersten Fahrzeuge, die aus der Fertigung in Aachen, Dülmen und Köln stammen, in der japanischen Hauptstadt sichtbar sein.

Dass die Deutsche Post zum Automobilhersteller wurde, begann als Verlegenheitslösung. Der Logistiker hatte zunächst unter den einschlägigen einheimischen Firmen nach einem Partner gesucht, ein passendes elektrisches Zustellfahrzeug zu entwickeln. Fündig wurde der gelbe Riese nicht. Die Post übernahm daraufhin die damalige Streetscooter GmbH, die 2010 als privatwirtschaftlich organisierte Forschungsinitiative der Technischen Universität Aachen gestartet war.

Jörg Sommer ist erst dieses Jahr zu Streetscooter gestoßen. Der 52-jährige hat in verschiedenen Funktionen und Zukunftsprojekten bei Daimler, Renault und Volkswagen gedient, kennt sich also aus in der Autobranche. Seinen Innovations-Willen scheint er gern durch Tragen von Start-up-Uniform bekräftigen zu wollen und moderiert die Präsentation in Kapuzen-Pulli und Turnschuhen. Konkrete Wachstumsprognosen oder erwartete Verkaufszahlen mag er freilich seinem Publikum nicht mitteilen, stattdessen spricht lieber über den umfassenden Strategieansatz als „flottenspezifischer Energiedienstleister“. Schließlich kann man bei Streetscooter nicht nur Fahrzeuge kaufen, sondern auch

---

maßgeschneiderte Lösungen für Fahrzeug- und Lademanagement.

Ab Werk werden die neuen Streetscooter mit beheizbarer Frontscheibe, Sitzheizung, Klimaautomatik und Rückfahrkamera sowie einem Multimediasystem ausgerüstet, das für Apple Carplay und Android Auto vorbereitet ist. Flottenkunden können diese Features allerdings auch abbestellen, was zu einer Reduzierung des Preises von 38 450 Euro bzw. 47 650 Euro (für die Langversion) führen dürfte. Nicht nur Fahrgestell, Kabine und relevante Funktionselemente baut Streetscooter in Eigenregie, sondern auch den Leistungsakku. Er hat eine Kapazität von 40 Kilowattstunden (kWh). Bei welchem Lieferanten die Firma die dafür nötigen Batteriezellen einkauft, mag Philipp Franz jedoch nicht verraten. (ampnet/afb)

---

## Bilder zum Artikel



Streetscooter Work L.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Sreetscooter



Streetscooter Work L.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Sreetscooter



Streetscooter Work L.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Sreetscooter



Streetscooter Work L.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Sreetscooter



Streetscooter Work L.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Sreetscooter