

REGULIERUNG ALS TREIBER

Der Mercedes-Benz eSprinter trifft auf den Kühlaufbau-Spezialisten Kerstner — und das Ergebnis könnte den Markt für gekühlte Stadtlogistik grundlegend verändern, denken die beiden Partner.

Die letzte Meile im Lebensmittelhandel war lange ein Kompromiss: Diesel-Kühltransporter, laute Aggregate, steigende CO₂-Abgaben und wachsende Fahrverbote in Innenstädten. Seit dem Markteintritt des Mercedes-Benz eSprinters mit integrierter ePTO-Schnittstelle zeichnet sich eine andere Lösung ab — vorausgesetzt, Fahrzeug und Kühlaufbau sprechen dieselbe Sprache.

Genau diesen Schritt geht die Kerstner GmbH aus Groß-Rohrheim. Der auf Kühlaufbauten spezialisierte Hersteller, seit über 40 Jahren im Markt und Teil der Lamberet-Gruppe, kombiniert den eSprinter mit seinem elektrischen Unterflur-Kühlaggregat Cooljet 206EA zu einem werksfertig typgenehmigten Komplettpaket. Als zertifizierter Mercedes-Benz Aufbauhersteller-Partner liefert Kerstner alle Homologierungsunterlagen direkt — kein zusätzlicher Aufwand für den Betreiber, betont das Unternehmen.

Technologie ohne Kompromisse

Das Aggregat bezieht seine Energie direkt aus der Hochvolt-Batterie des

eSprinters über die ePTO-Schnittstelle — kein separates Dieselaggregat, kein zusätzlicher Wartungsaufwand. Als entscheidenden Vorteil im Alltag nennt Kerstner, dass die Kühlanlage vollständig autark und unabhängig vom Fahrbetrieb arbeitet — auch während Pausen, Entladestopps oder Filialdurchläufen halte sie die Temperatur zuverlässig. Bis zu zwölf Stunden ist der Betrieb ohne Unterbrechung möglich, ebenso während des Ladevorgangs an der Wallbox. Die Kühlkette bleibt lückenlos erhalten, ganz ohne Fahrerbedienung, stellt der Kühlfahrzeughersteller heraus. Für besonders lange Standzeiten bietet Kerstner zusätzlich eine optionale 230-Volt-Standkühlung, die vollständig unabhängig vom ePTO arbeitet.

Der Kerstner-Aufbau hat einen K-Wert unter 0,4 W/m²K, verfügt über ATP-Zertifizierung und ein Nutzvolumen von 8,7 Kubikmetern. Er ist europalettenkompatibel und verfügt über eine lückenlose PUR-Isolierung auch an der Schiebetür. Die Din-1815-Zertifizierung belegt die Praxistauglichkeit für Filialbelieferungsbetrieb: bis zu sechs Tür-

öffnungen pro Stunde bei 30 °C Außentemperatur.

Wirtschaftlichkeit über fünf Jahre

Kühllogistikern, die den höheren Anschaffungspreis scheuen, empfiehlt Kerstner den Gesamtkostenblick zu wagen: Laut WLTP entstünden — abhängig vom Strompreis — Energiekosten von circa 12 Euro pro 100 Kilometer. Hinzu kommen die LKW-Maut-Befreiung für BEV-Fahrzeuge, der freie Zugang zu allen Umweltzonen, KfW-Förderung sowie Kfz-Steuerbefreiung bis 2035, listet Kerstner auf. Dem gegenüber würden steigende Folgekosten für Dieselfahrzeuge stehen, von der CO₂-Abgabe über Mautpflicht in mehreren EU-Ländern bis zu hohem Wartungsaufwand.

Für Flottenverantwortliche ist nach Überzeugung des südhessischen Kühlfahrzeugspezialisten der Zeitpunkt relevant: Wer jetzt auf das Kerstner-eSprinter-Paket umsteigt, erfülle die EU-Vorgaben bis 2035 ohne kostspieligen Nachrüstdruck. Null lokale CO₂-Emissionen, 100 Prozent Umweltzonen-Zugang und ein messbarer Beitrag zum Nachhaltigkeitsbericht seien Argumente, die zunehmend auch Einkaufsentscheidungen in Lebensmittelhandel, Gastronomie und Lieferdiensten beeinflussen. ◀

Das Kerstner-eSprinter-Paket soll als attraktive Lösung für die letzte Meile glänzen.



Das Nutzvolumen des Kühltransporters von 8,7 Kubikmetern ist laut Kerstner europalettenkompatibel.