

Je Woche

13. Jahrgang

ISSN 1862 – 1996



Kulturrexpress

Unabhängiges Magazin



Ausgabe 30

vom 23. – 29. Juli 2017

Inhalt

- **GAC Motors elektrisch betriebener SUV GE3 ab sofort im Handel**
- Nadogradnje – Urban Self-Regulation in Post-Yugoslav Cities
- **BKI E-CAD 2 - Energiesoftware - 3D-Gebäudeplanung nach EnEV**
- Bestandsimmobilien sinken im Preis binnen eines Jahres
- **Weltweit erste Windkraftanlage auf einem Deich**
- Umfrage: E-Autos scheitern beim Verkauf an Preis und Reichweite
- **Nicht jede freie Fläche darf bebaut werden**
- Ampelphase 8 in Frankfurt am Main Gutleutstraße
- **Ben van Berkel und sein Amsterdamer Büro UNStudio zum "A&W-Architekten des Jahres 2017" ernannt**
- Aleksej Brkić – Architekt in Belgrad
- **Weniger genehmigte Wohnungen im 1. Quartal 2017**

Zeitschrift für Kunst, Kultur, Philosophie, Wissenschaft, Wirtschaft und Industrie

Kulturexpress verpflichtet sich unabhängig über wirtschaftliche, politische und kulturelle Ereignisse zu berichten. Kulturexpress ist deshalb ein unabhängiges Magazin, das sich mit Themen zwischen den Welten aus Wirtschaft und Kultur aber auch aus anderen Bereichen auseinandersetzt. Das Magazin bemüht sich darin um eine aktive und aktuelle Berichterstattung, lehnt jedoch gleichzeitig jeden Anspruch auf Vollständigkeit ab.

Impressum

Herausgeber Rolf E. Maass
Postfach 90 06 08
60446 Frankfurt am Main
mobil +49 (0)179 8767690
Voice-Mail +49 (0)3221 134725

www.kulturexpress.de
www.kulturexpress.info
www.svenska.kulturexpress.info
Kulturexpress in gedruckter Form
erscheint wöchentlich

Finanzamt IV Frankfurt a/M
St-Nr.: 148404880
USt-idNr.: 54 036 108 722
redaktion@kulturexpress.de

The Other Architect. Another Way of Building Architecture

DAM Architectural Book Award 2016 - Teil 10 von 10

Foto (c) Kulturrexpress, Meldung: DAM online



Preisverleihung am 19. Oktober 2016

Verlag: Spector Books

Herausgeberin: Giovanna Borasi

Künstlerische Gestaltung: Jonathan Hares

„Architecture as production of ideas“ (Mirko Zardini)

In diesem Ausstellungskatalog, der in Zusammenarbeit mit dem Canadian Centre for Architecture entstanden ist, geht es um „The Other Architect“, also nicht um Formen von Architektur und um klassische Architekturproduktion, sondern darum, wie außerhalb herkömmlicher Strukturen und jenseits gebauter Konstruktionen neue Räume und Laboratorien des Arbeitens und Reflektierens geschaffen werden können. Es geht nicht um Bauen oder Bauten, sondern um Denken.

Das Buch versammelt rund zwanzig Beispiele aus der Zeit seit den 1960er Jahren bis heute. Dazu zählen etwa die internationale Gruppe ILAUD, das New Yorker IAUS oder Forensic Architecture aus London.

Das Werk überzeugt in seiner klaren inhaltlichen Konzeption und der kohärenten Gestaltung von Jonathan Hares. Der Hauptteil birgt eine wahre Fundgrube von Originaldokumenten, die im Faksimile abgedruckt werden. Das Buch wird selbst zur Ausstellung: Vielfältige Materialien – Diagramme, Fotos, Magazinseiten, Protokolle, Zeichnungen – locken die Leserinnen und Leser, sie zu entdecken und sich in ihnen zu vertiefen. Jedes der Beispiele erhält im Anhang eine bündige Einführung mit weiteren Materialien und Hinweisen zur Literatur.

Der Katalog präsentiert die sehr heterogenen Zeugnisse in einer klaren, schnörkellosen Gestaltung, ohne dabei steril oder unsinnlich zu werden. Er vertraut auf die Ausstrahlung der Dokumente und besteht, auch im Aufsatzteil, aus lebendig gestalteten Doppelseiten. Eine gut lesbare Typografie ist der rote Faden, der durch die Räume dieses reichen und originellen Ausstellungsbuches führt.!

Welche Art von Ansätzen erfinden und machen sich Architekten zu eigen, um ihre Ideen jenseits traditioneller Entwurfspraxis zu reflektieren? – Diese kommentierte Sammlung von Originaldokumenten mit Fallbeispielen von 1960 bis heute ist ein Beleg für experimentelle Orte, Methoden und Instrumente, die Architekten für ihre Recherche nutzen und die ihre gegenwärtigen Fragestellungen prägen. Viele davon beginnen als Improvisationen in traditionellen Formen: als Konferenzen, Bücher oder in Universitätsstudios, entwickeln sich dann aber in unerwartete Richtungen weiter. Die ausgewählten Beispiele kommen aus Archiven von Recherche orientierten Organisationen wie IAUS (The Institute for Architecture and Urban Studies), das als 'ein Zwischending zwischen Schule und Büro' entworfen wurde, den Sommerschulvereinigungen wie ILAUD (The International Laboratory of Architecture and Urban Design), dem schwimmenden Delos Symposium und anderen provisorischen Plattformen. Im Ganzen zeigen die Beispiele, wie Architekten eine kulturelle Agenda ohne die Intervention von gebauten Formen konstruieren können. Ein Buch, das die Ausstellung 'The Other Architect' im Canadian Centre for Architecture in Montréal (27. October 2015 – 3. April 2016) begleitet.

www.spectorbooks.com/the-other-architect

The Other Architect

Herausgegeben von Giovanna Borasi

Spector Books, Leipzig, Montreal

1. Auflage, 2015

broschiert, 414 Seiten

Sprache: Englisch

Größe: 24,4 x 3,3 x 31 cm

ISBN: 978-3959050401

vom 29. Juli 2017



Foto (c) Kulturexpress
Meldung: Postbank

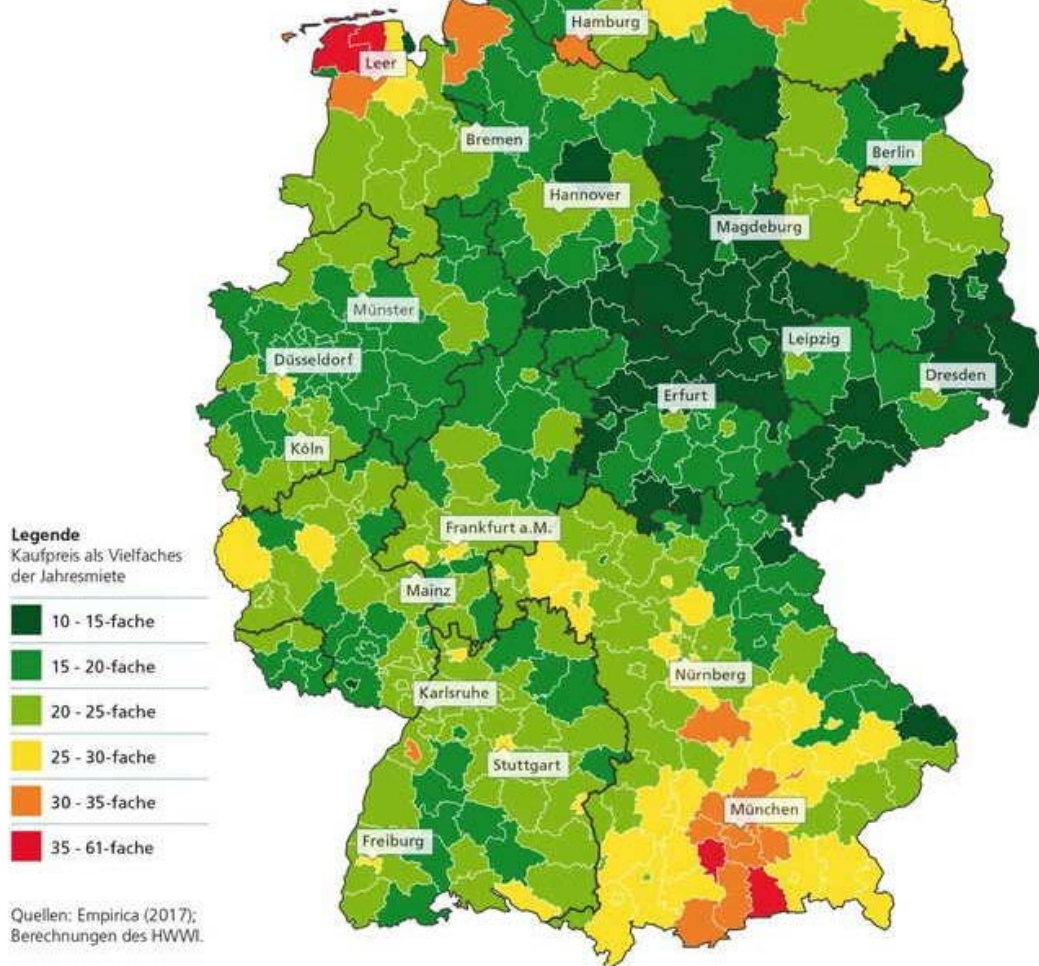
Postbank Wohnatlas 2017: Kaufen oder Mieten - Auf die Lage kommt es an

Trotz steigender Preise für Wohneigentum ist Kaufen in vielen Regionen Deutschlands immer noch lohnender als Mieten. Vielerorts heißt es jedoch "Augen auf beim Immobilienkauf", denn die Kaufpreise haben die Mieten dort weit abgehängt.

Experten raten dann dazu, das Investment in eine Immobilie sehr sorgfältig zu prüfen. Das gilt sowohl für Selbstnutzer als auch Investoren, die eine Immobilie als Geldanlage nutzen wollen. Der Postbank Wohnatlas 2017, für den das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) die Immobilienmärkte bundesweit unter die Lupe genommen hat, gibt einen Überblick über das regionale Verhältnis von Kauf- und Mietpreisen.

Entscheidend für die Bewertung eines Immobilieninvestments ist bei einer günstigen Entwicklung der Haushaltszahlen und der Einkommen in einer Region das Verhältnis der Jahresnettokaltmiete zum Kaufpreis: Wie viele durchschnittliche Jahresmieten kostet eine normal ausgestattete 100-Quadratmeter-Wohnung? Je kleiner dieser sogenannte Vervielfältiger ausfällt, umso höher die Ertragschancen - sowohl für Vermieter, die mit den Mieteinnahmen die Immobilie finanzieren wollen, als auch für Selbstnutzer, die keine steigenden Mieten mehr zahlen möchten.

Ausgeprägtes Stadt-Land-Gefälle bei den Kaufpreisen im Verhältnis zum örtlichen Mietniveau



Quelle: Postbank

"Wohnimmobilien zu vergleichsweise moderaten Preisen finden sich in 195 der 402 Landkreise und kreisfreien Städte", erläutert Georg Hoogendijk, Geschäftsführer der Postbank Immobilien GmbH. "Dort werden für den Kauf einer Immobilie nicht mehr als rund 20 Jahresnettokaltmieten fällig, in 51 Kreisen sogar nur bis zu rund 15 Jahresmieten." Bundesweit reicht die Spanne von zehn Jahresnettokaltmieten im thüringischen Kyffhäuserkreis bis zu knapp 61 im Landkreis Nordfriesland, zu dem die begehrten Lagen auf Sylt gehören.

Große Unterschiede zwischen Stadt und Land

Besonders hoch in Relation zu den Mieten sind die Kaufpreise an der Küste und in einer Reihe von Kreisen in Süddeutschland. Die positive Wirtschaftsentwicklung im Süden der Republik zieht immer mehr Arbeitnehmer an, zusätzlich befeuern die niedrigen Zinsen die Nachfrage am Immobilienmarkt. Eine Sonderentwicklung gibt es an Nord- und Ostsee. Hier sind vor allem Ferienimmobilien begehrt. Die Mehrheit der Kreise, in denen die Kaufpreise bis auf das 25-fache und mehr der örtlichen Jahresmieten angestiegen sind, liegt in Bayern. Ähnlich sieht es bundesweit in den großen Städten aus, während auf dem Land im Verhältnis zu den örtlichen Mieten noch günstigere Preise zu finden sind.

Tabelle:
Preise für Wohneigentum in Anzahl der Jahresnettokaltmieten

Rang	Stadt/Kreis	Kaufpreis in Jahresmieten
1	Nordfriesland, Landkreis	60,9
2	Aurich, Landkreis	41,4
3	Miesbach, Landkreis	38,8
4	Wittmund, Landkreis	36,9
5	Vorpommern-Rügen, Landkreis	36,8
6	Starnberg, Landkreis	35,1
7	Rostock, Landkreis	34,6
8	München, Landeshauptstadt	33,4
9	Ebersberg, Landkreis	32,8
10	Dachau, Landkreis	32,0
...		
393.	Dessau-Roßlau, Stadt	12,3
394.	Sömmerda, Landkreis	12,1
395.	Anhalt-Bitterfeld, Landkreis	11,7
396.	Salzlandkreis, Landkreis	11,7
397.	Zwickau, Landkreis	11,6
398.	Goslar, Landkreis	11,6
399.	Jerichower Land, Landkreis	11,5
400.	Vogtlandkreis, Landkreis	10,7
401.	Osterode am Harz, Landkreis	10,3
402.	Kyffhäuserkreis, Landkreis	10,1

Quellen: Empirica, Berechnungen HWWI

Im Vergleich der deutschen Großstädte bieten Dortmund, Essen, Bremen und Hannover im Verhältnis zu den örtlichen Mieten noch vergleichsweise günstige Preise. In diesen Städten ist ein Investment in Wohneigentum also besonders attraktiv, denn die Mietpreise sind bereits relativ hoch, die Immobilienpreise dagegen noch moderat. Besonders in Bremen und Hannover haben kaufinteressierte Mieter die Chance, als Eigentümer günstiger wegzukommen. Mit rund 31 bzw. 28 Prozent verschlingen die Mieten bereits jetzt einen vergleichsweise hohen Anteil der regionalen Durchschnittseinkommen. Die Kosten für eine Baufinanzierung könnten aufgrund des niedrigen Zinsniveaus geringer ausfallen als die bisherige Mietzahlung.

Gemessen am Mietniveau sind die Immobilienpreise in den drei größten deutschen Städten besonders hoch. In Berlin werden für Käufer rund 29, in Hamburg 30 und in München sogar 33 Jahresnettokaltmieten fällig.

Tabelle:
Preisniveau in deutschen Großstädten

Stadt	Kaufpreis in Jahresnettokaltmieten	Anteil Kaltmiete am Einkommen*
München	33,4	44,1%
Hamburg	30,4	36,7%
Berlin	29,3	37,8%
Frankfurt am Main	27,0	40,7%
Düsseldorf	26,5	31,5%
Stuttgart	26,0	38,1%
Köln	24,6	36,5%
Nürnberg	23,9	32,3%
Leipzig	23,8	27,9%
Dresden	23,5	30,2%
Hannover**	20,8	27,9%
Bremen	19,8	30,5%
Essen	18,3	25,5%
Dortmund	18,2	27,1%

Deutsche Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern (Stand 2015)

*Anteil durchschnittliche Jahreskaltmiete für eine 70-Quadratmeter-Wohnung am verfügbaren Pro-Kopf-Jahreseinkommen des Kreises im Jahr 2016

**Region Quellen: Empirica, Berechnungen HWWI

Nicht nur die Zahlen entscheiden

"Ob ein Immobilienkauf ein sinnvolles Investment ist, hängt auch immer von den Lebensumständen ab. Die entscheidende Frage lautet darum: Passt die Immobilie zu mir und meiner Zukunftsplanung?", betont Georg

Hoogendijk. Die Investition in Wohneigentum kann dann durchaus auch in Regionen sinnvoll sein, in denen die Immobilienpreise im Vergleich zu den Mieten eher hoch sind. Auch Bausubstanz, Ausstattung und Lage können hohe Preise rechtfertigen. "Wohnimmobilien sind zudem die einzige Form der Alterssicherung, von der man sofort profitieren kann, einfach indem man einzieht und die Lebensqualität steigert", sagt Immobilienexperte Hoogendijk. "Für viele zahlt sich der Traum von den eigenen vier Wänden damit doppelt aus. Denn im Rentenalter mietfrei zu wohnen, bedeutet eine deutliche Erhöhung des verfügbaren Einkommens."

Die Postbank Studie Wohnatlas 2017 wurde unter der Leitung von Prof. Dr. Alkis Henri Otto, Forschungsbereichsleiter Hamburg, Städte und Regionen, vom Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) durchgeführt. Analysiert wurden 402 Landkreise und kreisfreie Städte (darunter noch der Landkreis Osterode am Harz, der am 1. November 2016 Teil des Landkreises Göttingen wurde). Im Fokus der vorliegenden Analyse stehen Kaufpreise in Relation zu den örtlichen Mieten.

vom 29. Juli 2017

Kulturrexpress

Zahl der Arbeitsunfälle in der Bauwirtschaft leicht gestiegen

Foto (c) Kulturrexpress Meldung: Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft BG Bau

"2016 registrierten wir in der Bauwirtschaft 104.820 meldepflichtige Arbeitsunfälle, 2.487 mehr als im Vorjahr. Grund ist der starke Anstieg der Bautätigkeit innerhalb eines Jahres, allein der Anteil der Baugenehmigungen im Hochbau stieg laut Statistisches Bundesamt gegenüber dem Vorjahr um etwa fünf Prozent. Und wo erfreulicherweise mehr gebaut wird, kann es leider mehr Unfälle geben". Das berichtete Klaus-Richard Bergmann, Hauptgeschäftsführer BG BAU am 27. Juli 2017 in Berlin.



Doch wie die Konjunktur bereinigte Sicht zeige, ist die Arbeit nicht unsicherer geworden: So ist die Unfallquote je 1.000 Beschäftigte um 0,36 Prozent auf 55,29 Fälle im Jahr 2016 zurückgegangen. Das sei aber kein Grund zum Jubeln, so Bergmann, denn der Trend beim Rückgang der Arbeitsunfälle habe sich über die Jahre zunehmend verlangsamt und mache es notwendig, neue Perspektiven in die Präventionsarbeit einzubeziehen.

Vor zehn Jahren lag die Unfallquote noch bei 66,60 Fällen je 1.000 Beschäftigte - im Jahr 2007 registrierte die BG BAU 122.231 meldepflichtige Arbeitsunfälle. Ein Schwerpunkt im Unfallgeschehen waren 2016 die über 20.000 Sturz- und Absturzunfälle, das machte 19,4 Prozent aller Arbeitsunfälle aus. Die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle ist von 86 im Vorjahr auf 73 in 2016 zurückgegangen. Ursache von 41 Prozent aller tödlichen Arbeitsunfälle waren im letzten Jahr Sturz- und Absturzunfälle. Hauptsächlich Anlässe für solche Unfälle waren Abstürze von Gerüsten, Dächern und Leitern sowie Stolper- und Rutschunfälle. Zudem geschahen viele Unfälle dadurch, dass Beschäftigte die Kontrolle über Maschinen, Handwerkzeuge, Transportmittel oder Ramm-

Elemente verloren.

"Hinter den Zahlen stehen die Schicksale der Betroffenen, ihrer Angehörigen und Freunde. Und damit verbunden sind Kosten für die Gemeinschaft der versicherten Unternehmen", machte Bergmann deutlich. Für medizinische Behandlungen, anschließende Reha-Maßnahmen und Renten zahlte die BG BAU allein im Jahr 2016 fast 1,2 Milliarden Euro. "Ein wichtiges Mittel, um den Risiken mit wirksamen Maßnahmen begegnen zu können, sind die systematische Analyse der Unfallursachen sowie ausführliche Beratungsgespräche unserer Aufsichtspersonen auf den Baustellen", sagte der **Klaus-Richard Bergmann**. Weit über 200.000 Betriebsbesichtigungen wurden deutschlandweit allein im Jahr 2016 durchgeführt.

Gründe für den langfristig rückläufigen Trend der Unfallzahlen, so Bergmann, seien zum Beispiel zahlreiche branchenspezifische Initiativen der Prävention, etwa im Zimmererhandwerk sowie Schulungen und das Engagement der BG BAU im Arbeitsprogramm "Organisation" der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) von Bund, Ländern und der Gesetzlichen Unfallversicherung. Eine wirksame Möglichkeit, um Unfallrisiken zu begegnen, biete zudem die Beteiligung an den Arbeitsschutzprämien der BG BAU. Hier können Unternehmen finanzielle Anreize zwischen 25 und 2.000 Euro, beispielsweise zur Anschaffung von Kamera-Monitor-Systemen für Baumaschinen, Montage-Schutzgeländer, individuellen UV-Schutz und vieles andere beantragen.

Allerdings reichen die Maßnahmen des technischen und organisatorischen Arbeitsschutzes, die in der Vergangenheit zu einem deutlichen Rückgang des Unfallgeschehens führten, allein nicht mehr aus, um den positiven Trend langfristig fortsetzen zu können, so Bergmann: "Auch der Anteil menschlichen Verhaltens am Zustandekommen von Unfällen darf nicht übersehen werden." Häufig könne der Mensch durch sein Tun oder Lassen Arbeitsunfälle verhindern: Unwissenheit, Routinen und Bequemlichkeit seien nur einige Gründe, warum es oft trotz möglicher Vorkehrungen zu Unfällen kommt. Daher möchte die BG BAU die Beschäftigten mit dem Präventionsprogramm BAU AUF SICHERHEIT. BAU AUF DICH. für Gefahren und Risiken am Arbeitsplatz sensibilisieren und den Arbeitsschutz als Bestandteil des alltäglichen Handelns etablieren.

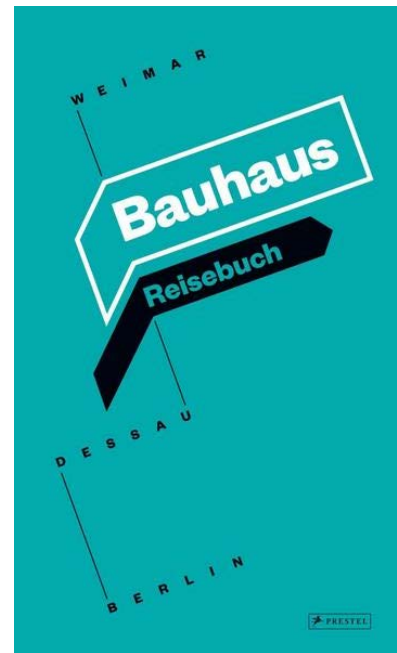
"Ein wichtiger Baustein, wie sicheres Verhalten mit dem Präventionsprogramm umgesetzt werden kann, sind Betriebliche Erklärungen zwischen Unternehmensleitungen und den Beschäftigten", erklärte Bergmann. Damit zeigen die beteiligten Unternehmen, dass sie den Arbeitsschutz konsequent leben. Mit dieser Erklärung binden sich die Betriebe nicht rechtlich, gestehen allen ihren Beschäftigten aber zu, "Stopp!" zu sagen, wenn lebenswichtige Regeln verletzt werden.

Suchorte der Bauhaus-Geschichte

Bucheinband: Prestel

Ein aufschlussreicher Reiseführer ist diese intensive Bündelung zum Thema Bauhaus. Sowa bieten sonst nur Städteführer in ihrer Kompaktheit. 305 aufschlussreiche Seiten mit zahlreichen farbigen Abbildungen, einem Orts- und Personenregister im Schlussteil und übersichtlichen Kartierungen und einer nach Merkpunkten aufgelisteten Überschriftenfolge. Auf dem Rückendeckel ist zu lesen: Das ist der erste handliche Reiseführer zu den Orten des Bauhauses mit vielen praktischen Tipps und guten Hintergrundinformationen.

Herausgeber ist die Bauhaus Kooperation Weimar Dessau Berlin. Zu den Autoren war anfänglich nur wenig zu erfahren. Zu nennen wären hier nach Orten und Routen des Bauhauses geteilt: **Susanne Knorr** für Weimar, **Ingolf Kern** übernimmt den Teil Dessau und für Berlin hat **Christian Weizbacher** die Urheberschaft. Die Routen des Bauhauses wiederum wurden von Ingolf Kern aufgelesen.



14 Jahre lang bestand die Bauhausschule (1919–1933). Es war eine politisch und wirtschaftlich turbulente Zeit unmittelbar nach dem Schock des Ersten Weltkriegs. Gegründet während der aufstrebenden Zwanzigerjahre, um schließlich im Chaos der Weltwirtschaftskrise und der Repression durch die Nazis ein abruptes Ende zu finden.

Dieses reich bebilderte Buch stellt alle Plätze vor, an denen sich Spuren der historischen Bewegung finden lassen. Die Reise führt über Weimar und Dessau nach Berlin und stellt die bekannten architektonischen Arbeiten sowie die musealen Sammlungen in diesen Städten mit historischen und aktuellen Fotos vor. Auch bislang weniger beachtete Bauten werden erwähnt, etwa die Kirche in Gelmeroda, die den Maler Lyonel Feininger inspirierte. Dieses kluge Reise- und Architekturbuch lädt dazu ein, das Bauhaus heute zu entdecken.

Störend am Buch ist seine umständliche Handhabung beim Blättern oder beim Versuch eine bestimmte Seite aufzuschlagen. Durch den Seitenumfang bedingt ist das Blättern sperrig. Der hochformatige Band klappt von allein wieder zusammen. Erst nach einer Weile und genügend Dehnungen der Bucheinbände stellt sich der gewünschte Effekt und Lesbarkeit ein. Zudem ist der Inhalt recht klein und in engen Zeilen gedruckt, so dass eine Lichtquelle benötigt wird. Ein ruhiges Plätzchen zum Lesen ist hilfreich, um sich intensiver auf den Text einzulassen. Der Band ist reich und schön bebildert. Neben Gebäudefotos historischer Art sind auch zahlreiche Farbfotos mit Ansichten auf die heutige Umgebung vorhanden. Personenfotos tauchen auf. Zahlreiche Zeitdokumente wie Schriftstücke oder Mobiliar sind abgebildet. Das Kartenmaterial ist einfach und bezeichnet einprägsam die jeweiligen Orte mit Bauhaus-Look, kennzeichnet diese und hebt diese mit Überschriften und einem Miniatur-Schwarzplan am Seitenrand hervor. Bilder und Karten erscheinen im Kontext zum Inhalt. Grundrisse und Pläne sind leider nicht abgebildet, das würde den Reiseführer vermutlich in seinen Dimensionen sprengen. Somit steht fest, das Bauhaus-Reisebuch aus dem Prestel Verlag ist für eine breite Leserschaft mit überwiegend touristischem Leitfaden konzipiert.

Hiebei werden auch weiterreichende Bezüge genommen, wie etwa auf die Architektur von Henry van de Velde. insgesamt handelt es sich bei der Darstellung zu den Bauhaus Orten um ein Kompendium voller Überraschungen und Anregungen, um sich selbst vor Ort aufzuhalten. Mit der besseren Erkenntnis über das Bauhaus, welche Generationen richtungsweisend mitgewirkt haben.

Eine Buchrezension von Kulturrexpress

Bauhaus Reisebuch

Hrsg. Bauhaus Kooperation Weimar Dessau Berlin
von Ingolf Kern, Susanne Knorr, Christian Welzbacher
Prestel Verlag,

1. Auflage 2017

Paperback, Klappenbroschur, 304 Seiten

122 farbige Abbildungen, 109 s/w Abbildungen Größe: 13,5 x 23,0 cm

ISBN: 978-3-7913-8244-9

Erscheinungstermin: Juni 2017

vom 28. Juli 2017

Kulturrexpress

Alltagstaugliche E-Fahrzeuge bei Renault

Meldung: Renault

Der Automobilhersteller setzt seit 2011 konsequent auf Elektromobilität und verfügt heutzutage über eine alltagstaugliche und umweltschonende Modellapalette an Fahrzeugen. 2017 ergänzt der rein elektrische Transporter Master Z.E. das Angebot. Die Kompaktlimousine Renault ZOE und der Transporter Kangoo Z.E. erzielen dank neuer Batterien nochmals eine größere Reichweite.

Die stetige Weiterentwicklung sichert dem Hersteller seit Jahren eine hervorragende Position auf dem deutschen und europäischen Markt. Renault ist mit

22,8 Prozent Marktanteil in Deutschland die Nummer eins unter den Anbietern für Elektroautos. Das entspricht einem Zuwachs von 51,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auch international behauptete die Renault-Nissan Allianz ihre Topposition und verkaufte mehr Elektrofahrzeuge als jeder andere Hersteller. Kumuliert setzten die Allianzpartner seit 2010 bereits knapp 425.000 Elektrofahrzeuge weltweit ab.

Modell Twizy



2016 verkauften die Allianzpartner einschließlich der Mitsubishi Motors i-MiEV Modelle 94.265 rein elektrisch betriebene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Dies entspricht einem Zuwachs von acht Prozent gegenüber dem Vorjahresergebnis. Auch europaweit bleibt Renault auf Platz eins mit 25.600 verkauften Fahrzeugen (ohne Twizy), das sind elf Prozent mehr als im Vorjahr. Die Kompaktlimousine ZOE belegt mit 21.700 Zulassungen (plus 16 Prozent) Platz eins der Pkw-Zulassungen in Europa. Der Kompakttransporter Kangoo Z.E. steht mit 3.900 zugelassenen

Einheiten an der Spitze im Segment der rein elektrischen leichten Nutzfahrzeuge.

Insgesamt investierten die Allianzpartner bereits über vier Milliarden Euro in die wegweisende Zukunftstechnologie. Gegenwärtig arbeiten 2.000 Spezialisten mit Hochdruck an der Weiterentwicklung der Elektrofahrzeuge und der erforderlichen Infrastruktur. Eines der positiven Ergebnisse: Die Reichweite des Renault ZOE und des Kangoo Z.E. konnte dank neuer Batterie erhöht werden.

Die Elektrofahrzeugpalette von Renault umfasst aktuell den kompakten Fünftürer **ZOE**, die City-Lieferwagen **Kangoo Z.E.** und **Kangoo Maxi Z.E.**, den agilen Zweisitzer **Twizy** und den Microtransporter **Twizy Cargo**. Ende 2017 ergänzt der **Master Z.E.** das elektrische Modellprogramm: Der Fullsize-Transporter in der Klasse von 2,8 bis 4,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist für den Einsatz im innerstädtischen Lieferverkehr konzipiert. Während Master Z.E., Kangoo Z.E. und Kangoo Maxi Z.E. auf Modellen mit konventionellem Verbrennungsmotor basieren, wurde der ZOE von Anfang an ausschließlich für den Elektroantrieb konzipiert.

Als erstes Elektrofahrzeug von Renault wird der ZOE im traditionsreichen Werk Flins bei Paris produziert. Die Fertigung der batterieelektrischen Kangoo Z.E. Modelle erfolgt im Werk Maubeuge in Nordfrankreich, wo auch der Kangoo Rapid und der Pkw Kangoo mit Verbrennungsmotor entstehen. Alle Kangoo Modelle werden auf derselben Produktionslinie gebaut. Renault senkt auf diese Weise die Herstellungskosten und stellt ein hohes Qualitätsniveau sicher. Die Fertigung des batteriebetriebenen Twizy erfolgt am spanischen Renault Standort Valladolid.



Modell Renault Zoe

Staatliches Programm fördert Elektromobilität

Seit Juli 2016 erhalten Renault Kunden beim Kauf eines ZOE oder eines Kangoo Z.E. jeweils 5.000 Euro Kaufprämie. Das staatliche Förderprogramm für E-Mobilität gilt rückwirkend für einen Kauf seit Mai 2016. Den ZOE gibt es damit bereits ab 17.100 Euro, den Kangoo Z.E. ab 19.157 Euro. Zudem gewährt Renault beim Kauf eines Twizy einen eigenen Bonus von 2.000 Euro. Damit ist der City-Flitzer bereits ab 4.950 Euro verfügbar. Bislang ist auch hier der Renault ZOE Spitzenreiter in Deutschland: Mit 2.444 Förderanträgen verzeichnete das Elektroauto die meisten Anträge für den staatlichen Umweltbonus (Stand: März 2017).

ZOE: Innovative Kompaktklimousine mit hohem Komfort

In dem exklusiv für den Elektroantrieb konzipierten ZOE verwirklichte Renault erstmals wegweisende E-Technik-Innovationen in einem Großserienfahrzeug. Hierzu zählen die energiesparende Klimatisierung nach dem Prinzip einer Wärmepumpe und das patentierte Ladesystem CHAMELEON CHARGER, das die Energieversorgung der ZOE Batterie mit einer breiten Spanne von Ladeleistungen und Stromstärken ermöglicht. Abzüglich der seit Juli 2016 gültigen Kaufprämie ist der ZOE bereits zum Einstiegspreis von 17.100 Euro inklusive Wallbox zum Aufladen erhältlich. Damit macht der Fünftürer Elektromobilität für breite Kundenkreise erschwinglich – ohne Abstriche bei Komfort und Sicherheit.

Die neu entwickelte, alternativ zur Standardbatterie angebotene Z.E. 40 Lithium-Ionen-Batterie erhöht die Reichweite des Kompaktmodells auf 400 Kilometer. Der hochmoderne Stromspeicher spielt eine Schlüsselrolle in der Strategie des Unternehmens, durch stetige Optimierung der Batterie- und Antriebstechnik die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität konsequent weiter zu steigern. Seit dem Debüt im Jahr 2012 konnte Renault die Reichweite des Fünftürers nahezu verdoppeln.

Wesentlichen Anteil an der Reichweite des ZOE hat auch die serienmäßige Range OptimizEr-Technologie, die die Reichweiteschwankungen verringert, die durch Streckenprofil und Innenraumklimatisierung zustande kommen. Der Aktionsradius steigt hierdurch um bis zu 25 Prozent.

Zentraler Bestandteil des Range OptimizEr ist die Innenraumklimatisierung nach dem Prinzip einer 2-Kreis-Wärmepumpe. Da ein Großteil der Energie zum Heizen und Kühlen nicht mehr aus der Batterie, sondern aus der Umgebungsluft bezogen wird, benötigt das System deutlich weniger elektrische Energie. Zum Range OptimizEr zählt darüber hinaus ein Bremssystem mit effizienterer Rückgewinnung von Bewegungsenergie

(Rekuperation). Nicht nur beim Gaswegnehmen wird die Bewegungsenergie der Räder durch den Elektromotor in elektrische Energie umgewandelt, um die Batterie zu laden, sondern auch beim aktiven Tritt aufs Bremspedal. Dritter Baustein des Range OptimizEr sind die exklusiv für den ZOE entwickelten Leichtlaufreifen vom Typ MICHELIN ENERGYTM E-V mit besonders niedrigem Rollwiderstand.

Chameleon Charger steigert Aktionsradius des ZOE

Beim ZOE garantiert das patentierte Batterieladesystem CHAMELEON CHARGER optimale Reichweite im Alltag. Damit lässt sich die Batterie mit Ladeleistungen von 2,3 bis 22 kW versorgen, darunter auch per beschleunigter Ladung an einer 400-Volt-Drehstrom (AC)-Station. Die leere Basisbatterie lässt sich dann mit 32 Ampere Ladestrom und 22 kW Ladeleistung in nur einer Stunde auf 80 Prozent ihrer Ladekapazität laden (Z.E. 40 Batterie: 1:45 Stunden).

Renault R-LINK Evolution: Multimediasystem mit Online-Zugang

Seine Vorreiterfunktion bei der alltagstauglichen Elektromobilität untermauert der ZOE mit dem multifunktionalen Mediasystem Renault R-LINK Evolution mit Online-Anbindung. Über die Basisfunktionen Radio, Telefonie, Navigation, Multimedia und Fahrzeuginformationen hinaus unterstützt das System den Fahrer bei einer besonders sparsamen Fahrweise. So kann der Fahrer zum Beispiel mit dem System Art und Zeitpunkt der Ladung programmieren.

Kangoo Z.E.: Mehr Reichweite für den City-Transporter



Der kompakte Lieferwagen Kangoo Z.E. und die Langversion Kangoo Maxi Z.E. sind auf die Bedürfnisse gewerblicher Nutzer zugeschnitten und eignen sich speziell für den Einsatz im Stadtgebiet. Dank einer Vielzahl technischer Neuerungen, allem voran die neue 33-kWh-Batterie, kommt der City-Lieferwagen jetzt bis zu 270 Kilometer weit. Dies entspricht einer Reichweitensteigerung von nahezu 60 Prozent. Damit weist der Kangoo Z.E. in der Klasse der rein elektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeuge den größten Aktionsradius auf. Der Elektromotor des Kangoo Z.E. und Kangoo Maxi Z.E.

leistet 44 kW/60 PS bei 10.500 1/min. Das maximale Drehmoment von 226 Nm steht antriebsbedingt bereits beim Anfahren zur Verfügung, was eine besonders kraftvolle Beschleunigung aus dem Stand ermöglicht.

Twizy: City-Flitzer mit zwei Sitzen

Der Twizy verkörpert mit kompakten 2,3 Meter Länge und nur 1,2 Meter Breite ein völlig neues Fahrzeuglayout für den Innenstadtverkehr. Fahrer und Beifahrer sitzen hintereinander in einer hochsteifen Sicherheitsfahrzelle. Auf diese Weise benötigt der vierrädrige Citystromer so wenig Verkehrsfläche wie ein großer Motorroller und bewegt sich mit lediglich 3,4 Meter Wenderadius äußerst agil im Straßenverkehr. Mit dem Twizy Cargo ergänzt Renault sein Elektrofahrzeug-Angebot um einen agilen Microtransporter für die Innenstadt. Der Twizy ist als Quad eingestuft und wird daher in der Pkw-Statistik nicht berücksichtigt. Renault gewährt beim Kauf eines Twizy einen eigenen Bonus von 2.000 Euro. Damit ist der City-Flitzer bereits ab 4.950 Euro verfügbar.

Konstante Untersetzung statt herkömmliches Getriebe

Das maximale Drehmoment der Renault Elektrofahrzeuge steht vom Start weg bereit. Der Elektromotor ist bei den Z.E.-Modellen mit einer konstanten Untersetzung versehen. Auf das herkömmliche Getriebe kann wegen

des gleichbleibend hohen Drehmoments des E-Antriebs verzichtet werden, was Gewicht, Kosten und Bauraum spart.

Lithium-Ionen-Batterien als Energielieferant

Die umweltfreundlichen Elektrofahrzeuge des französischen Automobilherstellers beziehen ihre Energie aus modernen Lithium-Ionen-Batterien. Sie gewährleisten im Vergleich zu herkömmlichen Nickel-Metallhydrid-Akkus eine längere Lebensdauer und je nach Modell eine Reichweite von bis zu 400 Kilometer. Außerdem wiegen sie deutlich weniger als frühere Batteriegenerationen. Lithium-Ionen-Batterien verfügen zudem über den gesamten geplanten Lebenszyklus hinweg über eine Ladekapazität von 80 bis 100 Prozent und lassen sich am Ende ihrer Nutzungsdauer recyceln. Die modernen Hochvoltbatterien für die Z.E.-Modelle ZOE, Kangoo Z.E und Master Z.E. bestehen aus insgesamt 192 Zellen, die in mehreren Modulen zusammengefasst sind. Zusammen mobilisieren sie eine Spannung von 400 Volt.

Batteriemiete zum Pauschalpreis

Komplett neue Wege geht Renault beim Vertrieb seiner Z.E.-Modelle: Der Hersteller trennt den Besitz von Fahrzeug und Batterie. Während Kunden ihr Elektrofahrzeug ganz konventionell kaufen, leasen oder finanzieren können, mieten sie zusätzlich die Lithium-Ionen-Akkus zu einem Pauschalpreis. Dieser beginnt beispielsweise beim ZOE abhängig von der Laufleistung und vom Batterietyp bereits bei 59 Euro pro Monat. Die Batteriemiete umfasst die Garantie einer jederzeit voll funktionstüchtigen Batterie. Andernfalls erfolgt ein kostenloser Austausch. Zusätzlich kümmert sich Renault um das umweltschonende

Recycling am Ende des Lebenszyklus

Alternativ zur Batteriemiete können ZOE Kunden den Lithium-Ionen-Akku ihres Elektrofahrzeugs auch kaufen. Die preisliche Differenz zwischen den Versionen Batteriemiete und Batteriekauf beträgt unabhängig von der Kapazität des Akkus 8.000 Euro.

„Auftanken“ auf unterschiedlichen Wegen

Um mit zukünftigen Elektrofahrzeugen zeitgemäße Mobilität zu erreichen, hat Renault unterschiedliche Wege entwickelt, die Z.E.-Modelle schnell und effizient „aufzutanken“. Das garantiert höchste Flexibilität und optimale Reichweite im Alltag:

Die Standardladung an der Wallbox, die über den Stromanbieter in jedem Haushalt installiert werden kann, erlaubt die vollständige Ladung der Batterie innerhalb von sechs bis neun Stunden

Die beschleunigte Ladung an einer 400-Volt-Drei-Phasen-Kraftstromsteckdose mit 32 Ampere Ladestrom und 22 kW Ladeleistung auf 80 Prozent der Batteriekapazität benötigt rund eine Stunde (16 Ampere Ladestrom und 11 kW Ladeleistung auf komplette Ladekapazität in zwei bis drei Stunden)³

Die flächendeckende Infrastruktur mit Stromtankstellen ist die Voraussetzung für den Markterfolg des Elektrofahrzeugs. Insgesamt hat die Renault-Nissan Allianz bereits mit über 500 Regierungen, Städten, Energieversorgern und anderen Organisationen Partnerschaften geschlossen, um die Nutzbarkeit von Elektrofahrzeugen voranzutreiben. Weitere Länder und Regionen sollen folgen.

Renault Z.E. Ladeinfrastruktur

Bei der Entwicklung der Infrastruktur verbindet Renault eine enge Partnerschaft mit der Mennekes Elektrotechnik GmbH & Co. KG und dem Mobilitätsdienstleister „The Mobility House“. Mit dem Elektromobilitätspionier Mennekes arbeitet Renault im Rahmen von Infrastrukturprojekten im öffentlichen und halböffentlichen Raum, insbesondere in Deutschland, in verschiedenster Form zusammen. The Mobility House ist bereits seit 2011 in verschiedenen europäischen Ländern Infrastrukturpartner von Renault. Die Z.E. Ready-Partner von Renault liefern auf Kundenwunsch auch Wallboxen mit Z.E. Ready Zertifikat für die Standardladung oder beschleunigte Ladung der Renault Z.E.-Elektrofahrzeuge. Die Ladestationen sind speziell auf die

Anforderungen der Z.E.-Modelle abgestimmt und anschlussfertig vorbereitet.

Bei der Sicherheit der batterieelektrischen Serienmodelle geht Renault keine Kompromisse ein. Sie erreichen das gleich hohe Niveau wie die konventionell angetriebene Modellalette. Die 290 Kilogramm schwere Lithium-Ionen-Batterie (Z.E. 40 Batterie für ZOE: 305 kg; Twizy: 98 kg) ist dazu zentral untergebracht und durch die besondere Karosseriestruktur optimal geschützt. Auch die Batterie selbst ist gezielt verstärkt.

Zudem wird die Temperatur des Energiespeichers im Alltagsbetrieb permanent überwacht. Auch die umfangreiche Verkabelung und die elektromagnetische Verträglichkeit erfüllen höchste Sicherheitsstandards.

www.renault.de

vom 26. Juli 2017

Kulturrexpress

Beitrittserklärung

Der Bund Deutscher Baumeister Frankfurt tritt dem Unternehmerverband VhU bei

Meldung: Bund Deutscher Baumeister Architekten und Ingenieure Frankfurt Rhein Main e.V.

Der Bund Deutscher Baumeister Architekten und Ingenieure Frankfurt Rhein Main e.V. (BDB) ist neues Mitglied der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU). Das VhU-Präsidium hat den BDB als nunmehr 76. VhU-Mitglied aufgenommen. Insgesamt vertreten die VhU-Mitgliedsverbände rund 150.000 Unternehmen in Hessen mit rund 1,5 Mio. Beschäftigten.

Auf dem Foto Wolf Matthias Mang



„In der VhU ist nahezu die gesamte Wirtschaft in Hessen organisiert. Mit dem Bauausschuss in der VhU etabliert sich gerade ein branchen- und regionenübergreifendes Gremium, das wichtige Impulse für die Entwicklung der politischen und rechtlichen Rahmensetzungen in der Bau- und Immobilienpolitik geben kann. Was von hier kommt, ist Mehrheitsmeinung in der Bauwirtschaft in Hessen. Da wollen wir dabei sein und mitwirken“, sagte Dipl.-Ing. (FH) BDB **Andreas Ostermann**, 1. Vorsitzender des BDB – Bund Deutscher Baumeister Architekten und Ingenieure Frankfurt Rhein Main e.V.

„Ob Infrastruktur oder Wohnungsbau – die Anforderungen an die Bauwirtschaft sind enorm. 1,2 Milliarden Euro sollen allein in Hessen bis 2019 in den Wohnungsbau fließen. Aber ein Bauministerium, das die Zuständigkeiten Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung zusammenfasst, gibt es in Hessen leider nicht. Das sollte die Politik spätestens nach der Landtagswahl ändern. Wir brauchen einen festen Ansprechpartner in der Regierung und nicht geteilte Zuständigkeiten“, sagte Ostermann.

„Wir heißen den BDB sehr herzlich im Dachverband der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände in Hessen willkommen. Der BDB wird in der VhU das Gewicht der Dienstleistungswirtschaft stärken, die neben der Industrie eine wachsende Säule ist. Ich freue mich, dass mit dem BDB ein Verband zur VhU kommt, der auch einige der ‚freien Berufe‘ vertritt, deren Mitglieder wie wir auch Unternehmer sind“, erklärte VhU-Präsident **Wolf Matthias Mang**, Geschäftsführer des Maschinenbauunternehmens Arno Arnold GmbH in Obertshausen. Für die branchen- und regionenübergreifende Interessensvertretung in der Bau- und Immobilienpolitik werde der BDB

www.bdb-hessenfrankfurt.de

vom 25. Juli 2017

MyReserve Matrix - der neue Stromspeicher von Solarwatt

Meldung: Solarwatt, Dresden

Mit dem MyReserve Matrix bietet Solarwatt die passende Speichertechnologie, um ein wirtschaftliches System zur Energieversorgung vom eigenen Dach aus aufzubauen.

MyReserve Matrix ist der erste vollständig modulare Stromspeicher. In Bezug auf Kapazität und Leistung sind nahezu keine Grenzen gesetzt. Je mehr Speicherkapazität bzw. Leistung benötigt wird, desto mehr Komponenten können miteinander kombiniert werden.



Solarwatt hat für seinen neuen Batteriespeicher MyReserve Matrix den renommierten "ees Award 2017" erhalten. Der hochkarätige Innovationspreis wird alljährlich im Rahmen der Fachmesse ees/Intersolar Europe für zukunftsweisende Entwicklungen im Stromspeicher-Segment verliehen. Bereits 2015 wurde das Vorgängermodell MyReserve mit der Auszeichnung ausgezeichnet.

Das Dresdner Solarunternehmen hatte sich 2012 aus dem Massenmodulmarkt verabschiedet und setzt seitdem erfolgreich auf die Entwicklung intelligenter Photovoltaik-Gesamtsysteme. Das MyReserve Matrix Batteriemodul und Leistungselektronik stecken jeweils in stabilen, hochsicheren Gehäusen aus Aluminium-Druckguss, deshalb kann auf eine Verkleidung verzichtet werden. Jedes einzelne Modul ist dabei nicht größer als ein Schuhkarton und nicht schwerer als 25 kg.

Durch eine einfache Kombination dieser beiden Grundkomponenten lassen sich beliebige Speichergrößen von 2 kWh bis 2 MWh abbilden. Der Solarwatt-Batteriespeicher ist damit gleichermaßen als Heimspeicher für den Privatgebrauch als auch als Gewerbespeicher einsetzbar. Auch in puncto Leistung ist der MyReserve Matrix flexibel: Pro angeschlossenem Batteriemodul erhöht sich diese um 800 Kilowatt.

Die Preisverleihung des "ees-Awards 2017" fand am Mittwoch, den 31. Mai im Rahmen der ees/Intersolar Europe in München statt. Solarwatt-Geschäftsführer **Detlef Neuhaus** und Verwaltungsratschef **Dr. Johannes Fritz** nahmen den Preis für den Batteriespeicher MyReserve Matrix entgegen.

Zwei Grundkomponenten in der Größe eines Schuhkartons

Das MyReserve-Speichersystem besteht ab sofort nur noch aus zwei Elementen in der Größe eines Schuhkartons: aus dem Batterie-Modul MyReserve Pack und dem MyReserve Command. In Letzterem steckt die gesamte Leistungselektronik des Speichers inklusive Anschlüssen, Sensoren und Software. „Unser gesamtes System basiert auf einer Matrix dieser beiden Grundbausteine“, sagt **Dr. Andreas Gutsch**, der als Geschäftsführer des



Technologiezentrums Solarwatt Innovation die Weiterentwicklung des MyReserve- Speichers verantwortet.



Sollten Nutzer mehr Speicherkapazität bzw. Leistung benötigen, können unbegrenzt viele MyReserve Pack- oder Command-Module kombiniert werden. Dies ermöglicht anwendungsorientierte Konfigurationen in einer Größenordnung von 2,2 kWh bis zu 2 MWh. „Mit der kompromisslosen Skalierbarkeit der Leistung und Kapazität gibt es erstmals einen Speicher auf dem Markt, der für alle Einsatzgebiete passt. Unsere Installateure müssen sich nur noch mit diesen beiden Komponenten auseinander setzen. Dies bedeutet einen geringeren Schulungs-, Lager- und Transportaufwand - und nicht zuletzt eine schnellere und einfachere Installation“, so Dr. Gutsch weiter.

Die exakte Dimensionierung des Speichers ist ein Plus für die Wirtschaftlichkeit der gesamten PV-Anlage. Der modulare Aufbau hat darüber hinaus Vorteile für die weitere Internationalisierung der Solarwatt Gruppe: „Die konsequente Modularität wird es uns erleichtern, den MyReserve erfolgreich in den verschiedenen Auslandsmärkten einzuführen, die für uns interessant sind“, ergänzt **Carsten Bovenschen**, Geschäftsführer der Solarwatt GmbH. „Sollte der Speicher an die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden müssen, ist nur die Modifikation eines der Grundbausteine anstatt des gesamten Speichers notwendig. Dies sorgt für erhebliche Skaleneffekte.“



Grundstein für Netzdienstleistungen gelegt

Die neuen Stromspeicher MyReserve Matrix sind ab Sommer 2017 verfügbar. Zukünftig wird auch die Ankopplung weiterer grüner Energiequellen möglich sein. Damit kann im Solarwatt Speicher auch Strom aus anderen lokal vorhandenen Quellen wie einer Windenergie- oder Biogasanlage an dem Ort gespeichert werden, wo er erzeugt wurde. „Dies ist noch umweltfreundlicher als Öko-Strom, der von grünen Stromerzeugern wie Windrädern ins Netz eingespeist wird. Netzausbau ist per se mit Folgen für Umwelt und Natur verbunden“, sagt Dettlef Neuhaus. „Die Fähigkeit, auf andere Energiequellen im Netz zu reagieren, legt den Grundstein für mehrwertbildende Netzdienstleistungen unseres MyReserve“, so Neuhaus weiter.

Ressourcenschonung dank hoher Wiederverwendungsquote

Schon bei der Entwicklung des Solarwatt MyReserve wurde der gesamte Lebenszyklus des Produktes bis zum Ende durchdacht. Seine Modularität erleichtert sowohl die Erweiterung des Speichers als auch eine eventuelle Reparatur. Eine unkomplizierte Demontierbarkeit ermöglicht darüber hinaus am Ende der Produkt-Nutzungsphase eine sortenreine Materialtrennung, was zu einer ungewöhnlich hohen Wiederverwendungsquote der eingesetzten Bauteile von über 80 Prozent beiträgt. Bis auf die Batteriezellen kommen sämtliche Teile, die für den MyReserve benötigt werden, aus Deutschland. Die Systeme werden in Frechen bei Köln bzw. in Dresden gefertigt. Damit hat Solarwatt die Kontrolle über die gesamte Prozesskette der Speicherherstellung inklusive aller elektronischen Komponenten und der Software.

www.solarwatt.de

Elektroauto Opel Ampera-e überzeugt

Meldung: Adam Opel und ADAC

Opel CEO Dr. Karl-Thomas Neumann stellte bereits im September 2016 auf dem Pariser Automobilsalon den neuen Opel Ampera-e vor, der über mehr als 500 Kilometer verfügt. Das sind mindestens 100 Kilometer mehr Reichweite als der beste, derzeit angebotene Wettbewerber im Segment.

In seiner Rede auf der Opel-Presskonferenz in Paris sagte **Dr. Karl-Thomas Neumann**: "Hier ist unser komplett neuer Opel Ampera-e. Das Elektroauto! Der Stromer für jedermann. Der neue Ampera-e definiert Elektromobilität völlig neu und schafft den Durchbruch in Sachen Reichweite. Das Auto kann - nach ersten vorläufigen NEFZ-Tests - mit einer Batterieladung mehr als 500 Kilometer weit fahren. Und wenn die Kunden dann einmal nachladen müssen, können sie an einer öffentlichen Ladestation rund 150 Kilometer in 30 Minuten 'nachtanken' (Angaben gemäß NEFZ an einer 50 kWh-Gleichstrom-Schnellladestation). Wir werden den Ampera-e in der ersten Jahreshälfte 2017 auf den europäischen Markt bringen."

Opel Ampera-e auf Praxistauglichkeit geprüft

Der Ampera-e von Opel ist ein alltagstaugliches Elektroauto. Es setzt sowohl bei der Reichweite als auch in puncto Sicherheit einen neuen Maßstab - so das Fazit der Testingenieure des ADAC. Mit fünf Sternen im ADAC EcoTest bekommt der Stromer auch die bestmögliche Umweltvisitenkarte ausgestellt. Eine volle Batterie bringt im strengen, realitätsnahen Testverfahren des Clubs 340 Kilometer Reichweite. Bei ruhiger und vorausschauender Fahrweise, möglichst unter 120 km/h, sind um die 400 Kilometer möglich. Mehr Strecke bewältigt nur ein deutlich teureres Modell von Tesla.

Der Elektro-Opel erzielt gute Fahrleistungen und hat für seine Fahrzeuggröße ein großzügiges Platzangebot. Die Serienausstattung ist umfangreich. Opel will den Ampera-e zwar erschwinglich machen, trotzdem kostet er noch mehr als 44.000 Euro - immerhin ist davon die staatliche Elektroprämie abzuziehen. Detailergebnisse berichtet die ADAC Motorwelt in ihrer aktuellen Ausgabe.

Auf dem Foto ein Opel Ampera-e davor Dr. Karl-Thomas Neumann



Der Ampera-e hat einen 60 kWh großen Lithium-Ionen Akku. Damit wird die sogenannte Reichweitenangst vieler Verbraucher, die bei 300 Kilometer liegt, überwunden. Positiv auch, dass die Ladetechnik für Wechsel- und Gleichstrom und damit auch für Schnellladung serienmäßig an Bord ist.

Durch die Abstands- und Kollisionswarner, Verkehrszeichenerkennung, Totwinkelwarnung, Fußgängernotbremssystem, Spurhalter und Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren ist das Opel Elektroauto in Hinblick auf aktive Sicherheit und Assistenzsysteme vorbildlich ausgestattet. Auch die Platzverhältnisse überraschen positiv: Vier Erwachsene haben ausreichend Kopf- und Beinfreiheit. Der Kofferraum: 310 Liter Raumvolumen, bei Bedarf mit Zwischenboden. Das sichere Fahrwerk vermittelt dem Fahrer das Gefühl, Herr der Lage zu sein.

Problematisch ist die Lieferzeit für deutsche Kunden. Wer den Ampera-e heute bestellt, erhält den Wagen Mitte 2018, womöglich erst 2019.



Im Rahmen der Pariser Pressekonferenz zeigte Dr. Neumann als Beleg für die enorme Reichweite jedoch auf, dass ein Ampera-e mit nur einer Batterieladung von London nach Paris fuhr - 417 Kilometer auf öffentlichen Straßen. Der Ampera-e erreichte die "Mondial de l'Automobile" problemlos, und die Batterien waren immer noch nicht leer: Der Bordcomputer zeigte eine Restreichweite von 80 Kilometer an, womit der Ampera-e auch bei alltäglichen Verkehrsbedingungen in den Bereich von 500 Kilometer Reichweite gelangen kann.

Zusätzlich zu den ermittelten Reichweitenwerten aus der realen Versuchsfahrt London - Paris sowie den NEFZ-Tests hat Opel den Ampera-e einer weiteren Messung unterzogen - angenähert an das nach dem strengen WLTP-Fahrzyklus (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) definierte Geschwindigkeitsprofil (verkürzte Testprozedur). Die WLTP-Werte kommen dem realen Fahrverhalten näher. Und auch hier überzeugt der Opel Ampera-e: Basierend auf diesem Entwicklungstest schätzen die Ingenieure die kombinierte WLTP Reichweite auf über 380 Kilometer. Naturgemäß weicht die Reichweite im Alltagsbetrieb ab, da sie vom persönlichen Fahrstil und externen Faktoren abhängt.

Zu seinem überlegenen Antrieb kommt bei Opels neuem Stromer ein cleveres Gesamtkonzept: Da die hochkapazitiven Batterien extra flach in platzsparender Unterflurbauweise angebracht sind, entstehen reichlich Platz für fünf Passagiere und ein Kofferraum mit dem Fassungsvermögen eines ausgewachsenen Kompaktklasse-Fünftürers.

Die Chefingenieurin des Opel Ampera-e, **Pamela Fletcher**, erläuterte in Paris: "Das Batterie-Design und die Positionierung ermöglichen das großzügige Platzangebot. Darüber hinaus ist das Batteriepaket ein integraler Bestandteil der Fahrzeugstruktur und sorgt so für eine hohe Verwindungssteifigkeit, einen niedrigen Schwerpunkt, besten Unfallschutz sowie eine Gewichtersparnis."

www.adac.de/infotestrat/tests/eco-test

vom 23. Juli 2017

www.opel.de