

Je Woche

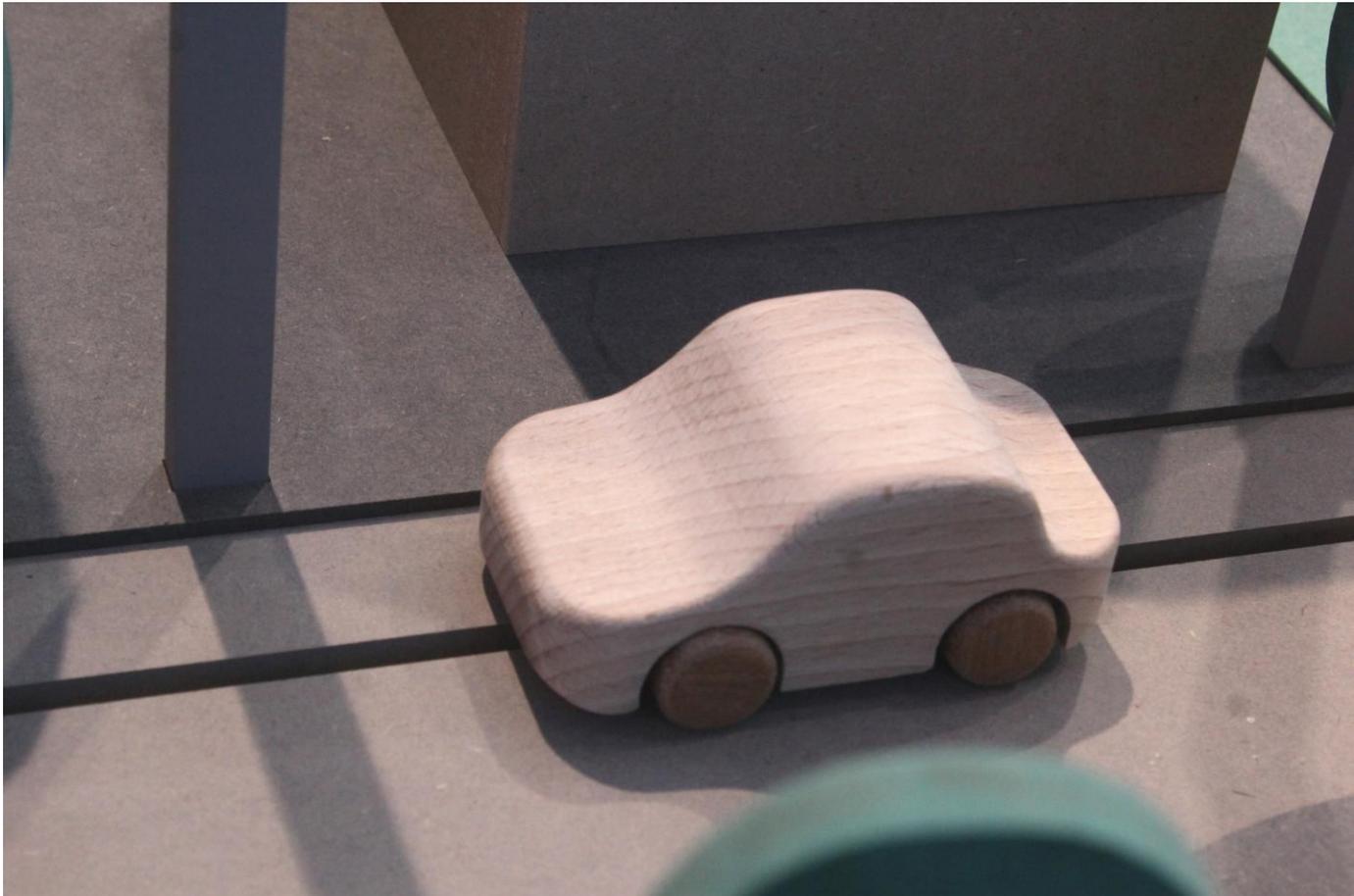
13. Jahrgang

ISSN 1862 – 1996



Kulturrexpress

Unabhängiges Magazin



Sonderheft

Elektromobilität

2017

Inhalt

- Baubeginn modernes Polestar Produktionszentrum in Chengdu
- Studie: Warum das Batteriefahrzeug die automobiler Zukunft prägt
- Volkswagen entwickelt Elektro-Rennfahrzeug
- Renault Energy investiert in Ladelösungen für Elektrofahrzeuge
- Vereinte Nationen würdigen Volvo Elektrostrategie
- Gegen klimaschädliche Modelle der Autohersteller
- Kommentar: Zum CO2-Vorschlag von ICEA-Präsident Dieter Zetsche
- IAA: Automobilindustrie soll erhalten bleiben trotz Kritik an den Unternehmen
- 120 ferngesteuerte, elektrotriebene und fahrerlose Lkws bald auf der E6 in Schweden unterwegs
- Forsa-Umfrage zu Elektromobilität und Ökostrom
- Erste Schnellladestation in Gateway Gardens am Frankfurter Flughafen eröffnet
- Gateway Gardens neue Schnellladestation für Elektrofahrzeuge
- Alltagstaugliche E-Fahrzeuge bei Renault
- Elektroauto Opel Ampera-e überzeugt
- GAC Motors elektrisch betriebener SUV GE3 ab sofort im Handel
- Umfrage: E-Autos scheitern beim Verkauf an Preis und Reichweite
- Jedes neue Volvo Modell ab 2019 mit Elektromotor
- e-Drive Hamburg - Wirtschaft setzt auf Elektrofahrzeuge
- Erste Urteile im VW-Abgasskandal rechtskräftig - Geschädigte erhalten endgültig ihren Kaufpreis zurück

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

Baubeginn modernes Polestar Produktionszentrum in Chengdu

Meldung: Volvo Car Germany GmbH

Nur wenige Wochen nach dem Start als eigenständige elektrifizierte Hochleistungs-Marke beginnt der Bau des ersten Polestar Produktionszentrums im chinesischen Chengdu. In der hochmodernen und nachhaltigen Anlage läuft künftig der Polestar 1 vom Band, das erste Fahrzeug der Performance-Tochter des schwedischen Premium-Herstellers Volvo. Das Werk soll bereits Mitte 2018 fertiggestellt werden, sodass erste Anlagen installiert werden und die Testphasen beginnen können – ein anspruchsvoller neunmonatiger Bauplan.



Das Polestar Produktionszentrum, für das die preisgekrönten Architekten Snøhetta aus Norwegen verantwortlich zeichnen, wird das umweltfreundlichste Automobilwerk in China und eines der effizientesten weltweit werden. Das Ziel ist der Gold-Status in dem weltweit anerkannten LEED-Rating (Leadership in Energy and Environmental Design), einem System zur Klassifizierung ökologischer Bauten.

Als erstes Fahrzeug vor Ort wird der Polestar 1 gebaut: Mit seinem 441 kW (600 PS) starken Performance-Hybridantriebsstrang legt das Grand Touring Coupé rein elektrisch bis zu 150 Kilometer zurück – und bietet somit mehr elektrische Reichweite als jedes andere derzeit erhältliche Plug-in-Hybridfahrzeug weltweit. Das geplante Produktionsvolumen beträgt 500 Einheiten pro Jahr.



Neben dem Polestar Produktionszentrum gibt es auf dem Gelände auch ein Kundenerlebniszentrum, in dem ausgewiesene Produktexperten mit Rat und Tat zur Seite stehen, sowie eine Teststrecke. Potenzielle Kunden können dort ein Polestar Modell ans Limit bringen, was auf öffentlichen Straßen nicht möglich ist.

„Nach der erfolgreichen Vorstellung der neuen Marke Polestar im Oktober dieses Jahres ist der Bau des neuen Polestar Produktionszentrums der nächste Schritt, um unsere Pläne Wirklichkeit werden zu lassen. Wir bauen ein Produktionszentrum, das unsere Marke widerspiegelt. Eine Anlage, die modern, progressiv, technisch fortschrittlich und ökologisch verantwortungsbewusst ist. Das Polestar Produktionszentrum ist eine Verkörperung der Marke Polestar“, erläutert Thomas Ingenlath, CEO von Polestar.

Über Polestar

Polestar ist die Performance-Marke für Straßenfahrzeuge der Volvo Car Group. Ab 2017 agiert Polestar als eigenständige Marke für elektrifizierte Hochleistungs-Fahrzeuge mit einer eigenen Modellpalette. Polestar genießt Synergien in Technik und Entwicklung mit Volvo Cars und profitiert durch die Verbindung zu Volvo von Skaleneffekten, die das Design, die Entwicklung und die Produktion bahnbrechender elektrifizierter Hochleistungs-Fahrzeuge ermöglichen.

Polestar baut den Volvo S60 Polestar und den Volvo V60 Polestar. Die Fahrzeuge entwickeln 270 kW (367 PS) und unterscheiden sich in mehr als 250 Teilen von den Volvo Standardmodellen. Das Unternehmen bietet zudem Performance-Upgrades und Leistungsoptimierungen für bestehende Volvo Modelle an

Studie: Warum das Batteriefahrzeug die automobiler Zukunft prägt

Meldung: PwC

Aufgrund ihrer Energieeffizienz sind Batterieautos anderen alternativen Antrieben weit überlegen – und können sogar preiswerter als herkömmliche Fahrzeuge sein, zeigte eine PwC-Studie. Um alle Autos hierzulande elektrisch anzutreiben, würde der Stromverbrauch nur um knapp ein Drittel steigen. Synthetische Kraftstoffe im großen Maßstab sind dagegen für Leichtfahrzeuge ungeeignet.

Erst der Pariser Klimavertrag, jetzt die Debatte über Fahrverbotszonen: Wenn über die Vorteile von Elektroautos gesprochen wird, dann meist im Kontext von Umwelt und Gesundheit. Eine andere Stoßrichtung verfolgt nun die Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC mit ihrer Studie „From CO₂ neutral fuels to emission-free driving“. Die Untersuchung weist nach, dass Batteriefahrzeuge nicht nur ökologische Vorteile im Individualverkehr bieten – sondern auch aus ökonomischer Sicht quasi alternativlos sind. Das zeigt sich insbesondere im Vergleich zu anderen zukunftssträchtigen Antriebstechnologien. Denn die schneiden in der Untersuchung ungleich schlechter ab. Für Felix Kuhnert, Partner und Global Automotive Leader bei PwC, steht darum fest: „Elektrofahrzeuge sind in puncto Effizienz und mit Blick auf die Total Cost of Ownership das Automobil der Zukunft.“

Autos synthetisch antreiben? Völlig unrealistisch

Wie kommen die Automotive-Experten von PwC zu dieser eindeutigen Feststellung? Ausgangspunkt der Untersuchung war die hypothetische Frage, wie es möglich wäre, den gesamten Autoverkehr hierzulande bis 2030 auf CO₂-neutrale Antriebsarten umzustellen. Dabei stellte sich heraus, dass eine Umrüstung der Fahrzeugflotte auf synthetische Kraftstoffe schon allein an dem ungeheuren Mehrbedarf an Strom scheitern würde – schließlich ist die Herstellung des sogenannten „Synfuels“ sehr energieaufwendig. Konkret kam die PwC-Analyse zu dem Schluss, dass sich der Stromverbrauch in Deutschland in diesem Szenario verdreifachen müsste. Dagegen würde schon rund 30 Prozent mehr Strom ausreichen, um alle Autos auf Deutschlands Straßen per Batterie anzutreiben. Und die Brennstoffzelle? Würden einen Mehrbedarf von rund 60 Prozent nach sich ziehen.

„Der Wirkungsgrad des Batterieantriebs ist unschlagbar“

„Die Stärke des Batterieantriebs beruht in erster Linie auf seiner enormen Energieeffizienz“, erläutert Dr. Jörn Neuhausen, Principal und Automobilexperte bei PwCs Strategieberatung Strategy&, die Resultate. So gehen beim reinen Batterie-Fahrzeug von der Herstellung des Ökostroms über dessen Lagerung und Verteilung bis hin zum Verbrauch gerade mal 30 Prozent der ursprünglichen Energie verloren, zeigt die PwC-Analyse. Bei der Brennstoffzelle sind es hingegen 64 Prozent – und bei synthetischem Sprit sogar 89 Prozent. „Anders ausgedrückt: Um eine Kilowattstunde Energie für den Antrieb eines E-Autos zu gewinnen, brauche ich nur 1,4 Kilowattstunden Ökostrom zu erzeugen. Dieser Wirkungsgrad ist unschlagbar“, so Neuhausen.

Normale Autos sind teurer

Dabei profitiert auch der einzelne Autofahrer von der Energieeffizienz des Batteriefahrzeugs. So ging die PwC-Analyse der Frage nach, wie viel unterschiedlich angetriebene, ansonsten aber vergleichbare Mittelklasse-Autos über die gesamte Lebenszeit kosten – und zwar, wenn man alle Faktoren berücksichtigt, also nicht nur Anschaffungs- und Treibstoffkosten, sondern auch Wartung, Wertverlust oder steuerliche Aspekte.

Das Ergebnis: Während das herkömmliche Auto seinen Besitzer 54,50 Euro je 100 gefahrene Kilometer kostet, verschlingt das Batteriefahrzeug nur 50,70 Euro. Am teuersten ist dagegen aufgrund der kostspieligen Spritherstellung mit 64,40 Euro das Auto mit synthetischem Kraftstoff. „Natürlich muss man darüber hinaus auch andere Aspekte berücksichtigen. So sprechen die langen Ladezeiten und die vergleichsweise geringe Reichweite weiterhin gegen das Batterieauto. Aus Sicht vieler Nutzer dürfte der günstigere Unterhalt diese Nachteile aber wettmachen – besonders vor dem Hintergrund möglicher Fahrverbotszonen für traditionelle angetriebene Fahrzeuge“, so Strategy&-Experte Neuhausen.

Jeder Dritte wird bald mit Batterie fahren

Für Hersteller und Zulieferer gelte es nun, die notwendigen Konsequenzen aus der Studie zu ziehen, sagt PwC-Automotive-Leader Felix Kuhnert: „In unseren Gesprächen mit den Entscheidungsträgern aus der Automobilindustrie spüren wir momentan eine große Unsicherheit, in welche Richtung sie ihre Investitionsbudgets lenken sollten. Dabei spricht alles dafür, dass sich die Branche bei der Umstellung der Antriebstechnologie in erster Linie auf das Batterieauto konzentrieren sollte.“ Die Brennstoffzelle dürfte dagegen eher ein Antrieb für die andere Fahrzeugsegmente sein – nämlich dann, wenn es um extrem lange Distanzen geht. Ähnliches gilt für synthetischen Kraftstoff, der seine Stärken eher bei Lkws oder Flugzeugen hat. „Die automobiler Revolution gehört dem Batterieantrieb“, sagt Kuhnert. So prognostiziert die PwC-Studie, dass bis 2030 bereits mehr als jedes dritte Neufahrzeug weltweit ein reines Elektroauto sein wird. vom 03. November 2017

Kulturrexpress

Volkswagen entwickelt Elektro-Rennfahrzeug

Foto (c) Kulturrexpress, Meldung: Volkswagen

Ein rein elektrisch betriebenes Rennfahrzeug für das berühmteste Bergrennen der Welt wurde entwickelt. Der allrad-getriebene Prototyp soll am 24. Juni 2018 am Start des Pikes Peak International Hill Climb in Colorado/USA stehen, um im Ziel auf 4.300 Meter Höhe eine neue Bestmarke für Elektroautos zu setzen. Das neue Motorsport-Projekt ist Teil der Transformation von Volkswagen zum führenden Hersteller von E-Fahrzeugen: Bis zum Jahr 2025 wird die Marke 23 rein elektrisch angetriebene Modelle anbieten.



Rennwagen, aufgenommen während der IAA 2017

„Das Pikes-Peak-Bergrennen ist eines der berühmtesten Autorennen der Welt, eine enorme Herausforderung und damit hervorragend geeignet, die Leistungsfähigkeit kommender Technologien zu beweisen“, erklärt Entwicklungsvorstand Dr. Frank Welsch. „Unser Elektro-Rennfahrzeug wird mit innovativer Batterie- und Antriebstechnik ausgestattet sein. Der extreme Belastungstest am Pikes Peak wird uns wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung liefern und ein Schaufenster für unsere Produkte und ihre Technik sein.“

„Das Pikes-Peak-Bergrennen ist eines der berühmtesten Autorennen der Welt, eine enorme Herausforderung und damit hervorragend geeignet, die Leistungsfähigkeit kommender Technologien zu beweisen“, erklärt Entwicklungsvorstand Dr. Frank Welsch. „Unser Elektro-Rennfahrzeug wird mit innovativer Batterie- und Antriebstechnik ausgestattet sein. Der extreme Belastungstest am Pikes Peak wird uns wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung liefern und ein Schaufenster für unsere Produkte und ihre Technik sein.“

Das Fahrzeug wird von Volkswagen Motorsport in enger Zusammenarbeit mit der Technischen Entwicklung in Wolfsburg entwickelt. „Das Rennen am Pikes Peak ist für uns ein Neuanfang. Zum ersten Mal entwickeln wir ein rein elektrisches Rennfahrzeug“, erklärt Motorsport-Direktor Sven Smeets. „Das Projekt ist außerdem ein wichtiger Meilenstein in unserer Motorsport-Neuausrichtung. Unsere Mannschaft ist förmlich elektrisiert, diese große Herausforderung anzunehmen.“ Volkswagen Motorsport hatte am Pikes-Peak-Bergrennen zuletzt 1987 mit einem spektakulären, zweimotorigen Golf teilgenommen, das Ziel aber knapp verpasst. „Höchste Zeit für eine Revanche“, so Smeets weiter.

Das internationale Pikes-Peak-Bergrennen – von Kennern auch „Race to the clouds“ genannt – wird seit 1916 nahe Colorado Springs in den Rocky Mountains ausgetragen und führt über eine Strecke von 19,99 Kilometern vom Start in 1.440 Metern Höhe hinauf zum Gipfel in 4.300 Metern über Meeresebene. Der Rekord in der Klasse der Elektro-Prototypen liegt derzeit bei 8.57,118 Minuten und wurde 2016 vom US-Amerikaner Rhys Millen (e0 PP100) aufgestellt.

vom 20. Oktober 2017

Kulturrexpress

Renault Energy investiert in Ladelösungen für Elektrofahrzeuge

Meldung: Renault Gruppe

Mit der neugegründeten Tochterfirma Renault Energy Services treibt das Unternehmen den Ausbau der Elektromobilität voran und entwickelt neue Lösungen für intelligente Stromnetze (Smart Grids). Am niederländischen Start-up Jedlix ist Renault mit einer 25 Prozent in intelligentes Laden von Elektrofahrzeugen (Smart Charging) beteiligt, um Ladevorgänge nachhaltiger, benutzerfreundlicher und günstiger zu gestalten.



Die Tochterfirma Renault Energy Services wird in enger Zusammenarbeit mit weiteren Spezialisten der Energiebranche die Entwicklung von Smart Grids weiter beschleunigen. Intelligente Stromnetze erleichtern den Informationsaustausch zwischen Netz und Nutzer, steigern die Effizienz des Ladevorgangs von E-Fahrzeugen (Smart Charging) und optimieren die Konnektivität von Stromnetz und Elektroauto (vehicle-to-grid). So können Elektrofahrzeuge über intelligente Stromnetze zuverlässig und effizient mit nachhaltig und CO₂-arm erzeugter Energie versorgt werden, wenn viel Strom aus erneuerbaren Energiequellen ins Netz eingespeist wird. Vehicle-to-grid-Systeme ermöglichen darüber hinaus die Abgabe von Strom aus der Fahrzeugbatterie ins öffentliche Netz. Wird das Fahrzeug nicht benötigt, dient es auf diesem Wege als temporärer Energiespeicher für überschüssige Energie.

Darüber hinaus entwickelt Renault Energy Services Einsatzmöglichkeiten für Elektroautobatterien nach Ende ihres Lebenszyklus. So können die hochwertigen Lithium-Ionen-Zellen als stationäre Stromquelle beispielsweise Häuser, Bürokomplexe oder isolierte Ladestationen für Elektroautos bei hoher Netzauslastung mit zusätzlicher Energie versorgen.

Mit der neuen strategischen Beteiligung an dem Smartcharging-Spezialisten Jedlix macht die Renault Gruppe auch bei der Entwicklung intelligenter Ladelösungen Tempo. Erstes Ergebnis der bereits seit 2015 bestehenden Kooperation mit dem niederländischen Start-up ist die neue Smartphone-App „Z.E. Smart Charge“. Diese Anwendung optimiert den Ladevorgang von Elektroautos, indem sie Strom aus erneuerbaren Quellen und besonders günstige Ladezeiten bevorzugt.

vom 11. Oktober 2017

Vereinte Nationen würdigen Volvo Elektrostrategie

Meldung: Volvo Car Germany

Der jüngste Report von UN Global Compact, der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, beschäftigt sich mit den Fortschritten der Global Compact Mitglieder bei der Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele.

Volvo Präsident und CEO Håkan Samuelsson wird darin als einer von zehn Unternehmens-Chefs genannt, die sich durch besonders mutiges Handeln ausgezeichnet haben. Vorgestellt wurde der Report beim Global Compact Meeting in New York 2017.

Global Compact würdigt außerdem Volvo Cars als LEAD Member und damit als eines der engagiertesten und ambitioniertesten Unternehmen innerhalb von Global Compact. Volvo, Gründungsmitglied der Initiative, ist unter insgesamt 9.500 Mitgliedern eines von nur 44 LEAD Unternehmen – und einer von nur zwei Autoherstellern.



Im Report mit dem Titel „Business-Lösungen für eine nachhaltige Entwicklung“ stellt Håkan Samuelsson die Gründe für die im Juli dieses Jahres bekanntgegebene Elektrifizierungsstrategie vor: „Wir sind davon überzeugt, dass dies die richtige Zukunft für Volvo Cars ist und dass wir dadurch stärker werden. Es ist eine gesunde Geschäftsstrategie.“ Volvo wurde damit zum ersten etablierten Automobilunternehmen, das sich komplett der Elektrifizierung verschreibt und sie zum Kern seines künftigen Geschäfts macht. Ab dem Jahr 2019 wird jedes neu eingeführte Volvo Fahrzeug über einen elektrifizierten Antrieb verfügen; dieser Schritt markiert das historische Ende von Fahrzeugen, die ausschließlich von einem Verbrennungsmotor angetrieben werden.

Die Ankündigung war ein Wendepunkt für die Automobilindustrie. Inzwischen sind andere Automobilhersteller mit ähnlichen Ankündigungen dem Beispiel von Volvo gefolgt.

Volvo wird zwischen 2019 und 2021 fünf rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge auf den Markt bringen – drei Volvo Modelle und zwei Polestar Performance Modelle. Hinzu kommen Plug-in-Hybrid- und Mildhybrid-Fahrzeuge in allen Modellreihen. Volvo bietet damit eines der umfassendsten elektrifizierten Modellportfolios aller Automobilhersteller.

„Volvo geht voran und es zeigt sich nun, dass die Automobilindustrie aufwacht und sich ihrer Verantwortung stellt. Wir sind stolz darauf, ein LEAD Member von UN Global Compact zu sein und für unser branchenweit führendes Bekenntnis zu einer elektrischen Zukunft gewürdigt zu werden“, sagte Stuart Templar, Direktor Nachhaltigkeit bei Volvo Cars.

Der vollständige UN Global Compact Bericht und das Interview mit Håkan Samuelsson zur Volvo Elektrifizierungsstrategie [2017 United Nations Global Compact Progress Report: Business Solutions to Sustainable Development](#)

Im Mai dieses Jahres war Volvo in seiner Unternehmenszentrale in Göteborg Gastgeber des alle zwei Jahre stattfindenden Meetings des Nord-Netzwerks von UN Global Compact. Es war eines der größten Zusammentreffen von Nachhaltigkeitsexperten nordischer Unternehmen unter der Federführung der Vereinten Nationen.

vom 22. September 2017

Gegen klimaschädliche Modelle der Autohersteller

Foto (c) Kulturrexpress, Meldung: Greenpeace Deutschland e.V.

Mit einem schräg im Boden steckenden VW-Auto mit qualmendem Auspuff demonstrieren zehn Greenpeace-Aktivisten am Haupteingang neben dem Messturm vor der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt gegen die Modellpolitik der Autoindustrie, die Klima und Gesundheit gefährdet. Die Umweltschützer fordern mit einem Banner „Mit Öl keine Zukunft“ eine Verkehrswende hin zu sauberen, leichteren und gemeinsam genutzten E-Autos.



Auf der weltgrößten Automesse stellen Hersteller auch in diesem Jahr wieder viele schwere Diesel-Geländewagen und Benziner vor. Inzwischen haben Länder wie China, Indien, Frankreich und Großbritannien angekündigt, künftig auf Elektro-Autos zu setzen. „Die deutsche Autoindustrie fährt auf Kollisionskurs zum globalen Klimaschutz“, sagt Greenpeace-Verkehrsexperte Andree Böhling. „Der Verkehr muss schon sehr bald ohne Öl auskommen. In diesem Wandel werden nur Hersteller bestehen, die schnell saubere und zukunftsfähige Angebote auf den Markt bringen.“

Eine neue Studie des britischen Verkehrsforschers Robin Hickmann im Auftrag von Greenpeace untersucht die ökologischen und gesellschaftlichen Folgen der Nutzung privater Autos mit Verbrennungsmotor. Die Studie „Why the Automobile Has No Future“ zeigt: Der weltweite Energieverbrauch des Verkehrs ist von 2000 bis 2015 um 35 Prozent gestiegen und wächst weiter. Entsprechend legen auch die Emissionen zu. Der Verkehr ist damit in vielen Ländern neben der Energieerzeugung die größte Ursache klimaschädlicher Treibhausgase. Auch Deutschland hat es entgegen seiner Klimaziele nicht geschafft, den Ausstoß an Treibhausgasen im Verkehr zu senken. Im vergangenen Jahr lagen die CO₂-Emissionen dort mit 166 Millionen Tonnen sogar über dem Niveau von 1990. Die Studie online: <http://gpurl.de/ma60U>

Deutsche Hersteller reagieren zu langsam

Die deutschen Hersteller stellen weit langsamer auf saubere Verkehrsformen um, als es klimapolitisch nötig wäre. Daimler plant bis zum Jahr 2025 den Anteil E-Autos auf 10 bis 25 Prozent der Verkäufe zu steigern. Volkswagen will bis 2025 ein Viertel E-Autos verkaufen. Laut einer Kalkulation des New Climate Institute im Auftrag von Greenpeace (<http://bit.ly/2g6w7il>) muss der Verkehr seine Emissionen jedoch bis zum Jahr 2035 auf Null bringen, damit Deutschland einen fairen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen leistet. Mit dem Abkommen haben sich knapp 200 Länder verpflichtet, den Ausstoß an Treibhausgasen soweit zu senken, dass die Welt vor einem Temperaturanstieg um 1,5 oder sogar 2 Grad bewahrt wird.

Hersteller verteidigen Dieselaautos bislang mit ihrem vermeintlichen Klimavorteil. Studien zu durchschnittlichen Verbräuchen zeigen jedoch, dass stärkere Motoren und schwerere Modelle den Vorteil aufgezehrt haben. Im Jahr 2014 stießen neu zugelassene Benziner laut Forscherverbund ICCT im Durchschnitt 126 Gramm CO₂ pro Kilometer aus – Diesel im Schnitt 123 Gramm. „Der Diesel ist keine Lösung im Klimaschutz, er ist Teil des Problems“, so Böhling.

Kommentar: Zum CO₂-Vorschlag von ICEA-Präsident Dieter Zetsche

Foto (c) Kulturrexpress, Meldung: Greenpeace Deutschland e.V.

Die CO₂-Grenzwerte der europäischen Autoflotte sollen nach dem Jahr 2020 nur noch abhängig von der Zahl verkaufter E-Autos sinken. Dies hat Daimler-Chef Dieter Zetsche, Präsident des europäischen Verbands der Automobilhersteller ACEA, am 13. September auf der IAA vorgeschlagen. Der Flottengrenzwert soll bis 2030 um 20 Prozent verglichen mit 2021 sinken, 2025 soll der Marktanteil an E-Autos geprüft werden und abhängig davon das CO₂-Ziel gesenkt oder erhöht werden.



„Mit Zetsches Vorschlag versuchen sich die Autobauern weiter vor jeder Verantwortung im Klimaschutz zu drücken. Einen tatsächlichen Beitrag zum Schutz des Planeten wird die Branche nur mit einem verbindlichen CO₂-Ziel leisten, das ambitioniert genug ist, den Abschied vom Öl einzuleiten.“

Den jüngsten E-Auto-Ankündigungen zum Trotz, ignoriert die Autoindustrie weiter die nötige Geschwindigkeit, mit der sich ihr Geschäft ändern muss. Nur ein Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor hilft dem Klimaschutz und der deutschen Autoindustrie im aktuellen Branchenumbuch. Die nächste Bundesregierung muss hier für nötige Klarheit sorgen und sicherstellen, dass ab 2025 nur noch Autos ohne Verbrennungsmotor zugelassen werden.“

vom 15. September 2017

Es kommentierte Greenpeace-Verkehrsexperte Benjamin Stephan



IAA: Automobilindustrie soll erhalten bleiben trotz Kritik an den Unternehmen

Foto (c) Kulturrexpress, Meldung: VDA Verband Deutscher Automobilindustrie e.V.

Bei der Eröffnung der 67. IAA in Frankfurt sprachen Kanzlerin Merkel, VDA-Präsident Matthias Wissmann, der Frankfurter Oberbürgermeister Peter Feldmann und Facebook Chefin Sheryl Sandberg über die Herausforderungen der Zukunft in der Automobilindustrie. Die Kanzlerin hatte am Vormittag die Internationale Automobil-Ausstellung eröffnet.



Mit rund 350 Premieren und über 1.000 Ausstellern aus der ganzen Welt unterstreicht die IAA ihre Stellung als weltweit wichtigste Mobilitätsmesse. Merkel nutzte ihre Rede bei der Eröffnungsfeier um die Diskussionen der letzten Monate zum Thema Diesel anzusprechen:

Angela Merkel: Auch wenn das alles nur eine Minderheit der Unternehmen in der Automobilbranche betrifft, so ist doch viel Vertrauen zerstört worden. Und deshalb muss die Automobilindustrie alles daran setzen, Glaubwürdigkeit und Vertrauen so schnell wie möglich zurückzugewinnen. Und zwar sowohl im eigenen Interesse und in dem Interesse ihrer Beschäftigten als auch im Interesse des gesamten Standortes Deutschland.

VDA-Präsident Matthias Wissmann hatte zuvor bei seiner Begrüßung der Gäste bereits Fehler in der Vergangenheit eingeräumt:



Matthias Wissmann: Wir wissen genau, dass in einzelnen Unternehmen unserer Branche im Inland und Ausland gravierende Fehler passiert sind. Fehler, die nicht hätten passieren dürfen. Fehler, die auch unserem Selbstverständnis widersprechen. Aber Fehler, die wir erkannt haben und denen wir mit aller Konsequenz nachgehen. Wir sind uns bewusst, dass Vertrauen verlorengegangen ist und dieses zurückzugewinnen, ist unser zentrales Anliegen.

Der VDA-Präsident verwies aber auch darauf, dass die deutsche Automobilindustrie bis 2020 40 Milliarden Euro in die Elektromobilität investiert, oder dass gerade diese IAA zeigt, wie innovativ die deutschen Unternehmen sind und wie sehr sie die Mobilität der Zukunft vorantreiben. Er machte auch deutlich, was in den vergangenen Jahren von dieser Industrie schon alles erreicht worden ist:

Matthias Wissmann: Die Emissionen des Straßenverkehrs sind bei uns derzeit 70 Prozent niedriger als zu Beginn der 90er Jahre, obwohl das Verkehrsaufkommen zugleich erheblich gestiegen ist. Entsprechend messbar sind auch die Fortschritte, die wir mit Blick auf die extrem anspruchsvollen europäischen Emissionsvorschriften erzielen. Erstmals werden 2017 an den deutschen Straßen die Vorgaben zur stündlichen Höchstgrenze eingehalten. Übrig bleibt, und das ist natürlich ein Thema, das wir ernst nehmen: der durchschnittliche NO₂-Grenzwert, der an einzelnen Messstellen überschritten wird. Auch wenn wir alles tun, das zu verändern, Fragen sind erlaubt. Ist es denn ein kluges

Regulierungskonzept, wenn auf der Straße nur 40 Mikrogramm erlaubt sind, für Büroräume ein Richtwert von 60 Mikrogramm gilt und für Gewerbe und Industrie gar ein Arbeitsplatzgrenzwert von 950 Mikrogramm?

Fahren mit Fahrer oder ohne in Bezug auf das automatisierte Fahren, die Anschaffung eines Autos bedeutet ein Investment. Doch das Vertrauen der Menschen ist enttäuscht worden. Die Automobilbranche habe die Menschen ins Gesicht belogen. Teile der Industrie haben Schuld daran, doch alle sind beschädigt worden. "Deshalb brauchen wir einen Neustart", sagte der Frankfurter Oberbürgermeister **Peter Feldmann** in seiner Eröffnungsrede.



Angela Merkel: Wir wissen, was unser Land an Ihrer Branche hat, das will ich ganz deutlich sagen. Jahrzehnte lang hat die Automobilindustrie Millionen von Beschäftigten einen sicheren und sehr gut bezahlten Arbeitsplatz geboten. Mit der Erfolgsgeschichte des Autos beschleunigte sich die individuelle Mobilität. Zu Zeiten der erstmaligen statistischen Erfassung des Pkw-Bestands im Jahre 1907 rollten rund 15.000 Autos durch Deutschland. Heute, 110 Jahre später, sind es fast 46 Millionen. Aber die höhere Pkw-Dichte hat unverkennbar auch eine Kehrseite, und das sind natürlich die Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Die

Motoren sind immer effizienter geworden, aber der Effizienzfortschritt wird zum Teil durch den Zuwachs von Verkehr und auch durch größere Fahrzeuge nahezu ausgeglichen. Deshalb muss die Automobilindustrie bei den Antriebstechnologien den richtigen, innovativen Schwerpunkt setzen, denn es sind Antworten mit neuen Antriebstechnologien zu geben, aber auch natürlich auf völlig neue Entwicklungen wie das Carsharing, das Autonome Fahren und auch die Vernetzung der Mobilität in Mobilitätsplattformen.

Erstmalig war bei einer IAA-Eröffnung als Keynote Speaker ein Unternehmensvertreter aus der digitalen Welt zu Gast. **Sheryl Sandberg**, die Chefin von Facebook, zeigte in ihrer interessanten Rede auf, dass auch die Digitalbranche von der deutschen Automobilindustrie lernen kann.



vom 14. September 2017

120 ferngesteuerte, elektrotriebene und fahrerlose Lkws bald auf der E6 in Schweden unterwegs

Meldung: Svenska Mässan, freie Übersetzung

Der T-Pod ist ein ferngesteuerter und zugleich elektrotriebener LKW. In knapp zwei Jahren werden 120 sogenannte T-Poddar, sorglose Elektrofahrzeuge zwischen Göteborg und Helsingborg hin und her fahren.



"Wir haben gerade eine Vereinbarung mit einem großen Kunden im Lebensmittelgeschäft unterzeichnet", sagt Robert Falck, CEO von Einride, der das System betreibt. Auf der Logistics & Transport Messe in Göteborg erzählt er mehr über den Schritt in die Zukunft. Dass diese Transportlösungen der Zukunft näherkommen, dafür finden sich zahlreiche Beweise auf der Logistik & Transport.

Die Firma Einride wurde erst vor einem Jahr gegründet, schreibt aber jetzt schon Geschichte. Mit seinem T-Pod, einem ferngesteuerten, fahrerlosen und elektrotriebenen LKW eröffnet es einen effizienten, rentablen und umweltfreundlichen Transport. CEO Robert Falck, mit Bezug zu Volvo, sieht darin riesige Chancen.

Man kann davon ausgehen, dass die Fahrerwegnahme Kapazitäten stark erhöht. Mit zunehmender Sicherheit soll ein Transportsystem geschaffen werden, bei dem die Zahl der Unfälle mit schweren Lkws reduziert wird.

Bereits im November dieses Jahres beginnt Einride seine erste Installation. Es handelt sich um drei T-Pods, die intern in einem Geschäftsbereich eingesetzt werden. Kurz gesagt, Einride unterbreitet der Transportagentur einen Antrag auf Erlaubnis, auf öffentlichen Straßen zu fahren, was voraussichtlich ab Frühjahr 2018 gestattet wird.

"Unser Ziel ist es, 200 Pods im Verkehr auf der Strecke Göteborg-Helsingborg zu bringen", sagt Robert Falck "Wir haben bereits eine Abdeckung über 120 Podcasts durch eine Vereinbarung, die wir vor kurzem mit einem der größten Unternehmen im Lebensmittelgeschäft unterzeichnet haben." Betont werden Vorteile für die Umwelt: "Nur auf dieser Strecke sparen wir an Kohlendioxid-Emissionen, was 400.000 Einzelfahrten bezogen auf ein Jahr mit dem PKW entspricht.

Das T-Pod-System ist auf dem Weg international immer bekannter zu werden. "Wir haben die globale Anerkennung für unser Konzept gewonnen. Über 1.800 Veröffentlichungen darunter eine Seite über Gesundheitliches in der Washington Post und wir wurden für die Edison Awards in den Vereinigten Staaten nominiert", erklärt Robert Falck.

Auf der Logistics & Transport erzählt er mehr über die Transportlösung. Natürlich wird ein T-Pod präsentiert. "Wir hoffen, das richtige Publikum auf der Messe zu finden. Der Ehrgeiz dabei ist natürlich, dass mehr Menschen an unserem Konzept interessiert sind", sagt er weiter.

Die Logistik & Transport ist die führende Fachmesse und Konferenz der Nordischen Region für Logistik- und Transportlösungen, die jährlich auf der Svenska Mässan in Göteborg stattfindet. Jedes dritte Jahr wird die Messe mit Truck - der Nordic Trucking Fair ausgestattet. Das war zuletzt 2015 der Fall. Die kommende Logistik & Transport ist für den 7. bis 8. November 2017 geplant. www.massor.svenskamassan.se/logistik-transport

vom 10. September 2017

Forsa-Umfrage zu Elektromobilität und Ökostrom

Meldung: EEHH Cluster Hamburg

Hat ein mit dem Strommix geladenes E-Auto eine bessere Öko-Bilanz als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor? Brauchen wir einen schnelleren Ausbau erneuerbarer Energien? Und welche Voraussetzungen muss die Politik für wirkungsvollere Elektromobilität schaffen? Das Cluster Erneuerbare Energien Hamburg ließ nachfragen und deckt Irrtümer, Wahrheiten und Notwendigkeiten auf.



Die Bundesregierung unter Kanzlerin Angela Merkel hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis 2030 sechs Millionen Elektroautos auf Deutschlands Straßen unterwegs sind. Das Programm der Grünen sieht sogar vor, ab 2030 nur noch abgasfreie Neuwagen zuzulassen, und Kanzlerkandidat Martin Schulz (SPD) fordert eine EU-Quote für Elektroautos. Bei vielen Meinungsverschiedenheiten zur Umsetzung verfolgen alle politischen Lager das Ziel, Autos mit Verbrennungsmotoren schrittweise abzuschaffen, um Treibhausemissionen zu verringern. Doch wie viele Emissionen erzeugen Elektrofahrzeuge tatsächlich im Vergleich zu Verbrennungsmotoren? Wie schätzen Bundesbürger dies ein? Was sollte die Politik tun? Aktuelle Ergebnisse liefert eine repräsentative Forsa-Studie im Auftrag des Cluster Erneuerbare Energien Hamburg (EEHH) zum Thema Elektromobilität und erneuerbare Energien.

E-Autos haben eine bessere CO₂-Bilanz als Verbrennungsfahrzeuge

Jeder dritte Bundesbürger glaubt, dass Elektroautos, die mit dem derzeitigen Strommix aus rund einem Drittel Strom aus erneuerbaren Energien und zwei Drittel Strom aus konventionellen Gas- und Kohlekraftwerken betrieben werden, bessere Treibhausemissionen aufweisen als Autos mit Benzin- oder Dieselmotor. Das stimmt zwar bezogen auf den CO₂-Ausstoß in Gramm pro Kilometer, wenn nur der für das Fahren benutzte Strom mit dem Spritverbrauch verglichen wird. Bezieht man allerdings die CO₂-Bilanz der Herstellung für den Akkuspeicher mit ein, steht das Elektrofahrzeug weniger gut da. Eine Untersuchung im Auftrag der staatlichen Schwedischen Energieagentur ergab kürzlich, dass mit dem heutigen Stand der Technik bei der Akkuproduktion zwischen 3,7 und 20 Tonnen CO₂ entstehen. Das bedeutet, dass ein in Deutschland mit konventionellem Strom geladenes E-Auto in der Gesamt-CO₂-Bilanz schlechter abschneidet als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Nur mit 100 Prozent Ökostrom betankt, erreicht ein E-Auto, abhängig von Fahrzeugtyp und Batteriegröße, laut der schwedischen Studie nach etwa drei bis acht Jahren eine bessere CO₂-Bilanz.

Details zur Forsa-Umfrage:

Datenbasis:	1.001 Befragte
Erhebungszeitraum:	3. bis 8. August 2017
statistische Fehlertoleranz:	+/- 3 Prozentpunkte
Auftraggeber:	EEHH-Cluster

- Meinungen zu den Treibhausemissionen von Elektroautos**

Wenn Elektroautos mit dem derzeit durchschnittlichen Strommix aus rund einem Drittel Strom aus erneuerbaren Energien und zwei Drittel Strom aus konventionellen Kraftwerken betrieben werden, sind die Treibhausemissionen im Vergleich zu Autos mit Benzin- oder Dieselmotor

	besser %	in etwa gleich %	schlechter *) %
insgesamt	35	40	17
18- bis 29-Jährige	47	37	14
30- bis 44-Jährige	33	39	21
45- bis 59-Jährige	34	41	20
60 Jahre und älter	30	42	15
Anhänger der:			
CDU/CSU	40	38	14
SPD	38	39	14
Linke	35	40	20
Grünen	38	49	7
FDP	25	44	22
AfD	22	52	19

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

- Meinungen zum Ausbau der erneuerbaren Energien für Elektroautos**

Der Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien wird schnell genug vorangehen, sodass die bis zum Jahr 2030 geplanten 6 Millionen Elektroautos in Deutschland auch ausschließlich mit Ökostrom betrieben werden können

	ja %	nein, der Ausbau der erneuerbaren Energien müsste dafür noch beschleunigt werden % *)
insgesamt	12	85
18- bis 29-Jährige	8	90
30- bis 44-Jährige	14	82
45- bis 59-Jährige	12	86
60 Jahre und älter	12	83
Anhänger der:		
CDU/CSU	13	85
SPD	11	86
Linke	8	87
Grünen	9	87
FDP	23	76
AfD	14	85

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

▪ Voraussetzungen für eine vermehrte Verbreitung von Elektroautos I

Folgende Voraussetzungen müssten unbedingt erfüllt sein, damit deutlich mehr Elektroautos gekauft und gefahren werden als heute:	insge-*)	18- bis 29-	30- bis 44-	45- bis 59-	60 Jahre
	samt	Jährige	Jährige	Jährige	und älter
	%	%	%	%	%
- eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur	90	90	91	93	85
- eine Reichweite von Elektroautos von mindestens 500 km	83	82	81	88	81
- keinen oder nur einen geringen Preisunterschied zu Autos mit herkömmlichem Antrieb	80	78	84	83	76
- ein schnellerer Ausbau der erneuerbaren Energien, damit Elektroautos ausschließlich mit Ökostrom betrieben werden können	68	68	66	67	69
- eine höhere staatliche Förderung oder Steuererstattung von über 4.000 Euro im Jahr	57	67	59	62	46
- kostenloser Strom an öffentlichen Ladesäulen	48	59	51	48	41
- keine Park- und Mautgebühren für Elektroautos	40	46	41	43	35

*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

▪ Voraussetzungen für eine vermehrte Verbreitung von Elektroautos II

Folgende Voraussetzungen müssten unbedingt erfüllt sein, damit deutlich mehr Elektroautos gekauft und gefahren werden als heute:	insge-*)	Ortsgröße (Einwohner):			
	samt	unter 5.000	5.000- 20.000	20.000- 100.000	100.000 und mehr
	%	%	%	%	%
- eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur	90	89	87	91	90
- eine Reichweite von Elektroautos von mindestens 500 km	83	80	83	85	83
- keinen oder nur einen geringen Preisunterschied zu Autos mit herkömmlichem Antrieb	80	90	77	78	80
- ein schnellerer Ausbau der erneuerbaren Energien, damit Elektroautos ausschließlich mit Ökostrom betrieben werden können	68	68	64	66	72
- eine höhere staatliche Förderung oder Steuererstattung von über 4.000 Euro im Jahr	57	60	55	59	56
- kostenloser Strom an öffentlichen Ladesäulen	48	50	44	51	48
- keine Park- und Mautgebühren für Elektroautos	40	36	35	41	46

*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

▪ **Voraussetzungen für eine vermehrte Verbreitung von Elektroautos III**

Folgende Voraussetzungen müssten unbedingt erfüllt sein, damit deutlich mehr Elektroautos gekauft und gefahren werden als heute:	insge-*)		Anhänger der:				
	samt	CDU/ CSU	SPD	Linke	Grünen	FDP	AfD
	%	%	%	%	%	%	%
- eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur	90	93	90	89	96	87	92
- eine Reichweite von Elektroautos von mindestens 500 km	83	90	85	78	81	87	83
- keinen oder nur einen geringen Preisunterschied zu Autos mit herkömmlichem Antrieb	80	83	81	82	87	75	79
- ein schnellerer Ausbau der erneuerbaren Energien, damit Elektroautos ausschließlich mit Ökostrom betrieben werden können	68	67	76	63	70	62	64
- eine höhere staatliche Förderung oder Steuererstattung von über 4.000 Euro im Jahr	57	60	56	54	56	50	64
- kostenloser Strom an öffentlichen Ladesäulen	48	47	48	37	55	42	68
- keine Park- und Mautgebühren für Elektroautos	40	39	39	44	43	36	56

*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

▪ **Die ideale Ladestruktur für Elektroautos I**

Die folgenden Möglichkeiten zum Laden eines Elektroautos halten für unbedingt erforderlich:	insge-*)		18- bis 29-	30- bis 44-	45- bis 59-	60 Jahre
	samt	Jährige	Jährige	Jährige	Jährige	und älter
	%	%	%	%	%	%
- flächendeckend Schnellladestationen an den heutigen Sprit-Tankstellen	80	82	79	79	80	80
- flächendeckend öffentliche Parkplätze mit Ladestationen	78	76	82	81	73	73
- flächendeckend Schnellladestationen auf Parkplätzen oder Parkhäusern von Supermärkten, Baumärkten oder Einkaufszentren	72	72	78	72	68	68
- ein eigener Parkplatz zu Hause mit einer Ladestation zur Ladung des Autos über Nacht	69	74	69	76	60	60

*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

▪ **Die ideale Ladestruktur für Elektroautos II**

Die folgenden Möglichkeiten zum Laden eines Elektroautos halten für unbedingt erforderlich:	insge-*)		Ortsgröße (Einwohner):		
	samt	unter 5.000	5.000-20.000	20.000-100.000	100.000 und mehr
	%	%	%	%	%
- flächendeckend Schnellladestationen an den heutigen Sprit-Tankstellen	80	76	77	83	81
- flächendeckend öffentliche Parkplätze mit Ladestationen	78	87	77	75	77

- flächendeckend Schnellladestationen auf Parkplätzen oder Parkhäusern von Supermärkten, Baumärkten oder Einkaufszentren	72	75	66	71	76
- ein eigener Parkplatz zu Hause mit einer Ladestation zur Ladung des Autos über Nacht	69	79	72	68	64

*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

▪ Die ideale Ladestruktur für Elektroautos III

Die folgenden Möglichkeiten zum Laden eines Elektroautos halten für unbedingt erforderlich:

	insge-*)		Anhänger der:				
	samt	CDU/ CSU	SPD	Linke	Grünen	FDP	AfD
	%	%	%	%	%	%	%
- flächendeckend Schnellladestationen an den heutigen Sprit-Tankstellen	80	81	78	89	77	74	82
- flächendeckend öffentliche Parkplätze mit Ladestationen	78	80	79	76	81	66	67
- flächendeckend Schnellladestationen auf Parkplätzen oder Parkhäusern von Supermärkten, Baumärkten oder Einkaufszentren	72	74	77	72	73	70	66
- ein eigener Parkplatz zu Hause mit einer Ladestation zur Ladung des Autos über Nacht	69	69	70	60	79	74	87

*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

▪ Stromversorgung im Haushalt

	Es beziehen in ihrem Haushalt	
	Ökostrom	konventionellen Strom *)
	%	%
insgesamt	30	64
18- bis 29-Jährige	28	64
30- bis 44-Jährige	36	60
45- bis 59-Jährige	30	63
60 Jahre und älter	28	66
Anhänger der:		
CDU/CSU	26	68
SPD	35	60
Linke	44	52
Grünen	49	46
FDP	28	65
AfD	25	68

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Erste Schnellladestation in Gateway Gardens am Frankfurter Flughafen eröffnet

Foto (c) Kulturrexpress, Meldung: Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH c/o DAFKO Deutsche Agentur für Kommunikation und Kulturrexpress

In Frankfurts jüngstem Stadtteil Gateway Gardens eröffnet am 08. August auf einer Liegenschaft der Fraport AG die erste Schnellladestation für Elektrofahrzeuge in nur 300 Meter Entfernung vom Terminal 2 des Frankfurter Flughafens.

Initiatoren für diesen Standort sind die Wirtschaftsförderung der Stadt Frankfurt, die Fraport AG sowie die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens. Über den Betreiber „Allego GmbH“ stehen am westlichen Eingang des Quartiers an der **Thea-Rasche-Straße** ab sofort vier Ladesäulen mit je 50 Kilowatt Leistung und den gängigen Anschlüssen zur Verfügung. In rund 20 Minuten können Elektrofahrzeuge auf 80 Prozent ihrer Batteriekapazität aufgeladen werden.

Auf dem Foto Dr. Kerstin Hennig



Dr. Kerstin Hennig meinte, "die Straße am Flughafen sei einer der

Hauptachsen Europas, viele kämen gerade aus den Niederlanden hierher. Mit Gateway Gardens entsteht ein Stadtteil, der im Norden an den Frankfurter Grüngürtel zum Stadtwald anschließt. Ein nachhaltiges Stadtquartier, das z.B. mit LED Leuchten ausgestattet ist."

Auf dem Foto Christian Balletshofer

Die Ladestation ist Bestandteil des praxisnahen Forschungsprojekts SLAM ("Schnellladenetz für Achsen und Metropolen") und wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert. „Bei Gateway Gardens war von Beginn an das Ziel, ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Quartier zu entwickeln. Damit spielen alternative Antriebe für uns eine große Rolle“, erläutert **Christian Balletshofer**, Bereichsleiter Immobilien der Fraport AG. „Der Standort am Westeingang von Gateway Gardens in der Frankfurter Airport City ist auch ideal von den Autobahnen A3 und A5 zu erreichen und beweist erneut, die exzellente Verkehrsanbindung des Quartiers und die zentrale Lage im Herzen Europas. Die Fraport AG ist als Mitgesellschafter schon seit langem mit verschiedenen Projekten im Bereich der Elektromobilität engagiert, die neue Schnellladestation ist von hoher Bedeutung für uns.“ „Die Jahre, in denen die Elektromobilität ein Nischendasein fristete, sind vorüber.



Die aktuellen Ereignisse werden dazu führen, dass E-Fahrzeuge aus unseren Städten nicht mehr wegzudenken sind“, betont



Wirtschaftsdezernent **Markus Frank** in seinen Ausführungen. „Die Stadt Frankfurt am Main hat bereits eine Vielzahl von Projekten mit Elektrofahrzeugen, sowohl im städtischen Fuhrpark als auch gemeinsam mit Unternehmen, umgesetzt. Dass diese Schnellladestation unmittelbar an die Taxiwarteschleife des Frankfurter Flughafens grenzt, erfreut mich besonders und es werden weitere Projekte in diesem Zusammenhang folgen.“ Bei der Entwicklung von Gateway Gardens wird seit Baustart für den neuen Frankfurter Stadtteil seitens der drei privatwirtschaftlichen Partner Fraport AG, Groß & Partner Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH und OFB Projektentwicklung GmbH sowie der Stadt Frankfurt am Main die Ausrichtung des Quartiers auf Nachhaltigkeit verfolgt.

Markus Frank fügte hinzu, "Die Ladekapazität an der E-Ladestation im Gateway Gardens soll auf 350 KW steigen." Der Flughafen mit seinen Parkhäusern sei überhaupt der geeignete Ort um E-Mobilität zu etablieren. "Eine Superschellladeinfrastruktur werde entwickelt." und auf der IAA im September werden noch viel mehr Innovationen auf dem Gebiet der Elektromobilität zu finden

sein. "Auch die ABG Nova will ein Netz an Ladestationen auf den Weg bringen," ergänzte der Stadtrat. "Es gibt unendlich viele Möglichkeiten in der Verknüpfung mit Digitalisierung." Verheißungsvolle Worte für eine Technologie, die immer stärker in den Fokus der Gesellschaft rückt.



Alle Gebäude müssen die ENEC um bis zu 30 Prozent übertreffen. Begrünte Dachflächen sind im Rahmen der Regenwasserbewirtschaftung vorgeschrieben. Die Beleuchtung wurde auf energieeffiziente LEDs umgestellt und der extrem hohe Grünanteil des Quartiers zeigt sich in der Erhaltung des alten Baumbestandes im Park. Für diese Gesamtausrichtung wurde das Quartier bereits von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) als erster kompletter Stadtteil in Deutschland mit Platin ausgezeichnet. Weiter wird das Quartier an das landesweite

Radwegeschnellnetz angeschlossen.

Im Frühjahr 2017 wurden im Rahmen des EU-Förderprogramms CHIPS Pedelecs angeschafft, mit denen die Wege zum Flughafen, innerhalb der Airport City und auch in die Frankfurter Innenstadt bequem und umweltfreundlich zurückgelegt werden können. Mit der seit 2016 in Bau befindlichen S-Bahn-Station „Gateway Gardens“ wird das Quartier Ende 2019 an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen und die hier tätigen Menschen können bei der Anreise zu ihren Arbeitsplätzen auf den eigenen PKW verzichten.



Gateway Gardens ist mit 700.000 Quadratmetern projektierte Bruttogeschossfläche auf einem Areal von 35 Hektar eine der größten Quartiersentwicklungen in Deutschland. Der neue Frankfurter Stadtteil befindet sich im Zentrum der wichtigsten Verkehrsachsen: Am internationalen Flughafen Frankfurt/Rhein-Main, am größten Flughafenbahnhof und am größten Autobahnkreuz Deutschlands. Ab 2019 eröffnet in Gateway Gardens zudem der eigene S-Bahn-Anschluss.

Siehe auch: [Gateway Gardens neue Schnellladestation für Elektrofahrzeuge](#)

vom 14. August 2017

Gateway Gardens neue Schnellladestation für Elektrofahrzeuge

Projektkonsortium SLAM durch das Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen University (ika) und Presseinfo der Stadt Frankfurt am Main (pia)

Eröffnung der SLAM-Schnellladestation in Gateway. Aufgrund aktueller Erfordernisse und wachsender Nachfrage nach Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist es der Stadt Frankfurt am Main ein Anliegen, sich auch weiterhin für eine verstärkte Nutzung der Elektromobilität einzusetzen.

Am Dienstag, 8. August 2017 hatten die Fraport AG und die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens zur Eröffnung der ersten Schnellladestation im neuen Frankfurter Stadtteil Gateway Gardens eingeladen.

Die Ladestation ist Bestandteil des praxisnahen Forschungsprojekts SLAM (Schnellladenetz für Achsen und Metropolen) und wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert. Stadtrat **Markus Frank**, Dezernent für Wirtschaft, Sport, Sicherheit und Feuerwehr, sprach für die Stadt Frankfurt am Main.



Foto (c) Kulturrexpress

Baubeginn für Schnellladestandort mit drei **50 kW-CCS-Säulen** in Gateway Gardens war schon im Juni. Die aus heutiger Sicht hochleistungsbefähigten Schnellladestandorte ermöglichen künftig über 150kW Ladeleistung. Damit stehen dann drei Ladesäulen mit jeweils 50 Kilowatt Leistung und Anschlüssen nach dem in Europa und USA üblichen CCS-Standard bereit. Womit heute gängige Elektrofahrzeuge innerhalb von rund 20 Minuten auf 80 Prozent ihrer Batteriekapazität aufgeladen werden.

Der Standort ist bereits auf Ladeleistungen von jeweils 150 kW und mehr vorbereitet, mit denen auch die nächste Generation von Elektrofahrzeugen besonders schnell Energie laden kann. SLAM steht für "Schnellladenetz für Achsen und Metropolen" und ist ein vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördertes Forschungsprojekt von Industrie und Wissenschaft.

Über 160 Standorte mit mehr als 200 Schnellladepunkten wurden bisher deutschlandweit im Rahmen von SLAM durch Investoren aufgebaut. Mehr als 60 dieser Standorte wurden vom BMWi bezuschusst. Zunächst auf die Verkehrsachsen konzentriert, beginnt mit der Station im Flughafen-Bereich Gateway Gardens der Aufbau von Schnellladeeinrichtungen in Metropolen. "Als einer der bedeutendsten Mobilitäts-Hubs in Deutschland engagieren wir uns selbstverständlich auch für die Elektromobilität", sagt **Christian Balletshofer**, Bereichsleiter Immobilien der Fraport AG. „Durch den bereitgestellten Standort bieten wir einerseits unseren Kunden und Besuchern den Vorteil einer Schnellademöglichkeit und unterstützen andererseits die Forschung für die Mobilität von Morgen.“ Auch von den vorbeiführenden Autobahnen sind die Stationen in wenigen Minuten zu erreichen. Der Zugang zu den Schnellladestationen, die von der Allego GmbH erbaut und betrieben werden, erfolgt bequem über eine breite Auswahl von RFID-Karten oder per App und mobilem Internet.



Wie alle weiteren Standorte im Forschungsnetz von SLAM dient auch der Standort in Gateway Gardens dazu, das Schnellladen für den Kunden einfach und komfortabel zu machen. Ziel von SLAM ist die Erforschung aller Aspekte um das CCS-Schnellladen auf der Datenbasis aus einem Forschungsnetzen. Dazu gehören die Prognose des Schnelllade-Bedarfs an neuen Standorten, die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle für die Betreiber von Ladeinfrastruktur, die Vereinheitlichung von Zugang und Abrechnung an Ladesäulen, die Entwicklung von technischen Lösungen zur flächendeckenden Herstellung der Konformität zum herrschenden Standard an Ladesäulen und Fahrzeugen, sowie die Erforschung der Netzauswirkungen des Schnellladens.

Das Projekt SLAM hat ein Gesamtbudget von 20,8 Mio. Euro und wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit insgesamt 16,7 Mio. Euro gefördert. Konsortialführer ist die BMW Group; Konsortialpartner sind Daimler AG, Deutscher Genossenschafts-Verlag eG, EnBW AG, Porsche AG, die Institute Human-Computer Interaction Center, Institut für Hochspannungstechnik und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen University unter Konsortialführung des Instituts für Kraftfahrzeuge, das Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement IAT der Universität Stuttgart und die Volkswagen AG. Die Bundesregierung hat SLAM im Rahmen der Nationalen Konferenz Elektromobilität 2015 in Berlin zu einem von sieben „Leuchtturmprojekten Elektromobilität“ ernannt.

www.slam-projekt.de

Kulturrexpress

Alltagstaugliche E-Fahrzeuge bei Renault

Meldung: Renault

Der Automobilhersteller setzt seit 2011 konsequent auf Elektromobilität und verfügt heutzutage über eine alltagstaugliche und umweltschonende Modellpalette an Fahrzeugen. 2017 ergänzt der rein elektrische Transporter Master Z.E. das Angebot. Die Kompaktklimousine 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 Kompaklimousine 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 Reichweitenschwankungen 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 ENERGY 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 Sicherheitsfahrergastzelle. 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 Unterersetzung 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 Unterersetzung 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 Elektromobilitätsponier 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 Modellpalette. 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.

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-Pressekonferenz 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."

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



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.

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 Gewichtsersparnis."

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

vom 23. Juli 2017

www.opel.de

GAC Motors elektrisch betriebener SUV GE3 ab sofort im Handel

Meldung: GAC Motor

Der führende chinesische Autohersteller GAC Motor hat seinen ersten selbstentwickelten, komplett elektrisch angetriebenen SUV GE3 jetzt offiziell für den chinesischen Markt verfügbar gemacht.

Der GE3 feierte sein internationales Debüt auf der im Januar 2017 abgehaltenen North American International Auto Show (NAIAS). Der auf einer neuen EV-Plattform basierende und im mittleren bis High-End-Segment angesiedelte Elektro-SUV symbolisiert einen grünen Lebensstil und steht für neue Möglichkeiten der künftigen Mobilität. Vorgeführt wurde das Fahrzeug im Rahmen des "Sommer Davos" 2017, dem 11. Jahrestreffen der "New Champions", das alljährlich in Dalian (China) stattfindet.



Der smarte, komplett elektrisch angetriebene GE3 bewegt sich preislich zwischen 150.200 bis 173.200 Yuan (22.200 bis 25.600 USD), und punktet unter anderem mit folgenden Features:

- Reichweite von 310km (192.62 Meilen) mit reinem Elektroantrieb;
- Ternäre Lithiumbatterie, die binnen 30 Minuten zu 80 Prozent auflädt;
- Beschleunigung von 0 - 100 km (0 - 60 Meilen) innerhalb von 9,3 Sekunden, Bremsweg 12,8 Meter (42 Fuß);
- Spitzenleistung: 120 KW (163,2 PS), Spitzendrehmoment bei 290 Nm (214 ft-lb) ;
- Flaches Batteriedesign, das Maßstäbe in punkto Raum, Komfort, Sicherheit und Leistung setzt;
- Stromverbrauch generell 16,6 kWh/100km (16,6 kWh/60 Meilen)
- Ausgestattet mit Smart Car Companion Little Trumpchi, T-BOX Internet of Vehicles 3.0 und INJOY Smart Entertainment System;
- Avantgardistisches Low-Poly-Technologie Modelldesign mit tief heruntergezogenen Polygon-LED-Scheinwerfern und -Heckleuchten;
- Die SUV-Karosserie entspricht den nordamerikanischen Normen für Dachversteifung unter Druckeinwirkung.

"GAC Motor hat 2012 sein erstes Hybridfahrzeug auf den Markt gebracht, und unser Unternehmen nutzt seither die erfolgreiche Umsetzung der fünf Kerntechnologien Batterie, Motor, Bedieneinheiten, elektromechanische Kupplungssysteme und Systemintegration zur Entwicklung von mit erneuerbarer Energie betriebenen Fahrzeugen. Es handelt sich dabei um eine Schlüsselstrategie von GAC Motor. Die Markteinführung des GE3 macht den Anfang, und wir hoffen, Produkte hervorbringen zu können, die den zukünftigen Trends gerecht werden und gleichzeitig ein einzigartiges Fahrgefühl garantieren", sagt **Yu Jun**, President von GAC Motor.

Im Zuge der Gestaltung einer nachhaltigen Entwicklungsstrategie zum Bau von sicheren, umweltfreundlichen Fahrzeuge, die sich durch Design, Leistung und Zuverlässigkeit auszeichnen, hat sich GAC Motor als führendes und maßstabsetzendes Unternehmen der chinesischen New Energy-Industrie das Ziel gesetzt, bis 2020 1 Million Fahrzeuge abzusetzen, 20 Prozent davon werden mit erneuerbarer Energie betrieben sein.

Das Unternehmen setzt zudem nachhaltige und umweltfreundliche Technologien in der Fahrzeugproduktion ein und nutzt ausschließlich qualitativ hochwertige und umweltfreundliche Materialien. GAC Motor plant für 2019 die Eröffnung des Smart New Energy Car-Industrieparks sowie die Gründung einer Tochtergesellschaft im Bereich erneuerbare Energien, um damit eine außerordentliche weitere Entwicklungsphase einzuläuten.

"GAC Motors strategische Ausrichtung für die nächsten fünf Jahre umfasst die Einführung von mit erneuerbarer Energie betriebenen Limousinen- und SUV-Modellen in sämtlichen Märkten, wir wollen des weiteren eine Reichweite von 400 - 500 km rein über Elektroantrieb erzielen und die vollständige Ladezeit für die Batterien auf weniger als 30 Minuten bringen, so dass die Verbraucher keine Einschränkungen in ihrer Mobilität befürchten müssen", erklärt Yu ergänzend.

vom 22. Juli 2017

Kulturrexpress

Umfrage: E-Autos scheitern beim Verkauf an Preis und Reichweite

Foto (c) Kulturrexpress, Meldung: Capital, G+J Wirtschaftsmedien

Den Deutschen sind Elektrofahrzeuge zu teuer und leistungsschwach. 'Capital'-Umfrage untermauert Käuferstreik.

Elektro-Autos stoßen trotz massiver staatlicher Förderung in Deutschland nach wie vor auf nur wenig Interesse. Wie eine repräsentative Umfrage des Forschungsinstituts YouGov im Auftrage des Wirtschaftsmagazins 'Capital' (Ausgabe 8/2017, EVT 20. Juli) und des Energieversorgers Innogy ergab, sind bislang lediglich 13 Prozent der Deutschen schon einmal mit einem E-Auto gefahren.



Zwar hat etwa ein Viertel der Befragten in den letzten zwölf Monaten nach eigenen Angaben über die Anschaffung eines Elektro-Autos nachgedacht, umgesetzt hat das aber so gut wie keiner. Die Vorbehalte sind groß: Für 69 Prozent ist der Anschaffungspreis zu hoch, für 56 Prozent die Reichweite zu gering. Das zu kleine Ladenetz und die zu langen Ladezeiten waren für jeweils 38 Prozent die Gründe, warum die Anschaffung eines Elektro-Autos in den letzten zwölf Monaten scheiterte.

Im Gegensatz zum persönlichen Desinteresse steht die Überzeugung, dass die Elektromobilität sich in Zukunft durchsetzen wird. 48 Prozent gehen davon aus, dass die Elektromobilität in spätestens 20 Jahren die dominante Form des Autofahrens sein wird.

www.capital.de

vom 19. Juli 2017

Jedes neue Volvo Modell ab 2019 mit Elektromotor

Meldung: Volvo Car Germany

Auf dem Foto Håkan Samuelsson

Jedes ab 2019 neu eingeführte Volvo Modell wird über einen Elektromotor verfügen. Dies hat der schwedische Premium-Automobilhersteller am 5. Juli bekannt gegeben. Volvo läutet damit den Abschied von Fahrzeugen ein, die ausschließlich mit einem Verbrennungsmotor bestückt sind, und rückt die Elektrifizierung des Antriebs in den Mittelpunkt seiner Aktivitäten.



„Es geht uns einzig und allein um den Kunden“, sagt **Håkan Samuelsson**, Präsident und CEO der Volvo Car Group. „Immer mehr Kunden kommen zu uns und fragen nach elektrifizierten Autos. Wir wollen gerüstet sein für die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse unserer Kunden. Demnächst können sie unter den elektrifizierten Volvo Modellen wählen, was immer sie sich wünschen.“

Über die gesamte Modellpalette wird Volvo elektrifizierte Fahrzeuge anbieten: vollelektrische Autos, Plug-in-Hybridmodelle und Fahrzeuge mit Mildhybrid. Fünf Elektroautos – drei Volvo Modelle sowie zwei Hochleistungs-Elektrofahrzeuge der Volvo Performance-Marke Polestar – werden zwischen 2019 und 2021 eingeführt. Details zu diesen Modellen werden zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

Zusätzlich zu den Elektroautos wird Volvo eine Reihe von Plug-in-Hybridfahrzeugen (Benziner und Diesel) sowie Autos mit 48-Volt-Mildhybridsystem über das gesamte Modellprogramm hinweg einführen und damit eine der umfangreichsten elektrifizierten Modellpaletten der gesamten Automobilbranche anbieten. Das bedeutet: Ab 2019 wird es keine neuen Volvo Modelle mehr ohne Elektromotor geben. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden sukzessive durch Modelle ersetzt, bei denen der Verbrennungsmotor elektrisch unterstützt wird.

„Dies bedeutet das Ende des ausschließlich vom Verbrennungsmotor angetriebenen Autos“, erläutert Håkan Samuelsson. „Wir haben bereits angekündigt, dass wir bis 2025 insgesamt eine Million elektrifizierte Fahrzeuge verkaufen wollen. Was wir sagen, meinen wir auch so. Und auf diese Weise wollen wir dieses Ziel erreichen.“

Mit der Ankündigung unterstreicht Volvo seine Absicht, die Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren und die Städte der Zukunft sauberer zu machen. Volvo arbeitet an der Reduzierung der CO₂-Emissionen sowohl seiner Produkte als auch seiner Aktivitäten. Bis 2025 will Volvo das Ziel einer klimaneutralen Produktion erreichen.

Erst vor wenigen Tagen hatte Volvo bekannt gegeben, dass die Performance-Abteilung Polestar in eine eigenständige Marke für elektrifizierte Hochleistungs-Fahrzeuge umgewandelt wird. Die Position als Chief Executive Officer von Polestar übernimmt Volvo Design-Chef **Thomas Ingenlath**.

vom 05. Juli 2017

e-Drive Hamburg - Wirtschaft setzt auf Elektrofahrzeuge

Meldung: Renault Deutschland

Renault setzt in Hamburg weiterhin auf Elektromobilität. Unter dem Motto „e-Drive Hamburg 2017“ beteiligt sich der französische Automobilhersteller gemeinsam mit der Renault Bank mit 450 Elektrofahrzeugen am Nachfolgeprojekt des erfolgreich abgeschlossenen Hamburger Projekts „Wirtschaft am Strom“.

Die Renault Fahrzeugflotte für „e-Drive Hamburg“ umfasst 350 ZOE und 70 Elektrolieferwagen Kangoo Z.E. Zu einem späteren Zeitpunkt kommen noch 30 Einheiten des neuen Elektrotransporters Master Z.E.

hinzu. Alle drei Modelle werden rein batterieelektrisch betrieben und bieten eine uneingeschränkt alltagstaugliche Reichweite.



Unter der Dachmarke „e-Drive Hamburg 2017“ ermöglichen ab sofort weitere, von der Bundesregierung geförderte Einzelprojekte den Einsatz von Elektrofahrzeugen in der Hansestadt. Diese finden in Zusammenarbeit mit namhaften Automobilherstellern und deren Leasingunternehmen statt, darunter auch Renault und die Renault Bank. Ziel des neuen Elektromobilitätsprojekts in der Hansestadt ist, kommunalen Dienststellen und Unternehmen aller Größen und Branchen einen systematischen Umstieg auf lokal emissionsfreie Antriebe zu ermöglichen.

„e-Drive Hamburg“ folgt auf das Modellvorhaben „ePowered Fleets Hamburg“. Renault war in diesem Rahmen bereits seit 2013 Teilnehmer des Projekts „Wirtschaft am Strom“, bei dem die Technische Universität Hamburg Harburg die Einsatzprofile, betrieblichen Auswirkungen und Akzeptanz der Elektromobilität in 367 beteiligten Unternehmen untersuchte. Zu den Aufgaben des wissenschaftlich begleiteten Forschungsprojekts gehörte es auch zu ermitteln, in welchen Bereichen der Hamburger Wirtschaft Elektrofahrzeuge ihre spezifischen Vorteile gegenüber konventionellen Fahrzeugen entfalten können. **Ergebnis:** Am Standort Hamburg und in der Metropolregion besteht ein hohes Potenzial zur Elektrifizierung gewerblicher und öffentlicher Fahrzeugflotten.

Insgesamt waren zwischen 2012 und 2017 im Rahmen von „Wirtschaft am Strom“ 795 Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride von elf Herstellern unterwegs, darunter 150 Kangoo Z.E., 157 ZOE und zwei Fluence Z.E. von Renault. Der französische Hersteller war damit beliebtester Anbieter bei dem Projekt. Größte Nutzer der Renault Elektrofahrzeuge waren die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), der Strom- und Gasanbieter EON und die Deutsche Telekom AG.

vom 04. Juli 2017

Erste Urteile im VW-Abgasskandal rechtskräftig - Geschädigte erhalten endgültig ihren Kaufpreis zurück

Foto (c) Kulturrexpress, Meldung: Rogert & Ulbrich, Rechtsanwälte in Partnerschaft, Düsseldorf

Die im Abgasskandal führende Anwaltskanzlei Rogert & Ulbrich gibt bekannt: Dass nach drei zugunsten der Geschädigten erstrittenen erstinstanzlichen Urteile kein Rechtsmittel eingelegt wird.

Damit werden diese Urteile rechtskräftig. Bislang hatte die Volkswagen AG in sämtlichen verlorenen Verfahren Berufung eingelegt. "Es ist daher eine große Überraschung, dass offenbar ein Strategiewechsel vollzogen wird", meint Rechtsanwalt **Tobias Ulbrich**, Partner der Sozietät.



Nachzulesen sind die Urteile der Landgerichte Arnberg I-2 O 264/16 vom 12.05.2017, Bayreuth 23 O 348/16 vom 12.05.2017 und Wuppertal 3 O 156/16, Urteil vom 26.04.2017.

Bislang habe der Konzern jede auch nur erdenkliche Möglichkeit genutzt, die Verfahren in die Länge zu ziehen und dennoch eine Entscheidung von Obergerichten zu vermeiden, erläutert Rechtsanwalt **Prof. Dr. Rogert**. Daher handele es sich um einen Durchbruch für die Geschädigten, weil diese erstmals seit der Aufdeckung des Abgasskandals endgültig entschädigt werden und die betroffenen Fahrzeuge zurückgeben können.

Besonders brisant finden die Anwälte die Tatsache, dass üblicherweise nur dann kein Rechtsmittel eingelegt werde, wenn die unterlegene Partei nicht mehr an ihre Erfolgsaussichten glaube. Die Signale der Oberlandesgerichte weisen genau in diese Richtung, meint Rechtsanwalt Ulbrich: "Es spricht sehr viel dafür, dass die Berufungsinstanz die erstinstanzlichen Urteile bestätigt hätte. Das scheinen die Volkswagen-Anwälte ebenso zu beurteilen, denn ansonsten hätten sie dem Konzern empfohlen, das Berufungsverfahren zu betreiben. Diese Einschätzung bezieht sich offensichtlich auf mehrere Oberlandesgerichtsbezirke, denn die Berufungsverfahren hätte vor den Oberlandesgerichten Hamm, Düsseldorf und Bamberg stattgefunden."

"Künftig dürfen die Geschädigten im Falle einer Klage gegen Volkswagen berechtigte Hoffnung haben, dass sie in nur einer Instanz ihre Ansprüche durchsetzen können. Das führt zu einer deutlich schnelleren Anspruchsdurchsetzung. Zudem entfalten diese rechtskräftigen Urteile eine erhebliche Signalwirkung für diejenigen, die direkt bei dem Konzern Fahrzeuge gekauft haben. Das gilt insbesondere für Großkunden und Käufer mit Schwerbehindertenausweis, also Kunden mit Rabattansprüchen", erläutert Prof. Dr. Rogert.

Nachdem die Düsseldorfer Kanzlei als erste bundesweit ein bahnbrechendes Urteil gegen die Volkswagen AG errungen habe und ebenfalls als erste Kanzlei in Nordrhein-Westfalen Verfahren gegen einen Vertragshändler gewonnen habe, Doppelschlag vor dem Landgericht Krefeld, könne sie nunmehr wiederum als erste Kanzlei mit rechtskräftigem Abschluss von Verfahren gegen die Volkswagen AG aufwarten. Bereits früher habe sie ebenfalls erstmalig ein Urteil gegen einen Vertragshändler vollstreckt, um dem Kläger den Kaufpreis zu verschaffen.

Nachzulesen im Urteil des Landgerichts Hildesheim vom 17.01.2017 - Az. 3 O 139/16, JUVE und Urteile des Landgerichts Krefeld vom 16.09.2016 - Az. 2 O 83/16 und 2 O 72/16)

www.auto-rueckabwicklung.de

Betroffene Fahrzeuge:

VW Beetle (1,6 TDI und 2,0 TDI) (2011 - 2014)
 VW Caddy (1.6 TDI, 1.6 TDI BlueMotion Technology, 2.0 TDI, 2.0 TDI BlueMotion Technology) (2005 - 2014)
 VW Eos (2.0 TDI)
 VW Golf (1.4 TSI, 1.6 TDI)
 VW Golf VI (GTD, 1.6 TDI, 1.6 TDI BlueMotion, 1.6 TDI BlueMotion Technology, 12.0 TDI, Variant, Cabrio, Golf Plus)
 VW Golf VII 1.6 TDI Variant (Euro 6)
 VW Jetta
 VW Passat B6, B7 und CC (1.6 TDI BlueMotion, 1.6 TDI BlueMotion Technology, 2.0 TDI BlueMotion Technology) (2008 - 2014)
 VW Passat (1.4 TSI, 1.6 TDI, 2.0 TDI, 2.0 TDI Variant)
 VW Polo (1.6 TDI, 1.6 TDI Blue Motion Technology)
 VW Polo (1,4 TSI, 1.6 TDI)
 VW Scirocco (2.0 TDI, 2.0 TDI BlueMotion Technology)
 VW Sharan I und II (2.0 TDI BlueMotion Technology, 2.0 TDI BlueMotion) (2008 - 2014)
 VW Tiguan (2.0 TDI) (2007 - 2015)
 VW Touran (1.6 TDI, 2.0 TDI) (2005 - 2014)
 VW T5 Multivan (2.0 TDI) (2009 - 2013)
 VW T6 Transporter 2.0 TDI
 VW Transporter (2008 - 2015)

3.0 Liter-Motoren von VW, Audi & Porsche

Nicht nur die 2.0 Liter Dieselmotoren, auch 3.0 Liter Motoren der Hersteller sind betroffen.

vom 22. Juni 2017