

Folge 4



Ein elektrischer Floh kommt aus Attendorn

Gebr. Dingerkus tüfteln an der Karosserie des Scooters



Was die „Nationale Plattform Elektroautomobilität“ für Deutschland ist, das ist das Projekt „Street Scooter“ für Nordrhein-Westfalen. Gemeinsam

mit der TU Aachen und der Universität Siegen entwickeln heimische Zulieferer den eigenen Ansatz eines Entwicklungsträgers, der wertvolle Erkenntnisse über leichte und wendige Elektroautos liefern soll. Das ist keine Konkurrenz zu den großen Autowerken, sondern ein Forschungsvorhaben und eine Sammlung neuartiger Konzeptionen. Mit an Bord sind u.a. die Firmen Hella in Lippstadt, Kirchhoff in Iserlohn und Gebr. Dingerkus in Attendorn. Die Industrie- und Handelskammer ist beratend mit an Bord.

»Gelassen Herausforderungen angehen«



Früher war er in der Bauindustrie. Heute baut er Beziehungen auf.

Dirk Hackenberg ist der Beziehungsmanager der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer für den Bereich Automotive. Bei ihm laufen die Informationsstränge zusammen, wenn es um die Förderung des Elektroautos geht. Er weiß, welche der 500 Automotive-Firmen in Südwestfalen am Elektroauto tüfteln und ist sich sicher, dass

es sinnvoll ist, auf die E-Fortbewegung zu setzen. Die Unternehmen in unserer Region hätten dafür alle Voraussetzungen, müssten sich aber auch nicht verrückt machen lassen. Der Dipl.-Oekonom, früher tätig in der Bauindustrie, rät den Unternehmen dazu, „die neuen Herausforderungen gelassen anzugehen.“ ■ Foto: A. Goniwiecha

„Mobilität ohne Vergiftung“ bringt neue Aufträge nach Südwestfalen

Davon ist man bei der Industrie- und Handelskammer überzeugt. Konkurrenz sitzt in China: Dort setzt man darauf, das Zeitalter des Verbrennungsmotors zu überspringen und elektrisch zu fahren

„Die Umwälzung des Kraftfahrzeugbestandes wird dauern“, prophezeit Dirk Hackenberg. Er beschäftigt sich bei der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer mit dem Elektroauto – und ist Kontaktler zu den 500 Zulieferbetrieben der Region. Hackenberg ist sich sicher, dass das E-Auto kommt. Und er weiß: Das braucht Zeit.

Gramm CO₂ pro Kilometer gedrosselt werden muss, weil Individualverkehr in den Megacities dieser Welt mit dem Verbrennungsmotor schlechterdings nicht mehr denkbar ist. „Der Treiber des Elektroautos ist die Metropolisierung. Immer mehr Menschen leben in Ballungsräumen. Die Aufgabe ist, ihnen Mobilität ohne Vergiftung zu ermöglichen.“

nicht erschlossene Kundengruppen in aller Welt. Da ist es letztlich unerheblich, ob der Kunde ein eigenes Auto kauft oder eine Dienstleistung namens Fortbewegung, die womöglich über eine „Flatrate an Mobilität“ erbracht wird. „Da werden neue Geschäftsmodelle ange-dacht!“

Der SIHK-Mann Hackenberg deutet an, dass nicht unser westlicher Autogeschmack, unsere Liebe zum Auto, Maßstab aller Dinge ist, nicht mehr die „emotionale Komponente“. Es geht um bloße Mobilität für bisher

Nüchtern schätzt Dirk Hackenberg ein, dass sich Hersteller und Handel mit derlei neuen Geschäften auseinandersetzen müssen und werden. Und mit anderen Fahrzeugen, als wir sie bisher kennen. Nicht mehr das Fahrzeug als Statussymbol oder fahrendes Individualmobil

Die Reporter hinter dieser ST-Serie:

Arkadiusz Goniwiecha
Anne Christine Hundt
Stefan Aschauer-Hundt

Alle Folgen auch unter www.suederlaender-tageblatt.de

sei die künftige Antwort, sondern völlig andere Fahrzeugkonzeptionen entstanden als Elektroauto. Sagt und zeigt ein Bild des StreetScooters, der gerade in Nordrhein-Westfalen entwickelt wird. Der Entwicklungsträger zeige auf, woran beim Elektroauto zu denken sei – benannt werden Problemfelder, die beim Auto mit Verbrennungsmotor als völlig ausentwickelt gelten. Wie verhält sich die Leichtbau-Karosserie beim Crash? Wie geht man mit der Hochspannung – 400 Volt – um? Halten Isolierung und Batterien bei einer Havarie? Wie kann das Fahrzeug im Winter beheizt werden? Hackenberg lässt erkennen, dass Grundlagenforschung auf allen Gebieten betrieben werden muss – und das in Konkurrenz zu China.

Ja, spricht denn der Konkurrent des deutschen Elektroautos nicht französisch, sondern chinesisch? Hackenberg beantwortet die Frage mit einem eindeutigen Ja: „China investiert aus strategischen Gründen in die Elektroautomobilität. Die Chinesen wollen die Entwicklung des Verbrennungsmotors gar nicht aufholen, sondern beginnen sofort mit der E-Technik.“

Das heißt nichts anderes, als dann die deutsche Automobilindustrie und damit die südwestfälischen Zulieferer direkt mit den Chinesen in den Wettbewerb treten. Kön-

nen sie dem Wettlauf gewinnen? „Die Industrie in Südwestfalen wird sich umstellen und flexibel sein“, prophezeit SIHK-Mann Hackenberg. Metall- und Kunststoffverarbeitung kommen mit der heimischen Elektroindustrie zusammen und formieren sich als „neue Player, die in den Markt eintreten.“

Aus Südwestfalen könnten neue Ideen kommen: „Die Automobilwerke brauchen Innovationen. Wer die liefert, ist im Vorteil.“ Aufgabe der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer sei es, die Partner der Innovation zusammenzubringen – die Hochschulen und die mittelständischen Unternehmen in Südwestfalen. Danach gehe es um die „Versorgung“ mit Förderprogrammen, die Bund und Land aufgelegt hätten. Hackenberg und die SIHK stehen parat, nachfragenden Unternehmen das Bündel möglicher Förderungen aufzuzeigen – auch damit will man deutlich machen, dass die Zukunft nicht nur Risiken, sondern vor allem Chancen bereithält. „Es gilt, die neuen Herausforderungen gelassen anzugehen.“ Dieses Rennen sei für die südwestfälischen Unternehmen zu gewinnen, das E-Auto eine zu meisternde Herausforderung.

Wir glauben Dirk Hackenberg, weil er nicht auftritt, als käme er von einer Sekte, sondern sehr nachdenklich wirkt. Der 43-Jährige, verheiratet, ein Sohn, ist auch bei der Fortbewegung ein überlegter Zeitgenosse. Er fährt einen Golf Diesel, elf Jahre alt. „Der soll noch halten.“ Nur nichts überstürzen, sondern gründlich und dann gut entscheiden, so sein Credo. Das sind eindeutig westfälische Werte. ■ St. Aschauer-Hundt

Die Franzosen sind bereits am Start

Renault hat bereits drei Elektrofahrzeuge im Angebot. Keine Panzer, sondern Flitzer

Volkswagen wird 2013 das erste „richtige“ Elektrofahrzeug anbieten, ergibt unsere Nachfrage. Heute – damit zwei Jahre früher – sind die Franzosen bereits mit drei Elektroautos am Start.

„Agiles und preiswertes Stadtfahrzeug ab 6 990 Euro



Zu einem Einstiegspreis von 6 990 Euro wird ab Anfang 2012 das E-Fahrzeug Twizy auch in Deutschland angeboten. Hinzu kommen 45 Euro Monatsmiete für die Batterie. Das Innenstadtmobilität bietet zwei Personen Platz und erreicht je nach Fahrbedingungen bis zu 115 Kilometer Reichweite.

Dank 2,3 Meter Gesamtlänge, 1,2 Meter Breite und einem Wendekreis von 3,4 Meter bewegt sich der Citystromer Twizy agil im Innenstadtverkehr. Tests in Paris haben ergeben, dass Twizy-Fahrer nur drei Viertel der Zeit benötigen wie mit einem Kompaktwagen.

Die Batterieladung erfolgt in 3,5 Stunden durch ein aufrollbares Kabels, das unter einer Klappe an der Front verstaut wird.

Premiere für E-Transporter Kangoo Rapid Maxi Z.E.



Mit dem Kangoo Rapid Maxi Z.E. kommt ein elektrischer Transporter. Er wird

ab Ende 2011 geliefert und kostet netto ab 21 200 Euro.

Die Laderaumlänge beträgt 2,90 Meter mit umgeklapptem Beifahrersitz. Der Elektromotor leistet 60 PS. Die Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 22 kWh ist unter dem Fahrzeugboden eingebaut. Die Reichweite soll 170 Kilometern betragen. Bereits während des Ladevorgangs kann der Innenraum gewärmt oder gekühlt werden. Die Energie wird der Steckdose entnommen und so die Batterie geschont.

Während Kunden den Kangoo Rapid Maxi Z.E. ganz konventionell kaufen oder leasen können, mieten sie zusätzlich die Lithium-Ionen-Akkus zum Pauschalpreis von 72 Euro pro Monat (plus Mehrwertsteuer). Die durchschnittlichen Kosten für eine Batterieladung betragen rund 4,00 Euro.

Erstes Zentrum für Renault E-Limousine in Kopenhagen



Renault bietet in Kopenhagen den Fluence Z.E. an. Die Stufenhecklimousine mit reinem Elektroantrieb und Klimaautomatik, Navigationssystem, CD-Radio, elektrischem Fensterheber Zentralverriegelung und elektrisch einstellbaren Außenspiegeln ist zum Preis von umgerechnet 27 496 Euro inkl. MwSt. bestellbar. Die Auslieferung erfolgt ab dem letzten Quartal 2011. Eine Ladung ermöglicht eine Reichweite von 185 Kilometern. Für 1 341 Euro gibt es eine Ladestation.



In Deutschland wird für das Elektroauto gründlich geforscht, damit die Markteinführung „ein Kracher“ (Originalton Volkswagen) wird. In der Nationalen Plattform Elektroautomobilität haben sich auf Einladung der Bundesregierung Vertreter von Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Gesellschaft zusammengeschlossen. Sie haben sich – so die Eigendarstellung – „auf einen systemischen, marktorientierten und technologieoffenen Ansatz verständigt mit dem Ziel, die deutsche Industrie zum Leitanbieter und Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität bis 2020 zu entwickeln.“