





Sparkassen-Privatkredit.



Weitere Informationen und ein individuelles Angebot erhalten Sie hier.





obilität und Fahrzeuge waren schon immer eines von vielen Themen im ENGELBERT. Mit der ersten Ausgabe von ENGELBERT Echt. Abgefahren. widmen wir nun ein ganzes Sonderheft diesem spannenden Zukunftsthema. Wir wollen zeigen, wie vielfältig und innovativ Mobilität auch im Bergischen Land gelebt wird. Die Fahrzeugbranche befindet sich im Wandel. Selbstfahrende Autos, alternative Antriebe, neue Konzepte: Wir haben mit einem Experten von der Bergischen Universität Wuppertal darüber gesprochen, wie es auf den Straßen der Zukunft aussehen könnte. Zudem haben wir einen Schwerpunkt auf das Thema E-Mobilität gelegt und zeigen, was in diesem Bereich gerade passiert. Wir erklären, was ein Elektroauto kann, und haben mit den Stadtwerken darüber gesprochen, welche Lademöglichkeiten es

Schließlich wollten wir uns aber auch dem Bereich Freizeit widmen: Radfahren liegt nach wie vor im Trend, E-Bikes sind gefragt. Auch Caravans sind für den Campingurlaub weiterhin heiß begehrt. Gespräche mit Ex-Motorradprofi Philipp Hafeneger,

warum es immer mehr werden.

gibt und wie sie funktionieren. In unserer

Übersicht zeigen wir, wie viele E-Tankstellen

Motorsportvereinen, Tuning-Spezialisten und den Oldtimerfreunden Feuerwehr Solingen haben uns gezeigt: Wenn es um Fahrzeuge geht, ist das oft mit viel Leidenschaft verbunden. Und beinahe jeder hat eine eigene Geschichte zu erzählen.

die Strecke nehmen und entdecken Sie, wie abgefahren das Bergische Land ist.



Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen

Ihr Michael Boll

www.engelbert-magazin.de www.facebook.com/engelbertmagazin Tel. (0212) 299-0 redaktion@engelbert-magazin.de

sparkasse-solingen.de/privatkredit

■ Das ist drin









■ COLIT ININOVATIV

	ECHT.INNOVATIV.			
	Schwebebahn und Co.: Historie der bergischen Mobilität			
	Autofahren in der Zukunft: Interview mit Prof. Dr. Tobias Meisen			
	Brennstoffzellen-Technologie: Alternativer Antrieb durch Wasserstoff 14			
	Tipps für Radfahrer: Mit dem Drahtesel durch die Region			
ECHT.ELEKTRISCH.				
	Remscheid wird e-mobil: Die EWR schafft neue Ladesäulen			
	E-Mobilität für Solingen: Nachgefragt bei den Stadtwerken			
	E-Ladesäulen im Bergischen: Hier lässt sich Strom tanken			

E-Autos auf dem Vormarsch: Tipps für den Umstieg					
E-Rollstühle für Senioren: Das sind die neuesten Trends					
E-Power für Radfahrer: Pedelecs im Test					
Unkompliziertes Stromtanken: Ladesäulen am Autohaus					
ECHT.LUXURIÖS.					
Rasanter Hingucker: Mit dem McLaren durchs Bergische38					
ECHT.WISSENSWERT.					
Das Auto unter der Lupe: Thorsten Pohl gibt Tipps zu Gutachten 44					

Von Beruf Schrauber: So wird man Kfz-Mechatroniker46			
Führerschein früher und heute: So wird heutzutage geprüft			
Fahren ab 15: Leichtkraftfahrzeuge für Teenager 50			
Fahrsicherheitstraining: Sicheres Fahren lernen im Bergischen 52			
Oldtimer: Von Stellplätzen und Versicherungen 54			
ECHT.RASANT.			
Nicht nur zum Gasgeben: Bergische Motorsportvereine sind gesellig 56			
Dem Motorrad treu geblieben: Ex-Profi schult Hobby-Rennfahrer60			

Tuning aus Solingen: Thorsten Wimmer legt Autos tiefer 62
Feuerwehr-Historie: Verein pflegt alte Löschfahrzeuge
Begehrtes Nummernschild: Gevelsberger hat Donald Ducks Kennzeichen 68
Ein Zuhause auf vier Rädern: Reisetrend Caravaning70
Dolce Vita auf der Vespa: Mit den Salernos durch Italien72
Rasantes Gewinnspiel: Mit dem Pistenclub auf die Rennstrecke 74
Impressum74

■ Echt.Innovativ.



Die neueste Generation der O-Busse in Solingen

Technische Meisterleistungen der letzten 120 Jahre aktueller denn je

Die **Geschichte rund um die Mobilität im Bergischen Land** begann bereits im Jahr 1826, als den Bürgerinnen und Bürgern im Elberfelder Museumsgarten ein erstes Modell der Schwebebahn präsentiert wurde. Realisiert wurde das Projekt aber erst 70 Jahre später. In Solingen setzte man bereits Anfang der 1950er-Jahre auf E-Mobilität im ÖPNV. Dort nahm der erste elektrisch betriebene O-Bus seine Runden durch die Klingenstadt auf. Und zwischen Solingen und Remscheid wurde zu Kaisers Zeiten eine spektakuläre Brücke über das Tal der Wupper gespannt, um die Strecke zwischen den beiden bergischen Städten von 44 auf nur noch acht Kilometer zu verkürzen.



Großer Bahnhof für den Kaiser

Is die Kaiser-Wilhelm-Brücke 1897 noch unter dieser Bezeichnung ihrer Bestimmung übergeben wurde, galt sie weltweilt als technisches Wunderwerk deutscher Ingenieurskunst. Immerhin überspannt das kühne Bauwerk in schwindelerregenden 107 Metern Höhe das Tal der Wupper und verbindet die bergischen Metropolen Solingen und Remscheid miteinander. Die 465 Meter lange Eisenkonstruktion wird von insgesamt 934.456 Nieten zusammengehalten. Noch heute gilt die Müngstener Brücke als höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Grund genug, sie als bergische Bewerbung zum Unesco-Welterbe vorzuschlagen. Vielleicht ist es schon 2025 so weit. Bis dahin sollen noch spannende Projekte realisiert werden. So soll die acht Kilometer lange Strecke von Remscheid nach Solingen elektrifiziert werden. Dies ermöglicht dann den Fahrgästen die direkte Fahrt mit dem "Müngstener" im Halbstundentakt in die Landeshauptstadt Düsseldorf. Ein touristischer Knaller könnte der geplante Fußgängerweg werden. Allerdings nicht in Form einer üblichen Aussichtsplattform, sondern als Fußweg unterhalb der Schienen. Dort verläuft ein Wartungsweg, der nach Abschluss der Sanierungsarbeiten ausgebaut und abgesichert für den "Bergischen Skywalk" genutzt werden kann. Ob diese Idee wirklich realisierbar ist, wird derzeit geprüft.

Hängepartie

Die Wuppertaler Schwebebahn hat sich der Topografie des Bergischen Landes angepasst und viele Höhen und Tiefen gemeistert. In diesem Jahr feiert das schwebende Wahrzeichen seinen 120. Geburtstag. Seit ihrer Eröffnung 1901 sind viele bekannte und weniger bekannte Fahrgäste über die Wupper geschwebt. Zu den prominentesten gehörten Kaiser Wilhelm II., der schon bei der Jungfernfahrt dabei war, die junge Elefantenkuh "Tuffi" vom Zirkus Althoff, die während einer Werbefahrt im Sommer 1950 in



DER NEUE OPEL MORKA-E

MEHR MUT. MEHR MOKKA.



Mutig auf neuen Wegen, 100% elektrisch und modernste Technologie. Sind Sie bereit für ein neues Fahrerlebnis?

Jetzt Probe fahren.

UNSER BARPREISANGEBOT

für den Mokka-e, Elektromotor, 100 kW (136 PS) Automatik-Elektroantrieb, Betriebsart: Elektro

schon ab

29.900,– €

Der Opel Umweltbonus in Höhe von 3.570,– € brutto ist bereits berücksichtigt.**

** Der Herstelleranteil am Umweltbonus in Höhe von 3.570, - € brutto ist in der Kalkulation berücksichtigt. Sie haben zusätzlich die Möglichkeit, die staatlich Förderung (BaFA-Anteil) in Höhe von 6.000, - € beim Bundesamt für Wirtschaft un Ausfuhrkontrolle (BaFA), Referat 422, Frankfurter Straße 29–35, 65760 Eschborn, www.BAFA.de, zu beantragen. Die Auszahlung des BAFA-Anteils erfolgt bei Erfüllung der Voraussetzungen und nach Zulassung des Fahrzeugs. Der Umweltbonus endet mit Erschöpfung der bereitgestellten Fördermittel, spätestens am 31.12.2025. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Nähere

Stromverbrauch¹ in kWh/100 km, kombiniert 18,0-17,4; CO₂-Emission, kombiniert 0 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007, VO (EU) Nr. 2017/1153 und VO (EU) Nr. 2017/1151). Effizienzklasse A+

¹ Die angegebenen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) gemäß VO (EG) Nr. 715/2007 und VO (EU) Nr. 2017/1151 ermittelt. Abweichungen zwischen den Angaben und den offiziellen typgeprüften Werten sinc möglich. Der tatsächliche Verbrauch und die Reichweite kann unter Alltagsbedingungen abweichen und ist von verschiedenen Faktoren abhängig, insbesondere von persönlicher Fahrweise, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Nutzung von Heizung und Klimaanlage, thermischer Vorkonditionierung.

Otto Hildebrandt Autohaus Berliner Str. 95 A 42929 Wermelskirchen Tel.: 02196/72090

■ Echt.Innovativ.



1898 wurde in Varresbeck der erste Probewagen ans Gerüst gehängt.



Der nostalgische Kaiserwagen der Schwebebahn kann für Feiern genutzt werden.

Panik geriet und in die Wupper stürzte, und der in Elberfeld geborene Schauspieler Horst Tappert. Komplett fertiggestellt wurde die Strecke allerdings erst 1903. Für dieses ehrgeizige Projekt wurden knapp 20.000 Tonnen Eisen verbaut. Das luftige Konstrukt des Kölner Ingenieurs und Zuckerfabrikanten Eugen Langen wird mitsamt Fahrweg von 470 Metallstützen getragen. Kosten: 16 Millionen Goldmark. Seit Bestehen wurde die Schwebebahn zum mobilen Rückgrat des Nahverkehrs im dicht besiedelten Tal der Wupper. Jahrzehntelang gehörte die Schwebebahn zu den sichersten Verkehrsmitteln der Welt. Bis zum 12. April 1999. Damals entgleiste Wagen 4 in der Nähe des Bahnhofs Robert-Daum-Platz aufgrund menschlichen Versagens - nach Reparaturarbeiten war eine "Kralle" auf den Gleisen zurückgelassen worden. Fünf Menschen starben, 47 wurden schwer verletzt: der schwärzeste Tag in der langen Geschichte der Wuppertaler Schwebebahn. Doch bis August letzten Jahres wurden täglich mehr als 80.000 Fahrgäste sicher befördert. Seitdem ist sie jedoch von Montag bis Freitag außer Betrieb. Nur am Wochenende schwebt sie von Vohwinkel nach Oberbarmen. Montagemängel am Gerüst und Probleme mit den Rädern der mittlerweile 15. Zuggeneration führten zur Einstellung des Regelbetriebs. Doch im Sommer



sollen alle Probleme gelöst sein. Dann werden die Signale der Schwebebahn hoffentlich wieder auf Grün gestellt.

Emissionsfreie "Stangentaxis"

Die liebevoll "Stangentaxis" genannten O-Busse gehören zum Solinger Stadtbild wie die Schwebebahn zu Wuppertal. Die Klingenstädter sind stolz auf ihre Trolleybusse, die seit Sommer 1952 auf den Straßen unterwegs sind. Über die Hälfte des knapp 200 Kilometer langen Streckennetzes kann heute auf sechs Buslinien rein elektrisch befahren werden. Doch bis es so weit war, mussten skeptische politische Entscheidungsträger überzeugt werden. Denn nur diese Fahrzeuge stellten eine kostengünstige Alternative zur Straßenbahn dar, deren Infrastruktur im Krieg fast vollständig zerstört wurde.

Als vor fast sieben Jahrzehnten der Startschuss für den ersten O-Bus mitsamt Anhänger in Solingen fiel, sprach noch niemand von Elektromobilität im ÖPNV. Vom Betriebshof an der Kullerstraße ging es damals über die Schleife Dreieck bis zur Endstation

Anzeige

IHRE PERSÖNLICHE **VERSICHERUNG**

So individuell wie Sie selbst: Sicherheit für Auto, Motorrad, Oldtimer und Wohnmobil. Schauen Sie jetzt bei uns vorbei, wir beraten Sie gerne.

Christian Eick

Hauptvertretung der Allianz Ellscheider Str. 14 a 42781 Haan christian.eick@allianz.de

www.allianz-eick.de

0 21 29.88 11 Telefon 02129.8754 Fax



■ Echt.Innovativ.
Anzeige



In Solingen gehören historische Trolleybusse zum Stadtbild.

am Bahnhof in Ohligs. Mittlerweile spart die Solinger O-Bus-Flotte fast 5.000 Tonnen Kohlendioxid im Jahr ein. Mit den neuesten Fahrzeugen soll noch mehr CO₂ eingespart werden, damit der Nahverkehr in der Klingenstadt noch sauberer wird. So gehören Dieselmotoren, die ein von der Oberleitung entkoppeltes Fahren möglich machen, bald der Vergangenheit an. Die Zukunft gehört dem "Batterie-Oberleitungs-Bus", kurz BOB genannt. In Zusammenarbeit mit der Uni Wuppertal und mit finanzieller Unterstützung des Bundes wurde er mitsamt intelligenter Ladeinfrastruktur zum emissionsfreien ÖPNV. Von September 2018 bis Oktober 2019 waren die vier BOBs auf den sechs O-Bus-Linien im Stadtgebiet unterwegs. Seit dem 1. November 2019 sind die vier Fahrzeuge nahezu ausschließlich auf der Test-BOB-Linie 695 zwischen Abteiweg und Meigen eingesetzt. Der Projektbetrieb soll noch bis Ende kommenden Jahres laufen. Die Anschaffung der 32 bestellten BOB-Fahrzeuge wird vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert – zugunsten des nachhaltigen Nahverkehrs.

O-Bus-Museum Solingen

Seit über 20 Jahren kümmern sich knapp 130 Vereinsmitglieder ehrenamtlich um die Erhaltung der historischen Fahrzeuge. Darüber hinaus hat sich das O-Bus-Museum zur Aufgabe gemacht, den Nahverkehr in Solingen zu dokumentieren. Im Archiv gibt



Der TS3 ist wieder zurück in der Klingenstadt.

es dazu Schriften und Bilder, die regelmäßig der Öffentlichkeit präsentiert werden. Natürlich dürfen die mit viel Liebe zum Detail restaurierten Busse auch auf die Straße. Bei den "Rittertouren" erfahren die Passagiere Solingen auf eine ganz besondere Weise. Da sich Vereinssitz und Werkstatt des O-Bus-Museums auf dem Betriebshof der Stadtwerke Solingen GmbH - Verkehrsbetrieb befinden, ist eine Besichtigung nur nach Absprache möglich.

www.obus-museum-solingen.de Holger Bernert



Noch mehr Musik gibt's

Lisa Jülich

- in unseren achtzehn digitalen Webradios
- auf unserer **Internetseite** oder
- mit der kostenlosen RSG-App für iOS & Android

Thorsten Kabitz



Ksenija Gursenko

NRW LOKALRADIOS. DER BESTE MIX.

"Wir stehen am Anfang einer Diversifizierung des Antriebs"

Prof. Dr. Tobias Meisen ist an der Bergischen Universität Wuppertal Lehrstuhlleiter für Technologien und Management der Digitalen Transformation und beschäftigt sich tagtäglich mit der Mobilität von übermorgen. ENGELBERT sprach mit dem Wissenschaftler über das Autofahren der Zukunft, die Veränderung der Verkehrsinfrastruktur und drohenden Fahrbeschränkungen.

Die Autobranche befindet sich derzeit in vielerlei Hinsicht im Wandel. Verharrten Entwicklungen über Jahrzehnte scheinbar im Dornröschenschlaf, muss nun offensichtlich alles ganz schnell gehen. Wie ist diese plötzlich so rasante Entwicklung zu bearünden?

Prof. Dr. Tobias Meisen: Ursachen für diese Entwicklung sind leider nicht kurz und einfach darstellbar. Vielmehr sind es vielschichtige, sich gegenseitig beeinflussende technologische, gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Veränderungen. Stark verkürzt lässt sich festhalten, dass insbesondere jüngere Menschen häufig Mobilität nachfragen – nicht Automobile. Die Nutzung steht im Fokus, nicht das Besitzen. Gleichzeitig findet in der breiten Gesellschaft ein Umdenken in Richtung Sicherheit und Nachhaltigkeit statt. Themen, die auch national wie auch auf EU-Ebene auf der politischen Agenda stehen. Entsprechend sind technologische Entwicklungen gefragt, die über eine inkrementelle Entwicklung des Bestehenden hinausgehen. Ebenso geraten die traditionellen Stärken der deutschen Automobilindustrie speziell im Antriebsstrang unter Druck, da insbesondere alternative Technologien durch besagtes politisches und gesellschaftliches Umdenken attraktiver für Hersteller werden. Dies führt zu revolutionären Veränderungen in einem ehemals schwer zugänglichen Markt. Neue branchenfremde Akteure, beispielsweise aus

der digitalen Wirtschaft, beziehen Stellung und bringen Stärken in neuen Bereichen mit in den Mobilitätssektor ein. All dies macht rasante Entwicklungen notwendig, um ehemals gesicherte Marktpositionen zu behaupten.

Wie sieht der automobile Antrieb der Zukunft aus? Wird sich der Elektroantrieb völlig durchsetzen, und könnte es irgendwann zum kompletten Verbot von Verbrennern

Meisen: Im Automobilsektor haben wir sehr lange nur einen Lösungsansatz gesehen, den Verbrennungsmotor. Alternative Antriebe fanden nur geringen Zuspruch, da beispielsweise infrastrukturelle Voraussetzungen nicht gegeben waren beziehungsweise die Schaffung der benötigten infrastrukturellen Flexibilität mit sehr hohen Investitionen verbunden ist. Der Elektroantrieb ist nicht alternativlos, er ist die erste von vielen Alternativen und stellt den Anfang einer Diversifizierung des Antriebs dar. Der Verbrennungsmotor wird uns aber noch lange begleiten, allein weil hier ein sehr gutes Netzwerk von Tankstellen existiert, das eine entsprechende Sicherheit verspricht. Sein Anteil wird aber in den nächsten Jahren stark zurückgehen und sich insbesondere auf spezielle Segmente fokussieren.

Welche anderen alternativen Antriebsarten wie Erdgas oder Wasserstoff könnten eine zunehmende Rolle spielen?



leitet den Lehrstuhl für Technologien und Management der Digitalen Transformation an der Bergischen Universität Wuppertal.

Meisen: Nehmen Sie beispielsweise wasserstoffbasierte Antriebe. Im letzten Sommer hat die Bundesregierung hierfür sieben Milliarden Euro zur Förderung nationaler Entwicklungen und zwei Milliarden für internationale Partnerschaften angekündigt. Es besteht ein hohes Interesse an der Entwicklung alternativer Antriebsarten. Erdgas hat sich bisher in der breiten Markterreichung schwergetan. Sogenannte E-Fuels, also strombasierte synthetische Kraftstoffe, erleben ebenfalls viel Aufmerksamkeit. Von diesen Veränderungen ist der ÖPNV natürlich nicht ausgeschlossen - hier stellt die Elektromobilität bereits gute Ansätze bereit.

Wie wird sich das autonome Fahren in den nächsten Jahren entwickeln, und könnte es irgendwann sogar zum Verbot des Selbststeuerns kommen?

Meisen: Beim autonomen Fahren unterscheiden wir in Europa und den USA sechs Autonomiestufen. Gerade wird an der Zulassung von Stufe-3-Fahrzeugen, also beispielsweise der Automatisierung vom Spurwechseln und -halten, in Europa gearbeitet. In Japan hat Honda im November 2020 die erste Zulassung für Fahrzeuge dieser Stufe erhalten. Technologisch betrachtet werden wir jedoch in den

nächsten Jahren Stufe 4 und Stufe 5 erreichen, aber bis zur Zulassung gibt es noch zahlreiche nicht-technische Herausforderungen und Hürden. Eine Grundlage hat Deutschland am 10. Februar dieses Jahres als erstes Land weltweit mit einem Gesetz zum autonomen Fahren geschaffen, in dem unter anderem Pflichten von Halter und Hersteller geregelt sind. In Deutschland und in NRW ist eine vollständige Autonomisierung des Verkehrs in absehbarer Zeit unwahrscheinlich. Aber es wird sinnvolle und wirtschaftlich darstellbare Anwendungsszenarien geben, und diese werden sich mittel- und langfristig auch durchsetzen – beispielsweise das automatisierte Fahren auf Autobahnen. Das betrifft aber nicht nur den Personenverkehr, insbesondere der Güterverkehr sieht sich hier starken Veränderungen gegenüber. Ein Verbot des Selbststeuerns sehe ich nicht, diese Art von Entmündigung ist in Europa schwer durchzusetzen. Beispielsweise ist das Reiten mit Pferden auch heute noch auf Straßen zulässig. Ich glaube eher, dass es schwierig wird, zukünftig Fahrzeuge ohne entsprechende Technologien zu kaufen.

Werden die heute geborenen Kinder wohl noch den üblichen Führerschein machen können und wie sieht das Autofahren in 20 Jahren aus?

Meisen: 20 Jahre in die Zukunft zu schauen, ist sehr spekulativ, und die Erfahrung zeigt, dass es in der Regel anders kommt. Mario Herger vertritt mit seinem Buchtitel von 2017 die These "Der letzte Führerscheinneuling ist bereits geboren", aber es wird meiner Meinung nach auch in 20 Jahren noch möglich sein, den Führerschein zu machen und ein Auto selbst zu steuern. Der Anteil des sogenannten

motorisierten Individualverkehrs wird zwar voraussichtlich sehr stark zurückgegangen sein, aber es wird weiterhin Anlässe und auch den Bedarf für den Einsatz von selbst gesteuerten Fahrzeugen geben.

Wie sieht das Autofahren in zehn Jahren aus, und wird es weitere signifikante Veränderungen zum heutigen Fahren geben?

Meisen: Unser Stadtbild wird sich in den nächsten Jahren nicht signifikant verändern. Überlegen Sie einmal, wie es 2011 auf unseren Straßen ausgesehen hat. Eine Mobilitätswende braucht Zeit. Es wird womöglich weniger Autos in den Städten geben, und der Grad der Autonomisierung wird wachsen, ebenso der Anteil alternativer Antriebe. Entsprechend glaube ich, dass es leiser sein wird. Ich hoffe, dass sich dann signifikante Veränderungen im Verkehrsmix beobachten lassen – das Stichwort ist hier Multimodalität. Wenn uns das gelingt, dann haben wir meines Erachtens nach die letzten zehn Jahre gut genutzt.

Welche Bedeutung hat das Bergische Land für die Zukunft des Autos?

Meisen: Anfang März hat Herr Minister Pinkwart die Studie "Zukunft der Automobilwirtschaft in Nordrhein-Westfalen – Status quo, Trends, Szenarien" vorgestellt. Hierin wird aufgezeigt, dass NRW von den Veränderungen in der Automobilbranche nicht so gravierend betroffen ist, weil die vor allem auch in der bergischen Region beheimateten Zulieferer nicht so stark vom Antriebsstrang abhängig sind. Die Bedeutung des Automobils für unsere Region ist sehr groß. In der Mobilität der Zukunft wird das Auto eine große Rolle spielen, auch wenn sich beispielsweise die

Besitzverhältnisse, der Antrieb oder die Art und Weise des Fahrens ändern. Entsprechend gut ist die Ausgangssituation, in der sich die bergische Region befindet. Es muss uns jetzt daran gelegen sein, die spezifischen Stärken und regionalen Innovationssysteme mit Unternehmen und Start-ups zu nutzen, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region zu stärken und auch zukünftig einen wichtigen Teil in der Weiterentwicklung der Automobilwirtschaft darzustellen.

Das Gespräch führte Christian Werth

Ein Lehrstuhl für die mobile Zukunft: Der Lehrstuhl "Technologien und Ma-

nagement der Digitalen Transformation" (TMDT) wurde im September 2018 an der Bergischen Universität Wuppertal (BUW) gegründet. In enger Zusammenarbeit mit dem Institut für Systemforschung der Informations-, Kommunikations- und Medientechnologie (SIKoM), einem Institut der BUW, beschäftigt sich der Lehrstuhl neben den technologischen Grundlagen vor allem mit Fragestellungen zu Akzeptanz und sozioökonomischen Auswirkungen der digitalen Transformation. Die Arbeitsgruppe "Future Mobility" verfolgt den Leitspruch "Gemeinsam die Zukunft der Mobilität gestalten" und widmet sich der Fragestellung, wie die Akteure auf den verschiedenen Ebenen des Mobilitätssystems auf den anstehenden Wandel vorbereitet und dafür sensibilisiert werden können. Zu den interdisziplinären Forschungsvorhaben zählen Lösungen für eine intelligente, umweltfreundliche und integrierte Mobilität.



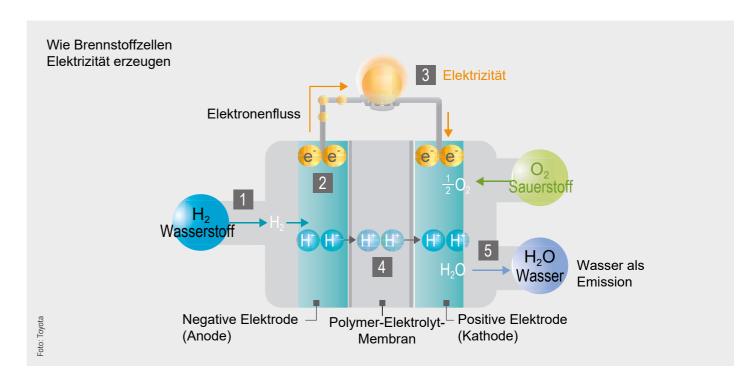


Der Brennstoffzellenantrieb ist technisch verlässlich und der benötigte Wasserstoff so schnell getankt wie Sprit. Aus dem Auspuff kommt **nur Wasserdampf, kein Schadstoff.** Dennoch kommt die Technologie nur schwer in Fahrt.

enige Zahlen sagen manchmal mehr als viele Worte. Nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamts waren im Vorjahr 47,1 Millionen Autos in Deutschland zugelassen. Davon hatten 83.175 einen Batterie-Antrieb und 372 eine Brennstoffzelle. Rein rechnerisch ist diese Technologie daher völlig unbedeutend, dennoch wird viel über Brennstoffzellen diskutiert als Alternative zum batterieelektrischen Antrieb. Was sind die Stärken der Brennstoffzelle, was ihre Schwächen, und weshalb gibt es nur so wenige Autos mit dieser scheinbar so sauberen Technologie? Neu ist diese Art des Antriebs nicht. Schon 1994 präsen-

tierte Daimler das erste Brennstoffzellenfahrzeug weltweit, einen Prototyp mit der Bezeichnung NECAR. In Kleinserien folgten 2003 die A-Klasse, seit 2007 gibt es Fahrzeuge mit Brennstoffzelle in der etwas größeren B-Klasse. Ende 2018 wurde der erste Serien-Brennstoffzellen-Benz an einen Kunden übergeben. Die sperrige Modellbezeichnung des kompakten SUV ist GLC F-Cells. Kaufen kann man das Auto nicht, nur leasen. Somit ist der Hyundai Nexo neben dem Toyota Mirai eines von nur zwei in Deutschland zum Verkauf angebotenen Brennstoffzellenautos. Aktuell ist das Angebot also äußerst gering. Allein Audi und BMW haben ange-

kündigt, ab 2022 bei einzelnen Modellen auf Brennstoffzellentechnik setzen zu wollen. Bis sich die vernachlässigte Alternative aber flächendeckend durchsetzt, dürfte es noch viele Jahre dauern. Autos mit Brennstoffzelle werden von einem Elektromotor angetrieben. Wasserstoff ist der Sprit für die Brennstoffzelle, in der wird der Strom zum Fahren erzeugt. Die Art der Energiegewinnung ist vergleichbar mit der in Batterien: Durch eine chemische Reaktion entsteht Energie. Dieser Vorgang ist schadstofffrei, es wird lediglich etwas Wasserdampf produziert. Als abgasfreier Antrieb ist die Brennstoffzelle für manche daher Heilsbinger für



das Klima mit gleich mehreren Vorteilen gegenüber einem batteriebetriebenen Stromer. Die müssen oft stundenlang geladen werden, Brennstoffzellenfahrzeuge haben ihr kleines Stromkraftwerk immer dabei. Und: Wasserstoff lässt sich so schnell tanken wie herkömmlicher Sprit. In den verfügbaren Brennstoffzellenautos wird bis sechs Kilogramm Wasserstoff in Hochdrucktanks mit 700 bar Druck befüllt. In dieser Form wird der Wasserstoff in speziellen Fahrzeugen zu den Tankstellen angeliefert zur Lagerung.

Um drei Tonnen komprimierten Wasserstoff zu transportieren, werden drei bis vier 40-Tonner-Lkw gebraucht. Das liegt daran, dass Wasserstoff zwar extrem leicht, dafür aber ziemlich sperrig ist und deshalb viel Platz braucht. Der logistische Aufwand ist hoch. Etwa 70 Wasserstofftankstellen gibt es in Deutschland. Im Bergischen gibt es nur eine: die Shell-Tankstelle an der Schmiedestraße in Wuppertal-Oberbarmen, unweit des Autobahnkreuzes Wuppertal-Nord. Zum Vergleich: Aktuell werden laut ADAC rund 14.100 Sprittankstellen in Deutschland betrieben und nach Angaben der Nationalen Plattform Elektromobilität etwa 7500 öffentliche Ladepunkte für Akkus in Autos. Hinzu kommt eine Vielzahl an privaten Ladestationen. Das macht es viel

unabhängiger, mit einem Verbrenner oder einem batteriebetriebenen Auto zu fahren. Wenn es mehr Brennstoffautos gäbe, würden allerdings bei Weitem nicht so viele Wasserstofftankstellen gebraucht, wie Stromzapfsäulen, weil Wasserstoff viel schneller getankt wird als Batterien geladen sind. Dennoch: Der Aufbau einer kompletten Infrastruktur für Wasserstofftankstellen ist sehr teuer. Ein Brennstoffzellenauto braucht auf

100 Kilometer etwa
1,2 Kilogramm
Wasserstoff.
Die Produktion von
Wasserstoff ist energieintensiv

und liegt bei der Herstellung aus erneuerbaren Energien bei rund 2,50 Euro pro Kilogramm. Dazu kommen Logistik- und Tankstellenkosten, sodass mit Kosten von fünf Euro pro Kilogramm Wasserstoff zu rechnen ist, also circa 6 Euro auf 100 Kilometer. Demgegenüber stehen 4,50 Euro Stromkosten für das Laden der Akkus eines Elektroautos für 100 Kilometer Reichweite. *Christian Werth*

Die einzige Wasserstoff-Tankstelle
für Pkw des Bergischen
Landes befindet sich
in Wuppertal am
Autobahn-Kreuz Nord.
Für die Lagerung
des Wasserstoffs
sind riesige
Vorratstanks
nötig.

Wasserstoffbusse bei der RVK

15 neue wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenbusse werden in diesem Jahr an die Regionalverkehr Köln GmbH kurz RVK ausgeliefert. Der erste neue Bus wird seit Februar am RVK-Standort Wermelskirchen getestet. Bis zum Jahresende werden alle 15 Busse im Einsatz sein, davon fünf im Rheinisch-Bergischen Kreis. Insgesamt umfasst die Flotte der RVK dann 52 der umweltfreundlichen Busse. Zehn dieser Fahrzeuge gehören seit Sommer 2020 zum Standort Wermelskirchen-Braunsberg, der seit dem vergangenen Jahr über eine eigene Wasserstofftankstelle verfügt. Ende 2021 werden es dann 15 Fahrzeuge sein. Die weiteren Wasserstoffbusse kommen im Rhein-Sieg-Kreis und in Hürth zum Einsatz. Die RVK verfügt nach eigenen Angaben über die größte Brennstoffzellen-Hybridbusflotte in Europa. Seit 2011 ist man mit Wasserstoff unterwegs.



Radfahren hat im vergangenen Jahr stark an Popularität gewonnen.

Die mobile Freiheit

Radeln im Bergischen: Im Wortsinne ein stetiges Auf und Ab. Glaubten viele ortsfremde Zeitgenossen noch vor einigen Jahren, dass eine Stadt wie Wuppertal aufgrund der großen innerstädtischen Höhenunterschiede quasi fahrradfrei sein müsse, so überrascht die große Lust am Drahtesel Kenner der hügeligen Region nicht mehr. Egal, ob Rennrad, Mountainbike oder Pedelec: Das Bergische Land ist bei genauem Hinschauen ein **Dorado für Zweirad-Fans.**

Der Trend geht zum Zweirad

Nicht erst seit der Umwandlung der alten Bahntrassen ist die Region ein Hotspot für Radler aller Couleur. Wer sich mit den diversen Steigungen, Kurven und Untergründen beschäftigt, der wird schnell feststellen, dass es hier für jeden Fahrradfahrer die passende Herausforderung gibt. Und natürlich auch das passende Ziel für Tagesausflugstouristen. Vor allem in Zeiten, die uns pandemiebedingt eher in der näheren Umgebung unsere freien Stunden verbringen lassen, hat das Fahrrad enorm an Popularität zugelegt. In seiner jüngsten "Radreiseanalyse" meldet der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC): "31 Millionen Bürgerinnen und Bürger haben 2020 mindestens einen Tagesausflug mit dem Fahrrad unternommen. Das sind zwar drei Millionen weniger als im Vorjahr, allerdings stieg die absolute Zahl der Tagesausflüge selbst. Das bedeutet, dass jene Personen, die Tagesausflüge machten, 2020 mehr

davon unternommen haben. Im Durchschnitt verzeichnet die Radreiseanalyse pro Tagesausflügler 16,4 Ausflüge in der Freizeit (2019: 10), das entspricht einem Anstieg um mehr als 40 Prozent auf 464 Millionen Radausflüge."

Höchste Eisenbahn

Im Bergischen Land laden vor allem die gut ausgebauten Bahntrassen Freizeit-Radler zu entspannten Ausflügen mit ihren Drahteseln ein. Zum Beispiel der

Panoramaradweg Balkantrasse. Die ehemalige Strecke des "Balkan Express" (die Linie hieß aufgrund ihrer vielen Haltepunkte an teils winzigen Ortschaften so) führt von Opladen nach Remscheid und ist 28 Kilometer lang. Auf ihr passiert man von Opladen aus Bergisch Neukirchen, Burscheid, Wermelskirchen und Bergisch Born, bevor man in Remscheid-Lennep ankommt. Die Trasse bietet Zugang zu einem Radwegenetz, das Ausflügler auf den Ruhrtalradweg ebenso führt wie über den Siegtal-Radweg bis ins Sauerland. Die beiden bergischen Großstädte Wuppertal und Solingen hingegen werden durch die Korkenziehertrasse verbunden. Die ehemalige Eisenbahnstrecke von Solingen nach Wuppertal-Vohwinkel wird aufgrund ihrer prägnanten Form so genannt. Wie das Ende eines Korkenziehers schlängelt sich der 15 Kilometer lange Weg mit 42 Zugangspunkten durchs Bergische Land und bietet unterwegs atemberaubende Panorama-Punkte.

"Das Radwegenetz in der Region könnte allerdings noch verbessert werden", ist sich Fahrradhändler Achim Lambeck aus Wermelskirchen sicher. So wäre es gut, wenn auch auf den Nebenstraßen weitere Radwege markiert würden. Lambeck: "Aber in den vergangenen Jahren hat sich eine Menge getan. Sichtbar wird das unter anderem am Ausbau der Bahntrassen. Hier bei uns in der Region um Wermelskirchen sieht man durch die Fertigstellung der Balkantrasse schon eine positive Entwicklung."

Siegeszug der Elektroantriebe

Das sieht auch Gisela Nagel, ehemalige Radrennfahrerin und Betreiberin von Radsport Nagel in Radevormwald, Remscheid und Gummersbach, so: "Leider wird die Balkantrasse noch zu oft unterbrochen, aber das lässt sich verkehrspolitisch wohl nicht anders lösen." Sie und Lambeck werden verstärkt von Kunden aus weiter entfernten Regionen aufgesucht. Denn neben dem Ausbau der Radwege macht sich auch der Fortschritt im E-Bike-Segment bemerkbar. "Kunden, die "richtige" E-Bikes kaufen wollen, kommen eher seltener zu uns. Die meisten interessieren sich eher für Pedelecs – auch Leute, die früher nie Fahrrad gefahren sind. Die Mischung aus eigener Kraft und Motorantrieb ist eben für viele Menschen attraktiv. Und das sind längst nicht nur die älteren, sondern schon Leute zwischen 25 und 30 Jahren", sagt Lambeck. "Die Bikes sind aber auch sportlicher geworden. Da geht der Trend insgesamt hin: Es wird in Zukunft höhere Reichweiten, kleinere Motoren und insgesamt leichtere Räder in diesem Segment geben", glaubt er. Und Gisela Nagel ergänzt: "E-Bikes gibt es sogar schon als E-Kinderräder. Anfangs habe ich das skeptisch gesehen, aber das Argument, dass die Kleinen auf diese Art auch die Höhenunterschiede bei uns im Bergischen besser bewältigen können, wenn sie mit Erwachsenen zusammen

Anzeige





Beraterteam Wallbox Tel. 0212–295-5100 www.stadtwerke.solingen.de SCHÖNAUEN
...die automobile Welt

Schönauen Autohaus GmbH & Co. KG Tel. 0212–22324-0 www.autohaus-schoenauen.de ONKEITZ

Autohaus von Keitz GmbH & Co. KG Tel. 0212–3394-0 www.vonkeitz.de

Die Nr. 1 in Solingen: Ihre Ansprechpartner rund um das Thema Elektromobilität!

■ Echt.Innovativ.



Panoramablick von der Korkenziehertrasse aus: Man sieht bis nach Gräfrath.

fahren, ist natürlich nicht von der Hand zu weisen."

Neue Mitspieler

Mehr Zweiräder auf den Straßen bedeuten natürlich auch mehr Verantwortung. Oftmals beschweren sich Fußgänger über das rücksichtslose Verhalten von Radlern - hier vor allem von Mountainbikern im Wald und abseits der gängigen Strecken. Gisela Nagel denkt nicht, dass es sich dabei um ein gravierendes Problem handelt. "In Sachen Rücksichtnahme ist in erster Linie Eigenverantwortung gefragt. Die Radfahrer unter sich waren immer recht freundlich. Natürlich bringt der Fahrrad-Boom durch Corona und die steigende Popularität der E-Bikes auch Herausforderungen mit sich. Viele ältere Menschen, die lange nicht in die Pedale getreten sind, sollten nach Möglichkeit erst mal einen Radkurs absolvieren. Die neuen Räder sind schneller, die Bedienung muss man

erst lernen. Sobald es wieder möglich ist, bieten wir solche Kurse bei uns an."

Stockende Lieferungen

Obwohl die Fahrradbranche zurzeit einen Boom erlebt, bereitet das allgegenwärtige Coronavirus und seine wirtschaftlichen Folgen auch den beiden Radexperten aus der Region Sorgen. "Wir sind auf das Fahrrad-Jahr 2021 gut vorbereitet. Der Lockdown hat uns nicht so hart getroffen wie andere Branchen, das stimmt schon. Aber wir müssen schauen, ob die unterbrochenen Lieferketten uns langfristig zu schaffen machen", sagt Achim Lambeck. Was das konkret für den Endverbraucher bedeutet, erklärt Gisela Nagel an einem Beispiel, das jedem die Auswirkungen der globalen Krise deutlich vor Augen führt: "Ein langer Lockdown in Ländern, die Kautschuk produzieren, bedeutet, dass es Engpässe bei der Herstellung von Reifen und Sätteln gibt. Viele Kunden ahnen

nicht, dass man teilweise monatelang auf Ersatzteile warten muss. Mein Lager ist aktuell voll, sodass ich das noch kompensieren kann, aber ob das überall so ist, wage ich zu bezweifeln."

Also sollte man im Zweifelsfall vielleicht darauf achten, dass man auf Qualität setzt, anstatt sich unbedacht für ein Billigprodukt zu entscheiden und beim ersten Schaden ewig auf Ersatzteile zu warten. Gisela Nagel gibt diesen Rat vor allem Eltern kleinerer Kinder mit auf den Weg: "Der Corona-Fahrrad-Boom begann im vergangenen Jahr, als die Kindergärten zugemacht haben. Viele Eltern brauchten Räder für Kinder, die den ganzen Tag zu Hause saßen – und oft auch für sich selbst, um die Kids zu begleiten. Daher wurde viel verkauft. Ob dieser Boom dieses Jahr anhält? Nun, es wird sich zeigen, wie sich die Probleme mit den Lieferketten auf die Nachfrage auswirken."

Marcus Italiani

Elektromobilität für Solingen. Von uns. Für dich.

Infos unter: www.stadtwerke-solingen.de





Die EWR ist in Remscheid für die Bewirtschaftung der öffentlichen Ladesäulen zuständig und lädt dort natürlich auch ihre eigenen Elektrofahrzeuge auf.

Remscheid wird elektrisch

Bis 2025 soll es **100 öffentliche Ladesäulen** in der Stadt geben. Der lokale Energieversorger EWR erklärt, was geplant ist und wie die Technologie des Stromtankens funktioniert.

ie Nachfrage nach E-Mobilität nimmt stetig zu. Immer mehr Menschen sind mit vollelektrischen Autos unterwegs. Auch Hybrid- beziehungsweise Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sind gefragt. Ein zentraler Ankerpunkt beim Ausbau der umweltfreundlichen Mobilität ist die Ladeinfrastruktur. Denn sowohl die vollelektrischen als auch die Plug-in-Hybrid-Autos müssen immer wieder Energie auftanken.

Der Aufladevorgang kann dabei an mehreren Orten geschehen: in der heimischen Garage mit einer sogenannten Wallbox,

Der Aufladevorgang kann dabei an mehreren Orten geschehen: in der heimischen Garage mit einer sogenannten Wallbox, an entsprechenden Lademöglichkeiten beim Arbeitgeber oder an Ladesäulen im öffentlichen Raum. Unterschieden wird hier zwischen AC- und DC-Ladetechnik. Bei ersterer gibt es Wechselstrom in einer Leistungsbandbreite bis etwa 22 kW. Diese

Technik ist zwar etwas langsamer, aber deutlich kostengünstiger und für ohnehin längere Parkzeiten von ein bis zwei Stunden prädestiniert.

Aus DC-Säulen kommt – wie der Name schon sagt – Gleichstrom, welcher eine höhere Ladeleistungsbandbreite von etwa 50 kW und bei besonders technisch aufwendigen Schnellladesäulen eine Kapazität von 150 kW oder sogar mehr vorhält. Diese findet man mittlerweile häufiger entlang von Autobahnen. Der Grund: Je höher die abgegebene Leistung, umso schneller ist ein Elektroauto aufgeladen und umso kürzer ist die benötigte Verweilzeit.

Allerdings ist die DC-Ladetechnik deutlich aufwendiger und damit teurer zu realisieren, auch weil das vorgelagerte Stromnetz die entsprechende Kapazität hergeben muss.

Klar ist auch, dass das Tanken an einer Autobahn natürlich schneller vonstattengehen muss als an einem Parkplatz, an dem ein Elektroauto ohnehin länger steht. So zum Beispiel in der heimischen Garage über Nacht, während der Arbeitszeit beim Arbeitgeber oder beim Stadtbummel an einem gut erreichbaren Parkplatz. Dafür reichen dann auch kleinere, kostengünstigere AC-Ladelösungen.

Ausbau soll im Sommer beginnen

Im Stadtgebiet von Remscheid gibt es aktuell fünf AC-Ladesäulen mit jeweils zwei Ladepunkten. "Wir befinden uns gerade in der Aufbauphase", erläutert Klaus Zehrtner, Leiter Energiedienstleistungen und Elektromobilität vom lokalen Energieversorger EWR, die Situation. "Im Laufe des Jahres kommen die ersten von weiteren 50 Ladesäulen an öffentlichen Standorten hinzu, die bis Ende 2022 errichtet werden sollen. Bis Ende 2025 sollen es 100 Ladesäulen in Remscheid sein. Das Ausbaukonzept inklusive der vorgesehenen Standorte durchläuft derzeit verschiedene städtische Gremien. Letztlich wird der Rat der Stadt über das Gesamtkonzept im Juni beschließen, dann können wir ausbauen", führt Zehrtner weiter aus.

Die Standorte wurden zuvor gemeinsam mit der Stadt und unter gutachterlicher Beteiligung ausgewählt. "Sie sollen an öffentlich strategisch relevanten Orten und gut sichtbar sein, um leicht gefunden zu werden, sodass der Nutzer zum Beispiel zum Einkaufen oder zu Terminen gehen kann, während sein Wagen beguem geladen wird." Ein wichtiges strategisches Ausbauziel war es, die Standorte so auszuwählen, dass dort später bei steigendem Ladebedarf ohne größeren Aufwand weitere Ladetechnik installiert werden kann. Die so gesenkten spezifischen Ausbaukosten sollen in mehr verfügbare Ladetechnik investiert werden, um letztlich mehr Kunden zu erreichen.

Private Ladestandorte als Alternative

Die Ausbaustrategie der Stadtwerke geht jedoch noch weiter: Gesucht werden zudem zentral gelegene, in privater Hand befindliche, halböffentlich zugängliche Standorte. Diese sind genehmigungstechnisch unkritischer und können sich zum Beispiel bei Autohäusern, Supermärkten oder auch auf Grundstücken von Wohnungsbaugesell-

halten zum Beispiel relevante Wohnungsbestände in Mehrfamilienhäusern. Für die Bewohner dort stellt solch eine Lademöglichkeit eine wichtige Voraussetzung für den Erwerb eines Elektroautos dar. Mit der Installation privater Ladetechnik hat die EWR bereits gute Erfahrungen gemacht: Seit Mitte 2019 hat die Stadtwerketochter bereits nahezu 200 Ladepunkte in Form von Wallboxen oder Ladesäulen für Privat- und Industriekunden realisiert. "Darunter sind auch beispielsweise Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern die Möglichkeit geben, ihr Auto während der Arbeit aufzuladen", ergänzt Zehrtner. Diese Aufträge werden auch aktuell noch durch Fördermittel des Bundes beziehungsweise des Landes NRW unterstützt. Und ganz nebenbei stellt diese Maßnahme auch eine attraktive Mitarbeiterbindung dar. Als erfahrenen Partner für den Aufbau der öffentlich zugänglichen Infrastruktur in Remscheid hat man sich die Firma Chargepoint an Bord geholt. Die Kooperation reicht vom Aufbau über den Betrieb und die Entstörung bis zur Abrechnung. "Wichtig ist uns, dass die Ladesäulen möglichst einfach bedient werden können. Da sollen es Fahrer von E-Autos nicht schwerer haben als die von Wagen mit Verbrennungsmotoren an der Tankstelle", sagt Zehrtner. Aktuell kann an allen Ladesäulen kostenfrei

schaften befinden. Gerade letztere unter-

Aktuell kann an allen Ladesäulen kostenfre getankt werden, wobei eine Besonderheit für die beiden Ladesäulen am Möbelmarkt Knappstein an der Neuenkamper Straße und an der Emil-Nohl-Straße gilt: Um die Übergangsphase bis zur Installation der



Handy zu bedienenden
Chargepoint-Ladesäulen wird es
demnächst auch in Remscheid geben.

ersten neuen Ladetechnik zu überbrücken, braucht dort nur eine Kreditkarte vorgehalten werden, um sich freizuschalten und kostenfrei zu tanken. Künftig können sich EWR-Kunden sehr einfach direkt mit einer Handy-App einloggen und tanken. Darüber läuft dann auch die Abrechnung. Fremdkunden können sich ähnlich wie beim Roaming per Mobilfunk registrieren und zahlen dann über bekannte, etablierte Bezahldienste.

Einen Tipp für kommende Elektroautonutzer hat Zehrtner noch parat: "Ein Augenmerk sollte beim Kauf eines Elektroautos auf dessen jeweils verfügbare Ladeleistung gelegt werden: Oftmals sind kürzere Ladezeiten nur durch aufpreispflichtige Zusatzausstattung möglich. Später nachrüsten lässt sich das leider nicht."

Stephan Eppinger

Wir sind der richtige Ansprechpartner für die Versicherung Ihres Oldtimers und auch in allen anderen Versicherungsfragen.





Ihre Mehrfachagentur für Personen- und Sachversicherungen

Kompetenz & Erfahrung seit 1956 in Familientradition

ENGELBERT

Bahnstr. 6 ● 42781 Haan - Gruiten ● Tel.: 02104 / 139000-0 ● Fax: 02104 / 139000-10 ● info@krause-versicherungskontor.de

Elektromobilität: "Es kommt Bewegung ins Thema"

Christian Olbrisch ist als Produktmanager bei den **Stadtwerken** Solingen zuständig für die E-Mobilität. Im Interview spricht er unter anderem über aktuelle Entwicklungen in der Stadt.

Wie wichtig ist E-Mobilität für Städte wie Solingen?

Christian Olbrisch: Das Thema Elektromobilität ist grundsätzlich ein wichtiges Element einer klimagerechten Energie- und Verkehrspolitik, das ist sicher mittlerweile allen bewusst. Sie ermöglicht eine CO₂-freie Fortbewegung und trägt so maßgeblich zum Klimaschutz bei. Grundsätzlich ist zunächst einmal aber die Verringerung des innerstädtischen Verkehrs wichtig. Hier geht es entsprechend nicht darum, den klassischen Verbrenner durch ein E-Auto eins zu eins zu ersetzen, sondern Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) anzubieten, also zum Beispiel den Öffentlichen Personennahverkehr, das Fahrrad oder Sharing-Angebote. Wenn dann der übrige MIV, unter anderem durch E-Mobilität, abgewickelt wird, ist dies ein wichtiger Bestandteil. In Solingen sind wir hier schon gut aufgestellt, unter anderem durch unseren BOB, den Batterie-Oberleitungsbus unseres Verkehrsbetriebs. Aber natürlich auch durch weitere Angebote der Stadtwerke Solingen.

Welche Maßnahmen werden dazu ergriffen?

Olbrisch: Unser Beitrag für die Förderung der Elektromobilität besteht zunächst in der Bereitstellung von Lösungen im Bereich der Ladeinfrastruktur. Wir haben den Ausbau der Ladesäulen in Solingen in den vergangenen Jahren deutlich vorangetrieben und mittlerweile 32 öffentliche Ladesäulen im Stadtgebiet in Betrieb genommen. Außerdem haben wir aktuell

auch diverse Produkte und Dienstleistungen im Portfolio, beispielsweise unser Ladesäulen-Contracting für Gewerbekunden, bei dem wir auch sehr erfolgreich mit der Wohnungswirtschaft in Solingen zusammenarbeiten. Dem TankE-Netzwerk haben wir uns bereits 2017 angeschlossen und treiben das Thema Elektromobilität nach vorne. Ganz neu bieten wir nun aber auch intelligente Ladelösungen für Unternehmen an. Das ist im Moment besonders gefragt, und wir freuen uns über viele Anfragen zu dieser Dienstleistung. Kunden erhalten von uns stets das Rundum-sorglos-Paket, bei dem sie sich um nichts kümmern müssen.

Gibt es eine Zeitschiene dafür?

Olbrisch: Es gibt keine konkrete Zeitschiene für die unterschiedlichen Maßnahmen. Stattdessen sind wir seit 2017 und dem damit verbundenen Anschluss an das TankE-Netzwerk kontinuierlich dabei, unser Angebot weiter auszubauen. Und es ist kein Ende in Sicht, wir arbeiten immer an neuen Konzepten für unsere Kunden.

Können Sie kurz den aktuellen Stand in Sachen Ladeboxen skizzieren?

Olbrisch: Neben den klassischen Ladesäulen in der Stadt bieten wir seit März 2020 auch ein Wallbox-Paket an, das sehr gut angenommen wird. Mit dem Wallbox-Paket TankE zuhause können Kunden attraktive Fördermöglichkeiten des Landes und der Stadtwerke Solingen beim Kauf einer Wall box nutzen und sich eine ganz bequeme Lademöglichkeit für daheim schaffen.

Christian Olbrisch ist bei den Stadtwerken Solingen für die E-Mobilität zuständig.

Auch hier übernehmen wir von der ersten Anfrage über die Anschlussprüfung bis hin zur finalen Installation den kompletten Prozess - der Kunde kann sich ganz entspannt zurücklehnen. Seit wir das Angebot gelauncht haben, ist die Nachfrage deshalb auch groß. Es kommt zunehmend Bewegung in das Thema.

Wie wichtig sind diese auch an Mehrfamilienhäusern?

Olbrisch: Extrem wichtig, da laut Statistik 80 Prozent der Ladevorgänge im privaten Bereich, also tatsächlich daheim oder beim Arbeitgeber, vorgenommen werden. Wenn man dann noch berücksichtigt, dass viele Mehrfamilienhäuser im hoch verdichteten Innenstadtbereich zu finden sind, also wenig private Parkflächen zur Verfügung stehen, erkennt man schnell den Bedarf an ausreichenden Ladepunkten inklusive intelligentem Lademanagement der Stadtwerke Solingen, die durch mehrere Nutzer genutzt werden können.

Haben Sie Zahlen über die E-Autos in Privathand?

Olbrisch: Dazu haben wir keine Zahlen. gehen aber davon aus, dass die Zulassungen steigen. Das erkennt man auch an den derzeit langen Lieferzeiten beim Kauf eines E-Autos.

Wie stellt sich die Stadt Solingen in Bezug auf E-Mobilität auf?

Olbrisch: Es gibt ein umfangreiches Konzept mit Namen "Solingen elektrisiert", bei der die Stadt federführend für die Umsetzung zuständig ist. Hier haben auch wir inhaltlich einen Beitrag geleistet, wie viele andere Akteure im Rahmen einer Akteursbeteiligung auch.

Ist die E-Mobilität die Antriebsart der Zukunft?

Olbrisch: Zum jetzigen Zeitpunkt scheint sie immerhin eine aussichtsreiche und zukunftsfähige Alternative im Bereich der Antriebsarten zu sein.

Welche Rolle kann zusätzlich der Antrieb durch Brennstoffzellen spielen?

Olbrisch: Das lässt sich so konkret nicht beantworten. Sicher ist aber, dass die

Elektromobilität nicht die einzige und ausschließliche Antriebsart bleiben wird. Es gibt kein "entweder oder", sondern ein "sowohl als auch". Die Antriebsarten bilden einen bunten Strauß an Möglichkeiten.

Wann, glauben Sie persönlich, ist der **Verbrenner in Deutschland Geschichte?**

Olbrisch: Das wird sicherlich noch ein paar Jahre dauern, denn für die grundsätzliche Verkehrswende gibt es diverse Abhängigkeiten: Wie fördert die Bundesregierung den Wandel weiterhin? Wie ist die Geschwindigkeit des technologischen Wandels, beispielsweise im Bereich der Speicherkapazität, der Verfügbarkeit von Fahrzeugen, ergo: auch bei der Verringerung von Anschaffungs- und Folgekosten bei Ladeinfrastruktur und Fahrzeugen? Gibt es gesetzliche Vorgaben der EU? Wie schnell sind die Menschen zum Wandel bereit? Das alles wird in den kommenden Jahren eine erhebliche Rolle spielen.

Wolfgang Weitzdörfer stellte die Fragen



32 öffentliche Ladesäulen gibt es mittlerweile im Solinger Stadtgebiet.

KFZ-PRÜFSTELLE REMSCHEID

Schadengutachten gefällig?

Ist ein Schaden am Fahrzeug entstanden, muss der Sachverhalt schnell und zuverlässig geklärt werden.

Von einem Haftpflichtschaden spricht man, wenn ein Fahrzeug durch das Verschulden Fremder in einen Unfall verwickelt wird. Sie haben die freie Wahl des Gutachters, das Recht auf die freie Wahl eines Anwalts, die freie Wahl einer Reparaturwerkstatt, die freie Wahl, Ihr Fahrzeug jetzt, später oder auch gar nicht reparieren zu lassen.

Ein Kaskoschaden ist ein vom Verursacher selbst verschuldeter Unfall. Die Höhe der Ersatzleistung richtet sich stets nach den Versicherungsbedingungen. In der Regel hat der Versicherungsnehmer eine Selbstbeteiligung zu tragen.

Bei Wetter- oder Wildschaden handelt es sich um einen besonderen Versicherungsfall, der nicht zu der gesetzlich vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung gehört. Für Schäden dieser Art muss eine zusätzliche Versicherung abgeschlossen werden.

Als Sachverständiger liefert das Ingenieurbüro Thorsten Pohl (als nicht amtliche Leistung) neutrale und unabhängige Schadengutachten. Somit wird gewährleistet, dass der Geschädigte 100 % Ersatz hinsichtlich seines Fahrzeugschadens geltend machen

Wichtig: Auch nach unserem Vertragspartnerwechsel ändert sich für Sie in Sachen Service und Mitarbeiter nichts. Es bleibt alles beim Alten!

AMTLICHE LEISTUNGEN

- Haupt- und Abgasuntersuchungen
- Änderungsabnahmen
- Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Anhängern auf 100 km/h
- Verlängerung der ADR-Bescheinigung
- Oldtimerbegutachtungen gemäß §23
- H-Kennzeichen

NICHT AMTLICHE LEISTUNGEN

- Schadenautachten
- Wertautachten Oldtimerbewertung

Beweissicherung ÖFFNUNGSZEITEN:

Montag bis Donnerstag: Freitag:

9.00 - 17.00 Uhr 9.00 - 14.00 Uhr

Ingenieurbüro Thorsten Pohl

Kipperstraße 1, 42855 RS, 02191/7930888 ing.buero.pohl@outlook.de

9.00 - 19.30 Uhr

Seit 1. April 2019

TUV NORD

Partner

Anzeige



Der neue Honda Jazz vorgestellt von Torsten Fahlenbach (vorne)

Honda Jazz Hybrid:

KLEINES RAUMWUNDER MIT KOMPLEXEM ANTRIEB

Der neue Honda Jazz Hybrid bietet viel Platz, Flexibilität und ist dank seiner ausgereiften Hybridtechnik aus Verbrennungsmotor und elektrischem Triebwerk eine gelungene Alternative für umweltbewusste Autofahrer ohne eigene Lademöglichkeit.

Wer nicht über das kleine schicke Einfamilienhaus mit Garage verfügt, in dem klassisch das E-Fahrzeug bequem aufgeladen werden kann, in puncto Mobilität aber dennoch umweltbewusst unterwegs sein will, für den könnte der neue Honda Jazz Hybrid eine echte Option sein, ist Torsten Fahlenbach überzeugt. Der Verkaufsleiter des Solinger Autohauses Fischer & Böhm hat eine erhöhte Nachfrage des neu aufgelegten Japaners im Bergischen festgestellt und das wundert ihn nicht: "Der Honda Jazz Hybrid ist ein gelungenes Alltagsauto, ein selbstladender Hybrid mit jeder Menge Platz." Mit seinen knapp vier Metern Länge zählt der neue Honda Jazz Hybrid zwar zu den Kleinwagen, ist aufgrund seines raffinierten Interieurs jedoch der größte seiner Fahrzeugklasse. Dafür sorgen unter anderem die außergewöhnlichen Magic Seats. "Ein absolutes Verkaufsargument", berichtet Fahlenbach. Die Rückbank lässt sich nämlich nicht nur wie gewohnt nach vorne klappen, um den Kofferraum zu erweitern. Die hinteren Sitzflächen können

außerdem wie Kinosessel hochgeklappt werden und bieten so auf der Rückbank mit einem einfachen Handgriff viel Platz für etwas größere, stehende Einkäufe, hochgewachsene Pflanzen etwa, ermöglichen aber auch den Transport von Fahrrädern, längeren Möbelstücken oder eben Platz für den Familienhund. Auch im Cockpit überzeugt der Honda Jazz Hybrid durch ein schlichtes, dafür aber funktionales Design mit Navigationsdisplay und USB-Anschlüssen. Außergewöhnlich sind hier die tiefe Windschutzscheibe und die schmale A-Säule, die einen seitlichen Rundumblick ermöglichen. So können beispielsweise straßenüberquerende Fußgänger bereits weit vor dem Seitenspiegel gesehen werden. Äußerlich folgt der Honda Jazz seinen Vorgängern: schlichte, glatte Oberflächen. Für Fans sportlicher Optik gibt es den Honda Jazz Hybrid (ca. 24.600 Euro) auch als Jazz Crosstar (ca. 26.400 Euro) mit SUV-inspiriertem Design und einer Dachreling. Doch das eigentliche Herzstück des Honda



Das schlichte, aber funktionale Cockpit



Magic Seats und viel Platz im hinteren Bereich

Jazz Hybrid und die Neuheit der fünften Generation ist der komplexe Antrieb des CR-V-Hybridsystems mit gleich zwei Motoren: einem Verbrenner und einem Elektromotor in Reihenschaltung. Der Verbrennungsmotor (72 kW, 98 PS) sorgt dafür, dass der Elektromotor (80 kW, 109 PS) Energie zur Stromerzeugung erhält und während der Fahrt durch Rekuperation als Generator fungiert. (Herstellerangaben zu Verbrauchs- und Abgaswerten: 4,5 - 4,8 Liter Benzin/100 km; 102 - 110 g/km CO₂) "Wer beispielsweise 50 km/h fährt, der wird zu 75 Prozent elektrisch fahren", erklärt Fahlenbach. Dieses System verbindet die Leistungsfähigkeit eines Benziners mit der Reaktionsschnelligkeit eines Elektromotors und bietet so ein geschmeidiges und effizientes Fahrvergnügen. "In der Hybridtechnik ist Honda, die sie seit 1999 bereits entwickeln, einfach unschlagbar", schwärmt Fahlenbach "Ein erwachsenes Auto mit einer ausgereiften Entwicklung und bei uns ein absoluter Bestseller."



* 5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000km, Details unter www.mitsubishi-motors.de/ herstellergarantie

Messverfahren VO(EG)715/2007, VO(EU)2017/1151 Space Star BASIS 1.2 Benziner 52 kW (71PS) 5-Gang Kraftstoffverbrauch (I/100km) innerorts 5,4; außerorts 4,0; kombiniert 4,5. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 104. Effizienzklasse C. **Space Star** Kraftstoffverbrauch (I/100 km) kombiniert 4,7 – 4,5. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 108 – 104. Effizienzklasse C. Die Werte wurden entsprechend neuem WLTP-Testzyklus ermittelt und auf das bisherige Messverfahren NEFZ umgerechnet.

1 Unverbindliche Preisempfehlung der MMD Automobile GmbH, Emil-Frey-Straße 2, 61169 Friedberg ab Importlager, zzgl. Überführungskosten. **2** Hauspreis Space Star BASIS 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) 5-Gang.



Autohaus Fischer & Böhm GmbH & Co. KG www.fischer-boehm.de

Robert-Blum-Str. 31 51373 Leverkusen Tel. 0214-65958 **Uhlandstr. 2 42699 Solingen**Tel. 0212-62058

↓ ENGELBERT



finden. Doch die Infrastruktur wird immer besser.

s gibt vieles, das für E-Fahrzeuge spricht. Geringere Betriebskosten und eine bessere Umweltbilanz zum Beispiel. Was den einen oder anderen trotzdem vom Kauf eines Elektroautos abhält? Die Ladeinfrastruktur. Wer nicht die Möglichkeit hat, sich eine Ladesäule direkt ans Haus zu stellen, ist auf öffentliche Auflademöglichkeiten angewiesen. Und von denen könnte es ruhig noch mehr

geben. Seit 2017 unterstützt die Bundesregierung den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Das Land NRW hat das Förderprogramm "Emissionsarme Mobilität" aufgelegt. Hinzu kommt der Umweltbonus in Höhe von bis zu 11.000 Euro, der die Anschaffung eines Elektroautos finanziell attraktiver machen soll.

Tatsächlich scheint es voranzugehen: Immer mehr E-Autos sind auf deutschen Straßen unterwegs. 2020 gab es laut Elektromobilität NRW allein in Nordrhein-Westfalen 39.793 Neuzulassungen von rein batteriebetriebenen Fahrzeugen, das ist mehr als dreimal so viel wie 2019.

Zahl an Ladesäulen wächst

Und die Ladesäulen? Regional sind die Unterschiede noch groß, bei den Ladesäulen pro 1000 km² belegt NRW aber immerhin mit durchschnittlich 267 Stück Platz 1. Auch im Bergischen werden es immer mehr. Da fällt der Überblick gar nicht leicht. Wir haben die Ladesäulen, so wie sie die Bundesnetzagentur aufführt, in Wuppertal, Solingen, Remscheid, Wermelskirchen, Burscheid, Haan, Radevormwald, Hückeswagen und Wipperfürth aufgelistet. Lara Hunt



9102 Ladepunkte in NRW



309.083 E-Fahrzeuge in Deutschland



E-Fahrzeuge

in NRW

Frankfurter Damm 15

Kölner Straße

Kotter Straße 8 Merian Straße 3

Ohligser Heide Ost

Platzhofstraße 1

Poststraße 14

Raststätte Ohligser Heide

Schlagbaumer Straße 175

Wittenbergstraße 7

A1; Autobahnraststätte Ehrenberg West

Aprather Weg 18

Blumenstraße 92

Bonner Straße 100

Solinaen

Aufderhöher Straße

Beethovenstraße 210

Bahnhofstraße

Bergerstraße 11

Blumenstraße 49

Burgstraße 17 Carl-Ruß-Straße 1

Cheruskerstraße 17

Cronenbergerstraße 61

Dorperstraße

Dültgenstaler Straße 61

Dunkelnberger Straße 39

Dyker Feld 72

Focher Straße 85

Friedenstraße 112

Friedenstraße 122A

Friedenstraße 124a/126a

Gerberstraße 47y

Merscheider Straße 76

Ohligser Heide West

Raststätte Ohligser Heide

Schwanenstraße 129z

Wuppertal

Alexanderstraße 18 Am Wupperstollen 1

Borner Straße 1 Bromberger Straße 39-41

Boettinger Weg 1

Dahlerstraße 34 Döppersberg 1

Friedrich-Ebert-Straße 105

Friedrich-Ebert-Straße 475

Friedrich-Ebert-Straße 89

Große Flurstraße 41

Heinz-Fangmann-Straße 6

Herman-Ehlers-Straße 11

Ibachstraße

Islandufer 15

Johannisberg 15

Kaiserstraße 39

Kipdorf 52

Marktstraße 32 Mirker Straße 59

Nevigeser Straße 170

Oberbergische Straße 63

Otto-Schell-Wea

Parkplatz Stadthalle Zufahrt ggü. Südstraße 26

Pommernstraße 4

Schmiedestraße 16

Schützenstraße 27

Schützenstraße 34

Varresbecker Straße 123

Viehhofstraße 125

Vohwinkler Straße 48 Wittensteinstraße 320

Zur Werther Brücke 2

Remscheid

Borner Straße 35 Hasenberger Weg 57

Kattwinkelstraße 3 Neuenhaus 104-106

Olper Höhe 4

Raststätte Remscheid Ost

Remscheider Straße 149

Wermelskirchen

Schwanenplatz

Berlinerstraße 91

Obere Remscheiderstraße 28 Telegrafenstraße 37

Kattwinkelstraße 3

Neuenhaus 104-106

Ewald-Sträßer-Weg 4

Burscheid

Dieker Straße 99

Haan

Düsseldorfer Straße 123

Düsseldorfer Straße 69-79 Kaiserstraße 37

Kaiserstraße 85

am Neandertalweg

Leichlingerstraße 2 Parkplatz des Bahnhofs Gruiten

Wipperfürth

Gaulstraße 63

Hochstraße 7

Obergraben Hämmern 2

Westfalen Straße 31



Ladepunkte in NRW monatlich



2020 wurde die Menge an E-Fahrzeugen verdreifacht



Elektrofahrzeugmodelle von deutschen Herstellern

Radevormwald

(Ferienpark) Kräwinkel III 209

(Parkplatz)

Heisenbergstr. 3

Kottenstraße 20

Hohenfuhrstraße 13

(Parkplatz life-ness)

gegenüber HsNr. 2

geg. Jahnstr. 29

Parkplatz Färberstraße

Parkplatz Jahnstraße

Parkplatz Poststraße

Voaelsmühle 17b

Vogelsmühle 17b

Poststraße 1 (Parkplatz

zwischen REWE und LIDL)

(Parkplatz Wuppermarkt)

Poststraße 1 (Parkplatz

zwischen REWE und LIDL)

Hückeswagen

Georg-Schaefflerstraße 2

Alte Ladestraße 32

Auf`m Schloss 1

Etapler Platz 13

Raderstraße 5b

Die Mobilität der Zukunft ist elektrisch.

IN REMSCHEID SCHON HEUTE.

E-Mobilität ist ein Thema, das die Menschen in Remscheid nachhaltig elektrisiert. Viele interessieren sich konkret dafür, und alle wissen: Jedes E-Auto mehr auf unseren Straßen ist ein nachhaltiger Fortschritt fürs Klima. Als der lokale Energieanbieter Nr. 1 steht die EWR natürlich auch zu diesem Zukunftsthema bereit. Mit Fachwissen, Kompetenz, mit praktischen und ökologischen Lösungen für jeden Bedarf.

Ja, wo lade ich denn?

Die wichtigste Frage der meisten Interessenten: Wo kann ich mein E-Auto laden, auch wenn ich unterwegs bin oder keine eigene Lademöglichkeit habe? Abgesehen von der stetig steigenden Zahl von Lademöglichkeiten auf den Mitarbeiterparkplätzen vieler Remscheider Unternehmen gibt es in unserer Stadt auch immer mehr öffentlich zugängliche Ladepunkte. Fast wöchentlich kommen neue hinzu, eine große Anzahl weiterer Ladepunkte ist in Planung. So kommt die E-Mobilität in Remscheid nachhaltig in Schwung.

Rundum sorglos in die E-Mobilität starten: Mit den löwenstarken Wallbox-Paketen der EWR.

Sie planen die Anschaffung eines E-Autos – und direkt auch eine private Wallbox in der Garage, am Haus oder unter dem Carport? Dann haben Sie sicher schon festgestellt, wie schwierig und kompliziert der richtige Durchblick beim Ablauf und den besten Lösungen und Angeboten ist. Die EWR bringt Licht in den Dschungel der vielen Infos und Fakten – von der Ladekapazität Ihres Automodells über Umweltbonus und Förderprogramme bis zur Wallbox-Installation gilt es nämlich, einiges zu beachten. Die gute Idee: Sie setzen auf das stressfreie

Angebot der EWR. Mit einem Rundum-Sorglos-Paket für Ihre private Wallbox. Das EWR E-Mobilitäts-Team bietet verschiedene Lösungen, von einzelnen Bausteinen bis zum Rundum-Sorglos-Paket inklusive Wallbox, immer abgestimmt auf die individuellen Anforderungen und die praktischen Möglichkeiten vor Ort. Stand April hat die EWR bereits 200 Ladepunkte realisiert.

EWR*E-Mobilitäts-Check bei Ihnen vor Ort!

In Remscheid nur bei der EWR: Bevor Sie mit den Überlegungen zur Installation einer Wallbox starten, lassen Sie die Fachleute von der EWR an den Start – in der aktuellen Situation selbstverständlich unter strenger Einhaltung aller Hygienevorschriften. Wir kommen zu Ihnen und überprüfen gemeinsam, wie Ihre Pläne optimal realisiert werden können. Sie erhalten einen genauen Überblick über notwendige und empfehlenswerte Arbeiten.

Der passende Antrieb für die neue Mobilität.

Damit erfüllt Ihre E-Mobilität vom ersten Meter an ihren Zweck: Sie fahren nicht nur lokal emissionsfrei – mit dem Ökostrom-Ladetarif der EWR tanken Sie 100% zertifizierten Ökostrom aus 100% Wasserkraft! Das Laden mit Ökostrom ist übrigens eine der Vorraussetzung für die Förderung Ihrer Wallbox.

Attraktive EWR Förderung Ihrer EWR*Wallbox.

Profitieren Sie von unserem Investitionskosten-Zuschuss: Als Kunde unserer Tarife EWR*STROM Natur oder EWR*STROM E-Mobilität (beide 100% Ökostrom) erhalten Sie beim Kauf unserer EWR*Wallbox eine einmalige EWR-Förderung von 200,- € brutto.



Die Ladestationen auf einen Blick.

Mit dem Blick auf die Karte finden Sie rasch die Lademöglichkeiten für Ihr E-Auto in Remscheid. Das Ladenetz wächst praktisch wöchentlich – bestimmt gibt es schon einen Ladepunkt in der Nähe oder auf Ihrer Fahrtstrecke. Diese Karte finden Sie übrigens auch – wöchentlich aktualisiert – im Internet auf ewrremscheid.de, dort erhalten Sie beim Klick auf die markierten Ladepunkte alle wichtigen Infos zu dem jeweiligen Standort.



= bestehende Ladesäulen



= Ladesäulen in Planung





E-Autos können immer mehr

Die Nachfrage nach E-Mobilität steigt stetig. Und auch die Technik dahinter wird immer effizienter und ermöglicht immer größere Reichweiten. Autohaus-Besitzer Bernd Hildebrandt erklärt, wo die Unterschiede liegen und was beim Aufladen zu beachten ist.

■ er heute auf den Straßen unterwegs ist, entdeckt immer mehr Fahrzeuge, die mit moderner E- oder Hybridtechnik unterwegs sind. Das Angebot an Autos mit solchen Antrieben hat sich deutlich vergrößert und ist bezahlbarer geworden. Der größte Unterschied zwischen Elektroauto und Plug-in-Hybrid ist der Antrieb. Beim E-Auto ist der Antrieb rein elektrisch, während bei Plugin-Hybriden neben dem Elektromotor immer auch ein konventioneller Verbrennungsmotor mit an Bord ist. Hybride Autos verfügen also über zwei Antriebssysteme.

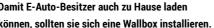
"Wer in seiner Garage oder am Carport eine passende Lademöglichkeit hat und dessen tägliche Fahrstrecke bei bis zu 250 Kilometern liegt, für den ist ein vollelektrisch angetriebenes Auto eine gute Lösung. Das gilt genauso für den Zweitwagen, mit dem Einkäufe erledigt oder die Kinder zur Schule gebracht werden. Auch Pendler, deren Strecke nicht allzu lang ist, sind mit einem E-Auto gut bedient. Viele Arbeitgeber bieten inzwischen Lademöglichkeiten in ihrem Unternehmen an", erklärt Bernd Hildebrandt, Chef des

gleichnamigen Autohauses in Wermelskirchen.

Die Wallbox für zu Hause

Für das Laden zu Hause empfiehlt der Experte eine sogenannte Wallbox, die zuzüglich Installation etwa 500 bis 900 Euro kostet. Dafür gibt es aber auch, genauso wie für die E-Autos, Fördermittel des Bundes. Das Laden an der klassischen Steckdose sei allenfalls eine Notlösung. Mit der Wallbox kann man den Wagen gut über Nacht komplett aufladen. Unterwegs sind Schnellladesäulen ideal, hier bekommt man 80 Prozent der Ladekapazität in einer halben Stunde. Bei einer klassischen Steckdose mit 220 Volt würde der Ladevorgang bis zu 20 Stunden dauern. "Die E-Autos haben sich in den vergangenen Jahren deutlich weiterentwickelt, das gilt insbesondere für die Akkus. So hat sich die Reichweite in den vergangenen zehn Jahren etwa verdreifacht", sagt Bernd Hildebrandt.

Damit E-Auto-Besitzer auch zu Hause laden können, sollten sie sich eine Wallbox installieren.



dem komme ich im Bergischen Land etwa 260 bis 280 Kilometer weit. Auch die Kosten haben sich verringert." So kostet ein E-Corsa mit Automatikgetriebe etwa 20.000 Euro. Hildebrandt: "Ein vergleichbarer Wagen mit Verbrennungsmotor liegt bei 18.000 Euro. Auch Hybrid-Fahrzeuge sind nach Abzug der Förderung nur etwa 2000 bis 3000 Euro teurer als herkömmliche Autos. Beim Corsa liegt der E-Anteil aktuell bei etwa 20 Prozent."

Hybridlösungen sind ein idealer Einstieg

Hybridlösungen empfiehlt Bernd Hildebrandt Fahrern, die regelmäßig längere Strecken zurücklegen müssen und die nicht allzu viel Zeit unterwegs mit den Ladevorgängen verlieren möchten. "Auch hier haben die Akkus eine größere Reichweite und die Verbrennungsmotoren sind deutlich sparsamer geworden."

So sieht ein Elektroantrieb ohne Fahrzeughülle aus: Modell eines

an Vorder- und Hinterachse.

Allradantriebs mit Synchronmotoren

Was die Wartung angeht, haben E-Autos die gleichen Jahresintervalle. Die Wartung selbst ist aber günstiger. So ist kein Wechsel von Öl, Luftfiltern oder Zündkerzen nötig,

und auch Verschleißteile wie Bremsen werden weniger beansprucht. "Die Nachfrage nach E-Autos ist in den vergangenen Jahren stetig nach oben gegangen, auch weil die Förderung des Bundes hoch ist", sagt Hilde-Stephan Eppinger









z.B.: Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI 110 kW (150 PS)

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 6,7; außerorts 5,1; kombiniert 5,7. CO₂-Emission in g/km: kombiniert 130. Effizienzklasse: B.

Ausstattung: Audi pre sense front, Audi connect, S Line Exterieur, LED Scheinwerfer, MMI Radio Plus, Sportfahrwerk, Digitaler Radioempfang u.v.m., Lackierung: Ibisweiß

Privatkunden-Finanzierungsangebot1:

	_	9
Leistung:		110 kW (150 PS)
Fahrzeugpreis:		30.550,57€
Anzahlung:		990,00€
Nettodarlehensbetrag:		30.225,57€
Sollzins p. a.:		2,46 %
Eff. Jahreszins:		2,49 %
Darlehenssumme:		32.144,49 €
Laufzeit:		36 Monate
Laufleistung p. a.:		10.000 km
Schlussrate:		21.679,49 €
Gesamtbetrag:		11.754,00 €

Monatliche Finanzierungsrate¹

€ 299,-

Alle Werte inkl. MwSt.

Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

¹Ein Angebot der Audi Bank, Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig für die wir als ungebundener Vermittler die für den Abschluss des Finanzierungsvertrages nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Bonität vorrausgesetzt. Nur solange der Vorrat reicht. Alle Preise inkl. MwSt. und Werksauslieferungskosten, zzgl. Zulassungkosten. Angebot gilt nur bei Inzahlungnahme eines Altfahrzeugs ausgenommen der Marken Volkswagen, ŠKODA, SEAT und Porsche. Das Altfahrzeug muss mindestens 4 Monate auf den Käufer des Fahrzeugs zugelassen sein. Der Mindestwert der Inzahlungnahme beträgt 1.000,- Euro. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

TiemeyerGruppe

Wir machen NRW mobil.

Tiemeyer Remscheid GmbH & Co. KG Neuenteich 3, 42897 Remscheid Tel. (02191) 59260-0

www.tiemeyer.de

UNSERE BESTEN!

Für Gewerbekunden



Der T-Roc.

z. B. T-Roc 1.0 TSI OPF 81 kW (110 PS)

Kraftstoffverbrauch, I/100 km: innerorts 6,2/außerorts 4,7/kombiniert 5,2/CO₂-Emissioner g/km: kombiniert 119. Effizienzklasse B.

Ausstattung: Klimaanlage, Multifunktionsanzeige "Plus", Telefonschnittstelle, Digitaler Radioempfang DAB+, USB-C-Schnittstelle, Notbremsassistent, Spurhalteassistent, Elektronische Parkbremse inkl. Auto-Hold-Funktion, Berganfahrassistent, LED-Rückleuchten, LED-Tagfahrlicht, Außenspiegel elektr. einstell- und beheizbar u.v.m., Lackierung: Uranograu

Das Gewerbekunden-Leasingbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km

Sonderzahlung: 48 Monate 149,00 €1

48 mtl. Leasingraten à

8 mtl. Leasingraten à 149.-€1



Das T-Roc Cabriolet.

z. B. T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI OPF 81 kW (110 PS)

Kraftstoffverbrauch, I/100 km: innerorts 6,5/außerorts 4,8/kombiniert 5,4/CO₂-Emissionen, g/km: kombiniert 124. Effizienzklasse B. Ausstattung: 17" Leichtmetallräder, Klimaanlage, Multifunktionsanzeige "Plus", Spurhalte-

assistent, Notbremsassistent, Lederlenkrad, Müdigkeitserkennung, LED-Rückleuchten, LED-Tagfahrlicht, Digitaler Radioempfang DAB+, elektronische Parkbremse inkl. Auto-Hold-Funktion u.v.m., Lackierung: Cactus Green Schwarz

Das Gewerbekunden-Leasingbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km. Sonderzahlung: Laufzeit: 36 Monate 36 mtl. Leasingraten à

36 mtl. Leasingraten à

159,-€1

z. B. Polo GTI 2.0 TSI OPF 152 kW (207 PS) 7-Gang-DSG

Kraftstoffverbrauch, I/100 km: innerorts 7,4/außerorts 4,7/kombiniert 5,7/CO2-Emissionen a/km: kombiniert 131. Effizienzklasse C.

Ausstattung: 18" Leichtmetallräder, Climatronic, Radio "Ready 2 Discover" inkl. "Streaming & Internet", LED-Scheinwerfer, Digital Cockpit Pro, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Ambientebeleuchtung, Sportfahrwerk, Notbremsassistent u.v.m., Lackierung;

Das Gewerbekunden-Leasingbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km. Sonderzahlung: 990 00 € Laufzeit: 48 Monate 189.00 €1 48 mtl. Leasingraten à

189,-€



Der Arteon Shooting Brake.

36 mtl. Raten à



z. B. Arteon Shooting Brake 2.0 TDI SCR 110 kW (150 PS) 7-Gang-DSG

Kraftstoffverbrauch in I/100 km: innerorts 5,1; außerorts 3,6; kombiniert 4,2.CO₂-Emission in g/km kombiniert: 109. Effizienzklasse: A+.

Ausstattung: 17" Leichtmetallräder, Klimaanlage, LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlicht, Digital Cockpit Pro, "Easy Open & Close"- Heckklappe mit sensorgesteuerter Öffnung/Schließung, mit Fernentriegelung, Navigationssystem "Discover Media" inkl. "Streaming & Internet", Notbremsassistent, Spurhalteassistent, App-Connect inkl. App-Connect Wireless für Apple Car-Play, elektronische Parkbremse inkl. Auto-Hold-Funktion u.v.m., Lackie-

Das Gewerbekunden-Leasingbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km Sonderzahlung: 36 Monate Laufzeit: 36 mtl. Leasingraten à

36 mtl. Leasingraten à

249,-€1

Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. ¹Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig für gewerbliche Einzelabnehmer mit Ausnahme von Sonderkunden für ausgewählte Modelle. Bonität vorausgesetzt. Gültig nur solange der Vorrat reicht. Alle Preise zzgl. MwSt., Überführungs- und Zulassungskosten. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. ²Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig für gewerbliche Einzelabnehmer mit Ausnahme von Sonderkunden für ausgewählte Modelle. Bonität vorausgesetzt. Angebot gültig solange der Vorrat reicht. Alle Preise zzgl. MwSt., Überführungs- und Zulassungskosten. Angebot gilt nur bei Inzahlungnahme eines Altfahrzeugs ausgenommen der Marken Volkswagen Nutzfahrzeuge, ŠKODA, SEAT, CUPRA und Porsche. Das Altfahrzeug muss min



Tiemeyer Remscheid GmbH & Co. KG Trecknase 6-8, 42897 Remscheid Tel. (02191) 9640-0



Weg vom rein funktionalen Design

E-Scooter und E-Rollstühle sind vor allem **für Menschen gedacht, die nur noch kurze Strecken gehen können.** Damit erhalten sie sich ein Stück Mobilität. Allerdings sollte man sich gut über den Bedarf beraten lassen.

rgendwann kommt im Leben der Moment, in dem man merkt, dass man nicht mehr so gut zu Fuß ist. Zwar kann man noch laufen. aber die Distanzen werden kürzer, man ist auf Hilfe angewiesen. Dann folgen die Überlegungen, ob ein E-Scooter oder E-Rollstuhl helfen könnte. Der Weg dürfte in diesem Fall direkt ins Sanitätshaus führen – etwa zu Goll & Schracke Massing in Remscheid. "Am Anfang der Beratung steht immer die Frage nach dem eigenen Bedarf", sagt Geschäftsführerin Ina Massing. Da es sich bei den E-Scootern um akkubetriebene Gefährte handelt, ist der Radius im Normalfall auf etwa zehn Kilometer beschränkt. Damit kann man im Freien aber unter Umständen schnell an die Grenzen kommen. "Wichtig ist daher die Frage, ob der E-Rollstuhl innen oder außen genutzt werden soll. Wohin will der Kunde mit dem Gefährt, wie sieht es dort in Sachen Barrierefreiheit aus?", erklärt Ina Massing. Im Innenbereich sind eher die kleineren E-Scooter gefragt, da dort die Bewegungsfreiheit in aller Regel stärker eingeschränkt ist. "Aber natürlich sollte man auch darüber nachdenken, ob etwa die Arztpraxis barrierefrei ist – denn sonst endet die Fahrt unter Umständen schon an der Eingangstür", sagt die Expertin. In der Regel könne der Nutzer eines E-Scooters noch gehen, die Zielgruppe sei nicht mit dem klassischen E-Rollstuhl-Nutzer vergleichbar. "All das muss im Beratungsgespräch geklärt werden. Denn wer noch selbst gehen kann, braucht ein anderes Hilfsmittel als ein immobiler Mensch", sagt Ina Massing.

Wenn über diese Fragen
gesprochen worden sei, solle
man sich einen Termin zur
Probefahrt geben lassen. Denn
schließlich sei alles Theoretische
nur halb so viel wert, wenn man nicht
die praktische Situation kennengelernt
habe. "Wir machen die Probefahrten zudem
immer auch im Wohnbereich des Kunden.
Zwar können wir das auch im Innenhof
machen, aber es gibt im Zuhause oder in
der Siedlung, in der man wohnt, immer ganz
individuelle Gegebenheiten, die man nicht
simulieren kann", sagt Ina Massing.

Steuerung mit dem Joystick

In diesem Zusammenhang werde auch die Handhabung des E-Rollstuhls ausprobiert. Die erfolge in aller Regel mittels Joysticks und sei recht simpel gehalten – ausprobieren müsse man es aber dennoch, ehe man sich auf die Straßen begebe. "Bei den Probefahrten werden auch die wichtigsten Manöver ausprobiert – Wenden, Rückwärtsfahren, Drehen und so weiter", sagt Ina Massing. Einen Führerschein brauche man indes nicht. E-Rollstühle müssen nicht auf der Straße fahren. Man könne sie mit angepasster Geschwindigkeit auf dem Bürgersteig benutzen. "Wenn man etwa in einer Fußgängerzone unterwegs ist, muss das in Schrittgeschwindigkeit sein", sagt Ina Massing. Zwar könne man mit einem E-Scooter durchaus auch im Regen fahren. "Aber bei der Unterbringung ist man auf eine trockene, überdachte Stelle angewiesen", sagt die

Mit einem E-Rollstuhl können sich in ihrer Bewegung eingeschränkte Menschen einen Teil ihrer Mobilität und Unabhängigkeit erhalten.



Expertin. Auch das müsse im Beratungsgespräch geklärt werden: "Wie sind die Unterstellmöglichkeiten beim Kunden? Ein E-Scooter sollte nicht im Freien wie ein Auto geparkt werden." Außerdem müsse auch die Möglichkeit zum Aufladen des Gefährts gegeben sein. Zwar könne man die Akkus meistens entnehmen, allerdings sei das nicht immer so einfach. Eine weitere Frage, die ebenfalls von nicht geringer Bedeutung ist, ist die nach der Krankenversicherung. "Diese Frage steht eigentlich auch am Anfang, denn wenn die Kosten für einen E-Rollstuhl komplett die Kasse übernehmen soll, schränkt das die Auswahl natürlich ein", sagt Ina Massing. Aber letztlich würde sich für jeden Bedarf – und jeden Geldbeutel – auch eine Lösung finden.

Der Trend gehe insgesamt weg vom reinen Hilfsmittel, das nur durch die Funktion definiert ist. Die Optik sei mittlerweile sowohl bei E-Scootern als auch bei E-Rollstühlen wichtiger geworden. "Wichtig ist die Form, der E-Scooter soll schön aussehen, möglichst klein und leicht sein – und gerne auch in schönen Farben glänzen. Das ist definitiv die Zukunft dieser Form der Fortbewegung", sagt Ina Massing. Wolfgang Weitzdörfer

Faszinierend, inspirierend, elektrisierend

Der vollelektrische ID.3*

TOP-Leasingrate
ab 187,00 € mtl.

Der ID.3 Pro. Starke Leistung. Schnelle Ladung.

* Stromverbrauch des neuen ID.3, kWh/100 km: kombiniert 15,4–14,5/CO₂-Emissionen, g/km: kombiniert 0. Effizienzklasse A+. Stromverbrauch des neuen ID.3 Pro Performance, kWh/100 km: kombiniert 15,4–14,5/CO₂-Emissionen, g/km: kombiniert 0. Effizienzklasse A+. Stromverbrauch des neuen ID.3 Pro S, kWh/100 km: kombiniert 14,1–13,5/CO₂-Emissionen, g/km: kombiniert 0. Effizienzklasse A+.

ID.3 Pure Performance 110 kW (150 PS) 45 kWh 1-Gang-Automatik

Stromverbrauch, kWh/100 km: kombiniert 13,1/CO₂-Emissionen, g/km: 0. Effizienzklasse A+. **Lackierung:** Mondsteingrau, Schwarz. **Ausstattung:** Navigationssystem "Discover Pro", Ladekabel Mode 3 Typ 2, CSS-Ladedose, App-Connect Wireless, Klimaanlage "Climatronic", LED-Scheinwerfer, Notbremsassistent "Front Assist", Radio "Ready 2 Discover", u.v.m.

Nettodarlehensbetrag Effektiver Jahreszins: 3,00 % 48 Monate 27.925,00€ Laufzeit: (Anschaffungspreis): 6.100,00€ Jährliche Fahrleistung: 10.000 km Sonderzahlung: -3.570,00€ BAFA-Umweltbonus1: 187.00€ Sollzinssatz (gebunden) p. a.: 3,00 % 48 mtl. Leasingraten à

Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Leasingvertrag nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen.²

Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Bildliche Darstellungen können vom Auslieferungsstand abweichen. Stand 01/2021. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. ¹ Der Umweltbonus ist eine vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) gewährte Prämie. Die Auszahlung der Prämie des BAFA erfolgt nach positivem Bescheid des von Ihnen gestellten Antrags. ² Zzgl. Überführungskosten. Bonität vorausgesetzt. Es besteht ein Widerrufsrecht für Verbraucher.

** Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.



CO₂-Effizienz**

Ihr Volkswagen Partner



Autohaus von Keitz GmbH & Co. KG

Merscheider Straße 76–82, 42699 Solingen Tel. 0212 33940, info@vonkeitz.de, vonkeitz.de

E-Power fürs Fahrrad

Fahrradhersteller lassen sich immer mehr einfallen, um möglichst viele Menschen vom Auto aufs Rad zu locken. Auch im **Bergischen erfreut sich das Radfahren immer größerer Beliebtheit,** nicht zuletzt, seitdem Pedelecs auch nicht ganz so konditionsfeste Fahrer bei einer Tour durch die bergische Landschaft unterstützen.

eim Solinger Fahrradhändler Zweiräder Biernath steigt die Nachfrage nach besonders robusten Modellen seit Jahren: Längst hat das Zweirad sein Image als reines Freizeitgerät abgelegt, berichtet Fachverkäufer Markus Kröckertskothen. "Immer mehr Menschen nutzen das Rad nicht nur für ausgiebige Wochenendausflüge, sondern auch tagtäglich für den Weg zur Arbeit oder um kleine Besorgungen zu erledigen." Ein besonderes Modell, das diesen Ansprüchen gerecht wird, lange Touren mitmacht, aber auch als zuverlässiges Verkehrsmittel für den täglichen Gebrauch gilt, ist das "Delite GT touring" des deutschen Premiumherstellers "Riese und

Müller". Zugegeben, mit knapp 7.000 Euro kein günstiges Modell doch eines, das seinen Preis wert ist: Äußerlich sieht es schick und robust aus. Schnörkellos, aber interessant. Auffällig ist ein kleines Display mittig am Lenkrad, das, mit der entsprechenden Karte gefüttert, nicht nur eine ordentliche Navigation in der Fremde ermöglicht, sondern auch sämtliche Streckendaten, Geschwindigkeit und Akkuverbrauch dokumentiert. Wer einen Fitnesstracker mit zugehörigem Brustgurt besitzt, kann diesen auch an dieses System koppeln und seine eigene Leistung während der Fahrt im Blick behalten.

Motor schafft 80 Kilometer

Wichtiger noch als das Zubehör ist das Fahrgefühl: absolut angenehm. Komfortables Fahren auf sämtlichen Untergründen wie Schotter, Pflaster oder Waldwegen ist mit dem vollgefederten Delite
GT touring garantiert. Dafür
sorgen zum einen die extra
breiten Reifen, die eigentlich
aus dem Mountainbike-Bereich stammen und sämtliche Vibrationen von unten
dämpfen. Zusätzlich sorgt aber
die Luftfederung von Fox Float mit festinstallierter Gaskartusche an der Fahrradgabel
dafür, dass Schulter, Rücken und Wirbel auf
unebener Strecke entlastet werden. Einen

weiteren Vorzug bietet ein kleiner Knopf am Lenkrad, mit dem sich der Sattel bequem

absenken lässt, um beispielsweise einen sicheren Stand während der Wartezeit an einer Ampel zu haben. Denn das Delite GT touring besitzt extra viel Bodenfreiheit, sodass beispielsweise die Pedale beim Schieben über Treppenstufen nicht

beschädigt werden.
Neben den Pedalen liegt das
Herzstück des Pedelecs,
der Bosch Performance
Line CX Motor mit vier
Unterstützungsstufen und
einer Höchstgeschwindigkeit
von 25 Stundenkilometern.

85 Newtonmeter Kraft besitzt der unscheinbare kleine Motor, sodass selbst das Losfahren auf steiler Strecke kein Problem ist. Bei niedriger bis mittlerer Unterstützungsstufe schafft die Batterie (625 Watt) im Schnitt gute 80 Kilometer. Wer längere Fahrten plant, sollte das Ladegerät mitnehmen und die eigene Mittagspause zum Aufladen nutzen. Für den abendlichen Heimweg in der Dunkel-

Markus Kröckertskothen
mit dem Delite GT touring

heit sorgt das vordere
Fernlicht mit einer Helligkeit
von 150 Lux für eine mehr als
ausreichende Beleuchtung. "Damit wird es nachts plötzlich wieder

Tag", sagt Kröckertskothen und schmunzelt. Der Fachverkäufer, selbst leidenschaftlicher Radfahrer, ist vom Delite GT touring ausnahmslos überzeugt. "Sicherlich ist es eine Investition. Aber es ist das optimale Alltagsrad, sicher, robust und langlebig. Der Rolls Royce unter den Pedelecs."

Cristina Segovia-Buendía



Das Laden eines E-Wagens ist unkompliziert.

Das Autohaus Schönauen in Solingen ist sicher: **Die Zukunft liegt in der E-Mobilität.**Es setzt auf eine Kooperation mit den Stadtwerken.

Die Zukunft des Autoverkehrs gehört der Elektromobilität. Da ist sich Thomas Schönauen, Geschäftsführer der Schönauen Autohaus GmbH & Co. KG aus Solingen, sicher. Um das Thema E-Mobilität voranzutreiben, besteht seit 2020 eine Koopera-

zutreiben, besteht seit 2020 eine Kooperation zwischen dem Autohaus Schund den Stadtwerken Solingen.

Das Autohaus ist Ansprechpartner für den Kauf eines E-Fahrzeugs, die Stadtwerke kümmern sich um alle Belange rund um die passende Lademöglich
Im Autohaus kann man sich über Elektro-Fahrzeuge

sich um alle
Belange rund
um die passende Lademöglichkeit, etwa die Wallbox
– angefangen von der Beratung bis hin zur Installation. "Damit bekommt der Kunde bei uns alles aus
einer Hand", erklärt Schönauen den Vorteil.
Denn viele Interessenten, die auf ein E-Auto

umsteigen wollen, haben sich zwar schon mit dem Wagen selbst auseinandergesetzt, aber noch viele Fragen zum richtigen Laden zu Hause. Da vermittelt das Autohaus an den Kooperationspartner weiter.

"Die Zusammenarbeit klappt super", lobt Schönauen. Der Austausch

bekräftige gegenseitige
Ideen, wie etwa
die E-Auto-Leasing-Aktion
mit einem
Bonus auf

sing-Aktion
mit einem
Bonus auf
die Stromrechnung
im Herbst
2020. Künftig soll auch
ein Graffiti
– zu sehen ist
unter anderem

unter anderem
ein elektrischer Opel
Mocca sowie eine Ladesäule mit Stadtwerkelogo – op-

tisch auf die Zusammenarbeit hinweisen. Auf dem Betriebsgelände des Hauptstandortes des Autohauses in Solingen-Ohligs gibt es zudem seit rund einem Jahr vier Ladesäulen, die von den Stadtwerken installiert wurden. Das Ladesäulen-Angebot soll künftig erweitert werden.

Ein Viertel der verkauften Autos ist elektrisch

"Das Thema E-Wagen explodiert aktuell", betont Thomas Schönauen, der selbst ein E-Auto fährt. Rund 25 Prozent der verkauften Fahrzeuge jährlich haben inzwischen einen elektrischen Antrieb - entweder als Hybrid oder vollelektrisch. Die Möglichkeiten der staatlichen Förderung sowohl für die Anschaffung des E-Fahrzeuges als auch für die Installation der Ladesäule mache dem Umstieg auf den nachhaltigen Antrieb für viele Besitzer attraktiv. So gibt es etwa rund 900 Euro Zuschuss vom Staat bei der Anschaffung einer Wallbox. Auch für die Verbesserung des Netzes öffentlicher Lademöglichkeiten tue sich einiges, merkt Schönauen an. So gebe es etwa bei größeren Lebensmittelanbietern Überlegungen, Parkplätze mit Lademöglichkeiten einzurichten.

Anna Mazzalupi



it diesem Auto erlebt man etwas. Und bietet zugleich auch anderen ein Erlebnis. Der McLaren 720S Spider ist alles andere als dezent und wahrlich nichts für kontaktscheue Menschen, die nicht gerne auffallen. So waren es bei der Testfahrt durchs Bergische die vielen kleinen Begegnungen, die diesen Tag unvergesslich machten. Die zahlreichen Reaktionen reichten von staunenden Blicken, einem verzückten Lächeln, technischen Fragen an den Fahrer bis hin zum Verlangen, ein Foto

Der Ausflug ins Bergische beginnt an der Müngstener Brücke. Schon bei der Einfahrt in den Brückenpark zücken Schaulustige ihr Handy, um ein Foto zu machen. Viele sind gekommen, um die Müngstener Brücke zu bewundern und sind auf ihrer Wandertour zu ihrer Überraschung nun um einen zweiten Hingucker bereichert worden. Immer wieder nähern sich – coronakonform – Menschen, um den blauen Renner von Nahem zu bestaunen. "Wieviel PS hat der denn?", wird gefragt, ebenso "Was ist der wohl wert?" "720 PS" und "knapp 300.000 Euro" sind die Antworten und verursachen bei den Fragestellern zusätzliches Erstaunen. "Und Ihnen gehört der?", kommt natürlich als unvermeidliche Nachfrage. "Ne, leider nicht. Ich bin nur der Redakteur des Magazins ENGELBERT und darf den Wagen testen!" Bei einem kleinen Jungen funkeln die Augen ganz besonders. Die Mutter traut sich und fragt, ob sich das Kind einmal reinsetzen darf. Natürlich darf es. So öffnet sich für den Jungen eine







der imposanten Flügeltüren. Mit ein wenig Ehrfurcht setzt er sich ins bodennahe Cockpit und nimmt das Kart-ähnliche, kleine Lenkrad in die Hände. Es entstehen schöne Erinnerungsfotos, mit geschlossenem und dann auch noch mit geöffnetem Verdeck. Plötzlich rast ein Mountainbiker vorbei, riskiert einen kurzen Blick, um im Vorbeifahren kundzutun: "Nicht schlecht! Aber ich wette, ich bin in den bergischen Wäldern schneller." Recht hat er.

Modern trifft historisch

Die zweite Station der Testfahrt durchs Bergische führt zu Schloss Burg, dem zweiten großen Wahrzeichen der Region. Hier wartet schon Fotograf Michael Schütz auf den Flitzer, der für ENGELBERT ins rechte Licht gerückt werden soll. Er selbst hat schon viele besondere Autos gesehen und fotografiert, doch auch dem Profi steht die Begeisterung ins Gesicht geschrieben. "Gut, dass wir heute shooten", meint er mit Hinblick auf die Tatsache, dass hier gestern noch Schnee lag. Heute ist das Wetter ideal und lässt tolle Fotos erwarten. Unter dem Motto "historisch und modern" gibt es hier diesmal gleich zwei Stars: der mobile ist ein Jahr alt und der steinerne – zumindest zum Teil – 908 Jahre. Solch ein wertvolles Gefährt dürfte das Burgtor in all den Jahren wohl noch nicht durchquert haben.

Auf dem Innenhof des Schlosses angekommen, scheint auch der steinerne Burgherr Engelbert I. hoch zu Ross ein Auge auf den Renner zu werfen. Ebenso der heutige Burgherr Gregor Ahlmann, der neugierig aus seinem Büro im Burgturm hinunterblickt und das Fotoshooting durch seine Genehmigung erst ermöglicht hatte. Doch der Museumsleiter ist längst nicht der einzige, dessen Neugierde geweckt wurde. So wird der McLaren sofort von zahlreichen Bauarbeitern in Augenschein genommen, die natürlich kurz die Schippe zur Seite legen. Und natürlich kommen auch hier die Handys zum Einsatz - foto- und videografisch. Viele kennen sich aus. "Das ist doch der 720S von McLaren, oder?", fragt ein Bauarbeiter. "Vor Kurzem ist ja auch der neue McLaren herausgekommen. Der Artura ist noch schneller, hat zwar nur 680 PS, ist aber ein Hybrid", verblüfft der Mann mit jeder Menge Fachwissen.

Nach einem gelungenen Shooting geht es noch zu einem kurzen Abstecher durch die Wermelskirchener Innenstadt, wo dem "Erlebnisauto" ebenfalls unzählige anerkennende Blicke gewiss sind. Bei besonders langsamem Tempo lässt es sich hier wunderbar cruisen, fast wie auf einem automobilen Catwalk. Das Straßendreieck des Stadtkerns war insbesondere in den 90er Jahren als Automeile für Liebhaber von getunten Fahrzeugen bekannt – ähnlich wie die Kölner Straße in Lennep oder die Bahnhofstraße in Hückeswagen. Das klassische Cordella-Cup-Dreieck ist allerdings nicht mehr ganz erhalten, da man oben nicht mehr direkt in die Kölner Straße und unten nicht mehr in die Remscheider Straße einbiegen kann. Doch wiederum sind viele verblüffte Passanten und klickende Handys zu beobachten. Auch hier ist der McLaren ein Star, diesmal ohne historische Konkurrenz. Wenig später – nach vielen Begegnungen, tausenden Fotos und unzähligen Blicken – ist die Testfahrt beendet. Nun heißt es Abschied nehmen. Leider.

Zahlen aus einer eigenen Liga

Doch was genau steckt hinter dem britischen Supersportwagen, der so viele Blicke erntet? Der Name McLaren steht für Rennsport, Fahrspaß und Exklusivität. Das ist selbstredend auch beim Modell 720S Spider nicht anders. Mit der Ausführung "oben ohne" – als Cabrio – folgt der britische Sportwagenhersteller, der seinerzeit mit dem McLaren F1 immerhin den schnellsten Sportwagen mit Straßenzulassung entwickelte, seinem Kurs "noch stärker, noch schneller, noch leichter". Gleichzeitig wirbt aber McLaren mit der Mischung aus extremer Leistung und alltäglicher Benutzerfreundlichkeit. Wie aber schlägt sich der Supersportwagen im Alltagsgebrauch? Das Auftreten des britischen Supersportwagens liegt irgendwo zwischen Batmobil und Raumschiff. Die Optik und die Linien des 720S sind wie aus einem Guss - so als sei die Karosserie im Windkanal geformt. So abgespaced die sich nach oben öffnenden Scherentüren anmuten: das Vehikel hebt nicht ab. Hier ist jedoch unter dem Garagendach Vorsicht geboten, damit die Türen dort beim Öffnen unbeschadet bleiben.







■ Echt.Luxuriös.

Die nackten Zahlen sind aus Sicht eines Kleinwagen-Besitzers oder eines Familienkombis ohnehin aus einer völlig anderen Liga: 720 PS Leistung, von 0 auf 100 in nur 2,9 Sekunden, 341 km/h Spitzengeschwindigkeit und ein Preis ab 280.000 Euro bedeuten gleich mehrere Ausrufezeichen. Der Verbrauch von kombiniert 12,2 Litern und bei Höchstleistung phasenweise weit mehr als 30 Litern sowie ein – laut Hersteller – CO₂-Ausstoß von 276 g/km sind es aber auch. Jedoch: Einen McLaren 720S kauft sich wohl niemand, der auf sparsames Fahren und geringen Schadstoffausstoß Wert legt. Zumal auch der praktische Nutzen hinsichtlich Stauraum begrenzt ist. Unter

dem Verdeck bietet eine kleine Hutablage Platz für einen Aktenkoffer oder eine Jacke. Im Gepäckraum vorn ist immerhin Platz für zwei Getränkekisten. Praktisch: Das Carbonfaser-Hardtop lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h in nur elf Sekunden ein- oder ausfahren. Wer die Übersicht auch bei geschlossenem Verdeck behalten möchte, kann das elektrochrome Glas auf Knopfdruck zwischen transparentem und getöntem Zustand wechseln. Mit so vielen Pferdestärken lässt sich aber so einiges anderes anstellen. Aus dem Stand von 0 auf Tempo 200 beschleunigen zum Beispiel, in einer Zeit, in der es gewöhnliche Automobile gerade einmal auf

100 km/h schaffen: in 7.9 Sekunden. Hilft aber im Berufsverkehr auch nicht, um viel schneller ans Ziel zu gelangen, mag sich der Kleinwagen-Besitzer nun denken. Um diese Leistungen mit einem maximalen Drehmoment von 770 Nm abrufen zu können, braucht es jedoch einiges an Vorlaufzeit. Denn, was der Familienkutsche oder dem Kleinwagen kaum schadet, braucht eine Hochleistungsmaschine wie der 4,0-Liter V8-Doppelturbomotor des McLaren umso mehr. Dieser Traum aus Carbonfaser muss nämlich buchstäblich erst einmal auf Touren gebracht und warmgefahren werden. Dafür gibt's im 720S eine eigene Anzeige: Erst wenn sich die Motoren- und Reifenanzeige blau färbt, darf der Fahrer Vollgas geben.

Der Zweisitzer fährt sich dank der drei Fahrmodi Komfort, Sport und Track durchaus unterschiedlich. Im erstgenannten Modus lässt sich der 720S angenehm wie eine Limousine steuern, im Modus Track schiebt der Heckantrieb den Wagen gewaltig und ist für den Sportwagen-Anfänger deutlich schwieriger zu bändigen. Der Sportmodus liegt irgendwo dazwischen. Die Variable Drift Control-Technologie hilft beim Beherrschen des 720S und kann vom Fahrer über einen Schieberegler auf dem zentralen Infotainment-Bildschirm an seine individuellen Bedürfnisse und Fähigkeiten angepasst werden. Theoretisch ist die gerade einmal 1,19 Meter hohe Sportflunder also ein Renner für Jedermann.

Christian Werth und Patrick Jansen





McLaren 720S Spider

Hubraum 3994 ccm
Leistung 720 PS
0-100 km/h 2,9 Sekunden
max. Geschwindigkeit 341 km/h
Länge 4,54 Meter
Breite 2,16 Meter
Höhe 1,19 Meter
Gewicht 1468 Kilogramm
Stauraum 150 Liter (vorn); 58 Liter (hinten)
Verbrauch 12,2 Liter Benzin
CO₂-Ausstoß 276 g/km
Testwagenpreis 292.580 Euro







■ Echt.Wissenswert



"Wir gehen dem Schaden wirklich auf den Grund"

Ein Zusammenstoß im Straßenverkehr ist schon ärgerlich genug. Deshalb sollte man den unverschuldeten Haftpflichtschaden sofort nach dem **Unfallgeschehen in die bewährten Hände von Fachleuten** legen. Auf jeden Fall sollte ein unabhängiger Gutachter zur Schadensbeurteilung hinzugezogen werden.

Bei einem unverschuldeten Verkehrsunfall hat der benachteiligte Autofahrer das Recht, selbst einen Kfz-Gutachter zu beauftragen. "Die anfallenden Kosten müssen von der Haftpflichtversicherung des Unfallverursachers im Rahmen der Schadensregulierung übernommen werden", klärt der Remscheider Prüfingenieur Thorsten Pohl auf. In diesem Zusammenhang können sich Unfallbenachteiligte im Zweifelsfall an einen auf Verkehrsrecht spezialisierten Rechtsanwalt wenden. Auch diese Kosten zahlt die gegnerische Versicherung.

Vor 13 Jahren hat sich Thorsten Pohl als mobiler Prüfingenieur selbstständig gemacht. Bis 2016 besuchte der 57-Jährige auf seinen Touren Kfz-Werkstätten im gesamten Bergischen Land. Vor fünf Jahren wurde er auf dem Gelände der ehemaligen Brauerei Kipper in Remscheid sesshaft. Dort betreibt er zwei moderne Prüfstraßen für Pkw und Lkw. Trotzdem fährt sein Prüfteam nach wie vor zu rund 30 Werkstätten im Bergischen Land, um Haupt- und Abgasuntersuchungen vor Ort auszuführen. In seiner Heimatstadt Wermelskirchen bietet Thorsten Pohl noch

die Dienste eines Kfz-Sachverständigenbüros an.

Bis zu 600 Unfallgutachten im Jahr werden von seinem Ingenieurbüro erstellt. Insgesamt beschäftigt Pohl 20 Mitarbeiter, von denen zehn Prüfingenieure und drei Sachverständige sind. Dabei legt das Unternehmen sehr viel Wert auf die Erstellung von qualifizierten und unabhängigen Gutachten im Sinne des Kunden. "Wir gehen dem Schaden auf den Grund", verspricht der Diplom-Ingenieur. "Dies geschieht während der intensiven Untersuchung des Fahrzeugs. Bei uns werden die

meisten Unfallschäden auf der Hebebühne begutachtet." Gefälligkeitsgutachten im Vorbeigehen sind ihm ein Gräuel Die Gutachten von Thorsten Pohl dienen der Versicherung nicht nur als Abrechnungsgrundlage, sondern haben überdies eine beweissichernde Wirkung vor Gericht. Daher gehört eine detaillierte Dokumentation des Schadensumfangs zu einer lückenlosen Sicherung von Beweisen. "Nur auf diese Art kann gewährleistet werden, dass der Unfallschaden fach- und sachgerecht repariert wird. So entstehen später keine Unstimmigkeiten zum tatsächlichen Schadenumfang." Die Gutachten reichen vom kleinen Blechschaden bis hin zum Totalschaden. "Dann bleibt uns nur, den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs unter Abzug des Restwertes zu berechnen. Übrigens hat der Unfallbenachteiligte immer das Recht auf ein kostenfreies Mietauto, das für die Zeit der Fahrzeugreparatur zur Verfügung gestellt wird. "Während des Gutachtens kann ich die zustehende Miet-



Dank der eigenen Hebebühne können die Fahrzeuge auch am Unterboden untersucht werden

wagenklasse ermitteln", so Pohl weiter. "Wer darauf verzichtet, hat die Möglichkeit auf eine Nutzungsausfallentschädigung. Auch hier ermitteln wir den Nutzungsausfall."
Thorsten Pohl und sein Expertenteam kümmern sich als neutrale Sachverständige darüber hinaus auch um die fachliche Begutachtung von historischen Fahrzeugen. "Rund 200 Besitzer von Oldtimern und anderen wertvollen Fahrzeugen beauftragen uns mit einem Wertgutachten", er-

zählt der Remscheider Prüfingenieur. "Wer ein teures Automobil in der Garage stehen hat, nutzt das Fahrzeug in aller Regel als Geldanlage. Da möchten die Leute natürlich wissen, wie hoch der tatsächliche Wert ist." Aber erst nach einer intensiven technischen und optischen Begutachtung auf der Hebebühne kann der tatsächliche Wert festgestellt werden.

www.pruefstelle-remscheid.de

Holger Bernert

Anzeige

DESIGN, WEBSEITE, ONLINESHOP, MAGAZIN, APP, VIDEO UND MEHR:

Wir navigieren Sie durch die Medienlandschaft



SiMa Design, gegründet 2007, ist eine leistungsstarke Grafikagentur mit einem modernen, kreativen Team aus Solingen.
Namhafte Kunden schenken uns bereits in langfristigen Partnerschaften ihr Vertrauen. Lernen auch Sie uns kennen und nutzen Sie unsere Erfahrung mit neuesten Techniken und Trends. Profitieren Sie von allerhöchsten Qualitätsansprüchen, mit denen wir auch Ihr Projekt zum Erfolg führen.



SiMa Design Grund 3 42653 Solingen Tel: 0212 / 2 53 54 21 - 3 info@simadesign.de www.simadesign.de

"Kfz-Mechatroniker ist einer der Top-Berufe im Handwerk"

Die Arbeit in einer Autowerkstatt ist der Traum vieler technikbegeisterter Schulabgänger.

Aber wie wird man eigentlich Kraftfahrzeug-Mechatroniker? Fragen zu diesem spannenden Beruf, der sich mit der immer komplexer werdenden Technik und Digitalisierung stark verändert hat, beantwortet Fred Schulz, Geschäftsführer der Kreishandwerkerschaft Remscheid, zu der auch die Innung des Kraftfahrzeughandwerks zählt.

Herr Schulz, wie wird man eigentlich Kfz-Mechatroniker oder -Mechatronikerin?

Schulz: Kraftfahrzeug-Mechatroniker oder -Mechatronikerin wird man durch eine Ausbildung in einem Kfz-Handwerksbetrieb und/oder einem ausbildenden Autohaus. Die Ausbildung erfolgt im dualen System und unterteilt sich in betriebliche und schulische Ausbildung.

Gibt es einen Unterschied zwischen den Berufsbezeichnungen Kfz-Mechaniker und Kfz-Mechatroniker?

Schulz: Der Kfz-Mechatroniker entstand 2003 durch die Zusammenfassung der bis

dahin eigenständigen Berufe Kfz-Mechaniker, Kfz-Elektriker und Automobilmechaniker. Die Namensgebung wurde gewählt, um dem modernen und zukunftsorientierten Berufsbild zu entsprechen. Mit der neuen Berufsbezeichnung wurde wie auch durch eine neue Ausbildungsordnung auf die veränderten Anforderungen im Kraftfahrzeugtechnikerhandwerk reagiert.

Wie sind derzeit die Chancen in der Region, eine Ausbildungsstelle als Kfz-Mechatroniker zu finden?

Schulz: Der gesamte Ausbildungsmarkt hat sich durch die Pandemie verändert.

Die Ausbildungsbetriebe beobachten die Situation sehr aufmerksam. Es ist eine gewisse Zurückhaltung in Bezug auf die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen zu erkennen. Geschuldet ist diese Zurückhaltung der Verantwortung der Betriebe für die Gesundheit der jungen Menschen. Auch bei den Ausbildungsplatzsuchenden ist eine große Unsicherheit zu verzeichnen. Die ständigen negativen Berichte über die wirtschaftliche Situation der Branche sind nicht förderlich. Doch ich möchte mit Nachdruck festhalten, dass jedem ausbildungswilligen und ausbil-

dungsfähigen Interessenten ein Ausbildungsplatz angeboten werden kann.

Welchen Schulabschluss braucht man?

Schulz: Der Ausbildungsberuf Kfz-Mechatroniker ist einer der Top-Berufe im Handwerk mit höchsten Ansprüchen an die Ausbildungsfähigkeit. Ein sehr guter Hauptschulabschluss, besser noch eine gute Mittlere Reife, sind die erfolgsversprechenden Schulabschlüsse.

Welche Schulfächer sollten einem für den Beruf liegen?

Schulz: Gute Noten in den Fächern Deutsch und Mathematik, aber auch gute Noten in den naturwissenschaftlichen Fächern sind wichtig.

Was macht ein Kfz-Mechatroniker beziehungsweise in welchen Bereichen ist er tätig?

Schulz: Die Berufsausbildung gliedert sich in gemeinsame Ausbildungsinhalte und die Ausbildungsinhalte in einem der Schwerpunkte Personenkraftwagentechnik, Nutzfahrzeugtechnik, Motorradtechnik, System- und Hochvolttechnik und Karosserietechnik. Der Ausbildungsrahmenplan und das Ausbildungsberufsbild sind die Grundlagen für die Ausbildung.

Wie hoch ist die Ausbildungsvergütung?

Schulz: 705 Euro im ersten Ausbildungsjahr, 750 Euro im zweiten, 850 Euro im

Fred Schulz,
Geschäftsführer der
Kreishandwerkerschaft
Remscheid, macht
sich für Ausbildungen
im Handwerk stark.

dritten und 945 Euro im vierten Ausbildungsjahr.

Wie lange dauert die Ausbildung?

Schulz: Die reguläre Ausbildungszeit beträgt dreieinhalb Jahre.
Durch einen sehr guten Schulabschluss wie der Mittleren Reife kann die Ausbildung um sechs Monate verkürzt werden.
Für eine vorzeitige Zulassung zur Gesellenprüfung sind sehr gute Leistungen im Betrieb und in der Berufsschule notwendig.

Wie sind die Chance auf dem Arbeitsmarkt nach der Ausbildung?

Schulz: Die Chancen sind sehr gut, da es einen sehr starken Facharbeitermangel im Gesamthandwerk gibt. Gute Gesellen haben keine Probleme, einen zukunftssicheren Arbeitsplatz zu bekommen oder vom Ausbildungsbetrieb übernommen zu werden.

Welche Weiterbildungen sind nach der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Mechatroniker möglich?

Schulz: Während der Ausbildung gibt es schon zahlreiche Möglichkeiten der Fortund Weiterbildung. Die Lehrgänge der Überbetrieblichen Unterweisung ergänzen das Angebot. Direkt nach erfolgreicher Ausbildung ist die Anmeldung zur Meisterprüfung möglich. Der Meisterbrief ist das beständigste Wertpapier. Heike Karsten









ustrationen: Gettyimages/Macrovect



ndreas von Kalben ist Fahrlehrer aus Leidenschaft. Der 54-Jährige bringt bereits im 26. Dienstjahr bei der Solinger Academy Fahrschule Müller Fahranfängern das Autofahren bei. Vor gut fünf Jahren spezialisierte sich der verantwortliche Leiter der Fahrschule auf die Ausbildung der Berufskraftfahrer für Lkw und Bus. "Das macht einfach wahnsinnig viel Spaß", sagt der "Meister aller Klassen".

Davor hat er nämlich vor allem Pkw- und Motorrad-Anwärter auf die Prüfung vorbereitet

Dass die Fahrschule überhaupt Berufskraftfahrer ausbildet, ist eine Seltenheit. Nur zwei weitere Fahrschulen in Solingen bieten diese Führerscheinklassen an. Dabei ist der Bedarf an Berufskraftfahrern hoch, weiß von Kalben: "Bundesweit werden aktuell bis zu 60.000 Fahrer gesucht." Tendenz steigend. Frauen seien in der Branche nach wie vor Ausnahmen. "Bei uns sind gerade einmal etwa 0,5 Prozent Frauen", erklärt der Fachmann.

Führerschein ab 17 ist stark gefragt

Die Beliebtheit des "Lappens" steigt grundsätzlich wieder. Mehr Jugendliche wollen den Führerschein machen. Das führt von Kalben auch auf die Einführung des

"Begleitenden Fahrens ab 17", kurz BF17, zurück. Anfangs stand er dem jedoch kritisch gegenüber. "Aber nun muss ich sagen, es ist ein großer Vorteil, dass sie ein Jahr mit Begleitung fahren." Das Einstiegsalter für den Führerschein weiter runter auf 16 zu setzen, wie es aktuell diskutiert wird, sieht von Kalben skeptisch. Manchen Jugendlichen fehle dafür noch die Reife. Zudem haben sich auch die Anforderungen an Autofahrer in den vergangenen 20 Jahren stark gewandelt, ergänzt er. Das liege zum einem am dichteren Verkehr, zum anderen auch an den technisch immer komplizierteren Fahrzeugen. Die Prüflinge müssen auch über die technische Assistenzsysteme Bescheid wissen und damit umgehen können. "Auch die Prüfungen sind schwerer geworden", sagt der Fahrlehrer. Seit April beträgt die Prüfzeit 55 Minuten.

Wer Schwierigkeiten mit der Koordination von Kupplung, Gas und Schaltung hat, kann das bei der Academy Fahrschule realitätsnah und ohne Stress am Fahrsimulator üben, die Abläufe automatisieren. Den klassischen Übungsplatz, so von Kalbens Beobachtung, nutzen immer weniger Fahrschüler. Digitalisierung

spielt ohnehin eine große Rolle. Am Standort in der Solinger Innenstadt können die Fahrschüler zum Beispiel während der Öffnungszeiten an den PC-Plätzen für die digitale Theorieprüfung büffeln. Viele nutzen auch die

Trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie konnten an der Fahrschule, die Inhaber Karl-Heinz Müller vor 43 Jahren gründete, alle 17 Fahrlehrerinnen und -lehrer gehalten werden. Damit zählt die Academy Fahrschule zu einer der größten im Umkreis. Auch ihr Fuhrpark lässt sich sehen. Der Lern-Lkw ist ganz neu und neben Motorädern, Anhängern sowie den klassischen Pkw mit Verbrennungsmotor lernen die Schüler beim

Automatikführerschein auch in zwei E-Golfs. Zwei weitere sollen folgen.

weitere sollen folgen.
Andreas von Kalben rechnet damit, dass der Automatikführerschein künftig wieder vermehrt abgelegt wird. Der Grund: Seit dem 1. April gilt die Führerscheinklasse B197. Diese Regelung gab es schon

einmal in der 80er-Jahren. Automatikprüflinge müssen zehn Schulungsstunden in einem Schaltwagen sowie eine zusätzlich 15-minütige Übungsfahrt absolvieren und dürfen dann beide Getriebemodelle

Anna Mazzalupi





Mit dem Führerschein Klasse AM können Jugendliche ab 15 Leichtkraftfahrzeuge fahren. Da machen auch die Selfies doppelt so viel Spaß.

Dank einer Neuerung können Jugendliche in NRW seit 2020 schon **mit 15 Jahren den Führerschein Klasse AM** ablegen. Dieser berechtigt auch dazu, ein Auto zu fahren, sogenannte Leichtkraftfahrzeuge.

obil und unabhängig zu sein, bedeutet gerade für Jugendliche sehr viel. Die erste Möglichkeit dafür stellte lange der Moped-Führerschein ab 16 Jahren dar. Doch inzwischen muss man nicht mehr bis zum 16. Geburtstag warten, um dieses Stück Freiheit zu erreichen. Seit 2020 kann man in Nordrhein-Westfalen den Führerschein der Klasse AM bereits mit 15 Jahren ablegen.

Die Nachfrage nach dem Moped-Führerschein sei seitdem wieder leicht gestiegen, erklärt Leonhard Weber, Fahrlehrer und Inhaber der Fahrschule Weber aus Remscheid-Lennep. Fahrstunden zu nehmen und am Theorieunterricht teilzunehmen, ist nun schon mit 14 Jahren möglich. "Als junger Mensch lernt man natürlich schneller, als wenn man schon etwa 25 ist", nennt Weber einen Vorteil.

Für viele sei der Roller aber nicht mehr so attraktiv wie früher, da zwei Jahre später im Rahmen des begleitenden Fahrens bereits die Fahrerlaubnis der Klassen B und BE erworben werden kann. Dabei beinhaltet der Führerschein der Klasse AM einen entscheidenden Aspekt, der für viele bislang eher unbekannt ist: Wer eine solche Fahrerlaubnis besitzt, darf auch schon mit 15 Auto fahren. Dabei handelt es sich um ein spezielles vierrädriges Leichtkraftfahrzeug. Der motorisierte Zweisitzer mit Automatikgetriebe ist deutlich kleiner als ein herkömmlicher Pkw und mit einem maximalen Leergewicht von 425 Kilo auch deutlich leichter. Genau wie die motorisierten Zweiräder, die für die Klasse AM zugelassen sind, hat ein Leichtkraftfahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 45km/h und eine Hubraumgröße von maximal 500 ccm.

Beliebtheit der Leichtkraftfahrzeuge steigt

Noch ist der Markt für die Leichtautos überschaubar. Doch auch hier wächst die Nachfrage, weiß Mehmet Sezer, Experte für die Leichtkraftfahrzeuge der Marke Ligier und Microcar bei Autohaus Schönauen in Solingen. Die Autoexperten sind seit 2014 der einzige Vertriebspartner für die Leichtautos von Ligier und Microcar in der Bergischen Region. Wurden anfangs noch rund zehn solcher Wagen im Jahr verkauft, sind es inzwischen schon bis zu 25 Stück jährlich. Rund 80 Prozent davon, merkt Sezer an, werden von Jugendlichen genutzt. Aber auch ältere Semester, die keinen großen Pkw mehr benötigen, oder auch Lieferservices entdecken Ligier und Microcar für sich.

Schon während seiner Ausbildung bei Schönauen hat Sezer das Auto selbst getestet. "Ich war sehr positiv überrascht, wie schnell es ist", sagt er. Als Ligier, ursprünglich Hersteller von Sportwagen, mit dem Bau des Leichtwagens begann, fuhr er zunächst nicht schneller als 25 km/h. Dadurch wurde das Fahrzeug oft zum Ärgernis für andere Verkehrsteilnehmer. "Mit dem 45 km/h ist er aber nun kein Hindernis mehr im Stadtverkehr. Er beschleunigt schnell, und auch längere Strecken lassen sich problemlos fahren", erklärt Sezer. Genau wie beim Moped darf man damit sowohl innerorts als auch auf Landstraßen unterwegs sein.

Während Ligier mit einer sportlichen Karosserie und Extravaganz punktet, überzeugt das schlichte ausgestattete Microcar mit einem niedrigeren Preis. Technisch sind beide jedoch vollkommen identisch, beide haben ein Aluminium-Chassis. "Der Ligier ist sozusagen der Lamborghini unter den Leichtkraftfahrzeugen", bringt es Sezer auf den Punkt.

Preislich beginnen die schlichteren Neuwagenmodelle der Leichtfahrzeuge ab etwa 8700 Euro. Die Wagen können sowohl geleast, finanziert oder bar gezahlt werden. Damit ist für jeden Geschmack und auch jeden Geldbeutel etwas Passendes dabei, erklärt der Automobilverkäufer. Ausstattungsmäßig ist auch vieles realisierbar. "Die Fahrzeuge sind zudem sehr preisstabil und haben nur einen sehr geringen Wertverlust", betont Sezer. Der Kofferraum sei vergleichbar mit dem eines Kleinwagens.

Viele Unfälle habe es mit den Modellen aus dem Autohaus Schönauen seit 2014 nicht gegeben, erklärt Sezer. Etwa drei Auffahrunfälle sind bisher in die Statistik eingegangen, bei denen die Stoßstange in der hauseigenen Werkstatt gewechselt werden musste. Fahren lernen für die praktische Prüfung kann man mit dem Leichtkraftfahrzeug in den meisten Fahrschulen übrigens bisher nicht. "Die Fahrstunden und auch die Prüfung für die Klasse AM erfolgt nach wie vor mit dem Moped", sagt Fahrlehrer Leonhard Weber. Mehmet Sezer empfiehlt den Kunden deshalb immer auch eine ein- bis zweistündige Probefahrt, bevor es allein mit Ligier oder Microcar ins Verkehrsge-Anna Mazzalupi tümmel geht.



Vorteile von Leichtkraftfahrzeugen im Vergleich zum Moped

- ✓ Wind- und wettergeschützt durch das Gehäuse. Auch Unfallverletzungen werden minimiert.
- Es ist von TÜV, Umweltzonenregelung und Kfz-Steuern befreit.
- ✓ Das Haftpflichtversicherungskennzeichen kostet etwa 79 Euro im Jahr.

- Es verbraucht wenig Sprit und verursacht wenig Wartungskosten.
- Durch die Nutzung von Ligier/Mircocar wird die Probezeit für den Führerscheinklasse B/BE um ein Jahr verkürzt. Die Zeit wird auch bei der Kfz-Versicherung angerechnet.
- Jugendliche können Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln, ohne eine Begleitperson an der Seite haben zu müssen.

Kühlen Kopf bewahren in Gefahrensituationen

Foto-ADAC

Wer sein Fahrzeug kennt und weiß, wie man richtig reagiert, fährt sicherer und selbstbewusster. **Wie man sich in Gefahrensituationen angemessen verhält,** lernt man in Fahrsicherheitstrainings. *von Anna Mazzalupi*

Eine beliebte Aufgabe beim Fahrsicherheitstraining: rechtzeitig zum Stehen kommen – auch bei nasser Fahrbahn

gal, ob Fahranfänger oder Vielfahrer: Von einem Fahrsicherheitstraining profitiert jeder Auto- und Motoradfahrer. Auf einem sicheren Gelände fernab vom alltäglichen öffentlichen Verkehrstrubel können bei einem Fahrsicherheitstraining die Teilnehmer sich und ihr eigenes Fahrzeug erproben und viele wertvolle Erfahrungen mitnehmen, um beispielsweise in Situationen wie Aquaplaning oder einem ausbrechenden Heck ruhiger und besser reagieren zu können oder frühzeitig Gefahren zu erkennen.

Warum sollte man ein solches Training absolvieren?

"Ganz wichtig ist es zu wissen, wo die physikalischen Grenzen sind, ohne andere zu gefährden. Was passiert mit dem Auto? Wie reagiere ich richtig? Das alles lernt man im Fahrsicherheitstraining", erklärt Rainer Steinigans, Fahrlehrer und Verkehrssicherheitstrainer bei der Verkehrswacht Solingen. Neben Fahranfängern und Vielfahrern nutzen auch viele Senioren das Angebot, um ihr Wissen aufzufrischen und ihre Fahrfähigkeit auf den Prüfstand zu stellen. Die Teilnehmer schulen bei dem Training auch eine vorausschauende Fahrweise und fühlen sich bei der nächsten realen Gefahrensituation sicherer im Umgang mit Hindernis und Verhalten des Fahrzeuges. Die Nachfrage nach der Sicherheitslektion sei in Solingen sehr hoch, ergänzt Steinigans. Den Großteil machen Termine für Firmen aus, die ihre Mitarbeiter schulen lassen wollen. Diese werden häufig durch die Berufsgenossenschaften gefördert. Während der Übungen ist das Fahrzeug beispielsweise bei der Verkehrswacht Solingen über deren Versicherung für den Fall eines Schadens versichert, erläutert Steinigans.

Wer bietet solche Fahrsicherheitstrainings an?

Große Anbieter sind der TÜV Rheinland

sowie der ADAC. Für die Angebote müssen die Teilnehmer jedoch recht weit anreisen. Das Seminar vom TÜV Rheinland findet in Bornheim statt. Der ADAC bietet auf verschiedene Zielgruppen ausgelegte Sicherheitstrainings an, etwa für Fahranfänger und Vielfahrer oder jene, die ein vertiefendes Seminar absolvieren wollen. Diese finden auf den unterschiedlichen ADAC-Trainingsanlagen statt, darunter in Kaarst, Recklinghausen, Haltern am See oder Grevenbroich. Es gibt aber auch regionale Anbieter im Bergischen. Die Verkehrswacht Wuppertal führt das Seminar für Pkw und Motorrad auf dem Betriebsgelände der Firma Wilke am Deutschen Ring durch. Die Verkehrswacht Solingen fährt mit den Teilnehmern auf den Betriebshof der Stadtwerke Solingen an der Weidenstraße. Für Motorradfahrer ist Matthias Marsch in Solingen der richtige Ansprechpartner, Auch diese Seminare werden auf dem Betriebshof der Stadtwerke durchgeführt. Aktuell gibt es in Solingen jedoch keine Angebote, da aufgrund der Corona-Pandemie das Gelände nicht von betriebsfremden Personen betreten werden darf. Sich für einen kommenden Termin vormerken zu lassen, ist aber möglich.

Was wird geübt?

Je nach gewähltem Training werden Vollbremsung, Slalom- und Kurvenfahrten, Simulation eines ausbrechenden Hecks oder auch Bremsund Ausweichmanöver auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen wie Eis oder Wasser geübt. Ebenso werden Lenken und Bremsen oder die Funktion von ABS und ESP besprochen und ausprobiert. "Wir richten uns auch nach individuellen Wünschen und Bedürfnissen der Teilnehmer", merkt Steinigans an. Oberstes Gebot bei allen Gefahrensituationen sei immer, die Geschwindigkeit zu reduzieren, betont der Experte.

Wie läuft das Training ab?

Die verschiedenen Situationen werden in der Theorie besprochen und in der Praxis durchgeführt. Zunächst fahren die Experten die Übung vor, bevor dann die Teilnehmer an der Reihe sind. Sie werden dabei vom Experten über Funk durch die Übung geführt, erklärt Steinigans. Im Anschluss gibt es eine Feedback-Runde dazu, was verbessert werden kann, und die Übung wird mehrfach wiederholt. Es gibt die Seminare sowohl als Halbtagestraining (4,5 Stunden) als auch Tagestraining (circa acht Stunden).

Was kostet das Training?

Bei der Verkehrswacht Solingen kostet das Halbtagestraining 60 Euro, das Tagestraining 90 Euro. Bei der Verkehrswacht Wuppertal werden ebenfalls 90 Euro für das Tagestraining berechnet. Beim ADAC fangen die Preise ab 99 Euro für das Motorrad-Kurventraining an, das Pkw-Basis-Training ab 125 Euro. Der TÜV Rheinland berechnet etwa 137 Euro.

Weitere Infos und Kontaktdaten auf den Homepages der Anbieter:

www.verkehrswacht-solingen.de www.verkehrswacht-wuppertal.de www.adac.de www.akademie.tuv.com

Elterntaxi war gestern!! Fahr Dein erstes Auto schon mit 15*





Der Führerschein AM und Leichtfahrzeuge von LIGIER & MICROCAR machen's möglich!

2 Zylinder Diesel 4 Takt · Automatik · Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h · 2 Zylinder Progress
ACT 500 ccm Motor · Monoblog Chassis mit strukturellen Verstärkungen · 13 Zoll Stahlfelgen ·
EFH · LED Tagesfahrlicht · Türrahmen mit extra stabilem Aluminiumträger · Nebelscheinwerfer vorne ·
Nebelschlussleuchte · Außentemperaturanzeige mit Glatteiswarner · getönte Windschutzscheibe ·
Heizung mit Defrosterfunktion und 3-stufigem Gebläse · Losfahrschutz bei eingelegtem Gang · Extra stark
getönte Scheiben hinten · Kraftstoffverbrauch: 3,6 Liter je 100 km. CO₂ (g/km) Kategorie A: 93 g/km, Euro 4



Ligier Dué Initial Laufzeit 24 Monate mit Anzahlung

UVP EUR 8.500,00 Folgeraten à EUR 104,00
Anzahlung EUR 1.500,00 Effektiver Jahreszins 3,99 %
Privatfinanzierungsdaten: Schlussrate EUR 5.100,00
Nettodarlehensbetrag EUR 7.000,00 Gesamtbetrag EUR 7.475,04
1. monatliche Rate EUR 87,04 Fester Sollzinssatz p.a. 3,92 %

Ligier Dué Initial Laufzeit 24 Monate ohne Anzahlung

UVP EUR 8.500,00 Folgeraten à EUR 172,00
Anzahlung EUR 0,00 Effektiver Jahreszins 3,99 %
Privatfinanzierungsdaten: Schlussrate EUR 5.100,00
Nettodarlehensbetrag EUR 8.500,00 Gesamtbetrag EUR 9.034,69
1. monatliche Rate EUR 150,69 Fester Sollzinssatz p.a. 3,92 %

*Für das Führen eines Leichtkraftfahrzeugs mit 45 km/h wird die Führerscheinklasse AM benötigt. Diese kann in Nordrhein-Westfalen bereits ab 15 Jahren erworben werden. Alle Preise inkl. MwSt. Finanzierungsbesipiel der Santander Consumer Bank AG · Santander-Platz 1 · 41061 Mönchengladbach





Schönauen Autohaus GmbH & Co. KG Filiale Solingen-Mitte Ansprechpartner: Herr Mehmet Sezer 42655 Solingen · Friedrichstr. 32 Tel. 0212/223 25-74

www.autohaus-schoenauen.de

So schön ein Neuwagen auch sein mag – ein Oldtimer hat seinen ganz eigenen Charme.

ass sich immer mehr Autoliebhaber der Pflege eines mindestens 30 Jahre alten Wagens verschreiben – so alt müssen sie sein, um ein H-Kennzeichen zu erhalten – zeigen die Zahlen des Verbands der Automobilindustrie (VDA). So erreichte die Zahl der Oldtimer-Zulassungen im vergangenen Jahr erstmals mehr als 500.000. "Oldtimer sind ein eindrucksvolles Zeugnis der historischen Entwicklung der Mobilität.

Dass sie sich auch weiterhin großer Beliebtheit bei Jung und Alt erfreuen, beweisen nicht nur die vielen und – vor Corona – gut besuchten Oldtimer-Treffen in Deutschland und Europa, sondern auch das Wachstum bei Pkw mit H-Kennzeichen", sagt VDA-Präsidentin Hildegard Müller. Kein Wunder, dass es auch im Bergischen spezielle Angebote für die Autos mit historischem Charme gibt. ENGELBERT hat recherchiert.

Sicherer Stellplatz für den Oldtimer

Wer einen oder sogar mehrere Oldtimer hat, wird früher oder später über die Frage der Unterbringung nachdenken müssen. Denn nicht nur, dass die alten Schätzchen vor Wind und Wetter geschützt stehen müssen, um ihren Wert zu erhalten, nichts schadet einem alten Wagen so sehr wie beständige Feuchtigkeit oder auch hohe Temperaturunterschiede. Außerdem will man den

Wagen natürlich auch vor unberechtigtem Zugriff geschützt wissen. Wenn der Oldtimer an der Straße stehen würde, würde das über kurz oder lang unerwünschtes Interesse auf sich ziehen. In Haan gibt es deshalb den Classic Carpark, der sich auf die Unterbringung von Oldtimern, Youngtimern und Sportwagen spezialisiert hat. Im dem Carpark gibt es Platz für bis zu 80 Fahrzeuge. Diese Stellplätze sind vor allem für die alten und nicht ganz so alten Liebhaberfahrzeuge gedacht. "Egal, ob es sich dabei um eine kurzfristige Anmietung nur über die Wintermonate handelt, oder aber um eine langfristige über das ganze Jahr – der Service und seine Abstimmung auf die Kundenwünsche stehen bei uns im Vordergrund", sagt Inhaber Felix Herriger. Dabei ist vor allem der Zugang zu den Oldund Youngtimern besonders wichtig, falls die Sehnsucht nach den Schätzchen doch etwas größer wird. Deshalb können die Kunden rund um die Uhr zu ihren Fahrzeugen. Trotzdem wird besonders auf die Sicherheit geachtet: "Die gesamte Anlage ist an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr videoüberwacht", sagt Herriger. Dazu kommt eine Zutrittskontrolle auf allen Ebenen. Das soll sicherstellen, dass wirklich nur Berechtigte zu den wertvollen Liebhaberfahrzeugen können. "Natürlich sind alle Stellplätze trocken, sauber und gut belüftet. Auf Wunsch kann man auch eine Premiumbox mieten

 diese sind von nicht einsehbaren Wänden umgeben und noch dazu mit Einzelschlössern gesichert", sagt Herriger. Auf Wunsch kann man zum Stellplatz noch einen eigenen Stromanschluss mieten, sodass man diesbezüglich unabhängig ist. Auch wenn die Autos im Lagerland Classic Carpark also eher älteren Semesters sind – die verwendete Technik ist hochmodern. "Der Zugang funktioniert ohne Schlüssel und ist per App möglich", sagt Herriger.

Am besten gut versichert

Mit steigendem Wert der Oldtimer sollte man auch auf die entsprechende Versicherung achten. Denn wenn ein solcher Wertgegenstand gestohlen wird oder einen Unfall

hat, durch den er beschädigt wird, kann das schnell ins Geld gehen. Björn Krause, Versicherungsspezialist aus Haan-Gruiten, leitet sein Unternehmen schon in dritter Generation. "Wir bieten als unabhängige Agentur unterschiedliche Tarife

verschiedener Gesellschaften an, etwa der Allianz, der Helvetia, der Provinzial oder auch der Gothaer." Oder auch solche des Oldtimer-Spezialisten, der OCC-Versicherung. "Wir schätzen vor allem deren Know-how in Sachen Oldtimern und bieten deren Tarife gerne unseren Kunden an", sagt Krause. Dabei gilt es, vor allem eines zu beachten: Erst ab einem Alter von 30 Jahren gilt ein Fahrzeug als Oldtimer und kann entsprechend zugelassen und versichert werden. Nur wer von der Prüfstelle eine sogenannte H-Begutachtung erhält – also das H-Kennzeichen, das H steht für "historisch" – ist offiziell in Besitz eines Oldtimers. Wenn das Auto den Versicherungsschutz bekommen hat, ist es, natürlich abhängig vom Tarif, umfassend versichert. So kann man damit etwa in Urlaub oder auch zu Oldtimerveranstaltungen fahren – und ist dabei versichert. Versichern kann man das Liebhaberfahrzeug dann auch gegen unterschiedliche Schadensfälle – etwa gegen Brand, Explosion, Tierzusammenstoß, Diebstahl oder Vandalismus.

> Wolfgang Weitzdörfer

BELIEBTESTE MODELLE

Ganz oben in der Hitliste der beliebtesten Oldtimer ist laut VDA der VW Käfer, gefolgt vom Mercedes-Benz W123, dem Mercedes-Benz R107. Auf Platz vier liegt der Porsche 911, auf Platz fünf der Mercedes-Benz W124.

-Benz W124.

CARAVAN BETT

SOLINGEN
INHABERIN SUSANNE KRAPP

Anzeige

Showroom:
Höher Heide 72
42699 Solingen
Fon 0212 / 6 67 01
Mobil 0172 / 289 37 81
post@caravan-bett-solingen.de

GUTER SCHLAF FÜR UNTERWEGS

Hüsler-Travel-Schlafsysteme — individuell angefertigt.

Ihr Urlaubsschlaf hat mehr verdient! Gönnen Sie sich und Ihrem Caravan die individuelle Ausstattung mit der ganz besonderen Schlaf-Qualität und natürlichen Ergonomie von Hüsler Travel.

- natürlich guter Schlaf
- maßgefertigt für jedes Mobilheim
- klimaregulierend und hygienisch



www.caravan-bett-solingen.de

"HAST DU AN DEN WILLI GEDACHT?"

Output

Outpu

WILLI groundprotection
Die Bodenschutzmatte für Gasflaschen

- schützt den Boden in Camper, Wohnmobil und Wohnwagen
- verhindert Rostflecken & Kratzer
- rutschhemmend
- wiederverwendbar
- einfaches Klick-System
- MADE IN GERMANY

Jetzt im Online-Shop verfügbar www.willi-groundprotection.de

Anzeige

■ Echt.Rasant.



Die Geselligkeit steht für die bergischen Motorsportvereine im Vordergrund. Man trifft sich an der Rennstrecke, bei Vereinstreffen oder auf Oldtimerveranstaltungen wie hier bei "Solingen Classic".

Rasante Renner – gesellige Gemeinschaft

Das Hobby der **bergischen Motorsport- und Oldtimer-Vereine** ist schnell – und schnelllebig. Die PS-Junkies aus Remscheid, Solingen und Dhünn mussten im Laufe der Jahre vielen Veränderungen begegnen.

eutschland ist ein Paradies für Autoliebhaber: Lange Autobahnabschnitte ohne Tempolimit und kurvige Landstraßen werden gerne von inund ausländischen Fahrern potenter Autos genutzt. Auch das Bergische Land hat Benzin im Blut, wie die zahlreichen Motorsportclubs der Region beweisen. Doch ihre Blütezeit ist im Zuge veränderter Mobilität und wachsendem Umweltbewusstsein vorbei. Sie halten sich dennoch hartnäckig am Leben mit anderen Schwerpunkten.

Geselligkeit spielte schon immer eine Rolle in den hiesigen Motorsportvereinen. Doch auch sportliche Erfolge strebte man an. Helmut Schönherr (69) und Gerhard Diel (63) erinnern sich gerne an ihre aktive Zeit im Rennsport zurück: "Früher haben wir mit unseren Autos, mit denen wir Brötchen holen gefahren sind, auch an Rennen teilgenommen", erzählt Schönherr und schmunzelt. "Das wäre heute undenkbar." Der Motorsport habe sich stark verändert. "Er ist professioneller und kostspieliger

geworden", sagt Diel. Beide gehören seit fast einem halben Jahrhundert dem 1953 gegründeten **MSC Dhünn** an, einem der bekannteren Motorsportclubs der Region mit aktuell 44 Mitgliedern. Sie haben die erfolgreichen Jahre im Motorsport miterlebt, selbst Erfolge eingefahren und Rennen mitgestaltet.

Schönherr ist seit vielen Jahren Präsident, Diel sportlicher Leiter des Vereins. In den 70er- und 80er-Jahren veranstalteten sie in Wermelskirchen regelmäßig eines der größten Slalomrennen im Bergischen, mit Hunderten Teilnehmern und bis zu 1000 Zuschauern. "Heute ist es unmöglich, so ein großes Rennen in der Stadt zu organisieren. Die Auflagen sind enorm", berichtet Diel. "Man braucht Verkehrskonzepte, muss den Umweltbeauftragten der Stadt mit ins Boot holen." Ein enormer Aufwand und ein kostspieliges Vergnügen.

Ein teures und zeitintensives Hobby

Wer heute noch als Amateur Rennen fahren will, erklären die Dhünner, die in ihren Reihen nur noch eine Handvoll aktiver Motorsportler haben, nimmt längere Strecken in Kauf. Ein geeignetes Auto sowie das nötige Kleingeld müssen ebenfalls mitgebracht werden. "Die Teilnahme an einem Rennen kann zwischen 600 und 1.500 Euro kosten, zusätzlich zu den Kosten fürs Rennauto, die Anfahrt mit dem Anhänger, Übernachtung und Verpflegung", zählt Diel auf. Günstiger sei der Kartsport, den der

MSC in der Vergangenheit ebenfalls betrieb, um den Nachwuchs zu fördern. Das schlief allerdings vor einigen Jahren wieder ein, weil viele Eltern nicht bereit sind, das Kind für ein Rennen quer durch Deutschland zu fahren. Heute lebt der MSC Dhünn, der bekannte und erfolgreiche Amateur-Rennfahrer wie die Fritzsche-Zwillinge hervorbrachte, hauptsächlich von Geselligkeit, monatlichen Stammtischtreffen und der einen oder anderen gemeinsamen Ausfahrt. Für seine Oldtimer-Orientierungsfahrten wie die "Hasten Historic" mit gut 100 Teilnehmern ist heute der 1949 gegründete

Automobilclub Bergisch Land (ACBL)

in Remscheid bekannt. Mit knapp 200 Mitgliedern zählt er zu den größeren Automobilclubs der Region. Rennfahrten werden aber auch hier kaum noch unterDie bergischen Motorsportler zieht es regelmäßig auf die Rennstrecken Europas, so wie hier die Motorsportfreunde Solingen bei ihrem jährlichen Fahrerlehrgang im belgischen Zolder.

nommen, berichtet Vereinsvorsitzender Andreas Becker (59). "Früher veranstalteten wir Slalomfahrten in Remscheid, aber

Anzeige



Keine Lust mehr auf Netflix & Chill?
Buche jetzt deinen Urlaub in den eigenen vier Wänden!













Pauli Reisemobile GmbH

Lenneper Str. 152 42855 Remscheid Tel. 02191/69630-0 · Fax 32414 www.autohaus-pauli.de NEU BEI UNS!

Der Wavecamper, ein

VW Bus zum Wohlfühlen!

■ Echt.Rasant



Wenn der Automobilclub Bergisch Land zu "Hasten Classic" aufruft, wird's voll auf dem Remscheider Rathausplatz – zumindest vor der Pandemie.

heute kriegen wir so etwas nicht mehr genehmigt." Der Club hat eine ähnliche Entwicklung wie der MSC durchlebt. Doch der ACBL versucht auch heute völlig neue Wege zu gehen, um mehr Jugendliche für den Motorsport zu begeistern. "Wir bieten beispielsweise Simracing an, also Rennen im Simulator, an." Zwar ist diese Form des Motorsports für Einsteiger etwas günstiger als im echten Auto auf der Rennstrecke, doch auch hierfür benötigen die Sportler, die ein höheres Niveau erreichen wollen, kostspielige Soft- und Hardware. Die Bandbreite reicht von 150 Euro für Einsteigermaterialien bis 180.000 Euro für einen kompletten Simulator.

Auch Solingen hat seine Oldtimer-Ausfahrt

Auf solche Experimente wollen sich die **Motorsportfreunde Solingen,** 1954 gegründet, nicht mehr einlassen. "Dafür fehlen uns die Leute, die sich damit beschäftigen wollen", gibt Vereinschef Hans-Jürgen Schroeder (75) offen zu. Aktuell besteht der Verein aus gut 50 Mitgliedern – meist älteren Semesters – mit fünf festen Terminen im Veranstaltungskalender.

Neben Winterfest und Weihnachtsfeier freuen sich die Mitglieder seit nunmehr 22 Jahren auf die Oldtimer-Ausfahrt "Solingen Classic", die mit bis zu 90 Teilnehmern stattfindet und dieses Jahr in den September verlegt worden ist. Außerdem gibt es eine

Clubtour im Sommer und zum Herbst hin den traditionellen Fahrerlehrgang in Zolder. "Früher war es wesentlich intensiver", gesteht Schroeder. "Jahrelang haben wir innerhalb des Motorsportverbandes Bergisch Land und im Rahmen der Rennsportserie erfolgreich DTM-Rennen mit 200 Teilnehmern und 40.000 Zuschauern ausgerichtet." Mittlerweile aber sei das für den Verein nicht mehr zu stemmen. "Alle Clubs sind stark gealtert." An die Glanzzeiten von früher, glaubt der ehemalige und langjährige Rallyefahrer Schroeder, werden sie nicht mehr anknüpfen können.

Beim MSC Dhünn gibt es noch eine Handvoll aktiver Motorsportler, die Rennen fahren.

Wie die Motorsport- und Automobilclubs in Zukunft aussehen werden, können die "Ich denke nicht, dass der Motorsport aussterben wird", ist Becker überzeugt. "Er wird sich verändern, ganz bestimmt, doch in welche Richtung es gehen wird, ob E-Autos künftig eine Rolle spielen oder digitale Angebote größer werden, ist unklar." Cristina Segovia-Buendía

Vorsitzenden der drei Vereine nicht sagen.





Leimholer Straße 1-3 (über Edeka-Parkplatz) 42477 Radevormwald

Telefon: 02195-6897614 www.radsport-nagel.de

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr. von 10.00 - 18.30 Uhr Sa. von 10.00 - 16.00 Uhr

Unsere Topmarken























Die Motorrad-Leidenschaft ist ungebrochen

Der Solinger **Philipp Hafeneger fuhr einst WM-Rennen** und ist dem Motorsport seither treu geblieben. Mit seiner Agentur richtet er sich an Hobbyrennfahrer.

Früher hat er selbst auf den Rennstrecken dieser Welt Gas gegeben – heute zeigt er anderen, wie man schnell fährt. Bei Philipp Hafeneger dreht sich auch heute noch alles um die Welt des Motorrad-Sports. Obwohl er als WM-Teilnehmer quer durch die Welt gereist und ebenso für seinen heutigen Job in ganz Europa unterwegs ist, ist der 37-Jährige auch seiner Heimatstadt Solingen treu geblieben.

So hat sich Hafeneger mit einer Renntrainings-Agentur selbstständig gemacht. Sein berufliches Domizil liegt inzwischen im Industriegebiet Piepersberg in Gräfrath, wo er sich zusammen mit dem elterlichen Betrieb ein Bürogebäude teilt. Noch während seiner Sportkarriere hatte der Merscheider 2006 den Sprung in die Selbstständigkeit gewagt, um früh für die Zukunft vorzusorgen.

"Natürlich war das alles ein Risiko, auch die Expansion. Doch bin ich es als Rennfahrer gewohnt, Risiken einzugehen", erklärt Hafeneger. Aus heutiger Sicht hat sich der mutige Schritt gelohnt. "Ich bin bewusst diesen Weg gegangen, damit nicht alles umsonst war", verrät der Unternehmer und gibt zu bedenken, dass die engen Verbindungen zur Rennszene sehr hilfreich gewesen seien. Schließlich hatte Hafeneger von Anfang an alles auf die Karte Motorrad-Sport gesetzt, hatte neben dem Abenteuer Profi-Rennfahrer bei BMW-Voos parallel eine Lehre als Kfz-Mechaniker gemacht. "Doch irgendwann haben die nötigen Beziehungen und Sponsoren gefehlt, um weiterzukommen", blickt der Ex-Profi zurück.

Heute profitiert er hingegen von den vielen erstklassigen Beziehungen. Unter Vertrag in seiner Agentur stehen neun andere Fahrtrainer, darunter frühere und noch aktive Profirennfahrer. "Es ist besonders schön, dass wir uns als frühere Konkurrenten inzwischen zusammengetan haben", findet Hafeneger. So gehören zu den namhaften Partnern Motorradgrößen wie Stefan Nebel oder Dario Giuseppetti. Der Firmensitz fungiert zugleich als Fahrzeuglager und Werkstatt für die eigenen Yamaha-Motorräder der Trainer. Die Teilnehmer bringen in der Regel ihre eigenen Motorräder mit. Wenn

es hier etwas zu reparieren gibt, kommt die Solinger Motorrad-Werkstatt von Marcus Rieth zum Einsatz. "Das war früher mein Geselle", sagt Hafeneger schmunzelnd. Viele gute Beziehungen eben.

Fahranalysen mithilfe von Videoaufzeichnungen

Sein heutiges Firmenkonzept führt seine Leidenschaft fort und bietet Hobbyfahrern auf sieben europäischen Rennstrecken, darunter in Tschechien, Spanien und Belgien, ein Komplettprogramm. So wird neben dem Fahrtraining durch die ehemaligen Profis auch für Verpflegung und medizinische Betreuung gesorgt. Ferner unterstützt die Agentur Nachwuchsfahrer, die womöglich einmal eine ähnliche Karriere wie Hafeneger ansteuern. Für ein Lehrgangs-Event wird eine Rennstrecke angemietet. Rund 200 Teilnehmer sind dann in der Regel dabei. Vor und nach einer Rennrunde werden Sitzposition, Kurvenverhalten und Fahrlinie genau analysiert. Mithilfe einer am Motorrad installierten Videokamera können in der Nachbesprechung Fahr- und Ideallinie

miteinander verglichen werden. Die Teilnehmer bekommen dabei nicht nur erklärt, wie man schneller wird, sondern auch wie man sicherer um die Rennstrecke kommt. "Und wenn man sicherer unterwegs ist, wird man automatisch auch schneller", erklärt Hafeneger. Zum Betreuerstab der Events gehören bis zu 20 Mitarbeiter, hinzu kommen weitere 60 externe Streckenhelfer an der Bennstrecke.

Für Plan B kann der Solinger einen Meisterbrief als Stuckateur vorweisen, allerdings nur ein Notfallplan. Denn die Hobbyrennfahrer-Agentur läuft hervorragend, zumal es sich bei dem Angebot für PS-Junkies auf zwei Rädern um eine eher seltene Marktnische handelt. Natürlich war und ist die Corona-Pandemie, wie für alle Unternehmen aus der Eventbranche, auch für Hafenegers Agentur mit großen Einbußen verbunden. So mussten durch Rennstreckenschließungen und Einreiseverbote viele Lehrgänge gecancelt werden. "Ich bin inzwischen Professor für Corona-Schutzverordnungen in ganz Europa", überspitzt Hafeneger mit Hinblick auf die Vielzahl an unterschiedlichen Bestimmungen in Bundesländern und europäischen Staaten. Mithilfe eines gut funktionierenden Hygienekonzepts ist es trotz der hohen Teilnehmerzahlen gelungen, nicht alles absagen zu müssen. "Die Auflagen sind gigantisch.

Zu Philipp Hafenegers (r.) Agentur zählen neun weitere frühere und aktive Profi-Rennfahrer.

Aber zum Glück betreiben wir eine Individualsportart", erklärt der Agenturchef. In normalen Jahren veranstaltet man im Jahr 25 Events und ist an mindestens 70 Tagen unterwegs.

Im Schlafzimmer der Oma erste Pläne geschmiedet

"Alles fing mit einem Büro im Schlafzimmer meiner Großmutter an", erinnert sich Hafeneger an die Anfänge seiner Selbstständigkeit mit gerade mal 23 Jahren. In den ersten Jahren hatte die Firma ihren Sitz an der Schwertstraße und ihre Fahrzeuge auf mehrere Standorte in ganz Solingen verteilen müssen. Die Familie hatte der Unternehmer seit jeher auf seiner Seite. So teilt sich der Junior den Firmenneubau mit dem väterlichen Stuckateur-Betrieb. Vater Dirk war es damals auch, der ihn an den Motorradsport herangeführt hatte. Er selbst hatte einst ebenfalls WM-Rennen bestritten. Wie es der Zufall so wollte, hat Hafeneger auch seine Lebensgefährtin Vanessa 2012 an der Rennstrecke kennengelernt. So ist die Herzdame des Solingers nach

PROFI-KARRIERE ERFOLGE



Philipp Hafeneger galt zur Jahrtausendwende als größtes deutsches Motorradsport-Talent. Bereits mit 17 Jahren fuhr er für Honda in der WM-Serie der 125er mit Platz 20 als bestes Einzelresultat. Nach Umstieg in die 600er Klasse errang er 2003 auf Yamaha als Vize-Europameister seinen größten Erfolg. Es folgten mehrere Podestplätze bei Deutschen Meisterschaften. Hafeneger beendete seine Karriere 2010.

wie vor als Servicekraft seiner Trainingscamps tätig. Auch die Halbgeschwister saßen bereits seit frühem Kindesalter auf dem Motorrad. Vor allem der 13-jährige Halbbruder Luca bringt jede Menge Talent mit und beweist, dass die Zweirad-Leidenschaft bei den Hafenegers allgegenwärtig ist. Christian Werth

Allzeige



Faltbar. Elektrisch. Bequem.

Mit dem neuen elektrischen Rollstuhl ergoflix® sind Sie innerhalb weniger Sekunden mobil: Über 20 km Reichweite, separat aufladbare Akkus, geringes Gewicht und bezuschusst von Ihrer Krankenkasse.
Vereinbaren Sie Ihre kostenfreie Probefahrt nur bei uns!

Jägerwald 16 42897 Remscheid Tel.: (02191) 9 33 44-0





Beim Tuning sollte man auf den seriösen Spezialisten am Ort setzen.

Satter Sound und jede Menge Power aus Solingen

Sportliches Fahrwerk, cooler Sound und eine Extraportion PS: Diese Zutaten lassen die Herzen von Autobesitzern höherschlagen. Seit über 30 Jahren legt der Solinger Thorsten Wimmer Fahrzeuge tiefer, macht sie schneller und verleiht ihnen ein unverwechselbares Aussehen. So wird in der RST-Werkstatt im Stadtteil Aufderhöhe aus einem Auto von der Stange ein individueller Alltagsbegleiter auf vier Reifen.

ngefangen hat Thorsten Wimmer vor 30 Jahren mit einer Leistungssteigerung der Fahrzeuge durch die Umprogrammierung der Motorsoftware. "Auf diese Weise kann man am einfachsten mehr aus dem Motor herausholen. Je nach Motor können das bis zu 35 Prozent Leistungssteigerung sein." Ferner kümmern sich die Tuningexperten um Auspuffanlagen, bieten Motorumbauten an

und bauen im Rahmen der gewünschten Leistungssteigerung sportlich abgestimmte Fahrwerke und Federn ein. Seit 2010 ist die Wimmer RST Partner von KTM für den X-Bow R und den X-Bow GT. Die Rennboliden aus Österreich verfügen über eine Straßenzulassung und sind ab 70.000 Euro erhältlich.

Ein großer Kundenkreis setzt weniger auf "Bling-Bling", sondern auf Sicherheit und Leistung. Sie möchten gerne aus ihrem ganz normalen Fahrzeug etwas mehr Power herauskitzeln. Während es früher grundsätzlich um mehr PS ging, nehmen heute die Anfragen nach spritsparender Leistungssteigerung stetig zu. "Wir beraten unsere Kunden individuell", verspricht der Geschäftsführer. "Schließlich bekommt man bei uns nichts von der Stange. Für jedes Fahrzeug bieten wir

maßgeschneiderte Lösungen." Wichtig in diesem Zusammenhang sei es, sich bestens mit der Seriensoftware der Fahrzeuge auszukennen. Nur so könne Mehrleistung für den Motor passgenau programmiert und Langlebigkeit geboten werden. Einen weiteren Trend sieht Thorsten Wimmer beim Umbau der Auspuffanlagen. "Bei älteren Fahrzeugen mit Saugmotor hat ein entsprechender Auspuff früher ein paar PS mehr gebracht. Heute dient eine neue Anlage in erster Linie der Soundoptimierung. Je satter sie sich anhört, desto zufriedener sind die Kunden. Darüber hinaus geben wir dem Auto mit einer individuellen Endrohrvariante den letzten Schliff." Während der Wunsch nach Tieferlegung des Fahrwerks in der Gunst der Fahrerinnen und Fahrer nach wie vor ganz oben rangiert, sind komplette Motorumbauten seltener geworden. "Hier hat der Gesetzgeber einen Riegel vorgeschoben", weiß der Solinger Tuningspezialist. "Es wird immer schwieriger, Leistungssteigerungen mit Straßenzulassung zu realisieren. Immer mehr Autofahrer kaufen sich also direkt ab Werk Fahrzeuge mit höherer Leistung." In den letzten Jahren hat Wimmer RST so manchem Individualisten geholfen, seinen Traum zu verwirklichen. "Da waren auch sehr ungewöhnliche Aufträge dabei", erinnert sich Wimmer. "So musste ein S3 beim Export nach Israel wie ein ganz normales Serienauto wirken, obwohl der S3 200 zusätzliche Pferdestärken unter der Motorhaube hatte. Oder ein VW Passat mit gigantischer Heckschürze. Nachdem wir insgesamt sechs Endrohre verbaut hatten, sah es optisch wieder stimmig aus." Ein weiteres Highlight in drei Jahrzehnten Unternehmensgeschichte war ein Weltrekord für Serienautos. In nur 3.4 Sekunden auf 100 Stundenkilometer brachte es der von RST auf über 1.100 PS getunte Porsche GT2 RS. Beim Topspeed riegelte der Bolide bei satten 389 km/h ab. Individuelle Umbauten machen jedes Fahrzeug ein bisschen einzigartiger. Doch der Solinger Tuningexperte warnt: "Nicht alles, was im Internet angeboten wird, ist auch erlaubt - folglich längst nicht alles zulässig, was gefällt. Jedes Umbauteil benötigt ein

amtliches Prüfzeichen. Viele Veränderungen am Fahrzeug müssen sogar von Fachleuten abgenommen werden. Geschieht dies nicht, sind zum Teil drakonische Strafen in Form von Bußgeldern und Punkten fällig. Oder der getunte Wagen wird direkt stillgelegt." Grundsätzlich muss jede technische Veränderung am Fahrzeug, die die Sicherheit gefährden oder die Geräusch- und Abgaseinrichtungen beeinflussen kann, eine Straßenzulassung haben.

Thorsten Wimmer warnt vor allem vor dubiosen Angeboten aus dem Internet: "Wer online bestellt, sollte unbedingt darauf achten, dass die ausgesuchten Produkte ein Teilegutachten oder ohne Allgemeine Betriebserlaubnis besitzen oder sonst eine Form der Straßenzulassung. Liegt dieses Dokument gar nicht oder in gefälschter Form vor, kann es am Ende des Tages sehr teuer werden. Dann doch von Anfang an lieber zum seriösen Tuningspezialisten vor Ort." Das sei zwar teurer als vermeintliche Schnäppchen aus dem Netz, aber dafür 100 Prozent sicher und professionell.

Holger Bernert



b Soundoptimierung ...



... oder Leistungssteigerung: Bei Thorsten Wimmer bekommen Autos den individuellen Schliff.



Liebhaber pflegen ein Stück Feuerwehrgeschichte

Der Dienst bei der **Solinger Feuerwehr** ist spannend und vielfältig. Damals wie heute. In der Klingenstadt kümmern sich aktive und ehemalige Feuerwehrleute bei den Oldtimerfreunden Feuerwehr Solingen um historische Fahrzeuge. Sie brennen förmlich für ihr gemeinsames Hobby.

ei den Bezeichnungen DL30, Rundhauber oder RAL 3000 schlagen die Herzen von Feuerwehrliebhabern mindestens einen Takt schneller. So auch bei den Vereinsmitgliedern der Oldtimerfreunde Feuerwehr Solingen. Sie investieren in ihrer Werkstatt an der Mangenberger Straße fast jede freie Minute in ihr Hobby. Gemeinsam haben sie ein Ziel: Sie möchten die historischen Fahrzeuge und Geräte der Solinger Feuerwehr pflegen und erhalten.

Angefangen hat alles 1988 bei einem Umzug mit alten Solinger Feuerwehrfahrzeugen. Ein Jahr später folgte die Teilnahme an einer Sternfahrt der Freiwilligen Feuerwehr ins österreichische Bischofshofen. Mit einem alten Rundhauber-Löschfahrzeug ging es auf die knapp 800 Kilometer lange Strecke ins Alpenland. Das hat den Teilnehmerinnen und Teilnehmern so gut gefallen, dass sie ein Jahr später den Verein aus der Taufe gehoben haben. Seither wurden nicht nur unzählige Fahrten ins In- und Ausland organisiert, sondern auch jede Menge historische Fahrzeuge der Feuerwehr Solingen in den Fuhrpark des gemeinnützigen Vereins aufgenommen. "Mittlerweile haben wir elf Kraftfahrzeuge und drei Anhänger", zählt Bernd Küllenberg auf. Als Schirrmeister ist er für die Erhaltung der fahrenden Denkmale verantwortlich. Besonders stolz ist der ehemalige Berufsfeuerwehrmann auf den "Rundhauberzug". Im Bestand des Vereins sind auch alte Feuerwehrfahrzeuge, die noch von Pferden oder Menschen bewegt wurden.

Die Begeisterung für historische Feuerwehrfahrzeuge begann für den 68-Jährigen vor knapp 30 Jahren. "Damals haben mir Freunde zum 40. Geburtstag einen zum Feuerwehrauto umgebauten Trabi geschenkt", erinnert sich Bernd Küllenberg. "Ich durfte das lustige Gefährt in einer Halle der Oldtimerfreunde auf dem Gelände der Freiwilligen Feuerwehr Mangenberg unterstellen. Spontan habe ich mich damals entschlossen, Mitglied im Verein zu werden."

Die Liebe zu den historischen Fahrzeugen hat auch Ehefrau Barbara erfasst, die viele Jahre als Schriftführerin im Vorstand des Vereins tätig war. Im vergangenen Jahr übernahm sie das Amt der Vorsitzenden. "Vor allem die Ausfahrten mit den Vereinsmitgliedern begeistern mich. Das macht einfach gute Laune." Regelmäßig fahren die Oldtimerfreunde mit einem Originalzug, der aus drei Fahrzeugen besteht, zu den Festen befreundeter Vereine. "Mit dabei sind neben dem Löschfahrzeug LF16 und dem Tanklöschfahrzeug TLF16 auch die Drehleiter DL30. Alles Rundhauber von Magirus-Deutz, die zwischen 1958 und 1963 gebaut wurden", schwärmt die Vereinsvorsitzende.

Schöne Erinnerungen hat auch Reiner Pohl an die alten Fahrzeuge. "Ich habe 1967 meinen Führerschein auf dem LF16 gemacht", erinnert sich der 77-Jährige, der natürlich auch Berufsfeuerwehrmann in Solingen war. "Viele Jahre war das LF16 unser treuer Begleiter und während unseres 24-Stunden-Dienstes mindestens einmal im Einsatz." Zudem musste Bernd



Über 60 Jahre alt und 30 Meter lang: die Drehleiter DL30 der Oldtimerfreunde



Barbara Küllenberg führt den Verein seit vergangenem Jahr als Vorsitzende.

Anzeige



Wohnmobilvermietung im Bergischen Land



Für Ihr persönliches Urlaubsabenteuer Beethovenstr 55/ Solingen, Tel 0212 49 94 94

■ Echt.Rasant.



aus? "Wir haben derzeit 87 Mitglieder, von denen sich eine Handvoll aktiv im Vereinsleben engagiert", sagt Barbara Küllenberg. "Es wäre toll, wenn sich mehr junge Leute für historische Feuerwehrfahrzeuge interessieren würden. Daher suchen wir Nachwuchs für die Oldtimerfreunde. Und ich sehne mich nach dem Tag, an dem wir mit unseren Fahrzeugen wieder zu Ausflügen ins Bergische Land aufbrechen können." Für das kommenden Jahr haben sich Feuerwehrfreunde die 24. Internatio-

nert sich um der Tür.

> nale Feuerwehrsternfahrt nach Bruneck in Südtirol rot im Kalender angestrichen.

Feuerwehr.

www.feuerwehr-oldtimerfreundesolingen.de Holger Bernert

Oldtimer-Treffen im Bergischen

Das Bergische Land zieht Oldtimerfans von nah und fern magisch an. Immer sonntags trifft sich die Szene zwischen 11 und 13 Uhr am alten Bahnhof Hilgen in Burscheid. Zwischen Mai und September geben sich klassische Automobile und historische Motorräder beim Oldtimer-Treff Hilgen ein Stelldichein. Natürlich lassen sich die Besitzerinnen und Besitzer gerne in Gespräche rund um ihre Oldtimer verwickeln.

Ein weiterer beliebter Treffpunkt für Oldtimerfreunde sind die Veranstaltungen der Oldtimer-Gesellschaft Lennep. Im Mittelpunkt stehen dabei die "Röntgen-Classic", die pandemiebedingt bereits mehrmals verschoben werden mussten. Als neuer Termin wurde jetzt der 25. September 2021 genannt. Hoffentlich geht es dann an diesem Tag endlich wieder über abgelegene Straßen rund um Remscheid, Solingen und Wuppertal durchs Bergische Land.

LF8 von Magirus Faun, der ab 1964 als Löschgruppenfahrzeug unterwegs war. Selbst aus Schrott lassen die Männer und Frauen der Oldtimerfreunde Neues entstehen. "Aus zwei VW Variant Typ 3 haben wir einen neuen Kommandowagen zusammengebaut", fügt der Schirrmeister hinzu. Natürlich werden alle restaurierten Fahrzeuge in der Originalfarbe lackiert. Dafür ist der ehemalige Berufsfeuerwehrmann Frank Schmidt verantwortlich. "Ich habe diese Aufgabe von meinem Kollegen Reiner Pohl übernommen", erklärt der gelernte Maler und Lackierer. Lackiert wird ausschließlich im Farbton RAL 3000. "Das

Küllenberg 1976 während des Einstellungs-

tests die Sprossen der DL30 hinaufklet-

tern. "Nach 30 Metern war ich in luftiger

In der Halle stehen noch weitere automo-

bile Schätze wie ein VW Bulli T2 aus dem

Jahr 1976, der einstmals bei der Werks-

feuerwehr der ehemaligen Firma Rasspe

seinen Dienst versah. Oder ein seltenes

Höhe am Ziel und wurde eingestellt."

Und wie sieht die Zukunft des Vereins

war jahrzehntelang die Standardfarbe der





BOB

Gefördert durch:



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Koordiniert durch:



BatterieOberleitungsBus

















Donald Duck parkt in Gevelsberg

Das Autokennzeichen von Familie Schievelbusch sorgt bei Kennern für Erstaunen.



Donaldist Frank Schievelbusch hat ein ganz besonderes Kennzeichen, das in Fan-Kreisen Kultstatus besitzt.

omic-Ente Donald Duck scheint es nach Gevelsberg verschlagen zu haben. Zumindest steht ihr Auto mit dem markanten Kennzeichen EN-TE 313 dort in der Einfahrt der Familie Schievelbusch. Mit den Worten "Donald ist leider nicht da. aber ich vertrete ihn". öffnet Frank Schievelbusch schmunzelnd die Haustür. Doch warum der befreundete Comic-Held sein ehemals rotes Cabrio plötzlich gegen einen weißen Lieferwagen eingetauscht hat, vermag der 61-Jährige nicht zu sagen. Schließlich ähnelt der Ford Transit doch eher Donalds Gestalt kurz nach der Weihnachtszeit.

Wollte er sich verstecken? Brauchte er mehr Platz, um auch Daisy und seine drei Neffen unter zu bekommen? Oder hat er das Gefährt seinem Onkel Dagobert zu Liebe etwa zum Geldtransporter umfunktioniert? So oder so sei es erstaunlich einfach gewesen, an das Entenhausener Kult-Kennzeichen zu kommen. "Nach einem Fahrzeugwechsel hatte ich 2009 beim Verkehrsamt nachgefragt, ob es noch frei ist und es sofort bekommen", erinnert sich Schievelbusch an den Kennzeichen-Coup

Sohn Lukas hatte die Idee

vor zehn Jahren.

Während Schievelbuschs Errungenschaft in "duckschen" Fan-Foren bewundert wird, sind die Reaktionen in der realen Welt erstaunlich spärlich. "Da werden wir ganz selten darauf angesprochen. Doch vorgekommen ist es schon, zum Beispiel bei unserem letzten Urlaub an der Ostsee" berichtet der Familienvater und mutmaßt. dass sich die heutigen Kinder doch eher Computerspielen widmen als Comics zu lesen, während den Älteren die "ducksche" Zulassung schlichtweg nicht bekannt sei. Auf Initiative seines Sohnes Lukas hatte er sich damals darum bemüht.

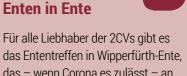
"Ich fand das super, als wir eine große weiße Ente bekommen haben", erinnert sich der 25-jährige Lehramtsstudent und gibt zu bedenken, dass gerade die "Enten-Kennzeichen" im Ennepe-Ruhr-Kreis sehr beliebt seien. So gibt es deutschlandweit zahlreiche Citroën-Enten, die sich über ortsansässige Bekannte ein entsprechendes Kennzeichen gesichert haben. Dass jedoch gerade das "ducksche" Nummernschild noch frei war, zeige, dass die Comics im Detail wohl doch nicht so bekannt sind wie man als Fan denkt, meint Mutter Astrid Schievelbusch, ebenfalls eine Donald-Sympathisantin. Während Lukas in der Kindheit zum großen Entenhausen-Fan wurde, ließen sich auch die Eltern von der Begeisterung für den Kult-Comic anstecken.

Familie lebte den Comic

"Wir sind zusammen mit Freunden von Lukas regelmäßig zu den Donaldisten-Kongressen gereist. Eine ganz verrückte Szene", berichtet Mutter Astrid und erklärt, dass man in diesem erlauchten Kreis altersübergreifend die Hintergründe der Comics hochwissenschaftlich erforsche. So würden hier kreative Projekte wie eine auf den Geschichten basierende Stadtkarte oder die Reproduktion der Original-Hintergrundgemälde kreiert. "Bei den Treffen ist es üblich, genau wie im Comic Gelächter über ein ,Ha, Ha, Ha' oder Applaus durch das Aussprechen von "Klatsch, Klatsch", Klatsch" auszudrücken", berichtet Lukas vom "gelebten Comic" seiner einstigen Donaldisten-Mitgliedschaft.

Im Zuge der Studienverpflichtungen ist der ganz große Fanatismus bei ihm zwar gewichen, doch die Sympathie für die Kultente ist nach wie vor ungebrochen. Noch heute greift auch Vater Frank auf die Comic-Sammlung zurück und betont, dass die Hefte längst nicht nur für Kinder seien. Freund Donald wird Gevelsberg wohl noch lange erhalten bleiben. Schließlich ist der verpflichtende Kennzeichenwechsel bei Anschaffung eines neuen Autos inzwischen abgeschafft worden. Und glücklicherweise habe die Kult-Ente den Schievelbuschs auch in Zukunft die Nutzung ihres Fahrzeugs zugesichert, berichtet das Familienoberhaupt, der das Kult-Auto als Vermessungsingenieur weiterhin zu Transportzwecken nutzen darf. Christian Werth

Enten in Ente



das Ententreffen in Wipperfürth-Ente, das – wenn Corona es zulässt – an jedem zweiten Freitag im Monat ab 18 Uhr in dem Dorf an der B506 stattfindet. Treffpunkt ist vor der Bauernschänke in 51688 Wipperfürth-Ente.



Donald Duck fährt seinen Wagen seit jeher mit dem Kennzeichen 313.





er Camping- und Wohnmobilmarkt ist aktuell so interessant und vielfältig wie nie. Immer mehr Marken kommen hinzu, und auch traditionelle Reisemobil-Hersteller haben Neues im Angebot. Der Trend zum Camping-Urlaub hat noch einmal an Bedeutung gewonnen, da Hotelurlaube und Flugreisen derzeit kaum möglich sind. Das bemerkt auch Victoria Pauli vom Autohaus Pauli, einem der größten Reisemobil-Händler und Ausstatter in der Region. "Besonders Familien entdecken das Campen für sich", sagt die Geschäftsführerin. In den Fokus gerückt sind Kastenwagen als Alternative zu Campingbussen oder Wohnwagen. Ihr großer Vorteil ist die kompakte Größe und Wandelbarkeit, mit der sich die Kastenwagen auf dem Wohnmobil-Markt fest etabliert haben. Das Autohaus Pauli bietet Kastenwagen der Marken Pössl und Sunlight an.

Autarkes Leben im Reisemobil

Was Camper ganz besonders lieben, ist die Freiheit: selbst bestimmen, wohin es geht, welche Ecken der Welt man

erkunden möchte und wie lange man bleibt. Autarkes Reisen ist daher ein absolutes Trendthema. Unabhängig von der Außenwelt zu sein, ist für viele ein großer Traum, der sich mit ein paar Maßnahmen durchaus verwirklichen lässt. Die beiden wichtigsten Aspekte sind dabei Elektrizität und Wasser. "Strom lässt sich durch eine Solaranlage und Wechselrichter leicht selbst erzeugen", sagt Victoria Pauli. Kostenintensiver ist das Nachrüsten einer Wasseraufbereitungsanlage, um sich von der externen Wasserversorgung weitgehend zu lösen. Alternativ lässt sich auf einen guten Wasserfilter und einen größeren Wassertank zurückgreifen.

Höchster Schlafkomfort auf Reisen

Schlafen, Duschen, Kochen und Essen im mobilen Reisegefährt verhindert zudem das Infektionsrisiko.

Damit das mobile Reisen aber erst so richtig komfortabel wird, ist ein guter Schlaf besonders wichtig. Wer vor einem Campingurlaub zurückschreckt, erinnert sich vielleicht noch an frühere Zeltlager mit

Klappbetten oder Luftmatratzen auf unebenem Boden. Mit dem modernen Campen hat das jedoch nichts zu tun. Ganz im Gegenteil. Für einen ganz besonderen Liegekomfort sorgt Susanne Krapp mit ihrer Firma "Caravan Bett Solingen". Sie hat sich auf passgenaue Betten für Wohnmobile, Wohnwagen und Camper spezialisiert. Hierbei vertraut die Geschäftsinhaberin auf die Hüsler Travel Schlafsysteme der Schweizer Firma Hüsler Nest. "Das Besondere ist der große Federweg, denn die Unterfederung von Campingbetten ist im Normalfall wesentlich geringer", weiß Susanne Krapp. Seit 30 Jahren ist sie im Wohnstudio Haussels tätig und hat dort viel Erfahrung im Bereich von Massivholzbetten und Schlafkomfort gesammelt. Die Idee, die gewohnte Liegequalität auch ins mobile Heim zu übertragen, bedeutet eine wahre Revolution des Campingschlafs. Mit ergonomisch geformten, maßangefertigten Bettsystemen aus natürlichen Materialien - in Latex - oder alternativer Kaltschaumausführung, haben Rückenschmerzen und Schlafprobleme keine

Camping-Urlaub im Kastenwagen liegt voll im Trend.

Chance mehr. Im Ausstellungsraum von "Caravan Bett Solingen" können die Hüsler Produkte, zu denen auch Topper, Kopfkissen und Zudecken zählen, angesehen und natürlich auch getestet werden.

Deutschland-Touren im Trend

Einem erholsamen Campingurlaub steht damit nichts mehr im Weg. Und warum nicht einmal das eigene Land ganz individuell erkunden? Nicht allein durch die Reisebeschränkungen stehen Deutschlandreisen auf der Wunschliste der Camper ganz oben. Zu entdecken gibt es unzählige historische und moderne Sehenswürdigkeiten, pulsierende Städte und naturbelassene Regionen – von der Küste bis zu den Alpen. Deutschland ist als Camping-Reiseland vielfältig und abwechs-

RV=SL 6006

lungsreich, mit einer wachsenden Zahl an Wohnmobil- und Campingplätzen. Neben den Schönheiten des Bergischen Landes sind die Küsten in Norddeutschland, die Seen in Mecklenburg-Vorpommern, die Schwarzwaldhochstraße in Süddeutschland, die Märchenburgen und Weinberge im Moseltal sowie die Deutsche Alpenstraße beliebte Touren mit dem Wohnwagen oder Wohnmobil. Heike Karsten

Anzeige



n ENGELBERT



Farben- und sonnenreich - auf den Vespa-Touren von Felice Mario Salerno geht es durch die Toskana.

Felice Mario und

ettina Salerno organisieren

die Reisen für Biker.

Mit der Vespa durch Italien

Mit dem Motorrad die schönsten Gegenden Europas zu entdecken und gleichzeitig die Faszination des Fahrens zu erleben, ist ein Traum vieler Biker. Der Solinger Felice Mario Salerno lässt ihn wahr werden.

urvenreiche Bergstraßen, enge Täler, wunderschöne Landschaften, klare Flüsse und Seen und dazu ein mildes mediterranes Klima sind die optimale Basis für einen entspannten Urlaub und Fahrspaß auf dem Zweirad. Noch entspannter wird es, wenn man sich nicht um die organisatorischen Dinge kümmern muss. Daher bieten sich geführte Gruppenreisen mit Gleichgesinnten an, um einfach nur "La Dolce Vita" – das süße

Leben – zu genießen. Wenn Felice Mario Salerno von seinen Motorrad-Reisen in Italien berichtet, möchte man am liebsten gleich die Taschen packen. Der Solinger ist selbst leidenschaftlicher und erfahrener Biker und hat sich auf Motorrad-Reisen und Vespa-Touren in Italien, insbesondere auf der Insel Sardinien und in der Toskana, spezialisiert. Aufgrund seiner italienischen Wurzeln beherrscht er nicht nur die Landessprache, sondern kennt auch die schönsten Strecken, Landschaften, Dörfer, Sehenswürdigkeiten und Hotels fernab von Massentourismus und überlaufenen Stränden.

> **Dolce Vita auf** zwei Rädern

Einen wahren Kultcharakter hat die Vespa-Tour in der italienischen Toskana – der

Heimat der Vespa. Die Teilnehmer werden gehören ebenso Kunst und Kultur, Einkaufs- und Einkehrmöglichkeiten oder zum

eine Woche lang mit "Dolce Vita" und Cappuccino verwöhnt und können einfach in den Tag hineinleben, losfahren und sich den lauen Fahrtwind um die Nase wehen lassen. Die Tour "Mit der Vespa durch Bella Italia" startet am Gardasee und geht durch vier der schönsten Regionen Italiens von der Lombardei über die Emilia-Romagna bis nach Ligurien zum zwölf Kilometer langen Küstenstreifen der Cinque Terre an der Riviera. Weitere Touren führen durch Florenz, Volterra, Siena und San Gimignano bis an die Mittelmeerküste. Standesgemäß werden das Piaggio-Werk und das Vespa-Museum besichtigt. Zu den vielseitigen Erlebnissen auf dieser Reise

Beispiel der Besuch der Thermalguellen von Saturnia in der südlichen Toskana. In den mit Sorgfalt ausgesuchten gehobenen Hotels und Agriturismen klingen die Abende in gemütlicher Atmosphäre aus. Wer sich auf eine geführte Vespa- oder Motorrad-Tour begeben möchte, ist bei Felice Mario Salerno in guten Händen. "Die Teilnehmer erhalten bei uns ein Rundum-sorglos-Paket mit ortsansässigen deutsch- und italienischsprachigen Tour-Guides", sagt der Solinger.

Der Service beginnt schon mit dem Transport der Fahrzeuge zum Urlaubsort, der vom Veranstalter organisiert wird, während die Teilnehmer entspannt mit dem Flugzeug anreisen. Ebenso ist es möglich, eine Vespa mit Automatikgetriebe für die Touren anzumieten. Eine ausreichende Fahrpraxis sollten die Teilnehmer jedoch mitbringen: "Voraussetzung ist ein sicheres Beherrschen des Fahrzeugs, auch in kleinen, engen Passagen und Serpentinen", sagt der Tour-Guide. 100 bis 200 Kilometer werden über den Tag verteilt mit dem Roller zurückgelegt.

Alternativprogramm für Begleitpersonen

Wer es sportlicher mag, kann sich einer Motorrad-Tour auf Sardinien anschließen. Die zweitgrößte Mittelmeerinsel ist ein wahres Biker-Paradies und ein Geheimtipp des Solingers. Die Teilnehmer erwartet purer Fahrspaß auf den meist autofreien



die Teilnehmer der Motorradreisen genießen die herrliche Landschaft Italiens

Straßen der Insel durch kurvenreiche Bergregionen und bizarre Landschaften bis hin zu den malerischen Buchten und weißen Stränden der Westküste. "Sardinien wird nicht umsonst die Karibikinsel des Mittelmeers genannt", weiß der Italienspezialist. Gemeinsam mit Ehefrau Bettina Salerno überlässt er nichts dem Zufall, sondern hat zu den Touren ein Begleitprogramm für "nicht motorradfahrende Teilnehmer" ausgearbeitet, das von Yoga-Workshops über Wellnessprogramme, Segelturns und italienischen Kochkurse bis zu Besichtigungs-und Shopping-Touren reicht. Die Biker können ihr Hobby tagsüber in vollen Zügen genießen und haben dabei stets einen kompetenten Veranstalter an der Seite, sollte es unterwegs einmal zu technischen Problemen kommen. Felice Mario Salerno hat seine Leidenschaft zum Beruf gemacht. "Motorradfahren und

alles, was damit zu tun hat, gehörten seit der Kindheit zu meinem Leben", sagt der 55-Jährige. Schon in jungen Jahren nahm er an Motocross-Meisterschaften teil und wurde im Jahr 2000 Vize-Motorradfahrer des Jahres. Er arbeitet im Vertrieb. Marketing und Eventbereich namhafter Hersteller und Zulieferer der Zweiradbranche, organisiert Enduro-Touren und hat unter dem Namen "Kids Drift Academy" eine Motorradfahrschule für Kinder ins Leben gerufen. Selbst als Stuntfahrer für diverse Fernsehaufnahmen wie zum Beispiel für Cobra 11 war der Solinger schon im Einsatz. Mit den Motorrad-Touren kann er seine Liebe zu Italien mit dem Motorsport verbinden und Zweiradfahrern mit speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Reisen die Schönheit des Landes vermitteln.

www.abenteuermotorrad.de

Heike Karsten



In Kooperation



Ein Tag auf der Rennstrecke zu gewinnen

Wer ein sportliches Fahrzeug hat, kennt das Problem: So richtig austesten, was in dem Auto steckt, kann man im normalen Straßenverkehr nicht. Wer sein Fahrzeug mal auf der Rennstrecke testen will, ist beim Pistenclub richtig.

er Verein veranstaltet in Deutschland, Österreich, den Niederlanden, Frankreich, Belgien und Italien regelmäßig sogenannte Trackdays. Einen Tag lang geht es auf die Strecke, zum Beispiel

auf den Hockenheimring, den Nürburgring oder nach Spa, wo das Fahrzeug auf einer richtigen Strecke bewegt werden kann. Im Mittelpunkt steht dabei die Freude am Fahren und die Verbesserung der Fahrtechnik.

ENGELBERT und der Pistenclub verlosen einen Gutschein für einen Trackday nach Wahl inklusive Coaching (soweit verfügbar) im Wert von 700 bis 1300 Euro.



Teilnahme

An unserem Gewinnspiel können Sie über die Internetseite www.zeitungsvorteil.de/engelbert teilnehmen

Einsendeschluss ist der 14. Juni

Teilnehmer sollten keine Fahranfänger sein und über ein sportliches Fahrzeug verfügen. Durch Selbstanreise und eventuelle Übernachtung können zusätzliche Kosten entstehen

Alle Trackday-Termine und weitere Informationen finden sich unter www.pistenclub.de.

Ein Magazin der B. Boll Mediengruppe

B. Boll, Verlag des Solinger Tageblattes GmbH & Co. KG Mummstraße 9, 42651 Solinge Remscheider Medienhaus GmbH & Co. KG

nschauer Str. 1, 40549 Düsseldorf Christian Werth, Lara Hunt, Felix Förster, Marcus Italian

Impressum

SiMa Design - Michael Sieger Laura Bartel Grund 3, 42653 Solinger

Titelbild: Christian Beier Weitere Bildquellen: Siehe Artikel

Anzeigen (verantw.)

Es gilt die Anzeigenpreisliste

ENGELBERT



Riiiiiiiiesen Auswahl auf 2 Etagen und über 1000 m² Grundfläche

erwarten Sie 621 verschiedene Modellvarianten von 29 Herstellern



M1-SPORTTECHNIK SPITZING EVOLUTION DAS BOBBY ROOT 45 HAMMER BIKE S-PEDELEC

Was für ein wundervolles Bike für alle Sinne! Carbon Frame, Powermotor mit 120 nm, Akku mit 1050 Wh und eine 150 mm absenkbare Fox Transfer Kashima Sattelstütze und Fox Float 36 Kashima Federgabel mit 170 mm gehört auch schon dazu!

Auch als 25er Pedelec erhältlich.





lagerland.de classic//carpark

Jetzt anfragen: 02129 276 985-7



- // Geschützte Kfz-Stellplätze in versch. Größen
- // Kfz-Aufzug
- // Für Gewerbe und Privatleute
- // Schlüsselloser Zugang per App
- // Belüftet und trocken
- // Ideale Temperaturen in jeder Jahreszeit
- // Stromanschluss an jedem Stellplatz
- // Zugang 7 Tage die Woche
- // Zutrittskontrolle & 24-h-Videoüberwachung
- // Beste Verkehrsanbindung, direkt an der Ausfahrt A46 Haan-Ost/Rheinland
- // Professionelle und persönliche Beratung



Solingan-Gräfroth

Sommer Angebot! statt 170 € nur **120 €***

pro Monat / inkl. Mwst. und Strom



Instagram: lagerland.de_classiccarpark

Fahrzeug, Saisonräder oder Ähnliches einzulagern:

Und falls Sie noch Raum brauchen, um Zubehör für Ihr





//OSTERMAN