



Offizieller
Ausrüster der
Energiewende.
ZUR SEITE DER
HANDWERKER
DAS
DAS HANDWERK
BEI WIRTSCHAFTSFINANZIERUNG UND NEUBAU.

1997

Büro
←

DER Elektro-Transporter
powered by Bosch®

2010



HEINZ EWALD



Dachdeckermeister

- Dacharbeiten
- Fassaden
- Fenstereinbau
- Schornsteinbau
- Dachbegrünung
- Photovoltaikanlagen

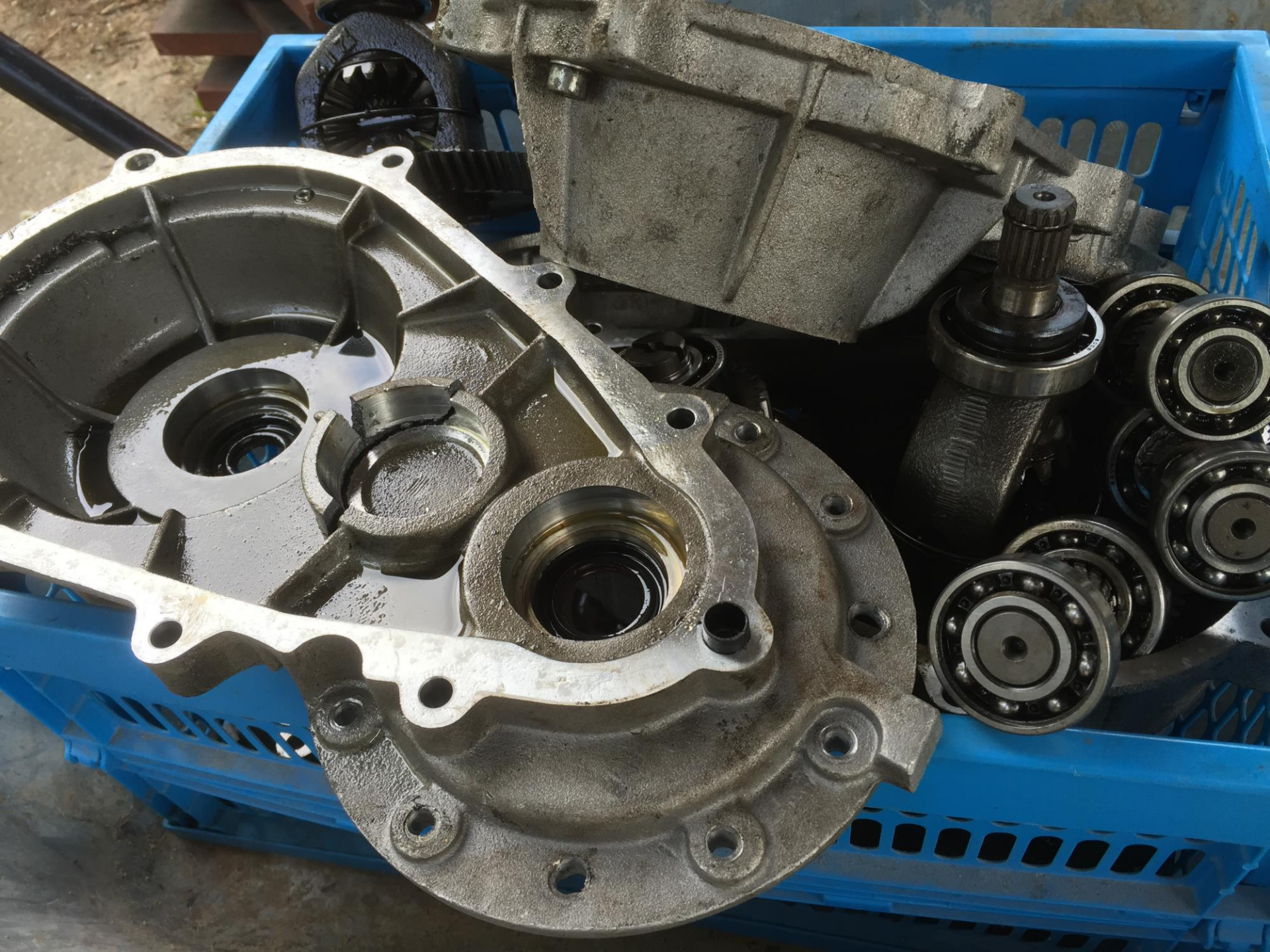
© 0511 - 42 16
www.mahlbedachung.de

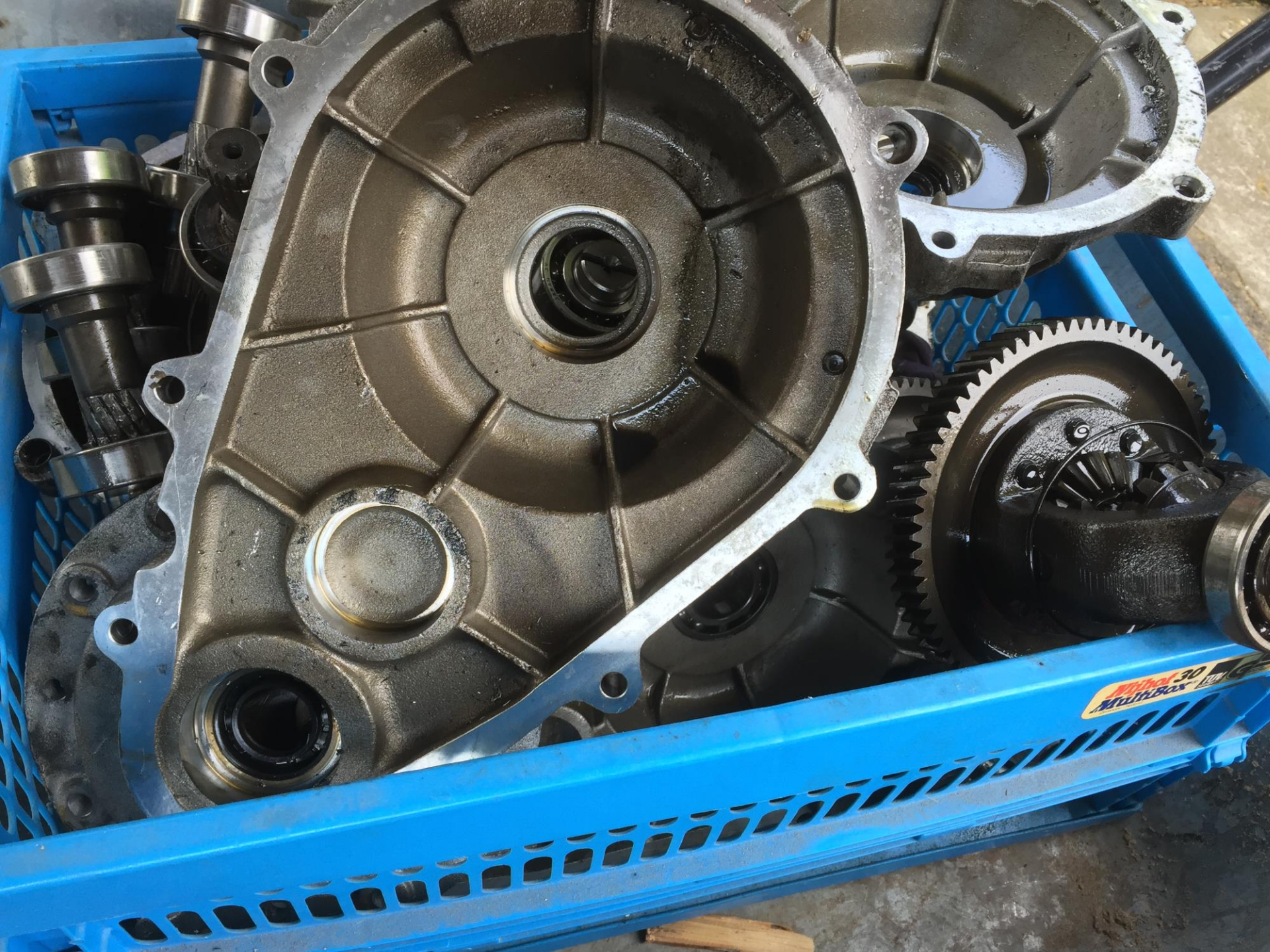
Dächer
und alles was drauf muß



...wir fahren
mit Solarstrom







Miltek 30
MULTI-BOX

Z EWALD CM3H
chdeckermeister

...wir fahren
mit Solarstrom

- Bedachungen
- Fassaden
- Rinnenbau
- Schornsteinbau
- Dachbegrünung
- Photovoltaikanlagen

☎ 0511 - 42 16 52

www.ewaldbedachungen.de

Dächer,

und **alles** was drauf muß





2015

KON2214



e-NV200

D KÖN 2214



Gruppenbild mit Wagen: Die Mannschaft vom Dachdeckerbetrieb von Jörg Ewald (z. v. l.) war vom eNV200 begeistert. Foto: Netzhaut

„Den würde ich glatt kaufen!“

Funktioniert Elektromobilität im Handwerk? Mehr als vier Wochen haben Peter Reichel und sein Chef Jörg Ewald einen Nissan eNV200 getestet. Welche Erfahrungen haben die Dachdecker gemacht?

Torsten Hamacher

hamacher@handwerk.com

Am Ende schwingt ein wenig Wehmut in Peter Reichels Stimme mit. Der Dachdecker aus Hannover war in der zweiten Hälfte des Langzeittests am meisten mit dem kleinen Elektrolieferwagen unterwegs. Aufträge, bei denen keine allzu langen Dachlaten und Leitern gebraucht wurden, waren ebenso das tägliche Los des Handwerkers und des eNV200 wie die Fahrten von Peter Reichels zu Hause in Ahrbergen zum Betrieb und wieder zurück. Jetzt ist es Zeit für ein Fazit. Reichel, sein Chef, Jörg Ewald, und fast das gesamte Team von der Firma Baustein-Handwerk nehmen sich dafür Zeit und stehen im Hof des hannoverschen Handwerksbetriebes um den kleinen weißen Lieferwagen herum.

Beobachtet man die Diskussionen über die Elektromobilität, kommt fast schon reflexartig das Argument der mangelnden Reichweite. Ein Problem für die Dachdeckerfirma? „Nein! Für uns im Betrieb war das überhaupt kein Problem“, sagt Tester Reichel. Im Gegenteil: Die Handwerker haben ihre Kunden fast alle im Großraum Hannover. Im Schnitt sind die Mitarbeiter zwischen 20 und 30 Kilometern am Tag unterwegs. „Damit kommen wir mit der Reichweite des Nissan gut hin“, bestätigt auch Jörg Ewald.



Hotter Feger: Optisch ist der eNV200 vom konventionell betriebenen Pendant kaum zu unterscheiden.

Wie bei den meisten konventionell angetriebenen Fahrzeugen, klaffen aber auch beim Nissan die Hersteller-Angaben zur Reichweite mit dem in Test ermittelten Wert auseinander. Der Automobilbauer gibt den Aktionsradius seines Lieferwagens mit 183 Kilometern an. „In der Praxis sind wir eher bei 130 Kilometern gelandet“, stellt Reichel klar.

Warnung kommt zu spät

Was den Handwerker stört: „Erst bei einer Reichweite von 23 Kilometern zeigt der Wagen an, dass er bald neuen Strom braucht. Das ist ziemlich knapp. Eine Warnung bei 40 Kilometern wäre besser“, findet Reichel. Sehr gut gefallen hat ihm dagegen das Navigationsgerät des eNV200. Das zeigt nämlich nicht nur den Weg zum Kunden an, sondern auch die kürzeste Strecke zur nächsten Stromtankstelle. Und von denen gibt es in der Region Hannover schon überraschend viele, haben die Handwerker festgestellt.

„Grandios ist die Durchzugskraft des Motors“, lobt Reichel. Vor allem dann, wenn man die zentral im Armaturenbrett verbaute 1,5-Tonnen schwere Transportspritze der Knapp 1,5-Tonnen schwere Transporter los, als wäre er mehr Sport- als Lieferwagen.

Viel Lob erntet auch die Innenausstattung. „Das ist schon richtig Luxus, was in dem Wagen steckt“, sagt Ewald. Im eNV200 finden selbst groß gewachsene Fahrer und Beifahrer ausreichend Platz. Die eingesetzten Materialien wirken hochwertig und dürften auch stärkerer Beanspruchung lange standhalten. Staufächer im Armaturenbrett sowie unter und zwischen den Sitzen bieten viel Raum für die Dinge des täglichen Bedarfs. Alternativ nehmen die Fücher unter den Sitzen auch die Ladekabel auf. Serienmäßig bringt der eNV200 eines für den Anschluss

an Schnellladestationen und eines für die normale 230-Volt-Steckdose mit. „An der haben wir den Wagen immer geladen“, berichtet Reichel. Besonders gut funktioniert das über Nacht. Denn dann habe die Technik genug Zeit. Muss es dagegen schnell gehen, ist eine Schnellladestation die bessere Wahl.

Was sowohl Jörg Ewald als auch Peter Reichel überrascht hat, ist das Raumangebot des Nissan: Bis zu 4,2 Quadratmeter Ladung können befördert werden. Die maximale Zuladung liegt bei 770 Kilogramm.

Kosten und Nutzen

Und was verbraucht der Wagen dabei? Knapp 16,5 Kilowattstunden auf 100 Kilometer zeigt der Bordcomputer an. Schaut man bei Strompreispportalen wie Verivox, kostet die günstigste Kilowattstunde ein Gewerbestrom derzeit 21,38 Cent (wenn man einen Jahresverbrauch von 10 000 kWh zugrunde legt). Damit errechnet sich ein Preis von 3,46 Euro Stromverbrauch pro 100 Kilometer. Zum Vergleich: Konventionell angetriebene Lieferwagen in etwa gleichen Preis. Bei einem Verbrauch von 10 Litern Kraftstoff pro Liter Diesel. Ein Liter kostete Ende September rund 1,10 Euro. Auf 100 Kilometer ergibt sich so ein Fahrpreis von 6,40 Euro.

Reduziert man die Kostenbetrachtung auf die Verbrauchswerte, müsste man den Elektrowagen knapp 420 000 Kilometer weit fahren, um die Mehrkosten gegenüber seinem konventionell angetriebenen Pendant rauszuholen. Als Diesel ist der NV200 ab rund 17 300 Euro zu haben. Der Elektrowagen liegt mit gekauften Akkus bei knapp über 30 000 Euro. Doch die Kosten sind beim Thema Elektromobilität natürlich nur ein Aspekt. Gerade wenn man als Unternehmer wie Jörg Ewald, im regenerativen Bereich unterwegs ist, können die Mehrkosten allein schon durch Imagegründe oder schlicht das gute Gefühl selbst aktiv ein Zeichen zu setzen, mehr als wettgemacht werden.

Zeit für ein Fazit:

Für Peter Reichel steht am Ende des Zeitraums das Urteil fest: „Hätte der Wagen 100 Kilometer mehr Reichweite - dann würde ich mir den als Kombi selbst kaufen.“ Abgesehen von der aus seiner Sicht „ziemlich straff ausgelegten Dämpfung“ hat ihn der Elektro-Lieferwagen rundum begeistert. „Die Technik ist wirklich ausgereift und der Wagen braucht sich vor keinem Benzinzer zu verstecken“, lobt der Tester.

Ähnlich zufrieden urteilt auch Handwerksunternehmer Jörg Ewald. „Für uns als Dachdecker ist der



Vollmachen bitte: Seinen Hunger stillt der Nissan auch an der handelsüblichen 230-V-Steckdose.



Kommen Sie mit Nissan und uns in die „Grüne Hölle“!

Sie wollten schon immer mal wissen, was passiert, wenn Sie im Transporter eine echte Vollbremsung hinlegen müssen? Oder wie man am Besten ein Ausweichmanöver mit einem Lieferwagen einleitet? Und die Vorstellung, mit dem Sportwagen auf der Grandprix-Strecke des Nürburgrings an die Grenzen zu gehen, löst bei Ihnen auch ein gewisses Kribbeln aus?

Dann bewerben Sie sich! Und zwar am besten sofort. Denn mit ein bisschen Losglück können Sie mit uns zur diesjährigen Nissan Safety Driving Academy auf den Nürburgring. Los geht es am 7. November nach individueller Anreise zum Dörlitz-Hotel direkt am Ring mit einem zünftigen Abendbrot in der Boxengasse. Am nächsten Morgen wartet dann die gesamte Nutzfahrzeugflotte der Japaner im Fahrerlager zum ausgiebigen Erfahren – eben genau auch in den Grenzbereichen, die man im normalen Straßenverkehr nicht so gerne erleben möchte. Bonbon: Die Fahrt mit einem der beliebtesten Sportwagen der Japaner auf der Grand-Prix-Strecke – mit Ihnen am Steuer und einem Instruktor im Ohr.

und so machen Sie mit:

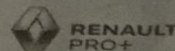
Interessiert? Dann schreiben Sie uns am besten gleich eine Mail mit dem Betreff „Safety Academy 2015“ an die Adresse redaktion@handwerk.com. Neben Ihrem Namen, Ihrer Adresse, den Eckdaten Ihres Betriebes und der Mitarbeiterzahl, beantworten Sie uns bitte die Frage, warum gerade Sie bei der Nissan Safety Driving Academy auf dem Nürburgring nicht fehlen dürfen? Einsendeschluss ist der 26. Oktober. Dann entscheidet das Los. Zehn Leserinnen und Leser des Norddeutschen Handwerks kommen mit. Wenn Sie dabei sind, bekommen Sie spätestens am 28. Oktober die Zusage. (14)

Wagen etwas zu klein, selbst wenn wir einen Dachgepäckträger montieren würden. Gäbe es den mit einem längeren Radstand oder hätte Nissan ein etwas größeres Fahrzeug im Angebot, würde ich das glatt für meinen Betrieb kaufen. Den Preisrest hat der Wagen bei uns auf alle Fälle bestanden“, resümiert Ewald. Die Zeit sei ganz einfach reif, unterstützen - Mehrkosten hin oder her.



Mehr Bilder vom Testwagen sehen Sie in unserer App.

Betriebssicherheit gewerblich genutzter Fahrzeuge
Ihre Pflicht erfüllen wir mit Vergnügen!







Immer mehr Autos auf den Straßen

Flensburg. Die Zahl der Autos auf deutschen Straßen wächst weiter. Zum 1. Januar 2017 zählte das Kraftfahrt-Bundesamt 45,8 Millionen Pkw, 1,6 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge ist ebenfalls gestiegen: um 1,9 Prozent auf 55,57 Millionen. Mit einem Plus von 4 Prozent recht stark zugenommen hat die Zahl der Lkw, die mittlerweile 2,91 Millionen erreicht.

SP-X

HAZ 3.2017



• Photovoltaik
• Dachbegrünung
www.ewaldbedachungen.de
RIESE & MÜLLER

2016



RIESE & MÜLLER



 • Photovoltaik
• Dachbegrünung
www.ewaldbedachungen.de
RIESE & MÜLLER

- Photovoltaik
- Dachbegrünung

www.ewaldbedachungen.de

RIESE & MÜLLER

HIT 1





**Der Lasten-Trend
in Hannover**

**Leihrad OBike im
Praxis-Test**

**Mit dem Rad um
die Welt**



2017



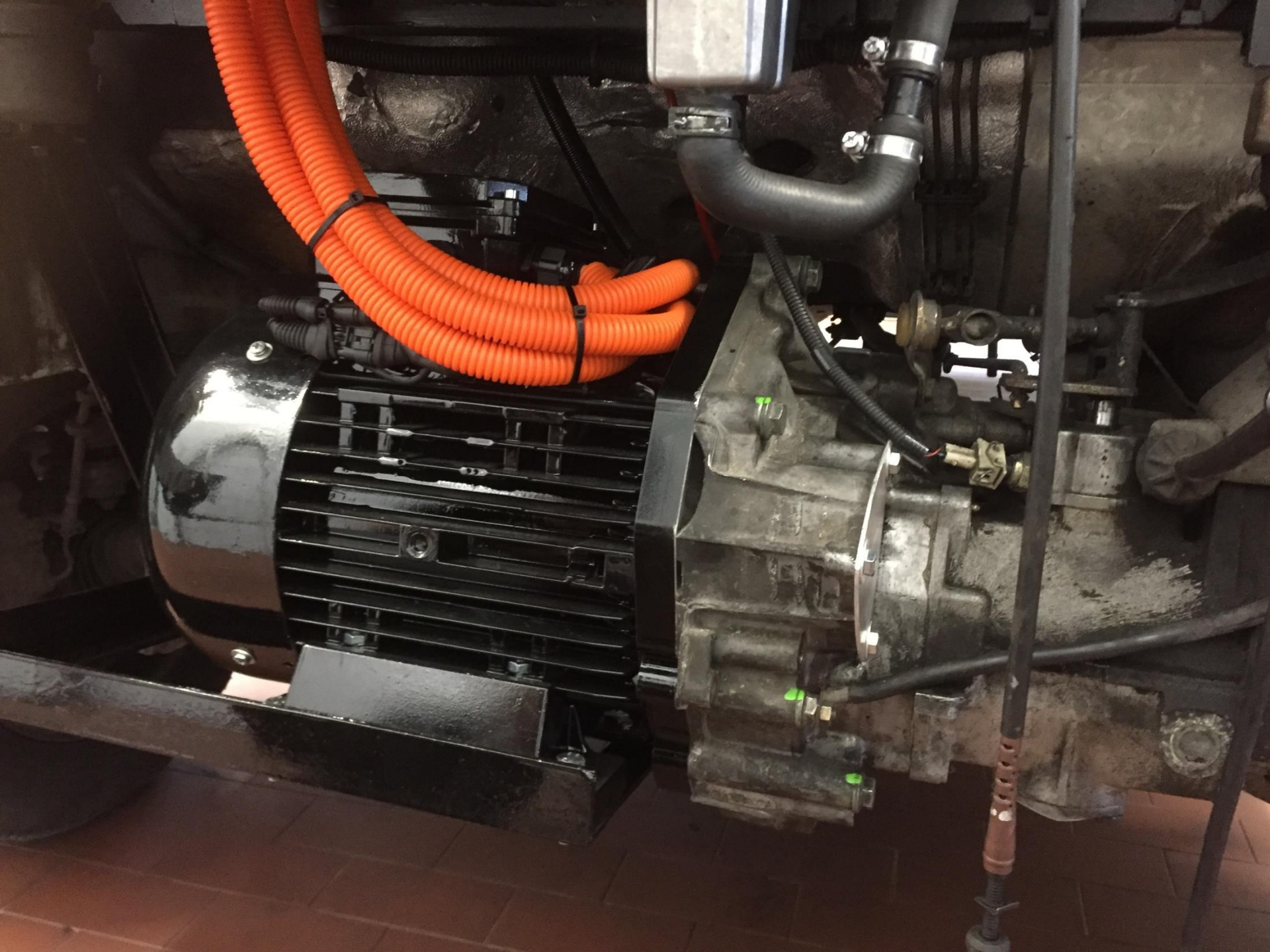
SAFETY
WARNING
STAY AWAY

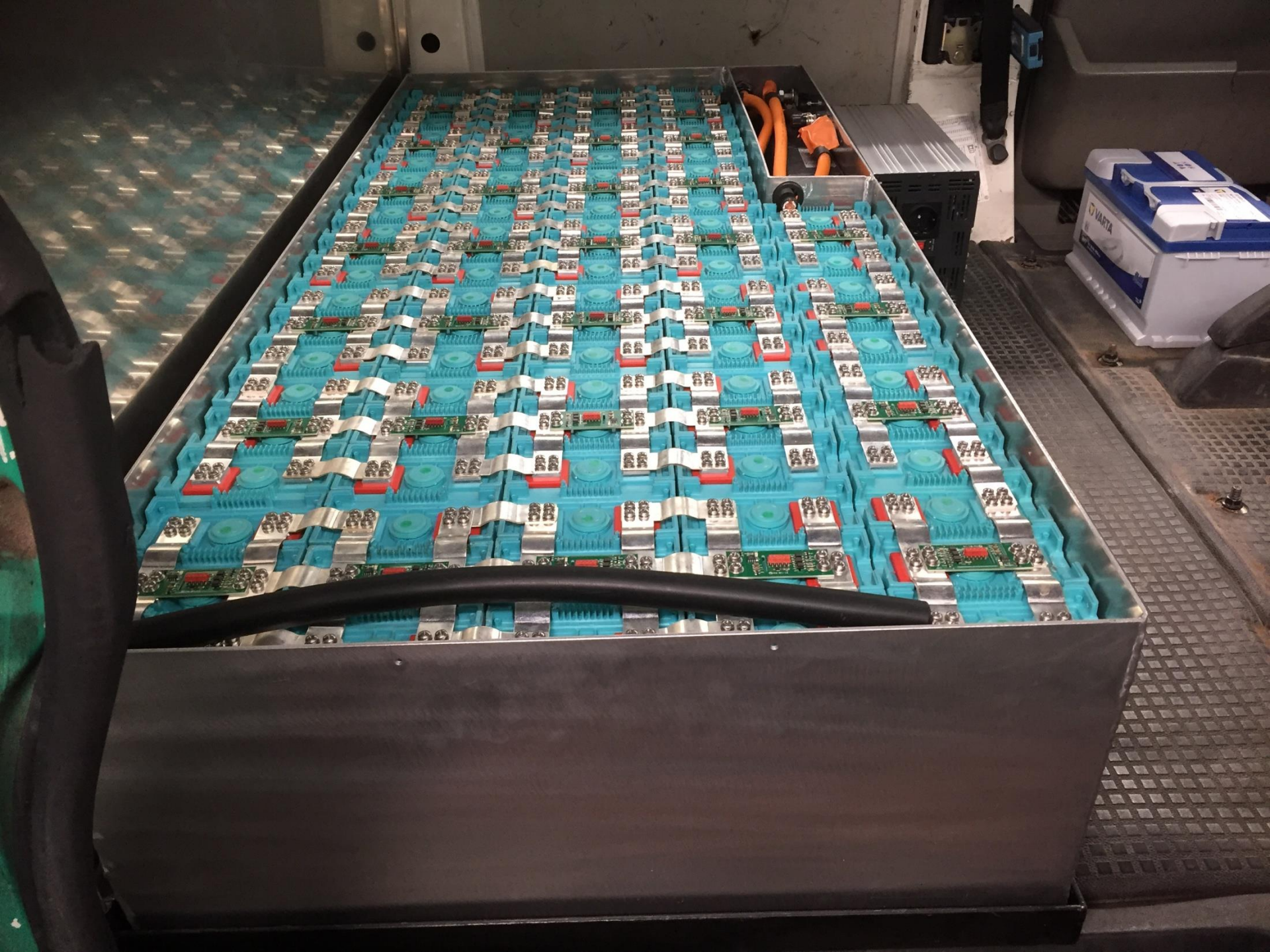
VENT

VIN

E085 000

SAFETY
WARNING
STAY AWAY







• Dachbegrünung
• Photovoltaikanlagen

HEINZEWALD
Dachdeckermeister

Dächer,

und alles was drauf muss

... wir fahren
mit Solarstrom

www.ewaldbedachungen.de



„Ich will zeigen, dass es funktioniert“

Dachdecker Jörg Ewald aus Ricklingen hat einen alten VW-T4 zum Elektrotransporter umrüsten lassen – aus Überzeugung. Wenn die Industrie beim Entwickeln umweltschonender Angebote zu träge sei, müsse der Kunde selbst handeln, sagt er.

Von Conrad von Meding

Nur das leise Surren der Reifen auf dem Pflaster ist zu hören. Der grüne VW-Bulli von Jörg Ewald, der ab Werk einen Dieselmotor hatte, bleibt stumm. Und dennoch fährt der Transporter. Ziemlich rasant sogar. Dank Elektroantrieb.

Während VW noch an der Serienreife von elektrifizierten Handwerkerautos arbeitet, hat der hannoversche Dachdecker Ewald auf umweltfreundlichen E-Antrieb umgerüstet. Sein sechs Transporter großer Fuhrpark umfasst nun einen ganz besonderen T4-Pritschenwagen: Wo bislang die Rückbank war, ist jetzt ein Batteriekoloss installiert. Der Auspuff ist abmontiert. Die rote Umweltplakette, die dem Wagen bisher die Einfahrt in die Umweltzone verbietet, kann er in Kürze abkratzen. Sein Bulli, Baujahr 2002, bekommt ein E-Kennzeichen.

Ewald musste den Wagen aber nicht wegen der Umweltzone umrüsten lassen: Handwerker können sich Sondergenehmigungen ausstellen lassen, um mit alten Dieselmotoren in die Stadt fahren zu dürfen. Er ist, wie eigentlich alle Elektro-Enthusiasten, ein Überzeugungsmäler. „Ich will mit gutem Beispiel vorangehen und zeigen, dass es funktioniert“, sagt der 54-Jährige. „Der VW-Transporter ist das beste Handwerkerfahrzeug auf dem Markt. Aber wenn die Industrie zu träge ist, um uns passende Angebote zu machen, dann müssen wir Kunden eben selbst Lösungen suchen.“

Gefunden hat er die Lösung bei E-Cap, einem zwei Jahre alten Firmenverbund, dessen norddeutscher Sitz in Winsen bei Hamburg ist. Das Unternehmen rüstet vor allem Classic-Cars um, aber zunehmend auch Gebrauchsfahrzeuge. Ein VW-Crater war schon dabei, zehn VW-Käfer verschiedener Baujahre, aber zum Beispiel auch ein Delorean, bekannt aus dem Film „Zurück in die Zukunft“ – ein Umbau mit Symbolcharakter.

Das Prinzip klingt ganz einfach. „Wir haben den 50-kW-Dieselmotor ausgebaut und mit einer extra angefertigten Flansch einen handelsüblichen 70-kW-Elektromotor an das Getriebe montiert“, sagt E-Cap-Mitarbeiter Andreas Schädler. Im Motorraum ist plötzlich richtig viel Platz frei. Der wird allerdings auch benötigt, für das große Steuerelement zum Beispiel und für Elektropumpen, die nötige Zusatzaggregate wie den Bremskraftverstärker ersetzen, deren Hydraul-



Geschäft: Dachdeckermeister Jörg Ewald (re.) und Andreas Schädler von E-Cap am umgerüsteten VW-Pritschenwagen.

lik sonst vom Verbrennungsmotor getrieben wird.

Aber macht es wirklich Sinn, einem 15 Jahre alten T4 einen innovativen Antrieb einzubauen? 32.000 Euro hat die Umrüstung gekostet. Der Fahrzeugkarosse sieht man ihr Alter an, die Baustellen-einsätze haben Spuren hinterlassen, überall sind Rost und Beulen. Dachdecker Ewald rechnet vor: „Der Wagen fährt im Jahr nur 8000 Kilometer, zehn Jahre hält er noch gut durch.“ Im Übrigen spare er zehn Jahre lang Kfz-Steuer und die ständigen Wege der Mitarbeiter zur Tankstelle, zudem Wartungs- und Verschleißkosten etwa für Ölwechsel. „Und wir haben ein echtes Upcycling-Projekt geschaffen“, sagt Ewald. Das Wedemärker Unternehmen Beneke verpasst dem Fahrzeug derzeit mit Werbebefolen eine neue Optik, in Kürze soll der Wagen startklar sein.

Jörg Ewald, der den Dachdeckerbetrieb Heinz Ewald in dritter Generation führt, hat das 20 Mitarbeiter starke Unternehmen ohnehin neu ausgerichtet. Er hat sich auf Gründächer spezialisiert und montiert Solaranlagen, der E-Bulli wird mit einer eigenen Photovoltaikanlage vom Firmendach geladen. Das klappt auch schon mit zwei Eco-Carriern der Wunstorfer Firma Eco-Craft, die eine Zeit lang sehr schlichte Transportfahrzeuge gebaut hat, aber

Der Umbau ist ein echtes Upcycling-Projekt.

Jörg Ewald, Inhaber Heinz Ewald Bedachungen

vom Markt verschwunden ist. „Der E-Caddy ist für viele Handwerker zu klein, und die wenigen Angebote anderer Hersteller sind unrentabel oder in der Probephase“, sagt Ewald. Er freut sich auf den Praxistest mit dem T4. Die ersten Probefahrten hat er gut überstanden.

Viele Bilder und ein Kurzvideo unter haz.li/bulli



Die Ladeanzeige (o.) erfolgt auf einem Radio-Display, der E-Motor (u.) ist einfach ans Getriebe angeflanscht. FOTOS: SCHAARSCHMIDT (3) / PRIVAT



Nicht ohne TÜV-Abnahme

Die Umrüstung eines Fahrzeugs auf Elektroantrieb erfolgt ohne Um-

plizierter die Fahrzeugtechnik, desto einfacher der Umbau. Bei VW-Fahr-

KRH KLINIKUM REGION HANNOVER

MENSCH. MEDIZIN. MITEINANDER.

MAGEN-/DARMTAG

IM KRH KLINIKUM SILOAH

Samstag, 18. März 2017, von 10 bis 16 Uhr

Eingangshalle und Konferenzzentrum

Alles rund um Ihre Gesundheit

11:30 Uhr Darmkrebsvorsorge – aktueller Stand
Dr. med. E. Kruck



12:00 Uhr Gallensteine – immer operieren?
Dr. med. P. Geers







2017



**ICH
ENTLASTE
STÄDTE**

Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt

Deutsche Umweltstiftung

M BIKE

H-VW 2067

ICH
ENTLASTE
STÄDTE

LASTENRADTEST.DE

LASTENRADTEST.DE

Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt

Co-funded by:

European Union
European Union



URBAN
ARROW

SPINNO

POUZE

Seit 30 Jahren



2000



protec



H PT 645

MOZART
REQUIEM





Kellin
Keskus

HEINZ EWALD



Dächer,  **und *alles* was drauf muß**

www.ewaldblechungen.de



„Tag des offenen Gründaches“ am 15. Juli 2018 Hannover-Ricklingen

