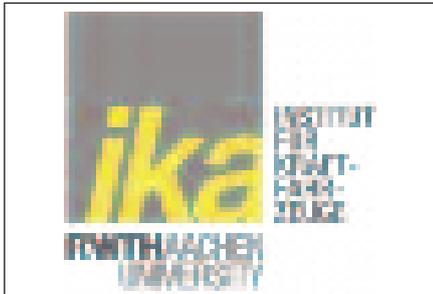




2014



ika – RWTH Aachen University

und 37 nationalen Automobil-Ingenieur-Verbänden.

Die FISITA hatte als Non-Profit Organisation die Förderung umweltfreundlicher, nachhaltiger und sicher-

heitsrelevanter Technologien und den Informationstransfer zum Ziel.

Beteiligt waren das italienische „Centro Ricerche Fiat“, die > Volkswagen Konzernforschung, der Reifenhersteller



Deliver-Prototyp 2014 deliver consortium 2014



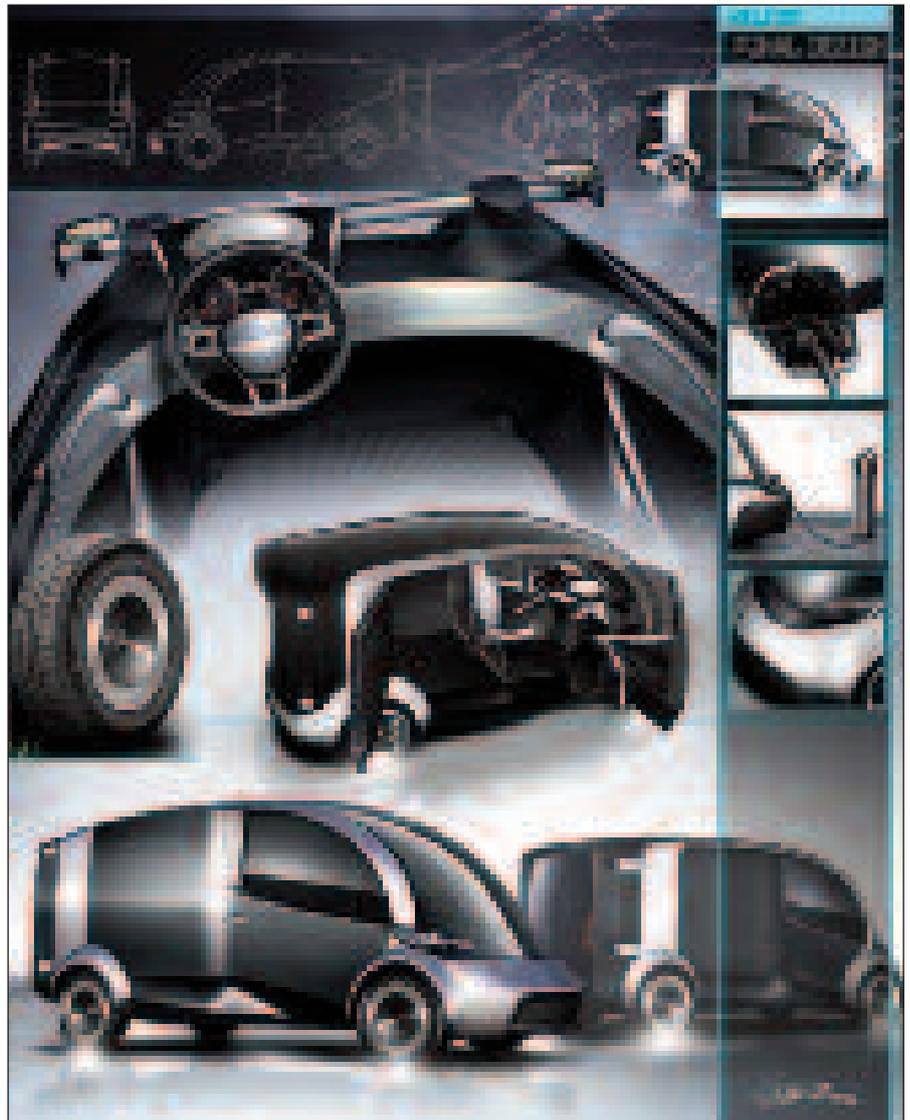
HPL Prototypes

**Deliver / RWTH
2011 – 2014**

Im November 2011 übernahm das Institut für Kraftfahrzeuge (ika) an der RWTH Aachen University, Steinbachstraße 7, 52074 Aachen, die Führung beim Bau eines Demonstrations-Fahrzeugs im EU-Projekt „Deliver“.

Deliver stand für „Design of Electric Light Vans for Environment-impact Reduction“ (Gestaltung von leichten elektrischen Lieferwagen zur Reduzierung von Einfluss auf die Umwelt).

Die Anregung für den leichten Stadtlieferwagen mit circa 40 Prozent weniger Umweltbelastung ging von der 1948 in Paris gegründeten FISITA (Fédération Internationale des Sociétés d’Ingenieurs des Techniques de l’Automobile) aus, einer weltweiten Vertretung von rund 200.000 Automobilingenieuren



Deliver: Prospekt-Ausschnitt 2014 deliver consortium 2014

Michelin, das Polis Network aus Belgien, das Technical Research Institute of Sweden, Liberty Electric Cars (Green Automotive Company) und HPL Prototypes, Windmill Industriel Estate, Birmingham Road, Allesley, Coventry, CV5 9QE (Bau des Prototyps) aus Großbritannien sowie die türkischen Firmen CADEM (Gestaltung/Konstruktion am Computer) und Mobit (Display und Elektronik).

Einen Prototyp stellte man ab 2. Juni 2014 auf dem FISITA World Automotive Congress in Maastricht in den Niederlanden vor.

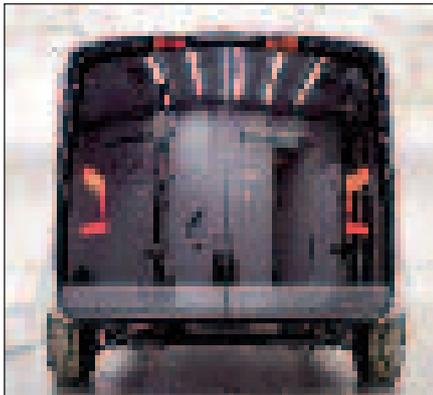
Das leichte Nutzfahrzeug hatte ein zulässiges Gesamtgewicht von 2 200 Kilogramm. Mit einer Zuladung von 700 Kilogramm erbrachte es 18 Prozent mehr Ladekapazität gegenüber einem heute üblichen Lieferfahrzeug gleicher Dimension. Das Ladevolumen umfasste mindestens 4 m³. Verschiedene Karosserie-Varianten waren erwogen worden, u. a. ein Kastenwagen und ein Pick-up.

Fehlende B-Säulen zwischen vorderen und hinteren Türen vereinfachten

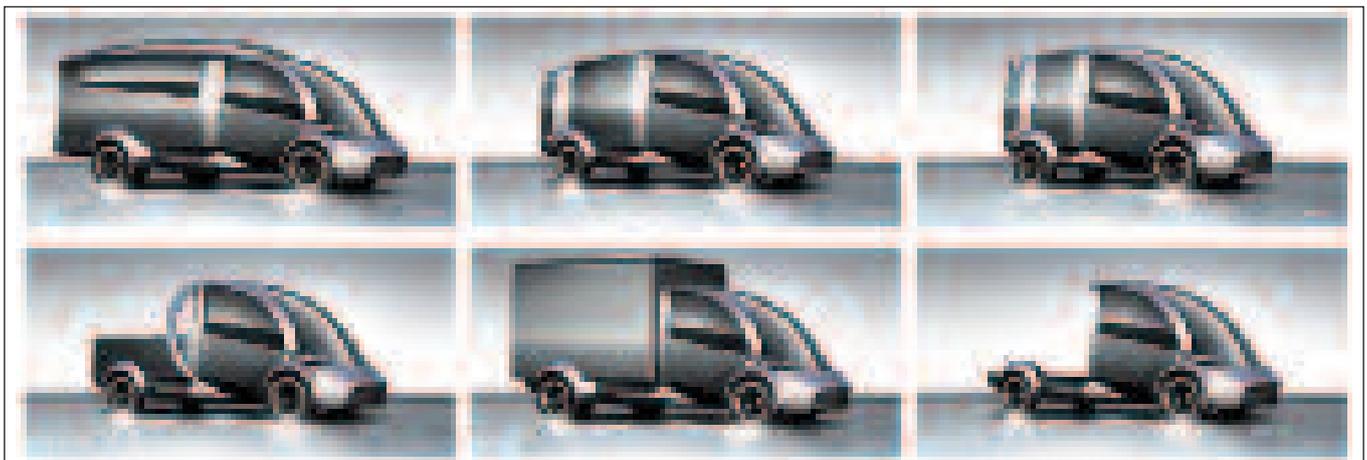
das Be- und Entladen von beiden Seiten.

Der Fahrer saß in einer Mittelposition, ein Beifahrer konnte auf einem separaten Sitz mitgenommen werden. Den elektrische Antrieb besorgten Radnabenmotoren (57 kW) und ein zwei-stufiges Getriebe auf die Hinterachse. Die Hochvoltbatterie aus 80 Li-NMC-Zellen (230–336 V, DC) ermöglichten eine Mindestreichweite von 100–120 Kilometern, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h.

Das Deliver-Projekt des Deliver Consortiums endete im Oktober 2014. Eine Markteinführung war etwa für das Jahr 2020 geplant.



Deliver Heckansicht deliver consortium 2014



Deliver Prospekt: Karosserie-Varianten deliver consortium 2014