Zeitschrift: Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association suisse des électriciens, de l'Association des entreprises électriques suisses

Herausgeber: Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen

Band: 77 (1986)

Heft: 6

Rubrik: Aus Mitgliedwerken = Informations des membres de l'UCS

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Aus Mitgliedwerken
Informations des membres de l'UCS

Grande Dixence SA, Sion

Le Conseil d'administration de Grande Dixence SA à Sion a désigné le prochain directeur de la société en la personne de M. *Jacques Deriaz,* ingénieur, actuellement rattaché au siège de Lausanne de l'Energie de l'Ouest-Suisse et directeur de 1970–1984 de la centrale thermique de Chavalon. M. Deriaz remplacera M. *René Masson* qui quittera l'entreprise pour raison d'âge le 31 juillet 1987.

AG Elektrizitätswerk Trin, Tamins

Die Gemeinde Trin übt auf den 31. Dezember 1985 das ihr zustehende Heimfallrecht an den hydraulischen und elektrischen Anlagen und dem bestehenden Leitungsnetz aus, soweit dieses der Versorgung von Haushaltungen und Betrieben auf dem Gebiet der Gemeinde Trin dient. Das Werk in Trin wird neu von der Gemeinde unter dem Namen EW Mulin betrieben.

Somit hat die ausserordentliche Generalversammlung vom 29. November 1985 einen «Neuen Firmennamen» ab 1. Januar 1986 beschlossen:

AG Elektrizitätswerk Tamins, Reichenauerstrasse 33, Postfach 12, 7015 *Tamins,* Telefon 081/37 11 72. Bahnstation: RhB-Station Reichenau-Tamins.

Wasserwerke Zug

Der Verwaltungsrat der Wasserwerke Zug AG (WWZ) hat an seiner Sitzung vom 16. Dezember 1985 Dr. *Hansjakob Leutenegger,* dipl. Ing. ETH, wohnhaft in Steinhausen, zurzeit Mitglied der Geschäftsleitung der Rittmeyer AG Zug, zum neuen Direktor der WWZ gewählt. Er tritt am 1. August 1986 die Nachfolge von Direktor Alfred Gasser an.

Diverse Informationen
Informations diverses

1. Grand Prix der Schweiz der Formel E

Am Wochenende des 31. Mai/1. Juni 1986 organisiert der ACS auf der Pistenanlage des Verkehrs-Sicherheits-Zentrums von Veltheim im Kanton Aargau den 1. Grand Prix der Schweiz der Formel E. Der Buchstabe E steht für Elektro. Das heisst also, es werden ausschliesslich Fahrzeuge mit Elektroantrieb zu diesem Wettbewerb zugelassen.

Angesichts der heutigen Lage im Bereich der Energieversorgung, aber auch bezüglich des zunehmenden Umweltbewusstseins kommt dem Elektroantrieb wieder grössere Bedeutung zu.

Der ACS ist überzeugt, dass leistungsfähige Elektromobile – sofern in wirtschaftlich tragbarem Rahmen hergestellt und betrieben – in Zukunft unseren Fahrzeugpark mit Verbrennungsmotoren ideal ergänzen können. Es geht dabei nicht um eine Ersatzlösung zum konventionellen Automobil. Im Stadt- oder stadtnahen Verkehr haben aber derart umweltfreundliche Transportmittel (kein Lärm, keine Abgase) mehr denn je ihre Berechtigung.

Die Automobilgeschichte macht deutlich, dass technische Entwicklungen besonders dann vorangetrieben und gründlich erprobt werden konnten, wenn es um einen Wettbewerb, um eine sportliche Auseinandersetzung ging. Der Automobilsport übernimmt in dieser Beziehung eine Schrittmacherrolle für zukünftige Technologien.

Der ACS als Inhaber der Sporthoheit in der Schweiz beabsichtigt mit der Organisation eines Grand Prix der Schweiz für Elektromobile, Konstrukteure, Erfinder und Bastler zu neuen Taten anzuregen. Nur bei sportlichen Wettbewerben können die Arbeiten so offen unter Beweis gestellt werden; da entscheidet sich, wie seriös und erfolgreich sich eine Neuentwicklung oder neue Erfindung bewährt.

Verschiedene Kategorien und Klassen

Die teilnehmenden Fahrzeuge werden in zwei Kategorien eingeteilt: in Eigenbauten, d.h. meistens einsitzige, offene Vehikel, ähnlich wie die seinerzeitigen Sparmobile von Shell oder BP. Dazu gehören auch Elobile aus Deutschland, worunter man «elektrifizierte» Karts versteht. Auch Fahrzeuge des letzt- oder diesjährigen Solarmobil-Rallyes können in dieser Kategorie starten.

Eine zweite Kategorie bilden die Prototypen, d. h. Wagen, die von Firmen – ausnahmsweise auch Einzelpersonen – gebaut wurden, mit dem Ziel, diese zu einem späteren Zeitpunkt serienmässig zu produzieren.

Das Gewicht spielt bei den Elektromobilen eine grosse Rolle wegen der normalerweise schweren Bleibatterien. Dies ist der Grund, weshalb die Fahrzeuge beider Kategorien in fünf Gewichtsklassen von 250 bis über 2000 kg eingeteilt werden.

Drei Wettbewerbs-Disziplinen

Der Grand Prix wird in drei Wertungsläufen ausgetragen. Alle Teilnehmer haben zunächst eine Beschleunigungsprüfung über ¼ Meile mit stehendem Start zu absolvieren. Dann folgt ein Dauerwettbewerb, bei welchem die Eigenbauten während 24 Minuten, die Prototypen während der doppelten Zeit, also während 48 Minuten, die rund 850 m lange Aussenbahn der Piste in Veltheim abfahren müssen.

In einer dritten Prüfung haben die Teilnehmer noch einen Sprint von 3 Runden zu absolvieren.

Das Besondere bei diesen Einzeldisziplinen besteht darin, dass in den Pausen eine Aufladung (aber auch kein Ersatz) der Batterien