

Große Klappe, alles dahinter

Die „Rappelkisten“, der „Fuzzy“ und die „Elli“: Leichte Autos fahren mit Strom - 25.04. 08:43 Uhr

GEORGENSGMÜND/WENDELSTEIN - Es gibt Leute, die lächeln nur müde, wenn der Spritpreis wieder mal steigt. Sie fahren ein Fahrzeug mit Elektroantrieb. Die meisten von der Autoindustrie gebauten Elektrofahrzeuge sind Benzinautos, bei denen Verbrennungsmotor und Tank entfernt und durch Elektromotor und Akkusatz ersetzt wurden.



Für Kurzstrecken in der Gemeinde nutzen Berndt Zingrebe und andere Angehörige der Firma Sill Optics in Wendelstein den „Fuzzy“.

„Elektroflöhe“ mit Akku im Heck

Es wird „Rappelkiste“, „Fuzzy“ oder „Elli“ genannt. Und es ist das meistverkaufte Elektroauto Europas: das City-EI, ein dreirädiges Leichtfahrzeug mit Elektroantrieb. Einsitzer. Cabrio.

Entsprechend viele Kilos bringen sie auf die Waage. Dass es auch anders geht, zeigt ein Elektro-Einsitzer mit gerade einmal 400 Kilo Gesamtgewicht. Neu ist das Modell keineswegs, nur wenig bekannt. Der „Elektrofloh“ hat viele Stärken.

Das Georgensgmünder Ehepaar Gudrun und Günther Hofer hat gleich zwei City-EI, einen gelben und einen roten. „Rappelkiste“ nennen die beiden ihre Elektroautos. Sie fahren sie seit fast drei Jahren. Jedes der Fahrzeuge hat mittlerweile fast 24000 Kilometer auf dem Tacho. Die Hofers nutzen ihre „Rappelkisten“ als Alltagsfahrzeuge. Günther Hofer fährt jeden Tag 60 Kilometer nach Nürnberg in die Arbeit und zurück, Gudrun 20 Kilometer nach Roth. Nachts dürfen die Elektro-Autos zum Laden an die Steckdose, Günther Hofer darf seine „Rappelkiste“ auch bei seinem Arbeitgeber laden; dort wurde ein Extra-Stromzähler installiert.

Die „Rappelkisten“ schaffen 57 Stundenkilometer, dürfen also nicht auf die Autobahn, weil dort eine Mindestgeschwindigkeit von 60 km/h gilt. Doch ein stehendes Hindernis sind die Elektroautos damit in keiner Weise. Gerade in der Beschleunigung können sie gut mit anderen Fahrzeugen mithalten. Die beiden „Rappelkisten“ tragen Kfz.-Kennzeichen und müssen auch zum Tüv. Durch den Elektroantrieb sind sie für fünf Jahre von der Kfz.-Steuer befreit. „Kraftfahrzeug, dreirädrig, elektrisch“ steht im Kfz.-Schein. Der Einstieg erfolgt – übrigens ganz bequem – durch die Klappe, die sich weit öffnen lässt.

Vollwertige Automobile

Die City-EL-Fahrzeuge sind vollwertige Automobile mit allem, was dazu gehört. Unter der großen Klappe gibt es Lenkrad, Gas- und Bremspedal, Bremsflüssigkeit, Rückwärtsgang (dabei wird ein Schalter umgelegt und der Motor umgepolt), Tacho, Armaturenbrett, Bordcomputer (er zeigt Spannung und Verbrauch an), Radio, Heizung für die Frontscheibe, Lüftung, Sitzheizung (Extra-Ausstattung) und Sonnenblende. Sicherheit bieten ein Sicherheitsgurt und ein Überrollbügel, hinter dem Sitz ist reichlich Stauraum auch für einen größeren Einkauf oder Gepäck. Das Kleinstauto verfügt ferner über drei Trommelbremsen (an jedem Rad eine), Scheinwerfer (nur einer), Bremslichter, Rückfahrleuchte, zwei Außenspiegel (vom alten Fiat Panda) und Scheibenwischer samt Wisch-Wasch-Anlage.

Die Tropfenform des City-EI bietet geringen Luftwiderstand, der niedrige Schwerpunkt sorgt für eine gute Straßenlage. Im Sommer lässt sich das mit Druckknöpfen befestigte Dach hochrollen oder ganz abknöpfen, dann wird die „Rappelkiste“ zum Targa-Fahrzeug.

Auf Leichtbau gesetzt

Der Hersteller hat konsequent auf Leichtbau gesetzt, die Karosserie besteht aus einer doppelwandigen Kunststoffwanne mit Dämmschaum dazwischen, was bei einem Unfall die Aufprallenergie dämpfen soll. Die Reifen sind Mofareifen.

Den Spitznamen „Rappelkiste“ haben die Hofers ihren Elektro-Autos nicht ohne Grund gegeben: Eine Federung hat der City-EI nicht, und so schlagen Fahrbahnunebenheiten voll durch und lassen es innen ziemlich rappeln.

Die Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer und von Passanten auf die Kleinfahrzeuge sind unterschiedlich. Gudrun Hofer wird vor allem von begeisterten Jugendlichen angesprochen, die wissen wollen, wie sich ihr Auto fährt und wie es funktioniert. Günther Hofer hat die Erfahrung gemacht, dass vor allem die Lenker großer Karossen den kleinen Straßenfloh nicht unüberholt lassen können.

Die Hofers fahren die Elektro-Autos aus Überzeugung. Der Verbrauch ist supergünstig, der Kohlendioxid-Ausstoß gering. Günther Hofer hat ausgerechnet, dass seine „Rappelkiste“ auf 100 Kilometer Strom für rund einen Euro verbraucht. Je nach Motorausstattung und Fahrweise kosten 100 Kilometer mit einem Benzin- oder Dieselauto 7,50 bis 15 Euro. Auch sonst setzen die Hofers sichtbar auf Umweltschutz und Nachhaltigkeit: Sie wohnen in einem Holzhaus mit begrüntem Dach, an der Balkonbrüstung lehnen Solarzellen, als „normalen“ Pkw haben sie einen Drei-Liter-VW-Lupo. Ganz billig ist das City-EI-Vergnügen nicht, ein Fahrzeug kostet 10000 Euro plus 1600 bis 3000 Euro für einen Akkusatz.

Für Kurzstrecken

Berndt Zingrebe aus Wendelstein ist ebenfalls stolzer Besitzer eines City-EI. Zingrebe ist der Chef der Firma Sill Optics, das Elektrofahrzeug ist ein Firmenfahrzeug, und, weil es die 45-km/h-Version ist, als Leichtkraftfahrzeug mit Versicherungskennzeichen zugelassen (kein TÜV, keine Kfz.-Steuer nötig). Gekauft hat die Firma das Fahrzeug vor sechs Jahren für Fahrten im Ort, denn die Firma hat noch ihr Altwerk in Wendelstein-Sorg. Auch für Fahrten zur Post wird das Kleinstauto genutzt. Meist fährt der Chef damit – auch nach Hause –, aber auch andere Firmenangehörige dürfen den „Fuzzy“ fahren. Mit dem Spitznamen „Elektro-Fuzzy“ steht das Fahrzeug übrigens auch in den Firmen-Büchern. Sill Optics nutzt den „Fuzzy“ auch als Werbeträger, etliche Aufkleber weisen auf die Firma und ihre Produkte hin.

„Das Auto passt in die Philosophie des Hauses, in unsere Öko-Strategie“, sagt Zingrebe, „denn es spart viel Kohlendioxid.“ Auch sonst schont Sill Optics die Umwelt so weit wie möglich, zum Beispiel bezieht die Firma ihren Strom aus Wasserkraft und spart so 580 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr ein. Für die Kurzstrecken sei der „Fuzzy“ ideal. Berndt Zingrebe sieht neben dem geringen Verbrauch weitere Vorteile: „Er zieht gut ab, und in die Kurven kann man wegen der guten Straßenlage ziemlich heizen. Das Fahren mit dem Ding macht Spaß!“ Allerdings sieht er auch Nachteile: „Man hört ihn nicht, und man sieht ihn schlechter, weil er niedriger ist als ein Auto. Aber da muss man eben noch vorausschauender fahren.“