

# Kriech-Strom

Um schneller ans Ziel zu kommen, muß der Elektrowagen C5 langsamer werden.

**A**ugenzeugen behaupten, Erscheinungen dieser Art könnten ihren Ursprung nur in England haben. Stimmt. Ein gewisser Lord Sinclair, der Mann, der die Bitgläubigen dieser Erde vor Jahren mit dem ersten Volkcomputer zum Taschengeldpreis beglückte, plante auch in Sachen Mobilität für die Zukunft.

Dem spleenigen Engländer schwebte natürlich kein gewöhnliches Auto vor. Dafür ein Elektromoped auf drei Rädern, das völlig neue Attribute einführt: winzig, superleise, geruchlos und bis auf die Batterien garantiert bleifrei. Mit einem Wort: „A totally new type of vehicle“, wie der Prospekt vollmundig lobte. Der Name für Sinclairs Future-Mobil, C5, geriet trotz aller Innovationsbemühungen ebenso einfalllos wie abschreckend, aber ansonsten schmiedete der adlige Vordenker kühne Pläne: Der Sohn aus gutem Hause rauscht im C5 mit Tempo 20 zur High School, Madame radelt batterieunterstützt damit zum Friseur, und der Haushaltsvorstand lädt abends brav den Akku wieder auf.

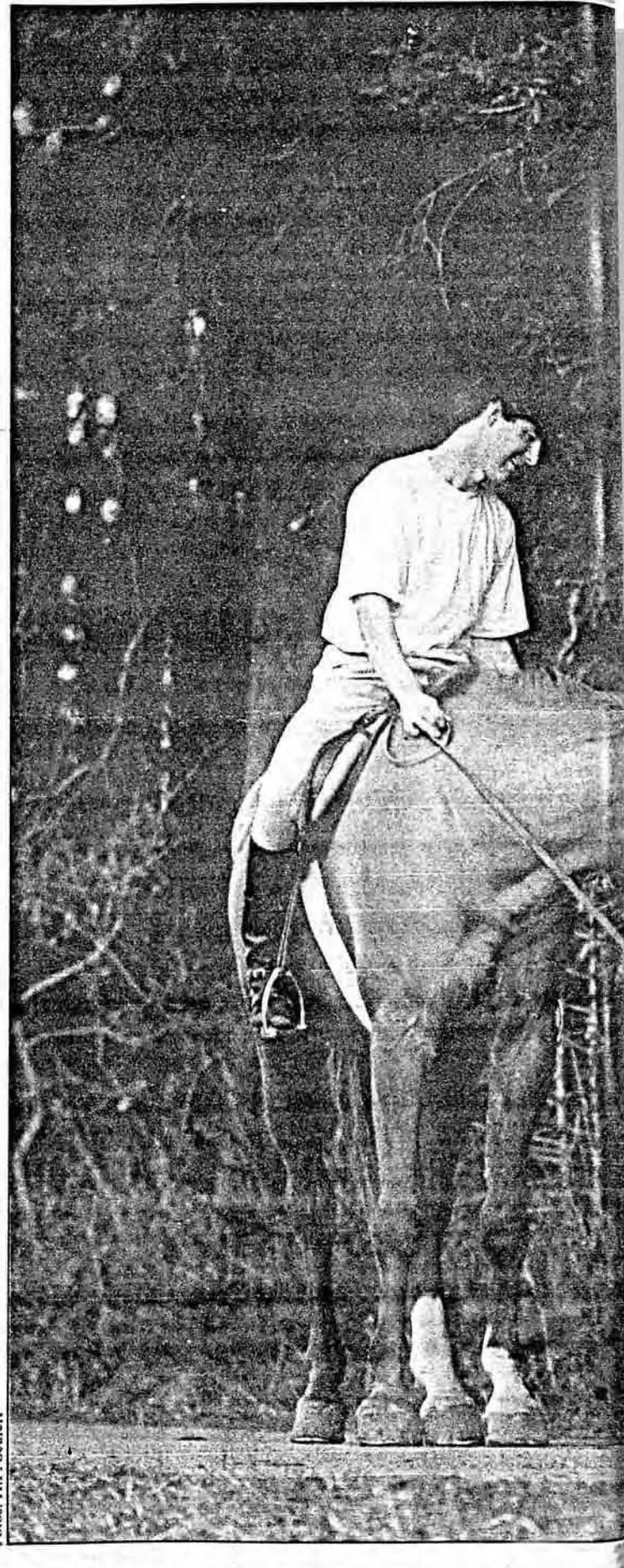
Die Leute dachten aber gar nicht daran. Nur 14 000 Exemplare des C5 baute der Staubsaugerexperte Hoover in Wales im Auftrag Sinclairs, und nicht einmal die Hälfte davon brachte die Sinclair Vehicles Ltd. für 400 englische Pfund unters Volk. Über die Entwicklungskosten von rund 6,5 Millionen Mark staunten später sogar die Konkursverwalter.

So schlummerten einige tausend C5-Dreiräder im Nachlaß der gescheiterten Lordschaft; manche gingen an professionelle Konkursplünderer. Bis Steven Ferrada, im Zivilberuf Autodesigner und wie Sinclair Sohn der britischen Insel, kam und sah, worauf der C5 siegte. „Das Styling ist traumhaft“, begeistert sich der 39jährige Wahldeutsche, „die Ergonomie absolut perfekt.“ Man mag es ihm glauben, denn Ferrada ist auf Zukunft spezialisiert. Auf seinem Zeichentisch in der Designabteilung von Daimler-Benz reiften so exotische Ideen wie das Interieur des „Centomobil“, des rollenden Fernsehstars zum 100. Geburtstag des Automobils.

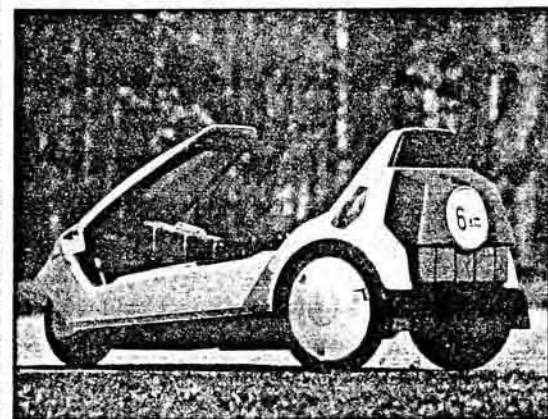
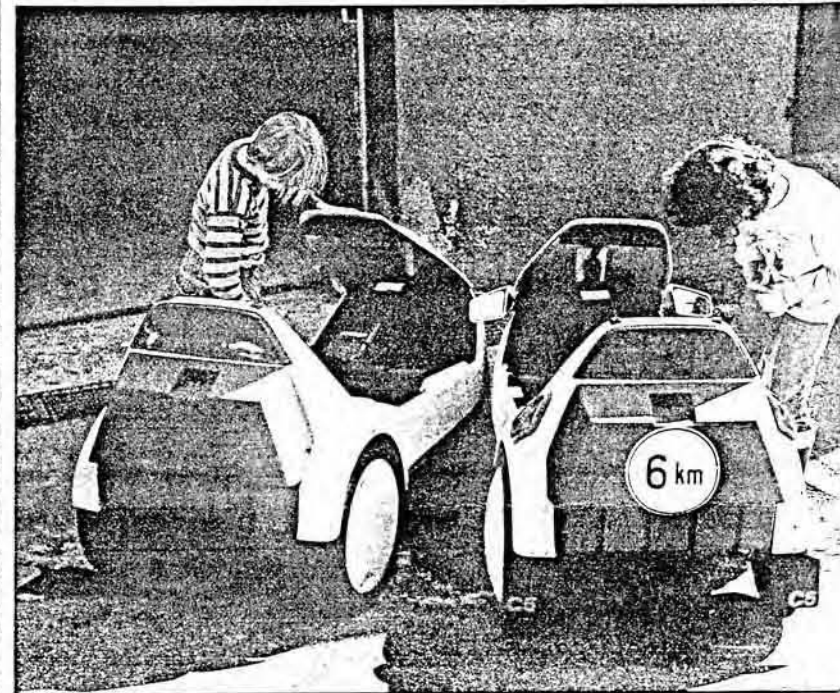
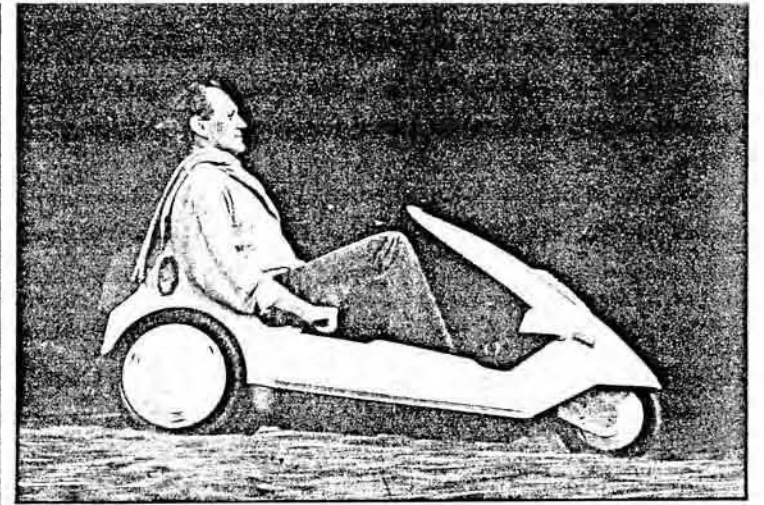
Doch das ist Vergangenheit, die Zukunft nimmt für den kühl-distanzierten Briten Ferrada im C5 Gestalt an. Eine gewisse Geistesverwandtschaft muß wohl da sein: Der schlaksige C5-Apostel stopfte immerhin 53 der Dreiräder in sein Domizil, ein ehrwürdiges Bauernhaus im verschlafenen Schwarzwaldnest Kapfenhardt südlich von Pforzheim.

Auf drei Etagen der ehemaligen Scheune stapeln sich strahlendweiße Kunststoffschalen, hünenhafte Transportkartons und Bleiakkus. In Keller, Heuboden, Hühnerstall, sogar auf ausrangierten Küchenbuffets – wo man im Hause Salmbacherstraße 6 auch hinblickt, harren spitznäsige Elektrokarren geduldig wie Schafe der weiteren Verwendung.

Ferrada hat sich viel vorgenommen, wenn er seine elektrischen Waisenkinder als originelle Umweltvehikel salonfähig machen will. Genauer:



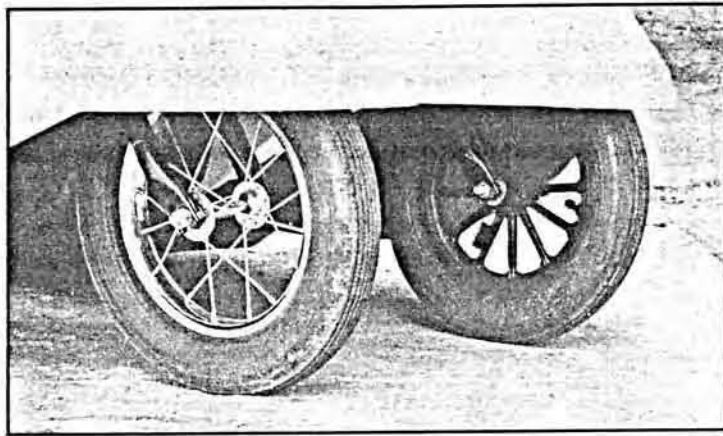
Fotos: H.P. Seufert



Da staunen Roß und Reiter: Die flotte Sitzbadewanne paßt in keine TÜV-Schublade; nur die Reduzierung auf Fußgängertempo erlaubt dem C5 die Benutzung bundesdeutscher Straßen. Ein Kinderspaß ist's allemal

zierung auf Fußgängertempo erlaubt dem C5 die Benutzung bundesdeutscher Straßen. Ein Kinderspaß ist's allemal





## Elektrowagen C5

straßenfähig, denn das fällt im techno-bürokratischen Germany nicht eben leicht. Was sich aus eigener Kraft auf Rädern fortbewegt, zählt laut Definition zu den Kraftfahrzeugen und braucht eine Allgemeine Betriebserlaubnis, die Generalabsolution der bundesdeutschen Technikpápste.

Angesichts der superflachen Batterieflünder geraten die TÜV-Ingenieure freilich heftig ins Grübeln. Mit nicht einmal 80 Zentimeter Höhe und rund 170 Zentimeter Länge über alles kann der britische Adelsproß gar zu leicht mit einer vom Wind verwehten Faltschachtel verwechselt werden. Elektrischer Antrieb auf das eine, Trommelbremse für das andere Hinterrad – die rollende Sitzbadewanne paßt in keine TÜV-Schublade. No Future für den Future car?

Zulassungsexperte Ulrich Schneider vom TÜV Stuttgart zeigt sich trotz solcher Widrigkeiten zugänglich: „Bis wir die passenden Vorschriften gefunden haben“, riet er Ferrada, „drosseln Sie doch die Geschwindigkeit auf 6 km/h; dann braucht der C5 keine Zulassung und der Fahrer nicht einmal einen Führerschein.“

Für den finanziell bedrängten Ferrada („die C5 gehören mir, das Haus der Bank“) die Rettungsmöglichkeit: Ein neuer Motoranker für halbe Drehzahl, eine reduzierte Übersetzung – und schon schleicht der fahrbare Untersatz im Rollstuhltempo über den Asphalt, das kreisrunde weiße 6 km/h-Schild am Bürgel weist ihn als potentielle Verkehrsbremse aus.

Aber wen stört das schon. Mögen die straffen Hinterbacken einer Harley Davidson ihre kraftvolle Erotik verströmen oder ungezügelt röhrende Cobras die Mädchen-

köpfe fliegen lassen – so was wie den C5 gibt's kein zweites Mal. Sogar ein stattlicher Mensch im Einsachtziger-Format findet in dem Plastikfloh zum Schaulaufen sein Plätzchen: „Einfach hinsetzen“, rät C5-Experte Ferrada. Wider Erwarten lassen sich alle Knochen ohne orthopädische Kunstgriffe verstauen, der südliche Teil des Oberkörpers fügt sich klaglos der vorbestimmten Sitzposition.

Die stabile Querstange mit Gummipolsterung, die es irgendwo unter den Kniekehlen zu greifen gilt, erinnert fatal an ein Kindervehikel namens Holländer. Doch zwei Bremsgriffe links und rechts, für die arretierbare Mini-Trommelbremse am rechten Hinterrad und die simple Felgenbremse vorn, enttarnen das Gebilde als Lenker. Passionierte Radfahrer ergreifen jetzt sofort Besitz von der mächtigen Pedalerie unter der bange zitternden Frontverkleidung.

Aber links unter dem Pilotensitz kaut die bleierne Kraftquelle mit 36 Ah Leistung. Schlüsselschalter auf die Batterie stecken, Haupthahn öffnen, der linke Daumen findet wie selbstverständlich das richtige Knöpfchen am gummiarmierten Lenker. Vorsicht an der Straßenkante: Es geht los.

Mühsam kämpft sich das Motörchen die steile Nebenstraße hoch, winselt kläglich nach Muskelunterstützung. Die bunte Reihe der Leuchtanzeigen am oberen Rand der Frontverkleidung signalisiert flackernd, wie heftig der Motor am Akku saugt; im Rinnsal überholt eine Feldmaus vorschriftswidrig auf der rechten Seite. ▷

## Elektrowagen C5

Den Ferrada-C5 ficht das alles nicht an. Kaum ist die Höhe erreicht, gewinnt das Vehikel an Tempo – 6 km/h eben –, reckt die zierliche Plastiknase mit dem fünf Watt schwachen Hauptscheinwerfer keß in den spärlichen Fahrtwind. Nur bergab im Freilauf läßt der C5 ahnen, warum die englische Bedienungsanleitung fürsorglich warnt: „Do not race.“ Jedes Schlagloch untersucht das elektrische Niumkupenil genau auf seine Bodenbeschaffenheit – es ist wie jedes anständige Fahrrad ungefedert und vermittelt stets hautnahen Kontakt mit der Fahrbahn. Der rasende Schleudersitz garantiert Offenfahren in seiner urigsten Form.

Da tut es gut, sich der fachmännischen Worte Ferradas zum Thema Bremswirkung zu erinnern. Schon die ersten Selbstversuche endeten nämlich „in Rauch und Gestank“, die Kunststoff-Felge des Original-Vorderrads schmolz unter dem Druck der Bremsgummis wie Schnee in der Sonne. „Zur Sicherheit“, beruhigt der Brit mit steinerner Miene, „verwende ich jetzt Stahlfelgen.“

Hat man den unorthodoxen Blickwinkel im C5 erst mal akzeptiert, spielt der elektrische Rollschuh seine wahre Stärke aus: Sachte summend auf Nebenstraßen letzter Ordnung, konfrontiert er seinen Piloten gnadenlos mit den Verlockungen der freien Natur. Müheles übertönen zirpende Grillen das sanfte Fahrgeräusch, nur die Knochen des Chauffeurs ächzen manchmal vernehmlich. Die feiste Kröte am Straßenrand tritt kurz zur Seite und schleppt ihr verhärmtes Männchen huckepack weiter zum Teich. Hier ist natürlich Vorsicht geboten, unter der Rubrik „Safety first“ vermerkt schon die Bedienungsanleitung: „Laß Fußgängern

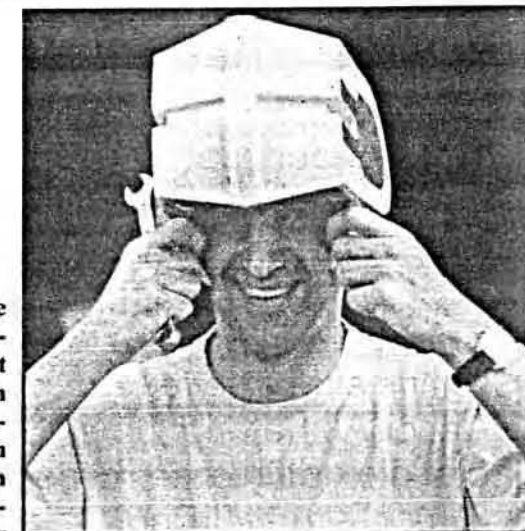
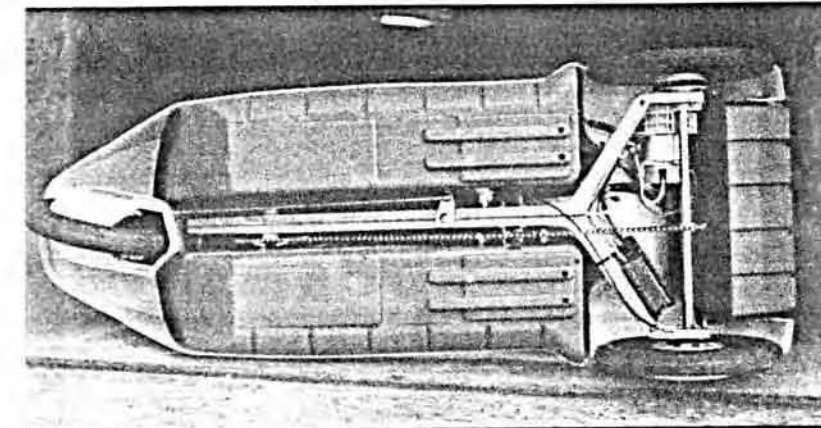
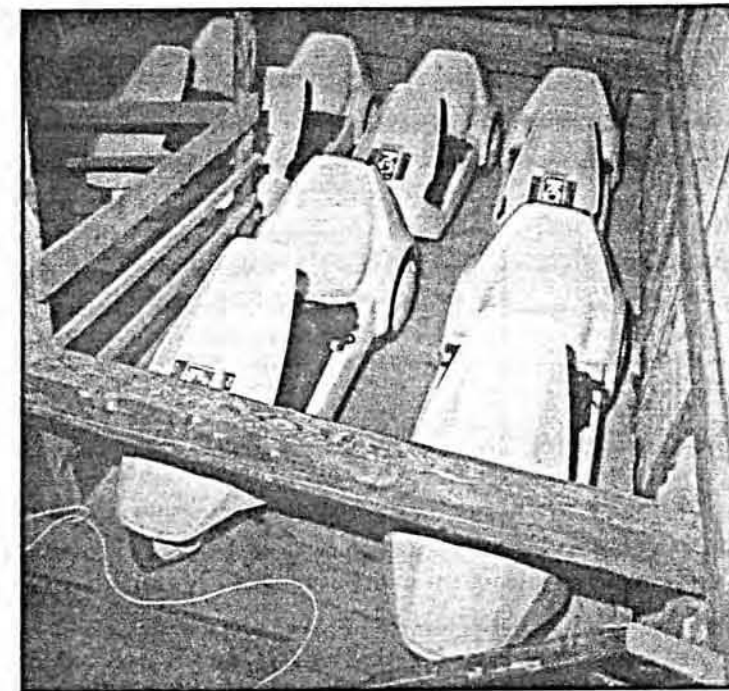
Vorrang – sie hören Dich vielleicht nicht.“

So muß der ambitionierte C5-Fahrer eine Menge neuer Verhaltensregeln pauken. „C5 ist“, heißt es da zum Beispiel, „nicht für den Gebrauch von Autobahnen zugelassen.“ Für größere Reiseunternehmen eignet sich der C5 – ob original oder modifiziert – ebenfalls kaum, sein Stauraum ist gelinde gesagt beschränkt. Das hinter dem Pilotensessel angehängte Klappfach, immerhin abschließbar, bescheidet sich mit dem Format eines geräumigen Briefkastens. Nun, der Mann von Welt schiebt nach getätigtem Einkauf bei Feinkost-Käfer ohnehin nur die Kreditkarte ins C5-Fach zurück und läßt sich den ganzen bestellten Plunder frei Haus liefern.

Nach einer knappen Stunde liefert das Kraftpaket nur mehr Kriech-Ströme und fordert nachhaltig zur unterstützenden Beinarbeit auf. Wenigstens wiegt das dreirädrige Leichtgewicht nicht mehr als ein praller Urlaubskoffer, käme ein williger Automobilist des Weges, ließe sich der C5 ohne Federlesens im Kofferraum verstauen. Den stabilisierenden Y-Rahmen aus Aluminium entwickelten übrigens die Experten bei Lotus, jenem Rennstall, dessen Vordenker Colin Chapman einst für seine Leichtbauten berüchtigt war.

Kurz vor der heimischen Garage ist der Akku endgültig leer und das Haupthaar des C5-Bezwingers verwirrt; die zitternden Knie drohen auf den letzten Metern noch mit Streik. Ein strohblonder Nachbarsjunge beobachtet den Einzug des Gladiators, wischt sich mit dem Ärmel über die Nase und fragt teilnahmsvoll: „Kommt das jetzt in der Zeitung, daß der Steven endlich eins verkauft?“

Eberhard Buhl



Die Masse macht's: 53 Sinclair C5 hortet Ferrada in seinem alten Bauernhaus, 52 warten noch auf den Umbau und Interessenten; der Y-Rahmen stammt aus der Lotus-Leichtbauküche. Als Kopfschmuck dient auch mal die Vorderradverkleidung

Was sich versteckt: unter der Verkleidung zwei unterschiedliche Vorderradfelgen, nur die stählerne (im Vordergrund) verträgt

eine Bremsung; vor dem Kofferrack der Elektromotor; im Fußraum Pedale, falls der Akku verendet