

Jetzt gibt es den Elektroantrieb zum Nachrüsten

Elektroautos kann man noch bei keinem großen Hersteller kaufen. Die Alternative: einfach einen alten Benziner umrüsten.

Elektroantrieb lässt sich Nachrüsten



FOTO: DPA-TMN/DPA

Knapp 50.000 Euro sind für einen Fiat 500 mit Elektromotor fällig, den der Händler Karabag in Hamburg anbietet. Für deutlich weniger Geld lässt sich ein altes Auto umrüsten.

Alle Welt wartet auf das [Elektroauto](#). Doch während sich die großen Fahrzeughersteller noch in Ankündigungen üben, machen zahlreiche kleinere Firmen Nägel mit Köpfen. Nach dem Motto „starten statt warten“ rüsten sie kurzerhand konventionelle Fahrzeuge um. „Streng genommen machen die Autohersteller bislang auch nichts anderes, als den Benziner gegen einen [Elektromotor](#) zu tauschen und eine Batterie einzubauen“, stellt Uwe Koenzen vom Umrüster Classic eCars in Hilden fest.

Genervt von den Ölflecken in seiner Garage und begeistert vom Elektroauto Chevrolet EV1 hat er mit seinem Kompagnon Jens Broedersdorff bereits vor mehr als zehn Jahren einen Porsche 912 umgebaut. Danach setzte er auf Kundenwunsch auch alte Käfer und VW-Busse unter Strom. Jetzt wollen beide das Geschäft ausbauen und in die Kleinserienproduktion von Elektroklassiker-Umbauten einsteigen. Dafür planen sie strombetriebene Versionen von Fiat 500, Citroën DS und der ersten Generation des VW Busses.

Koenzen und Broedersdorff wollen restaurierte Oldtimer aus einem modularen Antriebsbaukasten mit Komponenten aus dem Werkzeugmaschinenbau und der Industrie bestücken. Geplant sind vier Leistungsstufen mit 30, 60, 90 oder 120 kW. Damit lassen sich Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h erreichen. Auch bei den Batterien sehe Classic eCars eine Stufenlösung vor, erklärt Koenzen: „Wir werden Lithium-Zellen für 50, 100, 150, 200 und 300 Kilometer Reichweite anbieten.“ Je nach Leistung und Kapazität soll der Preis für die reine Umrüstung bei 17.500 bis 45.000 Euro liegen.

Diese E-Modelle gibt es demnächst zu kaufen



FOTO: RWE AG

Ebenfalls bereits auf dem Markt ist der knapp 50.000 Euro teure Karabag 500 E, der auf dem Fiat 500 basiert. Der Energieversorger RWE bietet in Kooperation mit dem Autovermieter Sixt das Elektroauto auch als Mietwagen an.

Wer heute schon elektrisch fahren will, muss aber nicht zwingend auf einen Klassiker wechseln. In Hamburg verkauft der Fiat-Händler Karabag leichte Nutzfahrzeuge wie Ducato oder Doblo. Außerdem bietet er für knapp 50.000 Euro einen Fiat 500 mit Akku-Antrieb an. Den Kleinwagen lässt er in Italien bei der Firma Micro-Vett umrüsten. In Bochum hat sich die Firma BEA-tricks dem Umbau des Smart

Diese Batterie ermöglicht laut Borowski eine Reichweite zwischen 50 und 200 Kilometern. Sie ist in fünf bis sechs Stunden geladen, mit einem optionalen Schnellladegerät in ein bis zwei Stunden. Wer durchs Internet stöbert, stößt dort auch auf die Firma Lorey in Offenbach, die ihre Umrüstungen unabhängig vom Fahrzeugtyp anbietet. „Im Prinzip ist die Umrüstung bei jedem Auto möglich, aber nicht immer sinnvoll“, sagt Marco Lorey. „Am besten eignen sich Fahrzeuge im Alter von mindestens zehn Jahren, da dort die Elektronik nicht so viele Probleme macht.“ Deshalb empfiehlt er vor allem Kleinwagen wie den Renault Twingo, Mini, Citroen 2CV und VW Lupo.

Lorey lässt seinen Kunden die Wahl zwischen Bleiakkus, Lithium-Polymer- oder Lithium-Eisen-Zellen, die Reichweiten von 30 bis 120 Kilometer ermöglichen. Die Preise der Firma Lorey für einen Komplettumbau beginnen bei etwa 8500 Euro mit Bleisystem. Die reinen Materialkosten für das Antriebssystem ohne Akkus betragen 4500 bis 5700 Euro. Mehrere Tausend Euro können Kunden sparen, die ihren Wagen in Eigenregie vorbereiten, erläutert der Junior Chef. Wer keinen passenden Anbieter für den Umbau findet, dem empfiehlt Rüdiger Hussy aus Münchsteinach den Griff in die Werkzeugkiste. „Mit etwas Geschick und Geduld kann man seinen alten Benziner durchaus selbst umrüsten“, sagt der Bayer.

In seinem Internetblog hat er detailliert die Entstehung seines Polo Zero dokumentiert. Ein Jahr hat er daran geschraubt. „Inklusive Basisfahrzeug, Zubehör, Ladestation und dem nötigen Werkzeug hat mich die Aktion rund 7500 Euro gekostet“, berichtet Hussy. Sein Elektro-Polo schafft etwas mehr als Tempo 100 und hat in zwölf Bleibatterien Energie für rund 60 Kilometer an Bord.

Elektroumbauten erfordern in der Regel Pioniergeist, Abenteuerlust und die Bereitschaft, Einschränkungen im Alltag hinzunehmen. Dass es auch anders gehen kann, zeigen die Amerikaner. Sie haben mit dem Tesla Roadster den ersten serienmäßigen Elektro-Sportler am Start. Außerdem bietet die Firma EvPorsche aus West Palm Beach in Florida für Preise zwischen 42.000 und mehr als 100.000 Dollar Sportwagen und Luxuslimousinen als E-Versionen an – vom Porsche Boxster bis zum Lamborghini Murcielago oder dem Rolls-Royce Phantom. Firmenchef Paul Liddle: „Man muss kein hässliches Auto fahren, nur weil man grün sein will.“

dpa