

DRIVE STYLE



NOSTALGIE-TRIP

Mit einem klassischen Spider nach Milano zur 100-Jahr-Feier von Alfa Romeo. Unser aktuelles Leserangebot. >35



LOTUS IST ZURÜCK

In den Farben wie zu Zeiten von Jim Clark tritt das neue Lotus-Team in der F1 an. Blick zurück und nach vorn. >38



EIN GEHEIMTIPP?

Soll man sich einen gebrauchten Citroën C6 kaufen? Vieles spricht tatsächlich für die eleganten Gleiter. >41



Potz Blitz

ELEKTROSPRINTER LAMPO² Wenn Surren und Pfeifen das Blubbern und Röhren ersetzen, ist man wahrscheinlich mit einem Sportwagen der besonderen Art unterwegs.

STEPHAN HAURI

Manchmal ist der Himmel eben auch nicht so heiter, wenn unverhofft ein Blitz zuschlägt. Im Land der Welschen jedenfalls kommt solches vor – wie beispielsweise kürzlich in der Gegend von Cossonay. Ein ganz gewöhnliches Gewitter ist es jedenfalls nicht, wenn Lampo lautlos auftaucht. Lampo stammt aus dem Tessin, wirkt mit seinem abenteuerlich geformten, mattgelben Outfit extrem unternehmungslustig.

«Das Fahren ist ganz einfach», sagt Alessandro De Guglielmo, Designer und Lampo-Projektleiter bei Protoscar, nach dem Einsteigen. «Sie brauchen nur Gas zu geben und zu bremsen. Er fährt sich wie ein normaler Automat.» Ein Kupplungspedal ist zwar immer noch an Bord; ein Relikt aus dem Pontiac Solstice, der dem Elektroauto Lampo als Basis dient. Das Pedal kann also im wahrsten Sinn des Wortes links liegen gelassen werden.

Weiter erklärt De Guglielmo: «Die Fahrtrichtung wählen Sie mit diesem Kippschalter am Lenkrad: Oben drücken heisst Vorwärtsfahren, unten drücken Rückwärtsfahren.»

Nichts einfacher als das. Also los jetzt! Die Zeit des Smalltalks und der Einführungstipps ist vorbei. Der Blitz – so ist

Die zwei Elektromaschinen liefern zusammen 300 kW.

Lampo aus dem Italienischen zu übersetzen – will unverzüglich durch die Landschaft feuern. Alessandro wechselt endlich auf den Beifahrersitz, der übrigens wie auch der Fahrersitz mit feinstem Leder bespannt ist. Überhaupt kommt im Lampo niemals jener Eindruck von Bastleratmosphäre auf, der für viele dieser

Elektroauto-Prototypen charakteristisch ist. Schliesslich sitzen wir in einem Cockpit, das mit Ausnahme einiger Bedienelemente und Displays telquel von einem serienmässigen Roadster übernommen wurde.

AUS DER STILLE Im Elektroauto blitzt es ganz anders. Wird man im konventionellen Sportwagen nach dem Drücken des Startknopfes im Idealfall vom wilden Brabbeln eines V8-Motors in Stimmung gebracht, passiert im Lampo nichts Derartiges. Wenn auf dem Touchscreen-Kombiinstrument Fahrbereitschaft angezeigt wird, kann es losgehen. Hören tut man nichts.

Auf Gaspedalbefehl legt der Lampo los. Und wie! Die einzige Geräuschkulisse – ein leicht schauerliches Rauschen – wird von der Nässe der Strasse erzeugt. Der rechte Fahrerfuss will sich jetzt nicht länger zurückhalten. Der gelbe Blitz

FORTSETZUNG AUF SEITE 34



Lampo in freier Wildbahn: unbeeindruckt vom Regen. Ausreichend Platz im Roadster-Interieur. Als Basis dient dem Einzelstück Lampo² das GM-Modell Pontiac Solstice alias Opel GT. Fotos: Walter Pfäffli

FORTSETZUNG VON SEITE 33

schießt los. Trotz gut spürbarem Gewicht ziehen und stossen die beiden Hybrid-Synchron-Elektromaschinen die 1580-Kilogramm-Fuhre mit vehementer Kraft vorwärts.

Und selbstverständlich geschieht das alles wie am Gummiband gezogen: Wo nur ein Gang vorhanden ist, kann es schliesslich auch keinen Ruck beim Gangwechsel geben. «Immerhin stehen Ihnen 640 Newtonmeter zur Verfügung», bemerkt De Guglielmo. Mit den zwei Brusa-Motoren, einem pro Achse, sollen sich im Maximum 300 kW, also in Sprache der hartnäckigen Traditionalisten gute 400 PS, auf die Strasse übertragen lassen. Zumindest so viel davon, wie der Grip der Pirelli-Reifen zulässt.

«ABS und demnach auch ESP sind noch nicht integriert», warnt der Lampo-Mann. Völlig selbstverständlich, dass diese Ansage einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Fahrweise hat. Schliesslich ist man in einem Prototyp unterwegs, den es nur in einer einzigen Ausführung gibt, in den schon Tausende von Designer- und Ingenieurstunden geflossen und der deshalb eigentlich gar nicht bezahlbar ist. «Ich werde Ihnen am Ende der Fahrt sagen, wie teuer das Auto zu stehen käme», verspricht De Guglielmo.



Solarzellenkultur zum Ausgleichen der Batteriezellenspannungen.

KUNSTSTOFFKLEID Der flotte Zweisitzer mit der eidottergelben Kunststoffkarosserie macht eine ausserordentlich gute Figur im Strassenbild – sowohl im langsamen Verkehr durchs Städtchen als auch bei zügiger Fahrt auf den einsamen Überlandstrassen nördlich von Lausanne. Das Gelb kontrastiert an diesem

feuchten grauen Nachmittag ideal mit der Umgebung. Und das Surren der Elektromotoren, das bei höheren Geschwindigkeiten in ein leises Pfeifen übergeht, wird vom Zischen der Gischt fast ganz übertönt. Zum Glück lässt sich der Innenraum mit einem Stoffverdeck vor Regen schützen.

Die Traktion ist, so vermelden Popometer und Lenkrad, auf der feuchten Unterlage sowohl geradeaus als auch in Kurven ganz gut. Das ist angesichts des Allradantriebs und des schon in der Basis gut ausbalancierten Fahrzeugs nicht weiter erstaunlich. «Unser Auto hat durch die Zweimotorigkeit eine perfekte Achslastverteilung», hält der Lampo-Designer fest. «Bei anderen Elektrosporthwagen lastet ein Grossteil des Gewichtes auf der Hinterachse.» Wir nennen an dieser Stelle keine Namen, aber wir verstehen den Seitenhieb in Richtung Kalifornien.

Etwa 200 km/h soll der Stromer maximal rennen können und – das wurde in den letzten Tagen erst herausgefunden – in nur gerade 5,6 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 kommen.

Ach ja, und wie ist das nun mit dem Preis? Alessandro schuldet uns noch eine Antwort. «Runde 1,8 Millionen Franken sind bis heute schon in das Fahrzeug investiert worden.» Und wohl auch einige Liter Herzblut.

WENN DER LAMPO MAL MUSS

STROMNACHSCHUB Noch stellt sich bei jedem Elektromobil automatisch sofort die Frage nach den Lademöglichkeiten. Schliesslich ist die Batterietechnik noch immer nicht dort, wo sie die Entwickler von Elektromobilen gerne haben möchten. Lampo-Entwickler Protoscar zeigt drei Varianten, wie im Lampo² entladene Stromspeicher wieder mit Energie vollgepumpt werden können.

→ Mit der von ABB und Brusa entwickelten Schnellladestation (Bild) kann in nur 10 min Strom für 100 km zugeführt werden. Obwohl es in erster Linie für derartige Schnellladungen vorgesehen ist, könnte auch eine Vollladung vorgenommen werden.

→ Von Alpiq stammt eine Ladeanlage für Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge, die sich an der Haushaltsteckdose anschliessen lässt und die sich deshalb besonders für das Aufladen in der privaten Garage während der Nacht eignet.

→ Mit dem sogenannten E-Totem können in einer öffentlichen Anlage bis zu drei Elektroautos parallel mit Strom



betankt werden. Jeder Steckanschluss liefert bis zu 6,6 kW. Zugang und Bezahlssystem lassen sich leicht den örtlichen Rahmenbedingungen anpassen. Das System ist bereits praxerprobt, denn es wird derzeit in verschiedenen europäischen Städten für Elektrofahrzeugprogramme eingesetzt. Die Schnellladestation ist am Genfer Salon zu sehen. **SHA**