

Auch am Berg kein Zwerg



Leise wie der SLS AMG E-Cell ist, interessiert sich das liebe Vieh mehr für den Fotografen.

Autoredaktor Timothy Pfannkuchen mit seinem exklusiven Gefährt.

Vor imposanter Bergkulisse summt der SLS-Stromer vor Publikum den Berg hoch.

Parallel zum Oldtimer-Event summten heuer wieder E-Mobile die Silvretta hoch – bei der Silvretta E-Auto. SonntagsBlick fuhr im Mercedes SLS AMG E-Cell exklusiv mit.

VON TIMOTHY PFANNKUCHEN

Langsam verhallt das Röhren und dämpft die Befürchtung, der Start zur 14. Silvretta Classic könnte im Vorarlberg Steinlawinen auslösen. Da fahren sie hin, die 160 knatternden und wummernden Oldtimer aus der langsam verrinnenden Zeit der Benziner. In die Stille hinein surrt flüsterleise die Zukunft zur Starttrampe: Willkommen zur 2. Silvretta E-Auto! Wie 2010 wetteifern parallel zu den Oldies 32 E-Autos um Sieg oder Niederlage.

Am ersten von drei Tagen fahren auch wir mit – exklusiv im Mercedes SLS AMG E-Cell. Der Flügeltürer startet neben je zwei Smart Electric Drive, A-Klasse E-Cell und B-Klasse F-Cell (Brennstoffzelle) für Mercedes an der Leistungsschau der Stromer. Das Feld: Serien- und Einzelstücke vom Citroën C-Zero bis zum VW Golf Blue E-Motion, die über Alpenpässe summen. Aus der Schweiz sind Peraves (Monotracer-E), Protos-

car (Lampo3, siehe rechts) und ein Golf der Brusa AG aus Sennwald SG dabei. Brusa? Die Hightechschmiede aus dem St. Galler Rheintal ist weltweit eine der ersten Adressen für E-Auto-Komponenten; auch der E-SLS trägt Brusa-Technik.

Während der 300 SL Flügeltürer aus den Fünfzigern die Passstrasse hinaufrollt, starten wir im Nachfolger zur Flüsterrallye des 21. Jahrhunderts. Das Teamshirt anziehen, einsteigen, Flügeltür zu, den Blick über die riesige Haube schweifen lassen wie ein Kapitän von der Brücke eines gelben Öltankers, Startknopf drücken und die Ohren spitzen. Stille. Nur das Getriebe sirrt auf dem Weg zur Starttrampe. «Daran arbeiten wir noch», verrät Copilot Jan Feustel – und sagt: «Ich freue mich, dass es in die Berge geht, da ist der E-Cell besonders eindrucksvoll.» Feustel muss es wissen: Der 38-Jährige ist Chef «Advanced Technologies» und Projektleiter SLS E-Cell bei Mercedes-AMG.

Was geschieht, wenn man den SLS AMG E-Cell beschleunigt, entzieht sich fast der Beschreibbarkeit. Der Antritt ist derart brachial, als hänge man an einem gespannten Gummiseil, das gelöst wird. Die Pneus wimmern, obwohl der SLS durch seine vier E-Motoren Allradantrieb hat: Die Nadel des Tachos saust davon wie in anderen Autos jene des Drehzahlmessers: nur 4,0 Sekunden auf Tempo 100. Mein Atem stockt, wenn sich 533 PS und 880 Nm ab der ersten Umdrehung entladen und bei bis zu 12 000/min mit nur einem Gang urgewaltig Druck machen. «Zu oft dürfen wir das nicht machen», sagt mir Feustelschmunzelnd. Erstens ist die Rallye keine Tempo-, sondern

eine Gleichmässigkeitstour: Es gilt, eine vorgegebene Zeit zu treffen. Und zweitens fahren die E-Autos zwar eine kürzere Strecke als die Oldies, aber für Stromer sind auch die 100 Alpenkilometer viel. Der SLS kommt bis zu 180, bei Vollgasorgien aber keine 100 Kilometer weit. «In der Reichweite legt die Serie klar zu», erläutert Feustel.

Bald lenkt die Rallye mich gottlob davon ab, dass der Publikumsmag-

net ein Millionen Franken teures Einzelstück ist: Wertungsprüfung! Was im Roadbook aussieht wie Bilderrätsel, sind Genauigkeitsprüfungen. Feustel hantiert mit Stoppuhren, rechnet – und zählt Sekunden: «Eins, zwei...». 150 Meter weit soll ich in exakt 16,25 Sekunden fahren. Klingt simpel. Ist heikel. Also gut: Gas, Rollen, Gas, zu schnell, Bremse, Bremse, zu spät dran – Vollgas durch die Licht-

schranke. Am Ende treffen wir nicht die Zehntel-, aber immerhin ganze Sekunden, ehe wir ohne Lärm, aber voller Power weiter durch die Berge flitzen. Ein Genuss – zumal der E-Cell zwar gut zwei Tonnen wiegt, aber dank des tieferen Schwerpunkts ebenso behände ist wie der SLS AMG mit Benzinmotor. Man hört, derzeit entstehe bei AMG die zweite Vorstufe zur Serie.

Am Ende der Tagesetappe haben wir dem gelben Abfängjäger 395 Strafpunkte gegönnt, rechnerisch keine vier Sekunden Differenz zur Sollzeit. Klingt gut, aber ist nur Platz 18 von 32. Egal. Gestartet waren wir mit 93 Prozent Akkuladung, um nach gut 102 Kilometern mit 24 Prozent zu landen. Das zählt. Und die Erkenntnis, wie viel Laune ein elektrischer Sportwagen ohne V8-Gebrabbel macht, wenn seine Flüsterpower stimmt. Und was ist schon Zeit? Die des SLS kommt: 2013 geht er in Serie. Lautlos. ●



Schmucke Oldies: NSU Prinz 1000 vor Bentley Blower.



Legendärer Urahn des SLS: Der Mercedes 300 SL.

Hat die Nase vorn: Der Lampo3 führt die E-Mobile am Silvretta an.



Protoscar Lampo3 Stromer aus dem Tessin

Nicht nur die grossen Autokonzerne fahren an der Stromerrallye Silvretta E-Auto mit – sondern auch der Lampo3 von Protoscar aus Rovio im Tessin.

Die Form regt die Zuschauer zum Jubeln an. Nur der Name hinterlässt schon einmal Ratlosigkeit. Lampo3? Der 2+2 der Tessiner Design- und Ideenschmiede Protoscar ist nach Lampo und Lampo2 das dritte spektakuläre E-Werk von Protoscar-Chef Marco Piffaretti (46). Dürfen wir uns künftig jedes Jahr auf einen neuen Lampo freuen?

900 Nm Drehmoment

«Jein», sagt Piffaretti, «die Dreierreihe war von Anfang an geplant, um Erfahrungen im Lampo3 zu bündeln. Ein Lampo4 wäre also der weiterentwickelte Lampo3.» Darunter steckt erstmals ein eigenständiges Chassis, in dem drei E-Motoren der Schweizer Firma Brusa satte

571 PS und mächtige 900 (!) Nm Drehmoment erzeugen. Damit ist der Allradler an der E-Rallye der Powerstromer im Feld und summt in 4,5 Sekunden auf Tempo 100 (Spitze: 220 km/h). Auch 200 Kilometer Reichweite sind nicht schlecht.

«An solchen Events zeigt man, was man kann, und sieht, was die anderen machen. Zudem reden wir miteinander und lernen voneinander – denn noch fehlt das Konkurrenzdenken», betont Piffaretti. Am ersten Tag führt der Lampo3 die Wertung der Stromer an, muss sich aber am Ende mit Platz 3 hinter Audi A1 E-Tron und VW Golf Blue E-Motion begnügen. «Man will gewinnen, aber nicht mit dem Messer zwischen den Zähnen», resümiert Piffaretti lachend. Und hofft, eines Tages in Kleinserie starten zu können. ●



Marco Piffaretti

TIMOTHY PFANNKUCHEN



Der Lampo3 stösst auf grosses Interesse.