

Mai 2016

Reportagen • Test • Technik



MOTORRAD REISEN

TOUREN-FAHRER

www.tourenfahrer.de

Deutschland 5,90 €
 Österreich 6,80 € • B/L 6,95 € •
 NL 7,10 € • Italien 7,95 € •
 Spanien 7,95 € •
 Schweiz 11,60 sfr •
 Slowenien 7,95 € •
 Finnland 8,85 €



Fotos: D. Köster

Westalpen
 Historisches und Höhenmeter

Stromer-Spezial
 Suzukis Große gegen die Kleine

Tiefflieger
 Das große Drohnen-1 x 1

Legendär
 Unterwegs auf der Isle of Man

Komfortabel
 Yamaha FJR 1300 im Touren-Test



Youngtimer: 40 Jahre BMW R 100 RS +++ **Ausrüstung:** Sicheres Retro-Schuhwerk +++ **Reise:** Bayerischer Wald +++

Kabinenroller voll auf Draht

In den 50er-Jahren gedieh er vom Behindertenfahrzeug zur Legende: der Messerschmitt-Kabinenroller. Er war das weitaus sportlichste unter den Rollermobilen – und ist heute das begehrteste. Jetzt erlebt das flotte Dreirad seine Auferstehung mit rasantem Elektro-Schub.



Fotos: D. Köster

Das Einsteigen erfordert eine gekonnte Choreografie: ein Bein über die Bordwand ins Innere und rechts neben dem Sitz parken. Den Hintern an die Rückenlehne, das andere Bein links neben den Sitz. Aus dieser Grundhaltung nach unten in den Sitz rutschen, dabei die Beine nach vorn bewegen. Plumps, man ist drinnen und sitzt überraschend bequem. Wie angegossen wird man zum Teil einer besonderen Fahrmaschine.

Das Cockpit eher Flugzeug als Auto: Ein Steuerhorn dient der Lenkarbeit und wird bedient wie der Lenker eines Gespanns. Der linke Fuß hat Pause, der rechte befiehlt über

Bremse und Gas. Wobei man mit »Gas« ziemlich danebenliegt, denn das Pedal steuert den Stromfluss vom Batteriepaket zum Elektromotor.

Ein Schutzdeckel-Kippschalter wie der »Bomb-Drop-Switch« eines Kampfflugzeugs stellt die Bordelektronik scharf, ein kleiner Schalter entscheidet

Auf 13 PS frisiert, soll der Renner mehr als 135 km/h erreicht haben

über die Fahrtrichtung. Lautlos wartet die Technik auf den Befehl des Fahrpedals, der Fußtritt wird unmittelbar in Schub umgesetzt. Dabei geht der Elektromotor vehement und fast lautlos zur Sache, so

viel Schub brachte der alte Messerschmitt höchstens in der äußerst seltenen vierrädrigen Tiger-Variante.

Messerschmitt, wir sind beim Vorbild angekommen: Der E-Schmitt ist die moderne Reinkarnation des Messerschmitt-Kabinenrollers. Ersonnen von Fritz Fend im Jahr 1948, um Kriegsversehrte zu mobilisieren. Die erste Version des »Fend-Flitzers« trieb reine Muskelkraft an, ab März 1949 befeuerte ein 98er Zweitakt-Motor das superleichte Dreirad.

Trotz wachsender Nachfrage fehlt Fritz Fend das Geld, um die Produktion auszuweiten. Erst als der Flugzeugbauer Willy Messerschmitt das Projekt unter seine Fittiche nimmt und 1953 eine zweisitzige Variante entwickelt, stellt sich

der Erfolg ein. Der Kabinenroller KR 175 wird auf Anhieb ein Erfolg. Messerschmitts Flugzeugvergangenheit zeigt sich nicht nur im konsequenten Leichtbau, sondern auch in aeronautisch anmutenden Details wie der Vollsichthaube und dem breiten Steuerhorn.

Präzise Fahreigenschaften, ein günstiger Verbrauch und ordentliche Fahrleistungen sorgen für Erfolg, 1955 erscheint der KR 200 mit 10,2 PS und knackt die 90-km/h-Marke. Da die Plexiglas-Haube im Sommer für Saunatemperaturen sorgt, haben KR-Fahrer rasch den Spitznamen »Menschen in Aspik« weg. Abhilfe schafft ab 1956 die offene Roadster-Version KR 201, vor der Witterung schützt ein Scherenverdeck.

Das gute Fahrwerk lockt Rennfans auf den Plan, Messerschmitt-Kabinenroller starten bei vielen großen Wettbewerben. Im August 1955 treten Fahrzeuge zu Weltrekordversuchen an. Auf 13 PS frisiert, soll der Renner mehr als 135 km/h erreicht haben. Etliche Weltrekorde werden eingestellt, in der Dreirad-Klasse bis 350 ccm über 1000 Meilen und über 2000 km sowie einer mit 108 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit in 24 Stunden.

Auf diesen Lorbeeren baut der Roadster auf, den ich jetzt fahre. Statt des knatternden Sachs-Motors summt hinter mir leise ein Permanentmagnet-Elektromotor mit 15 kW. Rund doppelt so stark wie der selige Sachs-Zweitakter vereint er enormen Durchzug mit Laufkultur. Der E-Schmitt zieht rasant los, rund 100 km/h sind schnell erreicht. Dabei überzeugt das Fahrwerk mit guter Straßenlage und präziser Direktlenkung. Ein Argument, das schon den Ur-Messerschmitt über alle anderen Rollermobile stellte. Viel Federweg ist bei 8-Zoll-Rädern naturgemäß nicht drin, schlechte Wege sind nicht die Domäne des E-Schmitt.

Vorn verzögern Trommelbremsen, hinten eine Schei-

Technische Daten

Motor: Permanentmagnet-Synchron-Elektromotor, 15 kW (bis 50 kW möglich)

Antrieb: Zahnriemen in zwei Stufen auf die Hinterachse

Fahrwerk: vordere Einzelradaufhängung, Achsschenkelenkung mit Hebelübertragung

Reifen: rundum 4.00-8

Leergewicht: 224 kg

Gesamtgewicht: ca. 420 kg

Geschwindigkeit: ca. 100 km/h

Reichweite: ca. 150 km

Batteriekapazität: 10 kWh

Verbrauch: ca. 4 kWh/100 km

Preis: ca. 40.000 Euro



Alu roh: Puristen lieben den Schimmer unlackierten Aluminiums. Der Einstieg auf den bequemen Sitz muss gelernt sein, der Prototyp besitzt keinen klappbaren Einstiegsausschnitt. Das Steuerhorn erlaubt präzisdirektes Lenken. Die elektrische Antriebseinheit sitzt im hinteren Fahrschemel und lässt sich bei alten Kabinenrollern (rückbaubar) nachrüsten. Das 8-Zoll-Hinterrad verzögert eine Scheibenbremse.

benbremse. Letztere kann ihre Kraft dank des hohen Gewichts des elektrischen Fahrschemels gut auf die Straße bringen, der E-Schmitt verzögert insgesamt ordentlich.

Das gute Fahrwerk macht Lust auf mehr: Bereits jetzt in der Prototypenphase wird ein optionaler wassergekühlter 25-kW-Motor erprobt, der den Schmitt auf die Geschwindigkeit des damaligen Rekordfahrzeugs beschleunigen kann.

Auf der (Arbeits-)Bühne der E-Schmitt-Manufaktur in Hilden wartet bereits das nächste Projekt: der legendäre Tiger. Der vierrädrige Kabinenroller, der früher nur TG 500 und nie Tiger heißen durfte, wird elektrisch wiederbelebt. Zwei 25-kW-Motoren im hinteren Fahrschemel sollen für ordentlich Druck sorgen.

Beim E-Schmitt kann der Kunde zwischen drei Karosserievarianten wählen: dem hier gezeigten offenen Roadster, der Cabrio-Variante mit Stoffdach und dem klassischen (O-Ton Messerschmitt) »Plexiglas-Vollstichtcoupe«. Die originalgetreuen Karossen entstehen in aufwendiger Handarbeit beim Karosseriebau-Spezialisten Oliver Herbolzheimer in Oldenburg, in Hilden entsteht der elektrische Fahrschemel, und dort erfolgt anschließend auch die Endmontage.

Weltweit steigende Beliebtheit hat den Preis für historische Messerschmitt-Kabinen-



roller in die Höhe katapultiert. Beträge für gute Exemplare überschreiten locker die 30.000-Euro-Marke. Der Fahrschemel des E-Schmitt ist auch separat zu bekommen und schlägt samt Akkusatz mit rund 15.000 Euro zu Buche. Er lässt sich an jeden alten Messerschmitt adaptieren und bei Bedarf wieder rückbauen. Für ein komplettes Neufahrzeug nennt E-Schmitt-Entwickler Jens Broedersdorff einen Preis ab rund 40.000 Euro.

Jeder E-Schmitt entsteht nach Kundenwunsch, neben den drei Karosserievarianten ist auch das Finish wählbar: Vom naturbelassenen Aluminium über eine hochwertige Lackierung bis hin zu hochglanzpoliertem Aluminium ist alles möglich.
Dirk Köster

Bezug

classic eCars, Broedersdorff & Koenzen GmbH, Schulstraße 37, D-40721 Hilden

Fazit

Der E-Schmitt macht richtig Spaß und überzeugt durch gute Fahreigenschaften, die elektrische Kraft beeindruckt. Auch auf längeren Touren sitzt man entspannt. Definitiv hoch ist der Aufmerksamkeitsfaktor, womit der E-Schmitt kein Fahrzeug für Tiefstapler ist. Doch der Fahrspaß hat seinen Preis, dafür fährt man mit Stromkosten von unter einem Euro pro hundert Kilometer konkurrenzlos günstig.