

Es ist die Realisierung eines Kindheitstraums von Martin Kyburz, einem vor Ideen strotzenden Ingenieur, dessen gelbe Fahrzeuge seit bald einem Jahrzehnt untrennbar mit der hiesigen Strassenlandschaft verbunden sind. Nach etwa 7000 Dreirädern war es Zeit, diesem Projekt, das mit dem Nutzfahrzeug-Image der in Freienstein (ZH) domizilierten Firma bricht, freien Lauf zu lassen. Das Pflichtenheft war ebenso einfach wie radikal: Ein auf das Wichtigste beschränktes, elektrisches Spassfahrzeug. Die Entstehung des eRod ist mit einer schönen Geschichte verbunden, wie es sie in der Autoindustrie viele gibt. Martin Kyburz hatte die Anfangsentwicklung des Stahlrohrrahmens einem jungen Studenten der Fachhochschule Biel anvertraut. Als künftiger Ingenieur

machte Daniel Wenger daraus seine Abschlussarbeit. Mit einem überzeugenden Resultat, denn mit seinem Diplom in der Tasche, wurde dem 24-jährigen Waadtländer die Entwicklung des eRod übergeben.

Unkonventionell

Als nicht klassifizierbares Fahrzeug, sogar nach den Worten seines Gestalters, ist der eRod von Roadstern im Stil eines Caterhams inspiriert. Mit dem Unterschied, dass der Antrieb elektrisch und der Rahmen gut sichtbar ist. Angesichts fehlender Windschutzscheibe und Kotflügel ist klar, dass dieses in der Kategorie Quad homologierte Gerät ein Schönwetterfahrzeug ist.

Die Seele des eRod, der Elektromotor, ist hinten montiert. Dieses Aggregat liefert 45 kW und eine



Nüchternheit Ein Sportlenkrad und wenig Knöpfe

bewusst auf 120 km/h beschränkte Höchstgeschwindigkeit. Für ein Federgewicht von 600 Kilogramm ist das genügend Leistung. Dies ist normal angesichts der kompletten Einfachheit des Fahrzeugs, dessen Karosserie sich auf eine lange Haube vorne beschränkt. Die Technik umfasst auch nur das Wichtigste. Fahrassistenten und andere Annehmlichkeiten gibt es nicht. Bremsen und Lenkung haben keine Unterstützung, genau wie bei radikalen Sportwagen. Immerhin bietet der eRod einen Monitor auf der Mittelkonsole.

Vom Dreirad zum *Roads*

Dieses Gerät unterscheidet sich radikal von den Dreirädern der Pöstler. Die Firma Kyburz hat sich mit der Entwicklung des Roadsters eRod ein kompromissloses Elektrofahrzeug geleistet.

TEXT MARC-OLIVIER HERREN | FOTOS EMANUEL FREUDIGER





LED Im Geist dieses extremen Fahrzeugs



Heckantrieb 45 kW auf der Hinterachse

Ein grosser Zug Frischluft

Eine Runde an Bord des eRod ist eine Erfahrung für sich. Ist der Einstieg einmal geschafft, sitzt man vor einem Mini-Lenkrad und ein paar Knöpfen, von denen einer zum Einlegen von Vorwärts- und Rückwärtsgang dient. Man sitzt fast auf dem Asphalt, startet leise und mit einem harten Sportfahrwerk. Nicht überraschend, verlangt der ohne alle Fahrhilfen auskommende eRod Muskeln bei der Bedienung des Lenkrads. Die Fans von Rennwagen werden nicht enttäuscht. Vor allem weil er sich fährt wie ein Kart und

Kurven gierig frisst. Der Elektromotor liefert ansatzlose Beschleunigung. Es geht zügig voran, mindestens bis gegen 80 km/h. Der eRod ist für kurvige Strassen oder für kleine Rundstrecken konzipiert. Jetzt muss man nur noch die passende Kleidung finden, denn die fehlende Windschutzscheibe sorgt für einen Wirbelsturm. Das ist radikaler Sport. Und ein exklusiver dazu: Der eRod wird dieses Jahr in zehn Exemplaren gebaut. Dann strebt Kyburz eine Produktion von 20 bis 50 Einheiten pro Jahr an. ♦

ter



MONTIERT ODER ALS KIT

Der eRod ist in drei Versionen verfügbar, darunter ein extremes Modell mit 150 kW. Das Zwischenmodell Fun kostet 36 000 Franken. Es wird auch als Kit zu Selbstmontage verkauft (27 000 Franken). Für weniger Mechanik-Verliebte gibt es eine Version, die in einem einwöchigen Seminar zusammengebaut wird (29 500 Franken). www.erod.ch



Kyburz eRod
Ingenieur Daniel Wenger hat zwei Jahre an seiner Entwicklung gearbeitet.

Kyburz, der elektrische Weg

Es ist eine untypische Geschichte in einem Land, in dem die Fabrikation von Zweirädern und Fahrzeugen immer weiter zurückging. Die 1991 von Martin Kyburz gegründete Firma kann sich damit brüsten, mehr als 11 000 Fahrzeuge hergestellt zu haben. Sie beschäftigt heute etwa 80 Personen in einer ehemaligen Spinnerei, einem echten Relikt aus der industriellen Blüte des 19. Jahrhunderts. Heute in Kyburz Switzerland umgetauft, hat die Firma ihre Aktivitäten mit der Lancierung von elektrischen drei- und vierrädrigen Fahrzeugen für Senioren begonnen. Aber der wahre industrielle Durchbruch gelang 2009 mit der Vorstellung des für die Post konzipierten elektrischen Dreirads DXP. Heute rüsten mehr als 7000 Stück die Briefträger in der Schweiz, in mehreren europäischen Ländern und sogar im weit entfernten Neuseeland aus. Die jährliche Produktionskapazität beläuft sich auf 1500 Fahrzeuge.

Mit Schweizer Stempel

Die verschiedenen Produkte von Kyburz werden in Freienstein im Zürcher Unterland entwickelt und montiert. Als Zeichen der Zeit tendiert der Anteil von Teilen schweizerischer Herkunft nach unten. Es ist schwierig, der Globalisierung zu entgehen. Die Fabrik bietet auch eine Servicestelle, die den Vorteil hat, eventuelle Mängel schnell beheben zu können und das Produkt konstant weiterzuentwickeln. Im letzten Jahr wurde das Programm mit dem elektrischen Karren eTrolley erweitert, der vor allem an deutsche Briefträger geliefert wird.



Kyburz Plus
Elektrisches Vierrad mit Dach