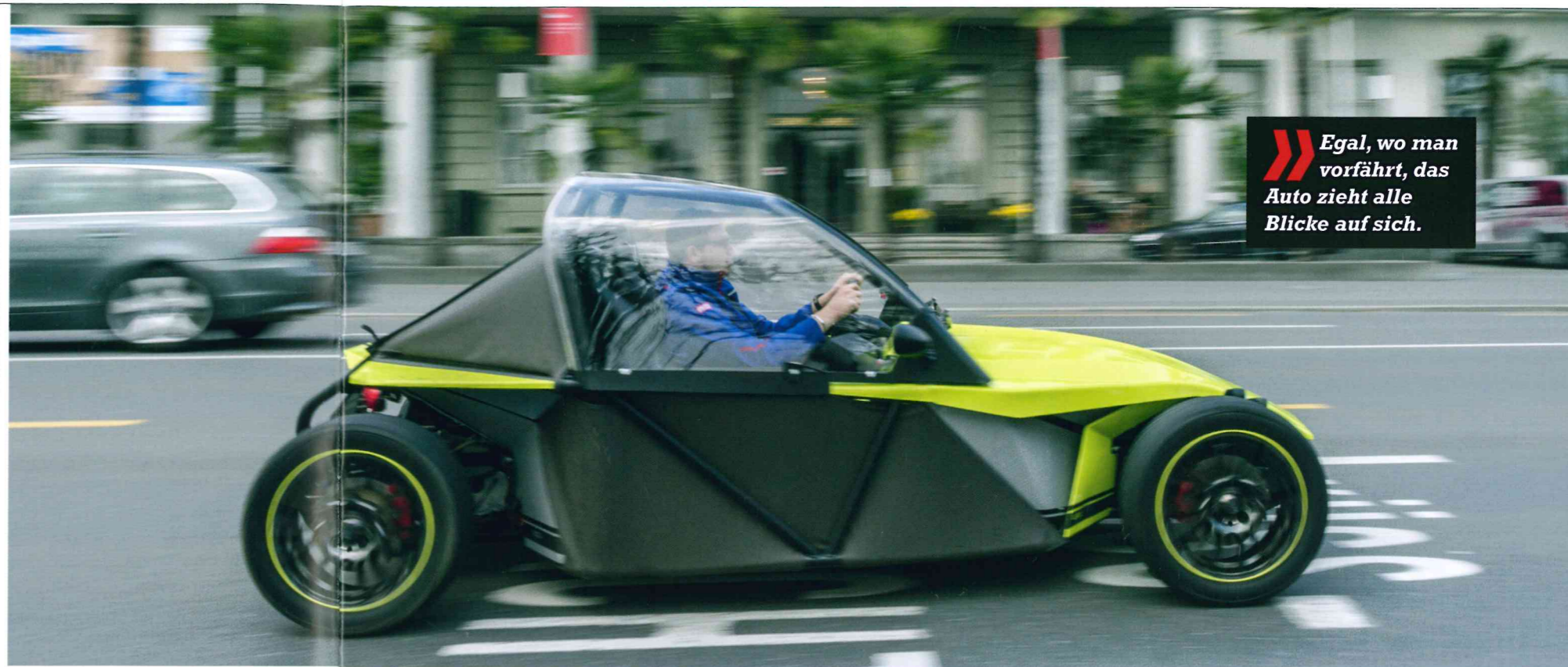




Selbst ist der Mann: Das Hardtop kann von Hand abgebaut werden. Handwerkliches Geschick ist dabei von Vorteil.



Egal, wo man vorfährt, das Auto zieht alle Blicke auf sich.

Ich möchte die Geschichte mit einer Vorstellung beginnen. Es fallen Begriffe wie «Funcar», «Sportwagen» oder «Sportler». Jetzt bitte das Kopfkino einschalten. Was hat man – mich eingeschlossen – vor dem geistigen Auge? Ein klassisches Sportauto. Lange Haube, zwei Türen und ein Motorsound, der Gänsehaut verursacht. Und wie reagiert das Umfeld darauf? Mit gemischten Gefühlen. Es gibt noch genügend Autofans, die den konventionellen Sportwa-

gen cool finden, doch die Anzahl Gegner von übermotorisierten Sportwagen nimmt zu. Man kann es eben nicht allen recht machen – oder etwa doch? Was kommt raus, treibt man das Konzept des Funcars auf die Spitze und verpasst ihm einen politisch korrekten Elektroantrieb? Oder wenn man alles weglässt, was man nicht braucht, und das, was nötig ist, dafür richtig gut ist? Das Ergebnis ist der Kyburz eRod. Ein Gefährt, das nicht nur recht-

lich gesehen eigentlich kein richtiges Auto ist. Und diese Tatsache spielt dem eRod in die Karten. «Was ist das eigentlich?» Diese Frage wurde mir mit Abstand am häufigsten gestellt. Obwohl das Auto an diversen Orten angeschrieben ist, sagt der Name Kyburz vielen Leuten erst mal nichts. Lustigerweise fällt den Passanten die Nummer 007 am Heck des Gefährts eher auf als der Markenname. Spezielle Aus-

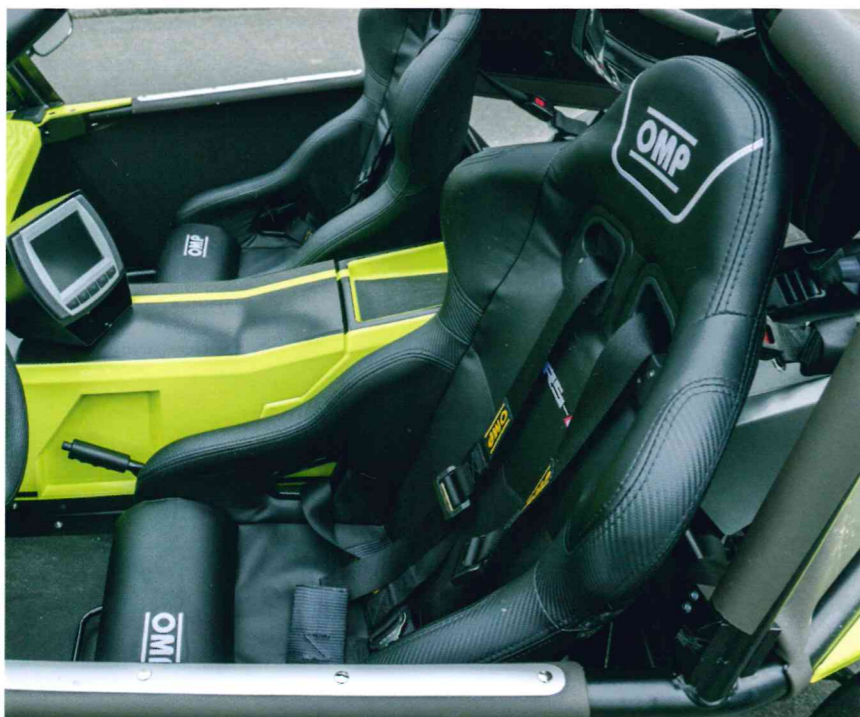
rüstung wie in Bonds Dienstaautos hat der eRod allerdings nicht an Bord, die sorgt sowieso nur für zusätzliches Gewicht. Beim Erwähnen der bekannten dreirädrigen Elektro-Roller, die im Posteingang sind, geht aber allen ein Licht auf. Dafür sowie für seine Behinderten und Seniorenmobile ist das Schweizer KMU mit seinen 75 Mitarbeitern bekannt. In Eigenregie wurde der Elektroflitzer allerdings nicht entwickelt. Das Unternehmen mit Sitz in Freienstein

hat den Zweiplätzer gemeinsam mit der Berner Fachhochschule, an der auch der Studiengang Automobiltechnik angeboten wird, konstruiert. Als stünde schon allein diese Tatsache für einen hohen Qualitätsstandard, bekräftigt Verkaufsleiter Stefan Neuhorn, dass «alle Komponenten von vertrauenswürdigen und zuverlässigen Zulieferern stammen». Es sind die der Elektroroller DXP – der Lebensader von Kyburz. Zudem wird die Software inhouse entwickelt.

Überraschende Ergonomie
Beruhigende Worte, dennoch steige ich das erste Mal mit gemischten Gefühlen in den eRod. Vor allem seine Grösse in Relation zu meinen 1,86 Meter machte mir schon Tage vor dem Test Sorgen. Ob ich da überhaupt reinpasse? Und ob! Den Schweizern ist da ein richtiger Kunstgriff gelungen! Obwohl der Sitz nur in der Länge verstellbar und das Lenkrad starr ist, bietet der Gokart-ähnliche Flitzer eine bessere Ergonomie als

so mancher Kleinwagen eines Grossserienherstellers. Allerdings ist meine Körperfülle hart an der Grenze, denn an den Oberschenkeln sind die Schalensitze ziemlich eng. Nichtsdestotrotz sitzt man perfekt im kleinen Flitzer, wenn man sich denn erst mal angeschnallt hat. Für Ungeübte ist es nicht ganz einfach, sich im Hosenträger-Geschirr zu verzurren. Die Bedienung ist dafür denkbar simpel: auf die Bremse, Zündschlüssel drehen, via Kipp-

schalter den Vorwärtsgang einlegen und die Fahrt kann losgehen. Die übrigen Schalter im Cockpit, welche Scheinwerfer, Scheibenwischer und Scheibenheizung aktivieren, kann man an einer Hand abzählen. Dafür ist ein knallroter Not-Aus-Knopf an Bord! Ich gehe mal davon aus, dass ich davon keinen Gebrauch machen werde.
Arbeit, die Spass macht
Was es bedeutet, ein Auto zu fahren, das über keinerlei Komfort-



Fest verzurrt: In den erstaunlich bequemen Schalensitzen hat man keinen Bewegungsspielraum mehr.



Nur das Nötigste: Eine Tasche oder ein Rucksack hat auf der Gepäckablage Platz. Immerhin kann er befestigt werden!