

Jenaer entwickeln Elektroflitzer "Colibri"



Ein erstes Modell des Elektro-Einsitzers Colibri: Johannes Hufnagl (links), Lutz Dobrowohl und Juliane Beyer gehören zum Team der Firma Innovative Mobility aus Jena, die mit einem mittelständischen Konsortium einen Elektrowagen entwickelt. Foto: Tino Zippel

Wer die Firma Innovative Mobility besucht, erwartet eine Manufaktur, in der Techniker an einem leichten Elektrowagen schrauben. Doch statt einer Werkstatt findet sich im Technologie- und Innovationspark Jena nur ein Büro mit vier Computern. Einzig das Modell eines Autos zeigt, dass man sich nicht in der Tür geirrt hat.

Jena. "Wir sind die Ideenschmiede hinter dem Fahrzeug", sagt Johannes Hufnagl. Das Unternehmen koordiniert die Partner eines Projektes, das vom Bundesforschungsministerium mit 2,8 Millionen Euro gefördert wird. Ziel ist es, einen Prototypen des Elektrofahrzeuges Colibri zu entwickeln. Der Einsitzer wiegt nur 280 Kilogramm und soll mit Betriebskosten von 90 Cent pro 100 Kilometer auskommen. Soweit das Konzept.

Die Idee hatte Geschäftsführer Thomas delos Santos vor einigen Jahren. Er suchte für seine Frau ein kleines und vor allem preiswertes Gefährt. Ein Elektroroller fuhr zwar günstig, aber ohne Wetterschutz. Delos Santos tüftelte, baute einen Elektromotor in ein Liegefahrrad ein, rollte mit dem Gefährt von Erfurt nach Jena und stellte es einem Freund, Johannes Hufnagl, vor. Bei einer Stadtrundfahrt bekamen sie viel Zuspruch - die Idee, eine eigene Firma zu gründen, war geboren.

Vor drei Jahren begann das Team, zu dem auch Kommilitonin Juliane Beyer zählt, mit der theoretischen Entwicklung des Gefährtes. "Unser Ziel war zunächst, einen schlagkräftigen Businessplan zu erarbeiten", sagt Hufnagl. Mit Erfolg: Das Team gewann bei mehreren Wettbewerben Preise. Ungleich länger dauerte es, finanzstarke Investoren zu finden. Die Beteiligungsmanagement Thüringen und Privatinvestoren aus München stecken 750 000 Euro in das Projekt.

Die Jenaer Firma wählt einen praxisorientierten Ansatz. Einfach herkömmliche Autos mit einem Elektromotor auszustatten, reicht nicht. Die Wagen sind zu schwer, um gute Reichweiten zu erzielen. Konsequenter Leichtbau ist vonnöten. "Trotzdem bleiben der Komfort und die Alltagstauglichkeit nicht auf der Strecke", sagt Beyer. So soll das Fahrzeug über einen Kofferraum verfügen, der drei Getränkeboxen und noch eine Tasche fasst. Dafür hat nur der Fahrer Platz im Wagen. Er sitzt in leicht liegender Position.

Nach dem Einsteigen fährt der Sitz in eine tiefe Position, so dass die Armlehnen des Sessels ihre Funktion als Seitenaufprallschutz entfalten. Airbags seien wegen dieser speziellen Sitzhaltung nicht vorgesehen, erläutert Technik-Projektleiter Lutz Dobrowohl. Durch spezielle Materialien soll der Wagen trotz dünner Außenhaut den NCAP-Crashtest bestehen. Ein Tablet-Computer dient als Instrumententafel, Steuereinheit, Navigationssystem und Radio zugleich. Die beiden vorhandenen Türen ermöglichen es dem Fahrer, auf der jeweils sicheren Seite auszusteigen.

Erste Kunden haben sich schon auf einer Warteliste eingetragen, obwohl die Serienfertigung frühestens im Jahr 2014 startet. Nächstes Etappenziel ist, bis Ende 2012, Anfang 2013 einen "zulassungsfähigen Demonstrator" herzustellen. Sechs Industriepartner und die TU Chemnitz sind mit im Boot, um diesen Meilenstein zu erreichen. Im Praxistest lässt sich dann ermitteln, ob die bislang kalkulierten Werte aufgehen. Eine Akkuladung bringt das Gefährt Berechnungen zufolge 100 Kilometer weit. Die Komplettladung soll an einer Haushaltssteckdose weniger als zwei Stunden brauchen.

Das Team der Firma wartet sehnsüchtig auf den Colibri. Bislang hat nämlich keiner der Mitarbeiter ein eigenes Auto.