

Fast 30 Jahre vor Tesla hat sich schon einmal ein amerikanisches Start-up an der Elektrifizierung eines Europäers versucht: Es baute den Renault 5 zum Elektroauto Letric Leopard um. Eines der knapp 400 Exemplare ist in Deutschland

EIN PAAR AMERIKANISCHE Überzeugungstäter mit erfolgreichem Fundraising, ein europäisches Importauto, viel Improvisationstalent und jede Menge Batterien – nein, das ist nicht die Geschichte von Elon Musk und der umgebauten Lotus Elise, die als Tesla Roadster 2006 die elektrische Revolution angezettelt hat.

Sondern diese Geschichte beginnt 1978 in Athol im US-Staat Massachusetts, und der Hauptdarsteller ist „Le Car“, die Nordamerikaversion des R5. C. H. Waterman und John H. Kauffmann von der US Electric Car Corporation aus Athol kauften im großen Stil die kleinen Renault und bauten sie zum „Letric Leopard“ um.

Er sollte die Amerikaner mit sanftem Schnurren davon überzeugen, dass es bessere Autos für die Fahrt ins Büro, zum Supermarkt oder zum Friseur gibt als ihre Straßenkreuzer. „Ich fahre jeden Tag 32 Meilen ins Büro und zurück“, gab Verleger Kauffmann zu Protokoll, der seinen „Washington Star“ für das Abenteuer mit Waterman verkauft hatte. „Wer zum Teufel braucht dafür einen Cadillac, der mit einer Gallone Sprit nur neun Meilen schafft?“

Obwohl der Leopard für 50 Cent zu laden war, ging es den Gründern weniger um die Energiepreise. Kein Wunder, bei etwa 65 Cent pro Gallone. Und erst recht noch nicht ums Klima. Sondern vor allem wollten Waterman und Kauffmann ihren Landsleuten ein komfortables Auto schmackhaft machen, das nicht ständig in die Werkstatt musste, keinen Ölwechsel brauchte und trotz Schaltgetriebe so einfach zu fahren war wie mit einer Automatik.

Also haben sie den 1,3-Liter mit seinen 58 PS im Bug aus- und einen E-Motor samt sechs Batterien vorn und zehn weiteren unter

einem zweiten Boden im Kofferraum eingebaut. Den Tank haben sie entfernt, statt der Benzinleitung ein paar Strippen gezogen.

„Mehr Auto braucht man nicht“, schwärmte Kauffmann, der seine Kontakte in Washington für den üblichen Lobbyismus nutzte.

Zwar waren Elektroautos damals ein großes Thema, es gab allein in Amerika bald ein Dutzend Start-ups, und das Department of Energy schätzte den Markt für das Ende des Jahrtausends auf 100 000 Zulassungen. Doch entweder war die Zeit nicht reif oder das Auto nicht das richtige, um eine Massenbewegung anzuzetteln. Oder der Preis: Wo Renault „Le Car“ für 3495 Dollar verkaufte, wollten Waterman und Kauffmann für den Letric Leopard das Doppelte.

Statt also zum Tesla der Achtziger aufzusteigen, hatte die Bewegung mit dem R5 buchstäblich einen „Kurzen“ und kam nach drei Jahren zum Erliegen. Mehr als 400 Autos, so ist auf Websites mit trefflichen Namen wie „Carthatnevermadeit“ nachzulesen, hat es deshalb nicht gegeben.

Bernd Schouren, Renault-Händler aus Brüggen-Bracht am Niederrhein und Elektroenthusiast der ersten Stunde, hat dieses weiße Exemplar nach Deutschland geholt. Denn als Renault der Welt vor zehn Jahren mit den elektrischen Zoe den Beginn einer neuen Ära verkaufen wollte, wollte er allen beweisen, dass die Idee so neu nicht war.

Schon als der R5 entwickelt wurde, hatte Renault einen Stromer im Sinn – und baute ab 1972 zusammen mit dem staatlichen Energieversorger EDF eine Kleinserie von 90 Exemplaren mit 34 Bleibatterien für 120 bis 180 Kilometer für die Behörden.

Schouren aber wollte einen Letric Leopard – und stöberte im Netz, bis er auf eine Kleinanzeige

DER KURZ-SCHLUSS



KURZ TANKEN
In Bracht bei Mönchengladbach zapfen die neuen Akkus Strom. Der E-Motor ist der originale von 1981

GLÜCKSFALL
Der Besitzer kaufte das Auto mit allen Unterlagen – einschließlich der Schaltpläne



aus Indiana stieß. Ein paar Monate später kullerte zwischen zwei Amischlitten der wahrscheinlich erste und einzige Letric Leopard in Europa aus einem Container – in einem erbärmlichen Zustand.

Ein Jahr lang musste Schouren seinen Leopard striegeln und streicheln, bis der wieder schnurrte. Er fand neue Räder, ließ die Sitze frisch beziehen, und konnte, den mitgelieferten Schaltplänen sei Dank, die Elektrik auf Vordermann bringen. Die 16 Originalbatterien hat Schouren getauscht, weil die alten so langsam ausgekocht waren – und weil der TÜV sie für zu schwer befunden hatte, um mehr als den Fahrersitz durchgehen zu lassen. Statt des alten Laders im Kofferraum hat er zwei moderne Ladegeräte mit Spannungsschutz unter den Wagenboden geschraubt und das Ladekabel mit der gewöhnlichen 220-Volt-Klinke wie bei einem Staubsauger durch den Tankdeckel geführt. Die Tankuhr war tot, Schouren hat eine Ladestandsanzeige nachgerüstet.

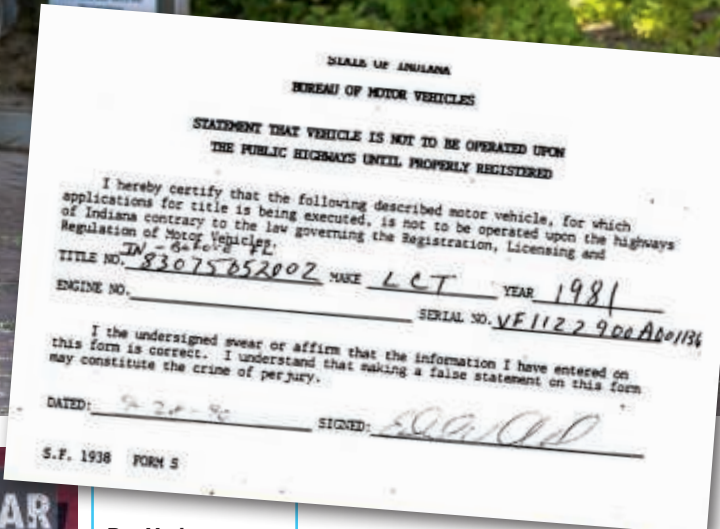
cheln, bis der wieder schnurrte. Er fand neue Räder, ließ die Sitze frisch beziehen, und konnte, den mitgelieferten Schaltplänen sei Dank, die Elektrik auf Vordermann bringen. Die 16 Originalbatterien hat Schouren getauscht, weil die alten so langsam ausgekocht waren – und weil der TÜV sie für zu schwer befunden hatte, um mehr als den Fahrersitz durchgehen zu lassen. Statt des alten Laders im Kofferraum hat er zwei moderne Ladegeräte mit Spannungsschutz unter den Wagenboden geschraubt und das Ladekabel mit der gewöhnlichen 220-Volt-Klinke wie bei einem Staubsauger durch den Tankdeckel geführt. Die Tankuhr war tot, Schouren hat eine Ladestandsanzeige nachgerüstet.

LECTRIC LEOPARD
Motor Gleichstrommotor (Prestolite MTA 4001) **Leistung** 9 kW (12 PS) **max. Drehmoment** k. A. **Batterien** 16 Original-6-Volt-Blei-Akkus **Beschleunigung** k. A. **Höchstgeschwindigkeit** 80–88 km/h **Reichweite** 96–128 km **Antrieb** Viergang-Schaltgetriebe, Frontantrieb **L/B/H** 3607/1525/1349 mm **Verbrauch** k. A. **Gewicht** 1161 kg **Neupreis** (1978) 6995 US-Dollar

Der Vorbesitzer wurde verpflichtet, das Auto nicht auf Highways in Indiana zu fahren. Der heutige Besitzer vermutet: „Offenbar hatten die Cops Angst, dass es der Leopard nicht schaffen würde und sie ihn ständig abschleppen müssten“

Mit das Schwierigste an der Restaurierung war die Zulassung: „Einen Oldtimer mit E-Kennzeichen, das sehen die deutschen Zulassungsregeln nicht vor, und selbst das Programm für den Ausdruck des Fahrzeugscheins hat einen Fehler gemeldet, weil es Baujahr und Antriebsart nicht zusammenbekommen wollte“, erzählt der Rheinländer. „Aber wofür gibt es schließlich das Freifeld für besondere Eintragungen?“ Nur um die Kfz-Steuer kommt Schouren so nicht herum.

Das Anfahren ist kurios: Kuppelung treten, Gang einlegen, >>





IM KÄFIG
Ein elektrischer Heizlüfter im Beifahrerfußraum wärmt die Passagiere

AM FENSTER
Ein Glühdraht hilft bei kaltem Wetter, die Frontscheibe eisfrei zu kriegen

>> Gaspedal durchtreten, dann erst geht der Motor an. Gasfuß lupfen, Kupplung schließen, langsam beschleunigen – geht doch! Und jetzt bloß nicht mehr den Fuß vom Fahrpedal nehmen und zu viel Schwung verlieren, weil der Motor sonst sofort abschaltet und das ganze Spiel wieder von vorn losgeht. An Rekuperation war damals noch nicht zu denken, aber Strom sparen wollten sie halt trotzdem.

Der Motor leistet sage und schreibe zwölf PS, und auch die nur, wenn der Fahrer fest aufs Pedal tritt. Dann hört man noch mal ein lautes Klacken vorn unter der Motorhaube, mit dem das massive Relais von 24 auf 48 Volt schaltet und dem Leopard zum Sprung verhilft. Na ja, zu einem kleinen Hüpfen. Oder dem, was man bei besserem Schrittempo halt so Hüpfen nennt.

Viel gefahren ist der Leopard in all den Jahren nicht. „Mal zur Eisdiele auf den Dorfplatz oder zum Oldtimertreffen im Nachbarort“, sagt Schouren und erinnert sich mit gespielter Schrecken an seine längste Fahrt: „Zum Lackierer waren es je 35 Kilometer hin und zurück, da musste ich ganz schön die Luft anhalten.“

Zwar reduziert die mickrige Reichweite den ernsthaften Einsatz für den elektrischen Renault der ersten Stunde. Doch als passionierter Oldtimersammler kann Schouren diesem Umstand durchaus etwas Gutes abgewinnen. Spätestens wenn er auf die nummerierten Walzen unter den Tacho schaut: 5870 – selbst wenn das Meilen sind und keine Kilometer, ist das für ein mehr als 40 Jahre altes Auto wunderbar wenig.

Thomas Geiger

DER E-R5 VON HEUTE

Auch 2022 werden wieder Renault 5 zu E-Autos umgebaut. R-Fit, eine Tochter des Citroën-Spezialisten Méhari Club Cassis, setzt ihr Umbau-Kit schon seit Längerem bei Enten und deren Derivaten ein. Nun ist der R5 dran. Auf der Straße überzeugt der erste Wurf leider noch nicht. Zunächst geht es trotz 30 PS Leistung lebendig los, wobei im zweiten Gang des Serien-Vierganggetriebes angefahren werden muss, weil der erste das hohe Drehmoment nicht verkraftet. Auf der Landstraße fängt das Auto aber schnell zu schwimmen und zu schwanken an. Im Kofferraum sitzt

eine fast 100 Kilo schwere Batterie, während vorne der Vierzylinder fehlt, sodass die Gewichtsverteilung nicht mehr passt. Leider wurde das Fahrwerk nicht angepasst, angeblich aus Zulassungsgründen. Derweil ist das Kleppern und Knarzen von Interieur und Karosserie aufgrund des leisen Antriebs deutlich stärker wahrnehmbar. Die Reichweite mit dem 10,7-kWh-Akku ist begrenzt: 80 Kilometer schafft er. Die Umbaukosten sollen 13.000 Euro betragen.

UNSCHEINBAR Weder von außen noch von innen fällt der Umbau auf. Nur die Ladeklappe und eine unauffällige Reichweitenanzeige sind sichtbar



FOTOS: TEYMUR MADJEDREV/3, AUTO BILD SYNDICATION