

## Elektromobilität

## Diese Corvette fährt mit Batterie statt V8-Motor

Es ist nicht nur die knallgelbe Lackierung, welche die Blicke auf sich zieht. Ohne Motor hört man sie auch kaum. Wie ein Küssnachtler Start-up einer Corvette neues Leben einhauchte.

Von Matthias Niederberger

«Du kannst mit diesem Auto kaum anhalten, weil angesprochen zu werden, meint Silvia Marton lachend. Nicht, dass die leuchtend gelbe Corvette «Dinora» aus dem Jahr 1962 so schon auffällig genug wäre. Spätestens wenn das Fahrzeug fast lautlos in knapp sechs Sekunden von null auf hundert beschleunigt, ist ihm die Aufmerksamkeit gewiss. Ein alter Amis-Schlitten ohne Motorengelul. Von aussen betrachtet, deutet nichts darauf hin, dass es sich um ein Elektroauto handelt. Die Corvette ist ein Unikat, in dem Tausende von Arbeitsstunden stecken.

## Vom Porsche zur Corvette

Angefangen hat alles nicht mit einer Corvette, sondern mit einem deutschen Klassiker, Silvia und Till Marton – beide Auto-Fans – sind Besitzer eines Porsche 968. Dieser erwies sich aber nicht als alltags-taugliches Fahrzeug. Zuerst wollte sich das Paar von ihrem geliebten Wagen trennen, dann aber entschieden sie sich, den Porsche in ein Elektroauto umzubauen zu lassen. «Wir sahen in einer Fernsehreportage, wie ein Deutscher klassische Autos in Elektromobile ummodellert». So gaben sie den Porsche nach Deutschland in die Werkstatt – und wurden enttäuscht. Zurück kam nur ein halbfertiges Fahrzeug. Doch statt das Projekt zu begraben, haben sich die Martons selber das nötige Fachwissen angeeignet und bauten den Porsche eigenhändig um. Die sicherheitsrelevanten Arbeiten liessen sie von Profis machen.

Was als Hobby begann, nahm bald einen grosseren Stellenwert im Leben von Silvia und Till Marton ein. «Es gab fast keine sportlichen Elektroautos auf dem Markt. Wir wollten ein Auto, das ökologisch ist, aber den gleichen Fahrspass bietet wie das Original. Dieses Konzept lässt sich vielleicht auch verkaufen, dachten wir, und machten uns auf die Suche nach einem neuen Projekt.» So kam die 1962er-Corvette «Dinora» ins Spiel, welche die Martons als Occasion kauften. Das Auto war in einem relativ schlechten Zustand, ein Motor nicht mehr vorhanden. «Wir haben ihr also nicht nur Herz rausgerissen, die Corvette war klinisch tot», so Silvia Marton. Damit nimmt sie kritischen Oldtimer-Fans Wind aus dem Segel.

## Zweieinhalb Jahre Arbeit

Autos fand Geschäftsführerin Silvia Marton schon als Kind spannend. Und anders als die «Amis» haben es ihr schon damals angetan. Ihr Mann Till Marton hingegen wuchs in einer «ökobewussten» Familie auf und entdeckte seine Liebe zu schnellen Fahrzeugen erst im Teenageralter. Die beiden machten das Hobby zum Beruf und gründeten letztes Jahr die Manufaktur Marton mit Sitz im Föhn. Und sie stellen gleich noch Sabrina Späti ein, ebenfalls eine Frau deren Adern Benzin – oder eben Strom – fliessen. Was die drei ein: Zumindes auf dem Papier sind sie keine Experten. Ein Informatiker, ein Ingenieur und eine Grafikerin, die gemeinsam Autos restaurieren und umbauen. Silvia Marton:



Diese Corvette «Dinora» aus dem Jahr 1962 fährt heute mit Strom statt Benzin. Der Umbau laut von der Manufaktur Marton realisiert: v.l. Till Marton, Silvia Marton und Sabrina Späti.



Sabrina Späti von der Manufaktur Marton zieht beim Fahren der umgebauten Corvette die Blicke auf sich.

Foto: mti

«Wir sind alle Quereinsteiger. Die Herausforderung, ökologischer zu werden aber trotzdem nicht verzichten zu müssen, macht den Reiz unserer Arbeit aus. Ökologie wird schnell mit Verzicht in Verbindung gebracht. Ein grosser Teil der Bevölkerung ist aber nicht bereit zu verzichten. Wir wollen zeigen, dass Ökologie auch Spass machen kann.» Für dieses Unterfangen eignet sich die Corvette besonders gut. Sie ist für einen amerikanischen Oldtimer ein Leichtgewicht, das aus Kunststoff besteht. Es macht also Sinn, genau dieses Auto in ein Elektroauto umzubauen. «Das Fahrzeug ist leichter und verbraucht deswegen weniger Energie», so Marton. Gut zweieinhalb Jahre werkten sie an der Corvette herum. Vor allem die Restaurierung beanspruchte viel Zeit. Über 2000 Arbeitsstunden stecken im Gefährt. Und nun findet man dort, wo einst der V8-Motor war, eine Batterie und deren Zellen. 252 PS, mindestens 300 Kilometer Fahrstanz auf einer Aufladung und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5,8 Sekunden – so die bemerkenswerte Bilanz. Der Umbau kostete 190'000 Franken, die Restaurierung etwa 300'000 Franken. Im Auto steckt also fast eine halbe Million Franken. Es handelt sich um ein Einzelstück, das viel Handarbeit

beinhaltet. Und die Corvette steht nicht zum Verkauf: «Wir wollen das ganze Szenario einmal durchspielen, bevor wir Aufträge annehmen», erklärt Marton, «die Corvette ist nun unser Botschafterauto, zum Beispiel an Oldtimer-Treffen.» Es sei vielleicht kein Bedürfnis der

«Wir haben ihr also nicht das Herz rausgerissen, die Corvette war klinisch tot.»

Silvia Marton  
Geschäftsführerin

grossen Masse – allein schon wegen der Kosten – aber Interessierte fänden sich durchaus. «Viele Leute haben sich gar noch nie überlegt, dass so etwas überhaupt geht.» Der «FS» ist nicht das erste Modell, das über die Manufaktur Marton berichtet. Als Reaktion auf die Berichterstattung sprachen Liebhaber auch schon von «Leichenschändung», keine Frage, die Philosophie der Martons spaltet die Gemüter. Dass sie gewisse Oldtimer-Fans mit ihrem Vorhaben provozieren würden, war ihnen stets bewusst: «Für gewisse Leute ist es ein No-Go, für

uns bleibt es eine Herausforderung. Wir wollen Traumautos elektrifizieren, nicht nur Oldtimer.»

**Das Problem mit dem Ökostrom** Mehrheitlich erhielten die Martons positive Rückmeldungen. Aber Silvia Marton gesteht, dass es noch Verbesserungspotenzial gibt: «Die Herkunft der Rohstoffe für die Batterieherstellung beispielsweise können wir nicht kontrollieren und somit auch Kinderarbeit oder soziale Missstände nicht vollkommen ausschliessen. Ich denke aber, die Produktion wird zunehmend transparenter werden.» Sobald es entsprechende Hersteller gäbe, würden sie wechseln, beteuert Marton. Wo immer möglich, versuchen sie lokale und umweltverträgliche Angebote wahrzunehmen. Intransparente Lieferketten sind auch bei herkömmlichen Autos ein Problem. «Aber bei Elektroautos sind die Leute viel kritischer», so Marton. Laut der Geschäftsführerin soll für jedes umgebaute Auto eine eigene Ökobilanz erstellt werden. Durch das Fahren mit Strom statt mit Benzin sind die Treibhausgas-, die Produktion der Elektrokompone-nenten und Batterien verursacht, spätestens nach 40'000 km bei der Corvette wieder eingepart. Von der Rohstoffgewinnung des Motors über den Energieverbrauch

## E-Mobil Rallye in Küssnacht

mm. Wer die Corvette und viele andere E-Fahrzeuge mit eigenen Augen sehen will, kann dies am nächsten Samstag auf dem Küssnachtler Seepfad tun. Die nach eigener Beschreibung grösste E-Mobil Rallye der Welt «WAVE» wird zum zehnten Mal durchgeführt und findet vom 14. bis 22. Juni statt. Allen 28 Kantonen der Schweiz und um rund 50 Gemeinden wird ein Besuch abgestattet. Am Samstag macht die Rallye Halt im Rigoldi. Die Fahrzeuge werden am Vormittag um etwa 9:00 Uhr eintreffen und den Seepfad bis 12:00 Uhr wieder verlassen. Der Anlass ist für alle offen und gratis.

bei der Produktion bis zur Entsorgung der Batterien – alles fliessen mit ein. Zu beachten ist, dass immer mit dem Originalfahrzeug verglichen wird. Deshalb ist bei diesem Beispiel die Klima-Automatik relativ schnell erreicht, da der ursprüngliche V8-Motor einen verhältnismässig hohen Verbrauch aufweist.

Eine weitere Frage, die sich stellt, ist jene nach der Stromgewinnung. Um sich wirklich umweltfreundlich fortzubewegen, sollte das Fahrzeug mit Ökostrom betrieben werden. Im Vergleich zu erneuerbarer Energie setzt Ökostrom auch Begleitmassnahmen wie Renaturierungen voraus, wenn zum Beispiel aufgrund eines Stausee-Baus wertvolle Grünfläche verbraucht wird. Hat man keine eigene Solaranlage auf dem Dach, kann man mit Zertifikaten kompensieren. Das Elektrizitätswerk stellt dann sicher, dass die gleiche Menge Ökostrom ins Netz eingespeist wird, wie die Energie, die verbraucht wurde. Ökostrom-Betrieb ist auch eine Voraussetzung an der «WAVE», der grössten E-Mobil Rallye der Welt, an welcher die Manufaktur Marton teilnimmt und die am Samstagvormorgen Halt in Küssnacht macht. Wer die Corvette gerne einmal selber bestaunen möchte, hat hier die Gelegenheit dazu.