



auto-illustrierte.ch

Topstory: Klassiker Rauch & Lang vs. Mazda MX-30
Schon gefahren: Audi e-tron GT, Opel Mokka-e
Test: Mini Cooper SE, Kia XCeed PHEV, Renault Clio Hybrid, Lexus LS 500h, Toyota Mirai
Ratgeber: Wallbox-Installation
Technik: Die unterschiedlichen Steckertypen, Funktionsweise des Akkus
Übersicht: Alle Elektromobile und Plug-in-Hybride



Vanderhall Edison 2

Elektro- Dreirad

SCHON GEFAHREN



Rad ab

Vanderhall Edison2 Die Warnung steht gross im Bedienerhandbuch: «Achtung, dies ist KEIN Auto!» Was in typischer amerikanischer Manier – von wo der Vanderhall kommt – als Haftungsausschluss gilt, mag auch einer Klarstellung gleichkommen. Nein, der Vanderhall ist kein Auto.

Die
ersten
30
Minuten

4. Minute

Wie ein Morgan, aber mit Frontantrieb.

12. Minute

Beschleunigung in allen Lebenslagen!

30. Minute

Die Lenkung ist extrem leichtgängig, das Fahrverhalten erstaunlich nahe an einem Auto, die Bremswirkung gewaltig.

Das Dreirad fällt in die Kategorie der Leichtfahrzeuge oder Motorradgespanne. Fahren kann man ihn mit dem PW- oder dem Motorradausweis. Der offene Zweisitzer verfügt etwa über einen ähnlichen Wetterschutz wie der Seitenwagen eines Töff-Gespans. Dies stört uns allerdings wenig. Im Gegenteil: Dank Sicherheitsgurten und Überrollbügel in Kombination mit einer Frontscheibe, braucht es keinen Helm, um den Vanderhall fahren zu können. Das garantiert Freiheitsgefühle wie kaum anderswo.

Stromspass für zwei

Das Fahrzeug aus Utah unterscheidet sich trotz Ähnlichkeiten konzeptionell signifikant von einem Morgan Threewheeler. So hat der

Vanderhall Frontantrieb, und im Fall des Edison 2 kommt die Kraft von zwei Elektromotoren mit je 53 kW. Je ein Motor treibt über eine Welle ein Vorderrad an. Ebenso sitzt die Batterie auf der Vorderachse. Was zunächst reichlich kopflastig erscheint, wird durch ein aufwendiges Fahrwerk wettgemacht. Doppelquerlenker vorne mit Pushrod-Betätigung der Coilover-Dämpfer – zur Verringerung der ungefederten Massen – und eine gezogene Längsschwinge hinten bilden das aufwendige Fahrwerk des Dreirads. Da das Fahrzeug kaum 700 Kilogramm wiegt, ist die Abstimmung alles andere als hart. Das Fahrwerk schluckt viel und sorgt mit einigem Federweg für guten Bodenkontakt. Das vermutete Untersteuern hält sich in Grenzen.

Dank des Drehmoments der E-Motoren glänzt der Vanderhall mit einem enormen Beschleunigungsvermögen. Dass er dabei, trotz optischer Auffälligkeit, akustisch dezent daherkommt, nimmt man dankend zur Kenntnis.

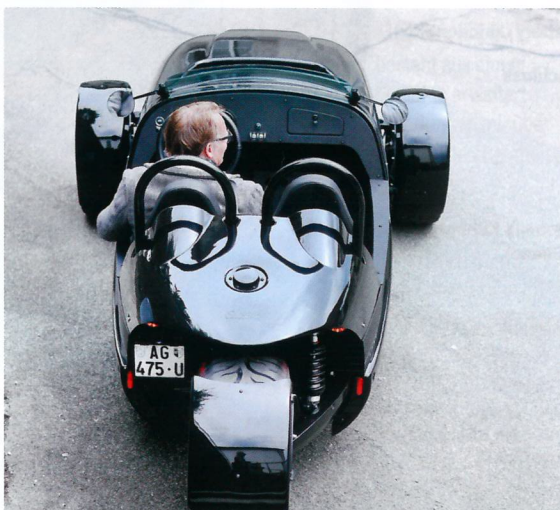
Import für Europa

Friedli Fahrzeuge AG in Wohlschwil importiert Vanderhall nach Europa und besorgt die Distribution für die Schweiz und Lichtenstein. Nebst der Elektroversion stehen auch Versionen mit einem 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner zur Verfügung. Die Preise dafür beginnen bei 39 900 Franken für das Basismodell. Der in seiner Art ähnlich reduzierte Edison2 beginnt bei 52 900 Franken. Wer sich mehr Schutz vor den Elementen oder Komfort beim Ein- und Aussteigen wünscht, findet auch eine Version mit Türen, den Carmel im Vanderhall-Programm. Interessant ist dabei deren Anordnung als Selbstmördertüren. Einziger Wetterschutz ist eine abnehmbare Dachschale für den Carmel GT und GTS.

Was erstaunt, ist die Verarbeitung des auf einem Aluminiumchassis aufbauenden Fahrzeugs. Dazu hilft es zu wissen, dass jährlich rund 3000 Vanderhall gebaut werden. In kleinen Details mag er noch dem Schweizer Geschmack angepasst werden, als Elektro-Spassfahrzeug aber hat er die Anlagen dazu, selbst Skeptiker zu überzeugen, dass

Vanderhall Edison2
2 E-Motoren à 52 kW
Systemleistung 140 PS/314 Nm
Frontantrieb
Batterie 28,8 kWh
Ladegleichrichter AC 6 kW
0-100 km/h 4,4 s
Reichweite ca. 320 km
Aluminium Chassis,
v. doppelte Querlenker,
Pushrod-aktivierte
Federbeine,
h. gezogene Längsschwinge.
L/B/H: 365/175/114 cm
Gewicht: 635 kg
Preis: ab 52900 Fr.

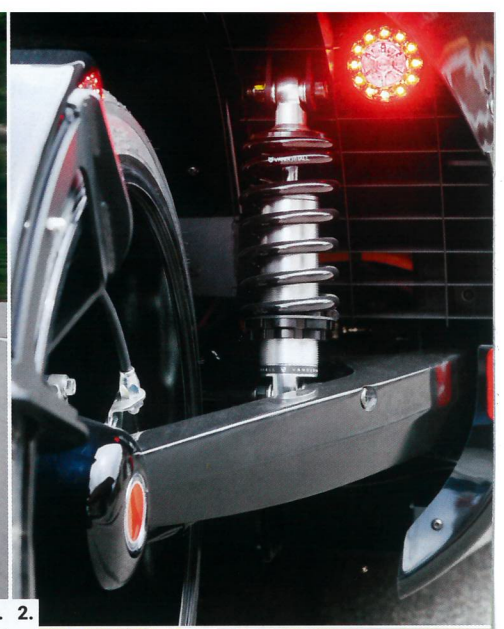
Fotos: Vesa Eskola



Minimalismus:
Das Dreirad bietet
nur gerade was
wirklich zum
Fahren nötig ist.

Fazit:

➤ Nein, kein Auto, aber mit E-Antrieb ein Spassfahrzeug, das aus einem Minimum das Maximum herausholt. Wen die ständigen Blicke nicht stören, kann



1. Dreirad richtig herum: Der Umstand, mit nur drei Rädern unterwegs zu sein, ist kaum spürbar. 2. Minimalistisch: Die Hinterradschwinge wird von einem einzelnen Federbein in Zaum gehalten. 3. Akzeptabel: Dank Frontantrieb zwingt sich kein Antriebsstrang zwischen die nahe sitzenden Passagiere. 4. Narrensicher: Die aufwendige Vorderachse bewahrt selbst forsche Piloten vor dem Unglück. 5. Auffällig: Der Vanderhall ist exhibitionistisch auffällig und setzt einiges an Extrovertiertheit voraus.



Zukunft der Mobilität

Hankook ist bereits seit vielen Jahren dabei im Arbeitsbereich «Zukunft der Mobilität» die Forschung und Entwicklung voranzutreiben. Zusätzlich zur Bereifung des Porsche Taycan werden dieses Jahr noch eine ganze Reihe von Elektrofahrzeugen in der Erstausrüstung folgen, die ebenfalls auf Hankooks EV-Reifen (EV steht für Electric Vehicle) Ventus S1 evo 3 ev setzen. Schon die Prototypen der Volkswagen ID Reihe wurden auf Spezialreifen von Hankook vorgestellt und das Unternehmen ist gut gerüstet für den Wandel der in der Mobilität gerade stattfindet.

Natürlich hat der spätere Strassenreifen mit den Sonderanfertigungen für Prototypen-Fahrzeuge nicht mehr viel gemein. Doch warum

Ganz einfach, der EV-Reifen ...

... unterstützt die Reichweite der Batterie positiv mit niedrigem Rollwiderstand und sehr guter Aerodynamik.

... wiegt selbst wenig ist aber gleichzeitig ein besonders guter Gewichtsträger, um die Batterie schultern zu können.

... ist besonders leise da das Motorengeräusch wegfällt und die normalen Abrollgeräusche eines herkömmlichen Reifens plötzlich unangenehm auffallen.

... muss ein Plus an Abriebfeste mitbringen, um der höheren Krafteinwirkung insbesondere beim Beschleunigen standhalten zu können.

Publireportage



Vorgaben, die der Hankook Ventus S1 evo 3 ev erfüllt.
www.hankookreifen.ch

