

AUTOMOBILE

Bypass auf der Themse

Ein neuartiges Schwimmauto düst im Sportboot-Tempo übers Wasser. Seine Erfinder sehen darin eine elegante Möglichkeit, dem Stau zu entkommen.

Ein streitbarer Kirchenmann und Widersacher Heinrichs des Achten habe der Seengruppe den Namen gegeben, sagt Neil Jenkins und steuert seinen Wagen direkt aufs Wasser zu. Glucksend schlagen die ersten Wellen gegen die Karosserie. Jenkins nutzt die Bishops Bowl Lakes nahe der englischen Industriestadt Coventry zur Erprobung eines ungewöhnlichen Automobils. Es heißt Aquada, hat drei Sitze, das Lenkrad in der Mitte, und es schwimmt.

Jenkins ist Chefingenieur des Projekts. In weißem Hemd und Krawatte sitzt er am Lenkrad, schlägt voll nach links ein und lässt das Vehikel langsam kreisen. „Sehen Sie, es ist leicht zu manövrieren“, sagt er, stellt das Steuer wieder gerade und tritt das Gaspedal durch.

Heftig erzittert die Karosserie, das Wasser darunter gurgelt, als wäre ein Riesenquirl in den See getunkt worden. Aquada nimmt rasch Fahrt auf, der Bug hebt sich weit aus dem Wasser; wie ein Sportboot pest das Schwimmauto davon.

Mit einer amtlich gestoppten Höchstgeschwindigkeit von 52,5 Stundenkilometern behauptet Aquada-Hersteller Gibbs aus Nuneaton bei Birmingham einen neuen Weltrekord für Amphibienfahrzeuge im Wasser aufgestellt zu haben.

Zwar mögen Einzelstücke von Bastlern noch schneller einhergedüst sein. Fest steht aber, dass Aquada das Tempo von starken Motorbooten erreicht und damit die beiden Schwimmwagen, die jemals in nennenswerter Stückzahl hergestellt wurden, weit in den Schatten stellt.

Hitlers Kriessingenieur Ferdinand Porsche entwarf 1941 den bis heute meistgebauten Schwimmwagen der Welt. Über 14 000 Exemplare des Badewannen-Käfers liefen vom Band. Fast alle strandeten auf

Rommels Wüstenfeldzug oder an der Ostfront.

Für den zivilen Nutzen erreichte das niedliche Plantschmobil Amphicar, eine deutsch-amerikanische Kooperation, bisher die größte Verbreitung. 3878 Exem-

plare wurden zwischen 1961 und 1968 ausgeliefert.

Beide Modelle sind verglichen mit einem Aquada lahme Enten. Sie erreichen mit voller Motorkraft (25 beziehungsweise 38 PS) im Wasser kaum mehr als zehn Stundenkilometer. Auch stärkere Motoren würden die antiken Blechamphibien kaum befähigen. Denn mit ihren sperrig ins Wasser ragenden Antriebsrädern taugen sie nicht zur Gleitfahrt, bei der der Rumpf sich aus dem Wasser hebt. Erst dadurch wird wirklich hohes Tempo physikalisch möglich.

Aquadas Räder hingegen falten sich hydraulisch in die Radkästen und hinterlassen einen glatten Bootsrumpf. Über 60 patentierte Besonderheiten, sagt Chefingenieur Jenkins, stecken in der Konstruktion.

Des Weiteren steckt auch ein zweistelliger Millionenbetrag englischer Pfund darin, den Firmengründer und Hauptgeldgeber Alan Gibbs nicht genauer beziffern möchte. Der 64-jährige Neuseeländer, ein ergrauter Hüne, der Besucher im groben Hirtenpulli empfängt, beschäftigt in Nuneaton mittlerweile 70 Angestellte.

Bei Fragen zu seiner Person verweist er auf die Internet-Seite „gibbstech.co.uk“, derzufolge Gibbs auf seiner Heimatinsel eine Art Leo Kirch, Ron Sommer und Josef Ackermann in Personalunion gewesen sein muss, nur eben mit Erfolg. Neben Fernseh- und Telekommunikations-Großprojekten habe er eine „eigene Handelsbank“ betrieben, und zwar „zur Verteidigung von Unternehmen gegen feindliche Übernahmen und Durchführung eigener Übernahmen“ – Referenzen, die den Schwimmwagen-Finanzier fast etwas überqualifiziert erscheinen lassen.

Die technische Ernsthaftigkeit, die das Projekt erkennen lässt, zeugt jedenfalls von soliden Budgets. Zwei Prototypen und zehn Vorserienmodelle sind inzwischen gefertigt worden, und die ersten Fahrpräsentationen zu Wasser und auf der Straße wirken durchaus überzeugend.

Chefingenieur Jenkins, der früher Sportwagen für Jaguar und Aston Martin konstruierte, schuf den Aquada als „Hybridstruktur“ aus einem genieteten Aluminiumrahmen und einer Fiberglashaut, die sich gegenseitig stabilisieren sollen. Der Rahmen allein, sagt Jenkins, sei „schwach wie ein nasser Busfahrerschein“. Doch in



Amphibienauto Aquada: Gleitfahrt mit Riesenquirl

Verbindung mit der Hülle entstehe eine „außerordentliche Steifigkeit“.

Durch diese Kombination soll erstmals die hydrodynamische Belastbarkeit eines Bootsrumpfs mit der Fähigkeit eines Automobils gepaart werden, Kräfte von den Rädern aufzunehmen. Das Gesamtgewicht, Jenkins nennt einschließlich Zuladung 1,75 Tonnen, ist auch für ein Boot dieser Leistungsklasse nicht außergewöhnlich hoch.

Ein 175 PS starker V6-Benzinmotor von Land Rover treibt die Hinterräder des Aquada an. Auf der Straße sollen 160 Stun-

da mit einer Tankfüllung von 67 Litern eine Reichweite von etwa 80 Kilometern.

Es wird ohnehin ein teures Spielzeug sein. 100 Exemplare der ersten Serie sollen im kommenden Jahr zum Stückpreis von 150 000 englischen Pfund (etwa 220 000 Euro) vertrieben werden. Sie haben keine Airbags, keine Seitenscheiben, und als Verdeck dient eine dürtige Dachpersenning.

Und doch, sagt Entwickler Jenkins, bahne sich mit dem Juxmobil eine „ganz neue Morgendämmerung für Amphibienfahrzeuge“ an. Auch Finanzier Gibbs sieht in



Schwimmwagen Amphicar: Niedliches Plantschmobil

denkilometer erreicht werden. Der Jet-Antrieb, der im Wasser für eine Tonne Schubkraft sorgt, rotiert und lenkt auch in der Luft weiter, wenn das Auto fährt. Die eingeklappten Räder werden dagegen bei der Schwimmfahrt vom Antrieb getrennt. Die Umstellung von Wasser- auf Landbetrieb und zurück dauert nur wenige Sekunden.

Der Korrosionsschutz des Aquada ist angeblich sogar dem Einsatz im Meerwasser gewachsen. Die Durchquerung etwa des Ärmelkanals – sie gelang auch schon einem Amphicar – ist technisch möglich, allerdings nur bei günstigem Wetter.

Generell eröffnen Schwimmwagen ein weit größeres Spektrum für ganz legalen Freizeitspaß außerhalb des Straßennetzes als Geländewagen. Während Wald- und Forstwege fast immer für private Offroader gesperrt sind, darf ein Schwimmwagen überall dort baden gehen, wo dies Motorbooten gestattet ist, mithin in allen schiffbaren Flüssen. Sliprampen zum komfortablen Wechseln des Elements bieten die meisten Yachthäfen.

Ökologische Grundsätze, sofern vorhanden, können Schwimmwagenfahrer gleich beim Eintauchen über Bord werfen. Der Kraftstoffverbrauch steigt im Wasser fast auf das Zehnfache. Schwimmend hat Aqua-

Aquada nur ein Demonstrationsvehikel und mithin den Vorboten für „ein ernstes Projekt“, bei dem mancher Verkehrsplaner ein wenig seekrank werden dürfte.

Sein Ziel ist es, die Aquada-Patente einem großen Autokonzern zu verkaufen, der dann massenweise Amphibienfahrzeuge auf den Markt bringen soll, so wie es – ohne erkennbaren Sinn – auch schon massenweise Geländewagen gibt.

Doch anders als die im Alltag nutzlose Klettertauglichkeit soll die Schwimffähigkeit eine neue Dimension des Fortkommens erschließen. Als „Bypass von verstopften Straßen“ (Gibbs) könnten Wasserwege von Pendlern genutzt werden. Eine ideale Überholspur könnte aus seiner Sicht etwa die Themse sein, die mitten durchs staugeplagte London fließt und darüber hinaus noch nicht einmal einem Tempolimit unterliegt.

Auf Anfrage der englischen Tageszeitung „The Independent“ bestätigte die Londoner Hafenbehörde, dass auf dem Fluss freie Fahrt herrsche, merkte allerdings an: „Sie können als Pendler nicht einfach die Themse heruntermonstern, ohne Rücksicht auf andere Flussnutzer zu nehmen. Die Regeln verbieten das. Und überhaupt, es ist schlicht nicht möglich.“

CHRISTIAN WÜST