



Der Geisterfahrer

Ortstermin: Ein Ingenieur entwickelt in Bayern das Traumauto der Deutschen.

Er schlüpft auf der A 9 aus München heraus, er tritt das Gaspedal durch bis zum Anschlag und schert auf die linke Spur aus, dort bleibt er dann eine Weile. Uli Sommer fährt Richtung Norden, halb sitzend, halb liegend, er klammert sich an das Lenkrad eines Smart Roadster, er nennt ihn den Flachgeklopften. Er mag diese Form, das Flache, das Reduzierte, doch es reicht ihm nicht. Er will weniger.

Nach einer halben Stunde geht Sommer vom Gas, er lässt die Autobahn hinter sich und fährt nach Wolnzach, einem kleinen Ort zwischen München und Ingolstadt, in dem sein Traum Wirklichkeit wird – ein Traum, den er wahrscheinlich mit Millionen umweltbewussten Deutschen teilt.

Sommer stoppt vor einer kleinen weißen Halle, in der sich ein Rolltor hebt wie ein Vorhang. Dahinter steht ein kleines graues Auto, das seinen Namen auf der Innenseite seiner Fronthaube verbirgt: Loremo. Es klingt wie der Name eines italienischen Herrenparfums, das hat der Loremo mit Ferrari gemeinsam. Loremo, „low resistance mobile“. Es ist ein Auto, das wenig Widerstand leistet.

Der Entwickler geht um sein Objekt. Er fährt mit der Hand über die Karosserie und sagt: „Wir wollen in allem an die Grenzen gehen.“

Er meint die Grenzen nach unten.

Der Loremo soll flach sein. Er soll leicht sein. Er soll sparsam sein. Er soll billig sein. Er soll aber auch schön sein und schnell.

Es klingt, als sei Sommer auf die Gegenfahrbahn geraten, als fordere er die Automobilkonzerne zum Crashtest heraus.

Der Prototyp des Loremo, der vor Sommer steht, er nennt ihn in sanftem Bayerisch „Fahrerprobungsträger“, erreicht die Ziele, die Sommer sich setzte. Er duckt sich in Hüfthöhe vor seinem Entwickler. Er soll weniger als 15 000 Euro kosten. Er ist 160 Stundenkilometer schnell. Er wiegt weniger als 600 Kilogramm. Er verbraucht weniger als zwei Liter. Eigentlich müsste es das Auto des Jahres sein, „Klimakatastrophe“ ist das Wort dieses Jahres.

Seitdem Sommer den Plan für sein Traumauto veröffentlichte, haben nahezu

50 000 Interessenten den Loremo auf der Internet-Seite des Unternehmens vorbestellt, unverbindlich. „Wenn nur fünf Prozent von denen bleiben“, sagt Sommer, „hätten wir schon ein Viertel einer Jahresproduktion verkauft.“ 10 000 Autos im ersten Jahr, das ist der Plan.

Uli Sommer, 43 Jahre alt, ist der Sohn eines Vaters, der sein Auto verkaufte, als das Waldsterben sichtbar wurde. Sommer trägt eine graue Gore-Tex-Jacke, Jeans und braune Wildlederschuhe, sein Gesicht ist unrasiert, seine Haare wie für den Windkanal geschoren. Ein Autobauer, der auf einem Parteitag der Grünen nicht auffallen würde.



Ingenieur Sommer: Hauptsache, es braucht weniger als zwei Liter

Ein Auto hat Sommer nie besessen, nicht wirklich. „Das einzige Auto, von dem ich mir einbildete, ich besäße es, war ein Ford Escort“, sagt er. Ein Freund hatte ihm den Wagen geschenkt und dann wieder abgenommen.

Sommer passt in kein Lager, er ist Mitglied im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club und sagt: „Das Auto ist etwas, das die Menschheit weitergebracht hat.“ Er erinnert sich, wie er als Jugendlicher im Karwendelgebirge vor seinem Zelt saß und die toten Bäume betrachtete und Angst bekam. Und wie er als Erwachsener an seinem Geburtstag ein Cabriolet mietete und sich fühlte wie ein anderer Mensch, irgendwie glücklicher.

In der Halle in Wolnzach, in der auch „Schwimmbadüberdachungen mit Niveau“ gebaut werden, öffnet Sommer den Lore-

mo wie eine Muschel. Er klappt die mit der Frontscheibe und dem Lenkrad verbundene Haube hoch, steigt ein und sinkt in den Fahrersitz. Sommer und seine Kollegen sind jetzt 1000 Kilometer mit ihm gefahren, und wenn sie ihn nicht über 80 Stundenkilometer beschleunigten, brauchte er 1,9 Liter für 100 Kilometer.

Er stößt dann 50 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer in die Atmosphäre. Angela Merkel und Sigmar Gabriel, die das Klima am liebsten in roten Winterjacken in Grönland retten, streiten in der EU über einen Grenzwert von 120 Gramm.

Der Motor sitzt Sommer im Rücken, es ist ein Turbo-Diesel, zwei Zylinder, 20 PS, das reicht für das Standardmodell. Das schnelle Modell soll drei Zylinder bekommen und 200 Stundenkilometer schnell sein. Der Verbrauch würde immer noch unter drei Litern liegen. Sommer will auch ein Modell mit Elektromotor anbieten, weil manchen Kunden die Illusion gefällt, sie würden überhaupt keine Abgase in die Umwelt blasen. „Das sind Glaubenskriege“, sagt er. „Es gibt keine saubere Energie, jede Energie hat Folgen. Es interessiert mich nicht, was der Motor verbrennt. Hauptsache, es sind nicht mehr als zwei Liter.“

Er schließt die Haube und schiebt den Loremo zurück an seinen Platz, er muss zurück nach München in sein Büro, es

geht jetzt um andere Werte. Wenn der Prototyp sich vermehren soll, wenn er tausendfach vom Band laufen soll, zuerst in Deutschland, dann in Europa, vielleicht auch in China und Indien, brauchen Sommer und seine Kollegen jetzt Geld.

Seit drei Jahren sind sie eine Aktiengesellschaft, sie haben 45 Investoren, von denen ihnen jeder mindestens 60 000 Euro gab. Es sind Peanuts in diesem Geschäft, es reicht nicht.

In den Büros hocken Sommer und seine Kollegen vor Bildschirmen und erklären Investoren am Telefon ihren Traum, 15 gegen den Rest der Welt. Angelina Jolie und Robbie Williams haben sie schon. Sie sitzen beide in einem Loremo, ihre Bilder kleben an den Toilettentüren des Büros, sie in einem orangefarbenen, er in einem blauen.

MARIO KAISER