

Die Rückkehr der Knutschkugel

Die Zürcher Trottinettfirma Micro erfindet die legendäre BMW Isetta neu – als Stromvariante unter dem Namen Microlino

Cornelia Krause (Text)
und Michele Limina (Foto)

Küsnacht ZH Vier Räder, ein Motor, Platz für zwei Passagiere und ein Dach – die Ansprüche an ein Automobil waren im Europa der Nachkriegszeit bescheiden. Die niedrige Erwartungshaltung, gepaart mit leeren Haushaltskassen, brachte den einen oder anderen Klassiker unter den Kleinstwagen hervor. Der Bekannteste: die BMW Isetta. Mehr als 160 000 Exemplare wurden in sieben Jahren produziert – bis 1962 die letzte Isetta vom Band rollte.

Gut 50 Jahre später steht der Kabinenroller – auch als «Knutschkugel» oder «Schlaglochsuchgerät» – bezeichnet, vor der Wiedergeburt. Der Gründer der Zürcher Trottinettfirma Micro Mobility Systems, Wim Ouboter, will eine mit Elektromotor betriebene Variante auf den Markt bringen. Micro macht mit seinen Trottis rund 60 Millionen Franken Umsatz im Jahr und setzt bei seinen neusten Modellen auch auf Hybridtechnologie, spricht die Fusion von E-Motor und Antriebskraft des Fahrers. «Für mich hört Mikromobilität nicht bei den Trottinetts auf. Und auch heute braucht ein Auto in erster Linie ein Dach und mindestens drei Räder», sagt Ouboter.

Zwar hätten die Schweizer vielfach das Geld für hochkomplexe Fahrzeuge mit viel PS. Allerdings verstopfen der Verkehr die Innenstädte, litten Passanten unter den Abgasen der grossen Benzinschlucker. Das mit der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) entwickelte Gefährt erfüllt darum vor allem das Prinzip der Reduktion aufs Wesentliche: Fronteinstieg, zwei Sitze vorne, Schiebedach als Notausstieg und Schiebefenster. Die Reichweite der Batterie beträgt etwa 80 Kilometer, die maximale

BMW Isetta: Der Kabinenroller wurde bis 1962 produziert



Microlino:
Wim Ouboter
mit dem Modell
des neuen
Stromers

Geschwindigkeit 90 km/h. Das Gefährt unter dem Namen Microlino ist rund 10 Prozent grösser als das Original aus den 50ern und nimmt etwa ein Drittel eines regulären Parkplatzes ein.

Am Freitag hat Ouboter den Kabinenroller an einer Messe in Paris vorgestellt. Weil der Prototyp noch nicht gebaut ist, präsentierte er einen umgebauten BMW Isetta mit Elektromotor. Der erste Microlino soll frühestens im Februar auf Schweizer Strassen rollen. Allerdings nur zu Testzwecken, denn lancieren will Micro das Gefährt erst 2017, und zwar dort, wo es hergestellt wird: in China. Das Land sei bezüglich Elektromobilität schon viel weiter; wegen Verkehrschaos und Luftverschmutzung förderten viele Städte Parkplätze für Elektromobile und Ladestationen, sagt Ouboter. Für die Herstellung des Microlino hat er die chinesische Firma Kandi Technologies als Partner gefunden, die umfangreiche Erfahrung mit Elektromobilen

besitzt. «Wir erhalten das Know-how, sie dafür das Design und eine Trendmarke», beschreibt Ouboter den Deal. Beim Motor will er mit Linde kooperieren, einem deutschen Hersteller von Gabelstaplern mit Elektroantrieb. Die Steuerung soll von der Schweizer Firma Microbeam programmiert werden, mit der Micro bereits im Bereich Hybridroller zusammenarbeitet.

«Günstige Kleinparkplätze an besten Lagen schaffen»

Ouboter geht davon aus, dass der Microlino für rund 90 Prozent der Anwendungszeit seiner Fahrer ausreicht. Bezüglich Nachfrage und Marktpotenzial verweist er auf eine Zukunftsstudie der ZHAW zum Thema Elektromobilität Schweiz 2030. Der Bericht aus dem Jahr 2013 räumt Leicht- und Kleinstfahrzeugen durchaus Chancen ein, sich innerhalb der nächsten 15 Jahre hierzulande zu etablieren. Chinesische Massenanbieter dürften dann mit günstigen

Modellen punkten, heisst es. Für die Verbreitung der Leichtmobilität sei auch die öffentliche Hand gefordert. Die Studie schlägt verkehrsplanerische Massnahmen vor, wie Spuren oder Zonen in Grossstädten, auf denen nur Leichtmobile fahren dürfen. Offen sind zudem Infrastrukturfragen: Es fehlt ein Netz mit Ladestationen. Auch was Sicherheitsvorschriften angeht, besteht noch Bedarf. «Bislang scheint der mobile Konsument noch immer zögerlich zu agieren», heisst es in der Studie.

Vielfach geht es auch um Preisüberlegungen, denn für Elektromobile müssen Konsumenten tief in die Tasche greifen. Immerhin zeigt sich ein positiver Trend in den Zahlen. 2014 wurden in der Schweiz laut Bundesamt für Statistik knapp 2000 Elektrofahrzeuge zugelassen, 2011 waren es nur rund 450. «Der Erfolg des Microlino hängt stark mit dem Engagement der jeweiligen Regierungen zusammen», räumt Ouboter ein. Er hofft auf Un-

terstützung des Bundes. Etwa in der Preisfrage. Ouboter schwebt vor, dass die Batterie durch eine Abgabe auf hochmotorisierte Benziner quersubventioniert wird. Damit der Microlino für einen Grossteil der Bevölkerung erschwinglich wird, soll er 7000 bis 10 000 Franken kosten. Städte und Gemeinden hingegen müssten «günstige Kleinparkplätze an besten Lagen» schaffen, um den Konsumenten zum Kauf von Kleinfahrzeugen zu animieren.

Offen ist auch, wie BMW auf das Projekt reagiert. Zwar ist der Micro-Kabinenroller unter anderem Namen unterwegs als das 50er-Jahre-Fahrzeug, dessen Lizenz zum Bau BMW einst in Italien erwarb. Das Design des Microlino ist jedoch an den Isetta angelehnt. Weil BMW seit Jahrzehnten keinen Isetta produziert hat, dürfte kein Anspruch auf die Markenrechte bestehen. Ouboter kann sich gut vorstellen, BMW ins Boot zu holen. «Aber die bauen ja eigentlich lieber schwere, teure Autos.»

Schwere Zeiten für Schweizer Uhrenindustrie

Umsatzrückgang bei Geschäften, Stellenabbau und Auftragseinbrüche bis zu 30 Prozent bei Zulieferern

Zürich René Beyer, Juwelier an der Bahnhofstrasse, ist zufrieden. Nicht etwa, weil die Verkäufe dank den zahlreichen kaufkräftigen Chinesen steigen. Heute muss selbst er sich mit weniger begnügen. Er ist schon froh, wenn er die Umsätze halten kann. Nur dank dem verkaufstarken August konnte seine Firma in den ersten acht Monaten des Jahres einen Rückgang abwenden. Die schockartige Aufwertung des Frankens hatte in den Monaten nach dem 15. Januar zu einem abrupten Umsatzeinbruch geführt. In seiner solchen Situation kommt

René Beyer zugute, dass er sich auf eine heimische Stammkundschaft verlassen kann, mit der er die Hälfte des Umsatzes erzielt.

Uhrengeschäfte in Basel oder Bern und anderen Zentren, die nicht auf der Reiseagenda chinesischer Touristen stehen, haben es da schwerer.

Auch im Export harzt das Uhrengeschäft. Das bekommen die Zulieferer der Uhrenmarken am stärksten zu spüren. Diese Woche hat die auf Edelmetalle spezialisierte Bieler Firma Cendres + Métaux 18 Arbeitsstellen abge-

baut. Isa Swiss, Herstellerin von Uhrwerken, hat im Mai ihre Produktionsstätte in Martigny VS geschlossen, 18 Jobs gingen so verloren. Zuvor hatte die Firma in ihrer Niederlassung in Les Brenets NE zehn Stellen gestrichen. «Wir müssen Auftragsinbrüche von 20 bis 30 Prozent einstecken», klagt André Saunier, Geschäftsführer der Manufaktur AJS-Production, die sich auf die Herstellung von Komponenten verlegt hat.

Das Problem ist, dass manche Uhrenmarken auf Lagerbeständen sitzen, die in besseren Zeiten für

ein bis anderthalb Jahren gereicht hätten, um den Detailhandel zu beliefern. Nachdem sich die Luxusmarke Ulysse Nardin schon im Frühjahr von 26 Mitarbeitern trennen musste, hat sie vor zehn Tagen zusätzliche fünf Stellen gestrichen.

40-Millionen-Projekt musste von IWC auf Eis gelegt werden

Bei den Personalkosten mussten auch Corum (neun Stellen), Christophe Claret (20 Stellen) Gegensteuer geben. Zu schaffen macht der Uhrenindustrie auch die chinesi-

sche Regierung, die mit eiserner Hand eine Kampagne gegen die grassierende Korruption führt. Uhren waren beliebte Geschenke, um Beamte und Hochschullehrer zu bestechen. Abzuwarten bleibt, wie sich der jüngste Kurssturz an den chinesischen Börsen auf die Uhrenindustrie – und den Tourismus – auswirkt. Hongkong und Festlandchina bilden den wichtigsten und drittgrößten Absatzmarkt. Im Juli erlitt die Uhrenindustrie den schärfsten Exporteinbruch seit sechs Jahren. Im ersten Halbjahr war das Geschäft noch stabil.

Die Uhrenmarken haben sich schon kurz nach Eintritt des Frankenschocks gezwungen gesehen, ihre Preise herabzusetzen, um die Nachfrage anzukurbeln. Gekürzt werden auch die Investitionen. Im März hatte IWC beschlossen, den Bau einer 40 Millionen Franken teuren Produktionsstätte in Merischausen SH für mindestens ein Jahr auf Eis zu legen. Als Begründung führte die Manufaktur das Währungsproblem an, das mit der Aufhebung des Euromindestkurses entstanden ist.

Victor Weber, Ivan Raja