Faszination So fahren die elektrischen Everrati Porsche 964 und der Defender Series IIa

Ungleiche Brüder

Viel wurde über die britischen Elektro-Restomod-Spezialisten von Everrati geschrieben. Wir sind den 964er Porsche 911 und den Land Rover Defender gefahren und haben festgestellt: Unterschiedlicher könnten zwei Autos nicht sein. Spaß machen beide!

Der Weg zu den coolsten Retro-Mod-Elektroautos ist nicht einfach zu finden. Auf einem abgelegenen ehemaligen US-Militärflugplatz in Upper Heyford / Bicester in Oxfordshire im Herzen Englands befindet sich Everrati. Der Name ist schon spannend und eine Kreation aus „Ever“ (englisch. Immer) und „Rati“ (hinduistische Göttin der Liebe). Also Autos, die man auf ewig liebt. „Außerdem klingt es italienisch“, schmunzelt Justin Lunny. Bei einer solchen verbalen Kreation erwartet man unwillkürlich einiges. Tatsächlich gehen Lunny und sein Kompagnon Nick Williams das Thema Restomod elektrisch an. Und wie!

Die beiden Briten machen keine halben Sachen und wagen gleich an zwei echte Klassiker. Den Land Rover Defender der Serie IIa und den Porsche 911 der Baureihe 964. Zwei Ikonen, an den man sich eigentlich nur die Finger verbrennen kann, wenn man die Sache halbherzig angeht. Also haben sich Justin Lunny und Nick Williams mit viel Herzblut an die Elektrifizierung der Fahrzeuge gemacht. Für Lunny war dabei eine Maxime unantastbar: Die Autos dürfen nichts von ihrem Flair verlieren. Einfach einen elektrischen Antriebsstrang einziehen und eine Batterie dazu packen wird nicht klappen. Immerhin legen die Kunden für einen Everrati mehrere Hunderttausend Euro hin.

Chefingenieur Mike Kerr, der schon bei Lotus und bei McLaren sein Können unter Beweis gestellt hat, hat die beiden Oldtimer mit akribischen CAD-Design sowie endlos vielen Testrunden den letzten Schliff gegeben und dabei weder Kosten noch Mühen gescheut. Beim 911er im ultralässigen Gulf-Design haben die Techniker einen Elektromotor mit einer 53 Kilowattstundenbatterie kombiniert. Herausgekommen ist eine Rakete mit 372 kW / 506 PS. Schon beim Einsteigen in das Auto wird klar. Das Lastenheft wurde eins-zu-eins umgesetzt. Sogar die Achslastverteilung entspricht der des Originals. Rund ein Jahr dauert es, bis so ein Auto umgebaut ist. Das CAD-Programm ist ein unerlässlicher Helfer, denn jede 964-Karosserie, die verwendet wird, wird genau vermessen. „Wir packen nicht einfach den gleichen Antriebsstrang in jedes Fahrzeug“, erklärt Mike Kerr.

Das Fahren erfüllt die Erwartungen, nein, übertrifft sie. Und das bei Weitem! Der E-Elfer legt los wie die Feuerwehr und braucht nur etwas mehr als vier Sekunden, ehe die 100 km/h erreicht sind. Klasse. Aber in den Kurven kommt dann echtes Weißach-Zuffenhausen-Feeling auf. Ein hauseigenes Differenzial hilft bei der Traktion, und auch wenn das Heck mal lebendig wird, bleibt der Everrati-Porsche leicht zu beherrschen. Ein elektrischer Witwenmacher? Sicher nicht! Das liegt auch an der präzisen Lenkung, die dem Porsche-Vorbild ziemlich nahekommt. Wenn Elektro dann bitte so.

Schon nach wenigen Kilometern wird klar, dass dieser Elfer mehr Seele hat als jeder Tesla. Ein bisschen Hightech darf es bei allem Traditionsbewusstsein aber dann schon sein. Mit einer Box, die sich vor dem Gangknüppel (samt Golfball) befindet, kann der Fahrer per Knopfdruck die Abstimmung ändern und dem Heck noch mehr Freiheiten geben. Auch innen verströmt der E-Elfer verströmt die Ausstrahlung des Originals, angefangen vom karierten Stoff in den Sitzen, den Türen und dem Armaturenbrett, dem Alcantara-Elemente und Lederbezug bis hin zu den porschetypischen Rundinstrumenten und den Schalensitzen. Porschiger geht es kaum. „Das Auto wird von absoluten Porsche-Spezialisten restauriert“, sagt Justin Lunny. Dass die Reichweite lediglich rund 320 Kilometer beträgt, darf bei so einem Auto niemand stören. Hier steht der Spaß an erster Stelle, und der ist immens. Allerdings hat der auch seinen Preis: Der Umbau kostet 280.000 britische Pfund plus Steuern.

Freude bereitet auch der Land Rover Defender, und die ist mit mindestens 150 000 Pfund plus Steuern sogar vergleichsweise günstig. Auch der britische Klassiker erfüllt das Everrati-Diktat der Originaltreue. Der E-Geländewagen mit seinen 115 kW / 156 PS fährt, klingt und fühlt sich an wie ein echter Defender aus jenen Tagen. Das Interieur ist rustikal-reduziert, wie man das von einem Defender aus diesen Tagen erwartet. Lenkrad mit dünnem Holzkranz, unverkleidetes Blech und nur die nötigsten Rundinstrumente. Türen scheppern, der Motor surrt und der Komfort trennt nach einiger Zeit die Spreu vom Weizen. Da stört es auch nicht, dass die 60-kWh-Akkus nur für etwa 240 Kilometer reichen. Und wenn es einmal über Stock und Stein geht, sind natürlich auch in der Elektro-Version die typischen Getriebe-Untersetzungen vorhanden. Dieser Defender ist das coole Stadt- oder Strand-Auto und stiehlt an der Eisdiele jedem italienischen Sportwagen die Show.

Damit ist der Ideenreichtum der beiden Auto-Fans noch lange nicht erschöpft. Die nächste große Nummer ist ein Umbau eines Ford GT 40, der soll ein 700-Volt-System bekommen. Außerdem tüfteln die nimmermüden Petrolheads an einer Front Motor Heckantrieb Plattform für eine Mercedes Pagode. Der Antriebsstrang bildet dann auch die Basis für einen Ford Cobra oder ähnliche Modelle. Also dürften sich in Zukunft noch einige gutbetuchte Zeitgenossen sich auf die Suche nach den Gebäuden auf einem ehemaligen Militärflugplatz in England machen.

Wolfgang Gomoll; press-inform