



1888
1 PS
15 km/h

2012
109 PS
145 km/h

Automobile Zeitreise

ALTER FALTER!

Erzähl doch mal, Opa: Wie war das damals so? In der Baden-Württembergischen Provinz trifft der LEAF auf das erste Elektroauto der Welt. Ein Zwiegespräch der Generationen

Text: Detlef Dreflein _ Fotos: Steffen Jahn

BEGEGNUNGEN: *Zwischen den Fahrzeugen liegen 124 Jahre Automobilgeschichte*



Tag im Museum

DEN FLOCKEN kann man in Ladenburg bei Mannheim besuchen



„ES IST MIR EIN RÄTSEL, WARUM ÜBER DIE GESCHICHTE DES FLOCKEN SO WENIG BEKANNT IST.“ FRANZ HAAG, ERBAUER



RENN-KUTSCHE Der Flocken ist auf seine alten Tage noch recht spritzig

YOU + NISSAN
SPIELEN UNTER
WWW.NISSAN.DE/YOUPUS

Die Wintersonne überstrahlt diesen klaren kühlen Tag und leuchtet das Backsteingebäude des Carl-Benz-Museums stimmungsvoll aus. Wir sind in der Heimat der Mobilität, jener Werkstatt in Ladenburg bei Mannheim, wo einst ein Carl Benz wirkte und nun ein Automuseum seinen Platz fand. Hier war bis vor Kurzem ein ganz besonderes Exponat zu Gast: ein Nachbau des Flocken Elektrowagens, des ersten Elektroautos der Welt. Den Nissan LEAF, wohl des Flockens legitimer Ur-Ur-Enkel, machte das irgendwie neugierig. Er begab sich auf

die Suche nach seinen Wurzeln.

🚗 Hoppla, wer schleicht sich da an. Ich habe dich gar nicht gehört.

🚗 Kein Wunder, ich bin der Nissan LEAF ein Elektroauto. Und du, mein Alter?

🚗 Oha, ich auch.

🚗 Wie bitte? Siehst aber aus wie eine Kutsche.

🚗 Gestatten: Flocken, Elektrowagen. Ich bin,

ja ja, das erste Elektroauto der Welt.

🚗 Ach, bitte, jetzt übertreibst du aber. Ich habe mal gehört, dass der Franzose Gustave Trouvé das erste Elektrofahrzeug gebaut hat.

🚗 Das erste Fahrzeug schon, aber das hatte ja nur drei Räder – und sah, mit Verlaub, ziemlich hässlich aus. Ein großes Rad auf der einen Seite, zwei kleine auf der anderen, tsststs. Drei Räder! Schließlich ist ein PKW nach der Richtlinie 70/156/EWG ein Fahrzeug zur „Personen-

beförderung ... mit mindestens vier Rädern“. Tja, und ich war das erste Elektrofahrzeug mit vier Rädern, also das, was man heute noch ein Auto, einen PKW nennt. Ich kann also behaupten, das erste Elektroauto der Welt zu sein. Ah ja, noch was: Gemäß der Definition ist der „Benz Patent-Motorwagen Nr. 3“, mit dem Bertha Benz von Mannheim nach Pforzheim fuhr, eigentlich auch kein PKW. Aber ich will es nicht übertreiben und nicht protzen. Nachdem ich so lange Zeit ganz vergessen war...

🚗 In der Tat. Nicht mal ich hab jemals was von dir gehört.

🚗 Dabei bin ich ein echter Deutscher, gebaut in Andreas Flockens Werkstatt in Coburg in Oberfranken. Am 28. September 1888, also knapp sechs Wochen nach der legendären Fahrt der werten Frau Bertha Benz, da standen in der „Coburger Zeitung“ unter der Rubrik „Aus Stadt und Land“ folgende zwei Meldungen: Ich zitiere originalgetreu und füge nichts hinzu und lasse nichts weg: „In der Werk-

stätte für landwirtschaftliche Maschinen des Herrn Flocken hier steht eine ‚Dampf-Chaise‘ in Arbeit. Dieselbe hat dieselbe Spurweite, wie jedes andere Gefährt, ist einfach und praktisch konstruiert und dürfte nach Fertigstellung großes Interesse aller Geschirrbesitzer hervorrufen – Im Garten des Herrn Assistent Bauer (Langegasse) steht ein Birnbaum in voller Blüte“.

🚗 Sehr lustig. Da sieht man ja mal, wie bei euch damals die Prioritäten gesetzt wurden. Da hatte keiner eine

Vorstellung, was das Auto mal bedeuten würde. Aber warum wurde Andreas Flocken nicht mindestens so berühmt wie Carl Benz?

🚗 Mein guter braver Herr Flocken war ein Tüftler und ein Technik-Freak, wie ihr heute vielleicht sagen würdet. Er soll ja sogar der Erfinder der Spurstange gewesen sein – einem Patent, das er später an Henry Ford verkauft haben soll. Aber damals war noch nicht daran zu denken, mit solchen Verrücktheiten wie einem Wagen ohne Pferd Geld

zu verdienen. Das machte er mit bodenständigen Sachen wie Häckselmaschinen für die Landwirtschaft. Und abends schloss er sich dann in seine Werkstatt ein und baute an mir. Ich hatte ja dann sogar noch Geschwister, etwa den Wagen von 1903 mit Gummibereifung und Elektro-Scheinwerfern. Wir Elektroautos waren damals sowieso richtig gut dabei. Um 1900 waren 38 Prozent aller amerikanischen Autos elektrisch, in New York sogar die Hälfte. Aber Meister Flocken sah selbst nicht, was er da erschaf-

fen hatte und drängte auch nicht so sehr in die Öffentlichkeit wie manch anderer. PR war noch nicht erfunden und eine internationale Presse gab es damals auch nicht. So wurden er und ich vergessen.

 Und jetzt endlich wiederentdeckt.

 Was viele heute gar nicht wissen: Der Elektromotor war in den Anfängen um 1880 viel weiter entwickelt als der Verbrennungsmotor. Und bequemer war ich auch zu bedienen. Der Verbrennungsmotor musste mühsam angekurbelt werden, das war eine schmutzige Angelegenheit. Die Besitzer von Elektroautos fuhren derweil gemütlich vorbei, nach dem Motto: Fährst du schon oder kurbelst du noch. Hähä! Der Andreas Flocken hat ja seinerzeit sogar seinen eigenen Ökostrom für mich erzeugt. Ab 1890. In der Coburger Schleifmühle, ganz in der Nähe seiner Werkstatt, stand seine selbst gebaute Dynamomaschine, die mit Wasserkraft angetrieben wurde. Also alles Sachen, über die ihr heute auch wieder nachdenkt. Habt ihr eigentlich die letzten 100 Jahre verschlafen?

 Es scheint fast so. War halt immer genug Öl da. Wie funktionierst du eigentlich?

 Der werte Herr Flocken nahm einfach eine viersitzige Kutsche und baute um einen seiner Elektromotoren ein Gehäuse drum – und das Ganze dann an die Kutsche, unten dran, wegen des Schwerpunkts. Die Kraft wurde dann per Lederriemen auf die Hinterachse übertragen. An der Lenkung musste er auch einiges tüfteln, denn schließlich war so ein Ding dazu gemacht, dass es von vorne gezogen wird, und nicht, dass es von selbst fährt. Vom Prinzip her aber war das nichts anderes als das, was der Kollege

Carl Benz machte. Den meisten Platz brauchten die Batterien. Die waren im hinteren Kasten untergebracht. Aber immerhin: an die 40 Kilometer hab ich damit geschafft. Damals kursierte allerdings das Motto: mit Dampf auf der Schiene, mit dem Verbrennungsmotor übers weite Land und mit dem Elektromotor in der Stadt – auch so eine gute Idee, von der man nicht denken sollte, dass sie schon über 100 Jahre alt ist.

 Trotzdem hat sich das Elektroauto nicht durchgesetzt.

 Wir hatten eben das Problem mit der Reichweite. Da half es nicht mal, dass es in großen Städten schon richtige Elektrotankstellen mit bis zu sechs Ladestationen gab. Übers Land wurde es immer knapp. Und die Dampfkessel-Fahrzeuge, die damals auch noch kräftig mitmischten, die schafften es auch nicht, denn da bestand Explosionsgefahr. So setzte sich der Verbrennungsmotor durch. Dem kam entgegen, dass mit dem elektrischen Anlasser bald schon das lästige Ankurbeln entfiel. Und schließlich taten gerade in den USA die Ölmultis das ihrige, dass sich der Verbrenner durchsetzte. An die Umwelt oder an die Endlichkeit der Ölvorräte, daran dachte ja damals noch keiner. Aber nun zu dir, mein Junge. Bist ja auch ein Prachtstück. Was macht dich so besonders?

 Ich bin quasi das, was du nie sein durftest. Ein Großserien-Elektroauto, ja, sogar das allererste Großserien-Elektro-



DER MEISTER UND SEIN GEFÄHRT
Franz Haag hat den Flocken-Elektrowagen rekonstruiert und in Handarbeit nachgebaut

„ICH HABE VERSUCHT, MICH IN DIE SITUATION DES HERRN FLOCKEN ZU VERTSETZEN.“
FRANZ HAAG, ERBAUER

Der entscheidende Gedanke überraschte ihn im Urlaub. Franz Haag lag am kieseligen Isarstrand, die spätsommerliche Sonne wärmte sein Gesicht und er dachte nach. Der Kraftfahrzeugtechniker und Sachverständige aus dem Allgäu ist seit jeher ein Freund alter Automobile. Und als solcher hatte er viele Monate damit zugebracht, eines der ersten Elektroautos zu finden. In den USA stieß er auf ein Gefährt von 1896, in England besah er eines von 1903. Beide konnten ihn nicht überzeugen, denn die Historie war zweifelhaft. So lag er am Isarstrand und erholte sich von der Suche. Und es funkte blitzartig in seine Gedanken. Wenn es keine Modelle von damals gibt, warum baut er sich dann nicht einfach das erste Elektroauto nach?

Maschinenbauer, hatte im fränkischen Coburg nicht nur das erste deutsche, sondern, nach heutigem Stand, auch das erste Elektroauto der Welt gebaut. „Es ist mir ein Rätsel, warum das so wenig bekannt ist“, sagt Franz Haag.

Die Recherche gestaltet sich also schwierig – und verschafft Haag so aber auch Gestaltungsspielraum: Weil es nichts gibt, kann sich Franz Haag relativ frei fühlen. Er rechnet und tüftelt, studiert Flockens Aufzeichnungen und zieht jede noch so kleine Information zu Aussehen und Beschaffenheit des Wagens heraus. Er analysiert auch die vergilbten Fotos der Nachfolgefahrzeuge. Franz Haag kann deshalb heute sagen, dass zwar keiner mehr sagen kann, wie das erste Elektroauto ausgesehen hat, dass es aber unwahrscheinlich ist, dass es technisch wesentlich anders beschaffen

SO WAR DAS: DER TAG, AN DEM HERR HAAG GESCHICHTE SCHRIEB

Franz Haag beginnt zu recherchieren, aber das ist nicht einfach. Nichts, aber auch gar nichts ist über die ersten Elektroautos zu finden – nicht mal im allwissenden weltweiten Netz. Nur bei einem Artikel aus der „Neuen Presse Coburg“ bleibt er hängen. Die etwas biedere Lokalzeitung feierte 2008 in einem längeren Artikel ihren ehemaligen Bürger Andreas Flocken als den Erbauer des ersten deutschen Elektroautos – interessant auch wegen des Lokalbezugs. Franz Haag wird neugierig, sehr neugierig. Er recherchiert mit dem Namen Andreas Flocken weiter und findet ein längst vergriffenes Autobuch von Halwart Schrader („Deutsche Autos 1885-1920“), in dem ein paar Zeilen über Flocken stehen. Auch eine Dame vom Deutschen Museum in München, wo er anfragt, bestätigt ihm seine Vermutung. Sie kann ihm auch zwei Fotos vorlegen. Die Vermutung verdichtet sich. Andreas Flocken, der vollkommen vergessene

war als sein Nachbau. Er findet sogar in einer Scheune eine Bayerische Kutsche, einen sogenannten Doktorwagen aus der Zeit um 1888, als das Original entstand. So einen nahm auch Flocken als Basis seines Automobils. „Ich habe versucht, mich in die Situation des Herrn Flocken zu versetzen.“ So ist es auch Ehrensache, dass Franz Haag nur damals verfügbare Werkzeuge verwendet. Eigentlich hat sich Haag kommode zwei Jahre für sein Projekt zugestanden. Aber schon kurz nachdem er im November 2010 beginnt, ist die Nachricht in Oldtimerkreisen verbreitet. Und alle sind heiß auf den Flocken. So muss Haag Gas geben. Er will den Nachbau bis zur Oldiemesse „Retro Classic 2011“ in Stuttgart fertig haben. Was ihm auch gelingt – in 1000 Arbeitsstunden, Tag und Nacht.

VERGANGENHEIT

Der Flocken 1888 ist ein originalgetreuer Nachbau – der einzige seiner Art. Er schafft eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h und kommt rund 40 Kilometer weit



auto der Welt. Ich bin ein echter Japaner, geboren und montiert in Yokosuka. Das also haben sie verpasst, die Dichter, Denker und Tüftler. Ich komme jetzt nach Deutschland – höchste Zeit, auch endlich das sogenannte Mutterland des Automobils zu erobern. Und ich habe immerhin 109 PS...

...109 mal so viel wie ich mit meinem 48 Volt Gleichstrommotor...

...und ich schaffe damit immerhin 145 km/h...

...bei mir waren's nur 15, was aber auch mehr als genug war für die Zeit. Das war ja fast schon ein Geschwindigkeitsrausch damals. Zumal meine Akkus wahrlich abenteuerliche Konstruktionen waren. Das waren Bleiplatten, die in Schwefelsäure eingelegt waren. Damals waren die Akkus wie auch die Motoren eben nur für den stationären Betrieb gedacht, deshalb ging das. Während ich fuhr, hat

Flocken dann die Säurebehälter mit einer Plane abgedeckt, damit nichts überschwappen konnte. Wenn es damals schon den TÜV gegeben hätte, meine Güte...

Das ist bei mir smarter gelöst. Trotzdem ist es natürlich auch ein Grund, warum es mit uns Elektroautos so lange dauerte, dass die Akkus einfach nicht kleinzukriegen waren. Also von der Größe her, meine ich. Erst in den letzten Jahren ging das schneller, weil auch andere Geräte immer kleiner wurden und immer kleinere Akkus brauchten. Die Lithium-Ionen-Akkus, die da mittlerweile verwendet werden, sind schon ziemlich gut. 360 Volt Anschlussspannung und 24 Kilowattstunden Kapazität sind meine inneren Werte. Und sie werden immer besser. Wenn jetzt noch das Netz der Auflademöglichkeiten wieder so gut wird wie bei euch damals, dann sollte es diesmal klappen. ■



GEGENWART

So sieht die Elektrifizierung heute aus: der LEAF mit 109 PS Leistung und einer Reichweite von bis zu 175 Kilometern. Null Emissionen, 100 Prozent Fahrspaß und Platz für fünf Personen. Der Preis: 36.990 Euro

