

Ein querer Wegbereiter der Massentauglichkeit

Die Fahrzeugkategorie, die er ins Leben gerufen hat, übertrifft seinen eigenen kommerziellen Erfolg bei weitem: Im April ist mit Michael Kutter einer der europaweit bedeutendsten Pioniere des Elektrowelos überraschend gestorben.

Text: Urs Rosenbaum, Foto: zVg



Ein Tüftler bis zum Lebensende:
Michael Kutter (1959 – 2015)

Ausserhalb seines näheren Umfelds wusste bis zuletzt kaum jemand über seinen Gesundheitszustand: Noch wenige Wochen vor seinem Tod versorgte Michal Kutter Fahrer seines Elektrowelos Dolphin mit Ersatzteilen. Umso überraschender war dann die Nachricht seiner Angehörigen: Am 21. April erlag der Basler Mobilitätspionier den Folgen einer Krebserkrankung im Alter von 56 Jahren.

WEGWEISENDER ENTWICKLER

Michael Kutter war einer der frühen Wegbereiter von Elektro-Leichtfahrzeugen in Europa. Mitte der achtziger Jahre gehörte er zu den Vätern des Elektroautos Twike, das bei seiner Premiere im Jahr 1986 weltweite Beachtung fand. Wie Kutter es zu Lebzeiten erzählte, entstand das Elektrowelo eher zufällig, als er nach einer Lösung suchte, um am dreirädrigen Leichtfahrzeug den Tretantrieb harmonisch mit der Kraft des Elektromotors zu verbinden. Er setzte dabei auf ein Planetengetriebe, das Muskel- und Motorenkraft auf dynamische Art zusammenführte: Je mehr der Fahrer in die Pedale tritt, desto mehr Unterstützung steuert der Hilfsantrieb bei. Im Twike konnte Kutters Erfindung die Erwartungen vollum-

fänglich erfüllen, aber in ein leichtes Zweirad eingebaut liess sich die Leistungsfähigkeit des Systems voll ausschöpfen: 1990 deklassierte der Basler Tüftler an der Tour de Sol die Konkurrenz mit einem zusammengebastelten Prototypen um mehr als eine Stunde.

Dieses Schlüsselerlebnis bewegte Kutter, sich in der Folge hauptsächlich der Weiterentwicklung seines Hilfsantriebs für Velos zu widmen – und in einem gewissen Sinn war es die Geburtsstunde des Elektrowelos, wie wir es heute kennen. Kutters Verdienst ist, dass er als Erster eine intelligente Motorsteuerung entwickelte, die den zusätzlichen Schub im Verhältnis zur Tretleistung einbringt. Bei den heutigen Elektrowelos ist diese Art der Unterstützung Standard, und Marktkenner sind überzeugt, dass der heutige Erfolg ohne diese Art der Steuerung nicht möglich geworden wäre.

MAGERER LOHN FÜR VORARBEIT

Der kommerzielle Startschuss erfolgte 1993, als Kutter eine erste Kleinserie von 20 Elektrowelos unter dem Namen Velocity auf den Markt brachte. Diese Fahrzeuge waren nicht nur die ersten modernen E-Bikes, sondern auch Wegbereiter für die schnelle Kategorie mit einer Unterstützungsleistung von mehr als 25 km/h. Kutter erhielt als Erster eine reguläre Strassenzulassung und bereitete damit den Weg für die im Vergleich zu den Nachbarländern bis heute sehr liberale Schweizer Gesetzgebung für Elektrowelos bis 45 km/h. Das Basler Amt für Umwelt und Energie überredete er zu Subventionen, die von 2000 bis 2012 flossen und dank denen Basel zu einem Testlabor für Hersteller und Verkehrsplaner für den bevorstehenden Markterfolg wurde.

Kutter tüftelte ununterbrochen weiter, und brachte zur Jahrtausendwende den Dolphin auf den Markt. Die unverkennbare Silhouette blieb dem Elektrowelo aus Basel seither erhalten, auch wenn Kutter die Technik fortlaufend verfeinerte. Das neue Modell gewann in der Folge verschiedene Reichweiten- und Leistungstests und konnte sich in spektakulären Wettbewerben behaupten. Unvergesslich bleibt, wie der mässig trainierte Fernsehmoderator Ueli Schmetzer

auf dem Dolphin bei einer Passfahrt vor laufender Kamera den Radprofi Fabian Cancellara abhängte. Gleichwohl schaffte es Michael Kutter nicht, die Testsiege und seine Pionierrolle in wirtschaftlichen Erfolg umzumünzen. Über die Jahre wurden zwar mehr als tausend Elektrowelos von Dolphin in verschiedenen Ausführungen verkauft. Vom Boom konnte der Wegbereiter aber kaum profitieren. Manchmal scheiterte Kutter an technischen Problemen, welche die Auslieferung einer neuen Serie um mehr als ein Jahr verzögerte. Manchmal waren es Kutters Vorstellungen, die mit denen der Geschäftspartner kollidierten. An solchen Herausforderungen scheiterten auch hoffnungsvoll gestartete Kooperationen wie beispielsweise mit der Vertriebsgesellschaft Swizzbee oder mit dem amerikanischen Marktführer Currie Technologies, die bereit gewesen wären, mit Kutters patentierter Technologie den Markt zu erobern.

ÜBERZEUGTER ERFINDER

Als Folge dieser wirtschaftlichen Rückschläge kündigte die Bank der Dolphin E-Bikes GmbH Anfang 2014 den Kredit, und Kutters Elektrowelofirma musste Konkurs anmelden. Davon liess sich der E-Bike Pionier im Glauben an seine Erfindung nicht beirren. Auch nach dem finanziellen Schiffbruch bot er den treuen Dolphin-Kunden technischen Support und tüftelte an Verbesserungen seines einzigartigen Elektrowelo-Antriebs. Daneben fand er noch Zeit, sich zu weiteren Veloteilen Gedanken zu machen. Der Prototyp seines minimalistischen Leichtbau-Gepäckträgers wurde an der vergangenen Eurobike mit einem Award ausgezeichnet. Noch wenige Tage vor seinem Tod stellte der bereits geschwächte Michael Kutter Freunden den Prototypen eines neuen Dolphin-Akkus vor, der die bereits beachtliche Reichweite nochmals hätte steigern sollen. Selbst testen konnte er den neuen Stromspeicher aber nicht mehr. Neben der Erinnerung an Michael Kutter sollen auch seine Fahrzeuge weiterleben. Seine Angehörigen haben bereits angekündigt, dass sie an Zukunftslösungen für den Support von Dolphin-Kunden arbeiten und diese bald direkt darüber informieren wollen. •