

CLASSIC DRIVER

Wird Everratis elektrischer Porsche 911 diese geliebte Spezies vor dem Aussterben bewahren?

Lead

Elfer erleben wie alle anderen Autos mit Verbrennungsmotor das Schicksal der Dinosaurier. Gottseidank verfolgt Everrati einen Plan, um unseren Lieblingssportwagen vor dem Aussterben zu bewahren. Simon de Burton fuhr nach Oxfordshire, um mehr über diese Rettung zu erfahren.



Irgendwie wünschte ich, dass ich nie von [Everrati](#) gehört hätte. Im Lauf der letzten 16 Jahre habe jedem, der zuhören wollte, ein Loblied auf das Wunderwerk meines Porsche 911 von 1981 gesungen – ein brillantes Modell ohne Fuchs-Felgen, ohne Heckspoiler wie eine Walfluke und ohne die anderen „Sport Pack“-Optionen. Er hat nicht einmal Ledersitze, sondern welche aus Berberwolle. Was in den Augen einiger Puristen vielleicht noch schwerer wiegt: Mein Elfer ist ein Targa.

Ich kaufte das Auto, nachdem ich unzählige 911 mit der „richtigen“ Ausstattung in meiner Preisklasse studiert hatte, aber sie waren alle nicht in dem Zustand, den ich mir wünschte. Mein Auto besaß also offiziell die falsche Spezifikation, aber der Zustand war für mich richtig. Er hat mir mehr als 50.000 Meilen großartigen Fahrvergnügens bereitet.



Dass wir uns nicht missverstehen – ich liebe ihn. Mit dem brüllenden Sechszylinder-Boxermotor, vernünftigem Verbrauch, exzellenter Fertigungsqualität, tatsächlich gelegentlichem Platz für Passagiere im Fond und diesem vielseitigen Targa-Dach bin ich mit dem großen Braun-Designer Dieter Rams einer Meinung. Auf die Frage, weshalb er einen 911 fährt, antwortete er: „Einfach, weil er das bis jetzt effizienteste Mittel bietet, um auf der Straße von A nach B zu fahren.“ Ich hatte das Glück, am Steuer etlicher Supersportwagen des 21. Jahrhunderts zu sitzen: Mein 911 ist fraglos schnell genug in der „echten Welt“ da draußen.

Zumindest war das bis letzte Woche meine Meinung. Das war als Everrati-Gründer Justin Lunny Classic Driver einlud, sich hinter das Lenkrad des 911 964 Carrera 2-„Restomod“, den man auf diesen Fotos sieht, zu setzen. An Stelle des serienmäßigen 3,6-Liter-Benzinmotors agiert ein einziger Elektromotor, der das Äquivalent von rund 507 PS mit einem Drehmoment von 500 Nm leistet, das sich aus – Achtung! – null Umdrehungen entwickelt.





Zusammen mit einigen anderen Startups aus der Welt der Fahrzeugelektrifizierung befindet sich der Sitz von Everatti am RAF-Fliegerhorst Upper Heyford in Oxfordshire – später die Heimat der in Europa basierten F-111-Streitmacht der USA. Als die Air Force 1994 das Gelände verließ, hinterließ sie riesige, für den Ernstfall gehärtete und verstärkte Schutzbauten, in denen die Flugzeuge parkten – in einem befindet sich heute Everatti – und einige drei Meilen lange Runways, die sich bestens für informelle Rennen eignen.

Viel ist natürlich die Rede vom ansatzlosen Beschleunigen der batterieelektrischen Autos. Aber im Interesse eines echten Vergleichs hatten wir den wunderbar erhaltenen, komplett serienmäßigen 964 C2 von Classic Driver-Freund James Edgerton dabei, der obwohl seine Uhr mehr als 200.000 Meilen gezählt hat, noch genauso pfeilschnell wie man es von jedem anderen 911 mit ICE-Antrieb erwarten darf.



Bereit auf der Linie, umgeben von der völligen Stille der Everatti-Version, hatte ich beim Start der beiden Elfer einen gewissen Seite-an-Seite-Gerangel erwartet, ehe das E-Auto die Oberhand gewinnen würde. Doch die Wirklichkeit sah ganz anders aus: Das Duell kam tatsächlich einer völligen Vernichtung von Edgertons 964 gleich. Er hatte kaum in den zweiten Gang hochgeschaltet, da war der Everatti auf der Landebahn schon gut 365 Meter vorausgespurtet.

Diese Beschleunigung als absolut atemberaubend zu beschreiben, ist wirklich angemessen. Aber bei dem Everatti-911 geht es um sehr viel mehr, als auf der Geraden besonders schnell fahren zu können, weil man Benzin gegen Strom getauscht hat. Der er wurde mit hoher Sorgfalt von Grund auf entwickelt und mit diesem Blick fürs Detail, dass man auf von einem Herstellerexemplar erwartet.



Die Entscheidung des in Windsor basierten Lunny, in 2019 Everatti zu gründen – das Unternehmen hieß ursprünglich Ionic, ehe Hyundai sich beschwerte, dass der Namen zu sehr an das Ioniq-Modell der Koreaner erinnerte –, wurde vom Jaguar E-Type „Zero“ inspiriert, mit dem der frisch vermählte Prinz Harry und seine Braut von Windsor Castle wegbrausten.

Obwohl er schon zuvor der Meinung war, dass sich die Technologie noch viel weiter entwickeln ließ, war es seine junge Tochter und ihre Sorge um die Zukunft des Planeten, die ihn bewog, ein Elektroauto-Unternehmen zu gründen. Die Mittel dazu hatte ihm eine beeindruckend erfolgreiche Fintech-Karriere beschert.



Wie ernst es ihm mit dieser Mission war, zeigt schon, dass er keinen geringeren als Mike Kerr als Leiter der Entwicklung einstellte: Ein langjähriger 964-Besitzer mit Karrierestationen wie die Arbeit bei Cosworth Racing Mitte der neunziger Jahre und die Leitung von Powertrain und Drive Line bei McLaren. Außerdem verbrachte er zwei Jahre bei Lotus, wo er den vollelektrischen Evija entwickelte.

Kerrs Entscheidung, Teil von Everrati zu werden, verleiht dem Projekt bereits Renommee. Wie er Classic Driver erzählte, war ein Aspekt dieser jungen Unternehmung, die ihn überzeugte, das Ziel, die Umsetzung richtig und professionell zu gestalten. „Unsere Haltung muss sein, die Entwicklung absolut richtig abgeschlossen zu haben, ehe der Serienlauf beginnt. Wir haben uns den Prozess der Hersteller zu eigen gemacht“, sagt er.

„Anders als viele Firmen, die Autos in BEV umwandeln, beschreiten wir nicht den Weg, Tesla-Batterien aus zweiter Hand zu nutzen, sondern haben einen grundlegenden Antriebsstrang mit neuen Batteriemodulen entwickelt, dazu einen einzigen Elektromotor mit integriertem Wechselrichter und einer eigens konstruierten Steuereinheit. Wir haben ein Torque-biasing-Differenzial, um die Traktion zu verbessern und separate Kühlsysteme für Motor und Akkumulatoren – die Wärmetauscher befinden sich im Heckstoßfänger des Fahrzeugs.“



„Das Ziel war immer, so viel wie möglich vom analogen Handling des 911 zu erhalten. Wir haben 16 Batteriemodule im Heck verbaut und 8 vorne, um damit die Gewichtsverteilung von 60:40 nachzubilden. Das Auto fährt und verhält sich sehr ähnlich dem Original. Letztlich haben wir eine Herzverpflanzung durchgeführt und dabei doch den ursprünglichen Charakter erhalten.“

Ich habe den Everrati auf Nebenstraßen, Hauptstraßen, in Städten und auf den britischen Motorways gefahren, ganz abgesehen von dieser wilden, wüsten Runway. Und ich kann ehrlich behaupten, dass er nicht nur dem traditionellen Elfer-Erlebnis ebenbürtig ist, sondern es sogar erweitert.



Zu Preisen von 250.000 Pfund – 200.000 Pfund für das gut 446 PS starke „Pure“-Model – sowie den Kosten für das Spenderautos, das erst von Everrati vor der Umwandlung auf seine Tauglichkeit und seinen Zustand geprüft wird – ist der voll elektrische Elfer nicht gerade günstig. Dem steht gegenüber, dass es ein batteriebetriebener 911 fürs Leben ist mit einer Reichweite pro Aufladung von rund 180 Meilen.

Ein Großteil der Kosten stammt aus der sorgfältigen Restaurierung, deren verschiedene Prozesse in einer letztlich wie neu wirkenden Karosserie und einem optimierten Fahrwerk münden. Der elektrische Antriebsstrang und sein Einbau schlagen mit 60.000 – 70.000 Pfund der Gesamtkosten zu Buche.



Was den optischen Auftritt betrifft, würde wohl nur ein kompromissloser 911-Purist nicht von der breiten Erscheinung der Everrati-Version restlos begeistert sein. Obwohl diese mittig angeordneten doppelten Endrohre so tun, „als ob“, um dem synthetischen Auspuffklang authentischer wirken zu lassen. Jener kann je nach Lust und Laune des Fahrers zu- und ausgeschaltet werden.

Die Farben dieses Autos sind nicht minder außergewöhnlich, denn zeichnen Everrati als weltweit einzigen Elektroautohersteller aus, der die offizielle Erlaubnis erhielt, die berühmten Gulf Oil-Stallfarben nutzen zu dürfen. Das Unternehmen sieht in Everrati ein wichtigen Werbeträger für Gulfs wachsendes Sortiment an E-Auto-Schmierstoffen.



Die legendären Rennfarben blau und orange haben zwar bei den Ausfahrten das Interesse der vielen 911-Enthusiasten erregt, aber es waren die E-Auto-Besitzer, die ich an den Ladesäulen getroffen habe, die sich die Augen rieben, als der Everrati vorfuhr und ich die Tankklappe öffnete, um nonchalant zu laden.

„Das ist spektakulär“, sagte der Besitzer eines VW ID3. „Ich wusste gar nicht, dass Porsche elektrische 911 baut.“

„Tun sie auch nicht“, antwortete ich. „Aber wenn Sie diesen fahren würden, könnten Sie glatt schwören, dass er aus Stuttgart stammen muss.“

Fotos: Tom Shaxson für Classic Driver © 2022

Galerie

