

ARCHITEKTUR. MOBILITÄT

Profis am Wort: Vom Triumph zum E-Cabrio

21. SEPTEMBER 2018 · 5 MINUTEN LESEZEIT



Triumph E-Cabrio Peter Schubert

Seinen alten Triumph TR 6 baute Peter Schubert zum E-Auto um.

Weil er sich nicht von seinem Triumph TR6 trennen wollte, baute Peter Schubert seinen Oldtimer kurzerhand zum E-Auto um. Die Idee der Dekarbonisierung inspiriert ihn seither auch in seiner **Arbeit als Architekt**.

Wie kam es zur Idee, einen Oldtimer zum E-Cabrio umzubauen?

Die Idee, ihn zum E-Cabrio umzubauen entstand, als meine Werkstatt in die Steiermark übersiedelte. Weil ich das Auto damals so selten fuhr, ließ ich bei einer anderen Werkstätte das Pickerl machen – eigentlich nur, um das Auto

dann zu verkaufen und mir ein E-Auto zuzulegen. Diese Werkstätte war aber nicht auf den Wagen spezialisiert und so war es mit 2000 Euro das teuerste Pickerl, das ich je machen ließ! (lacht). Als ich den Triumph inseriert hatte, merkte ich, dass ich mich gar nicht von ihm trennen wollte, da er vom Look und vom Design her genau das war, was ich haben wollte. So kam ich auf die Idee, ihn zum E-Auto umzubauen. Der große Vorteil war: Das Auto hatte ich ja bereits und es war – bis auf den wartungsaufwändigen Motor – in Ordnung.

Was hat Sie letztlich zu dem Umbau animiert?

Mir gefiel die Idee des Upcyclings. Dass ich dem Auto ein zweites Leben geben konnte. Ich recherchierte im Internet, ob das schon jemand gemacht hat und bin über diverse Foren auf einen Blog gestoßen, der mir sehr weitergeholfen hat. Ich habe über den Umbau übrigens **auch selber gebloggt**. Den Triumph TR6 habe ich mir vor ungefähr zwölf Jahren von meinem ersten selbst verdienten Geld nach dem Studium gekauft. Er war das Auto, das ich immer wollte – schon als kleiner Junge. Er hatte damals schon 30 Jahre auf dem Buckel. Da wollte ich ihm noch ein paar dazugeben.

Wie lange hat der Umbau des Triumph TR 6 gedauert?

Von der ersten Idee bis zur Typisierung habe ich insgesamt ungefähr zwei Jahre gebraucht. Aber es gab auch viele Stehzeiten und den Umbau habe ich rein als Hobby betrieben. Die Kosten lagen bei rund 18.000 Euro. Ich habe dem TR6 bei dieser Gelegenheit aber auch eine leichtere, robustere Hinterachse verpasst. Und das Armaturenbrett auf ein E-Auto angepasst. Wahrscheinlich könnte man den Umbau um 16.000 Euro auch haben.

Wofür verwenden Sie das Auto jetzt?

Ich nutze den TR6 hauptsächlich in der Stadt – ich lebe und arbeite in Wien – und für Fahrten nach Wien Umgebung und Niederösterreich. Der Radius von 250 Kilometern reicht mir völlig aus. In der Stadt verbraucht er ja weniger, auf der Autobahn geht die Reichweite rasant nach unten. Aber schneller als 100 km/h fahre ich ohnehin nie. Das fühlt sich mit einem so kleinen Auto nämlich schon sehr schnell an. Bei 165 km/h ist der TR6 elektronisch abgeriegelt, damit der Motor nicht überhitzt. Das schien mir sinnvoll – und für Österreich reicht das bei weitem aus, selbst wenn die Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht werden sollten.

Welche laufenden Kosten haben Sie jetzt?

Jetzt kostet mich ein Mal volltankten drei bis vier Euro, plus ein Mal pro Jahr das Pickerl. Das war's. Weil das Auto so low-tech ist, kann man alles, was kaputt ist, mit Hammer und Schraubenzieher selbst reparieren. Der Umbau hat sich für mich auf alle Fälle rentiert. Und ich habe noch das schöne, alte Auto, das übrigens genauso alt ist, wie ich.

Wie wirkt sich das Thema Nachhaltigkeit in Ihrem Schaffen als Architekt aus?

Meine Idee ist es, dass ich mich und meinen Alltag dekarbonisieren möchte. Da will ich mit gutem Beispiel vorangehen. Mit dem Auto hat das ganz gut geklappt, da dachte ich mir, man sollte doch eigentlich genauso radikal mit der Architektur umgehen. Die Wege sind ja bereits vorhanden. In den größeren Projekten ist das Thema allerdings noch überhaupt nicht angekommen. Das Passivhaus funktioniert ja nicht und nur beim Heizen zu sparen ist ja auch nicht der Weisheit letzter Schluss. Es geht letztlich ja ums Einsparen von Energie beim gesamten Herstellungsprozess der Baustoffe. Stahlbeton zum Beispiel ist nach der Mobilität der zweitgrößte CO₂-Produzent – durch die Herstellung, den Transport, die Logistik auf der Baustelle, wo schwere Fahrzeuge nötig sind, und recyceln kann man ihn auch nicht.

Welchen Weg gehen Sie dann?

Ich wollte den neuen Weg vom Holzbau weitergehen. Dabei bin ich auf das Thema Strohbau gestoßen. Stroh ist eine super Sache. Es hat von sich aus optimale Eigenschaften gegen Schimmel und Fäulnis, muss also nicht extra chemisch behandelt werden. Ich kann es ein zu eins in die Wand einbauen. Ich möchte zeigen, dass das geht. Wenn man nur ein bisschen nachdenkt – und das sollte man als Akademiker ja – dann merkt man, dass man Stroh zu den gesetzlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen einbauen kann.

Wie reagieren potenzielle Kunden auf dieses Thema?

Seit ich mich mit dem Thema befasse, habe ich durchwegs nur positive Reaktionen und Beifall erhalten. Man denkt, man hat ein Nischenprodukt und spricht damit nur einige wenige Hardcore-Ökos an. Aber es gab bisher so unglaublich viele positive Reaktionen. Das ist sehr motivierend. Was kann es Besseres geben, als wenn die Leute sich damit identifizieren? Man muss sie nicht abholen, sie sind schon da! Ich möchte die Leute einbeziehen, die like-minded denken. In Wien habe ich mit [field8](#) ein Strohhaus in Planung. Es soll ein fünfstöckiges Showcase-Projekt mit Wohneinheiten zwischen 65 und 135 Quadratmetern aus Holz, Stroh und Lehm sein. Den Brandschutz

müssen wir noch weiter testen. Doch, wenn alles gut geht, soll es bereits 2019 realisiert werden. Das Projekt ist zugleich sozial nachhaltig, weil es Leute zusammenbringen soll. Mobilität und Immobilien sind gerade im urbanen Raum eng verbunden. Der Triumph war der Vorläufer zu meiner neuen architektonischen Entwicklung. Er war der Trigger.

Einige interessante Eckdaten zu Triumph TR6:

- Baujahr 1972, Umbau 2012-2014
- 250km Reichweite
- 165km/h Höchstgeschwindigkeit
- 0-100km/h in 10sek
- 115V (nur! Reicht aus....)
- Drehmoment 260Nm ab 0U/min
- 23.000Wh Tankvolumen 44-75KW Leistung (nur! Reicht aus...)
- 1120KG Gewicht
- (30KG mehr als vorher – OHNE Tankfüllung)

Quelle: Energieleben Redaktion

Foto: [Ecario](#)