

Der Tüftler am Industriering 43

Fahrzeugbau Seit nunmehr 16 Jahren entwirft und baut Hans Grünig mit Clevertrailer Spezialanhänger für Kleinfahrzeuge. Während der 49-Jährige früher vor allem bei Firmen mit mobilen Verkaufsständen Erfolg hatte, baut er heute vornehmlich auf mobile Energie.

Gabriel Gasser

Auf der Milchglastür ist ein kleines blaues Schild aufgeklebt. Es verrät den Namen der Firma Clevertrailer und den des Firmengründers Hans Grünig. Dahinter kann man Grünig bereits arbeiten hören – dumpf ist das Geräusch einer Schleifmaschine zu vernehmen. Ausgestattet mit grosser Schutzbrille und blauem Overall schleift der 49-Jährige gerade die Innenseite einer Seitenbeplankung seines Fahrzeuganhängers. Als er den Besuch bemerkt, entledigt er sich der Schutzmontur und meint zur Begrüssung lächelnd: «Nicht einfach zu finden, oder?»

Tatsächlich befindet sich Grünigs Werkstatt gelinde gesagt nicht gerade hinter der ersten Türe rechts – doch wer sein Reich erst einmal gefunden hat, der staunt nicht schlecht. Auf wenigen Quadratmetern stehen allerlei möglicher Apparaturen, stapeln sich Arbeitsunterlagen und hie und da liegen Werkzeuge verstreut – manch einer könnte meinen, in der Werkstatt Daniel Düsentriebs gelandet zu sein. Dass der Vergleich zum berühmten Erfinder der Comic-Bücher gar nicht allzu weit hergeholt scheint, merkt man, als Grünig beginnt, von seiner Arbeit zu erzählen. Schnell wird klar: Der Mann ist ein Tüftler.

Anfänge beim Solarfahrzeug

Mit dem Tüfteln angefangen hat Grünig im Jahre 1991, als sich der gelernte Landmaschinenmechaniker dem Entwicklerteam der damaligen Ingenieurschule Biel anschloss. Zwei Jahre tüftelte Grünig am Solarrenner «Spirit of Biel-Bienne III», um anschliessend 1993 an der dritten World Solar Challenge den drei Jahre zuvor errungenen Weltmeistertitel der Bieler zu verteidigen. Wegen einer fehlerhaften Radverschallung misslang die Titelverteidigung. Für das Bieler Entwicklerteam sprang nur der zweite Schlussrang heraus.

Stolz betrachtet Grünig ein Foto, das ihn selbst als Piloten im



Die Clevertrailer stellt Hans Grünig in seiner Werkstatt am Industriering her. Wegen dem Frankenschock und dem Wegfall der Anhängerkupplung beim 453er-Smart setzt sich Grünig derzeit mit alternativen Geschäftsideen auseinander. Gabriel Gasser

Cockpit zeigt: «Das war eine geile Zeit.» Doch Zeiten ändern sich und so kehrte Grünig dem Solarrenner den Rücken zu.

Dem Fahrzeugbau blieb er in den Folgejahren jedoch treu. Unter anderem war er von 1997 bis 2000 bei der SMH Automobile AG in Biel tätig. Dort arbeitete er als Verantwortlicher für das Fahrzeug an der Verwirklichung des «Swatchmobils», der Vision des Swatch-Vaters Nicolas G. Hayek. Dieser träumte von einem Auto, das wie die Swatch sein sollte: bunt, umweltfreundlich und preiswert.

Eine Berg- und Talfahrt, der im November 1998 mit dem Verkauf der SMH-Anteile Hayeks an Daimler-Benz jäh ein Ende gesetzt wurde. Grünig glaubt heute, dass die Idee des Hybridantriebs

damals zu früh kam: «Es gab von Anfang an grundsätzliche Überlegungen, die nicht ganz korrekt waren, die man aber im Nachhinein nicht mehr umstossen konnte.»

Smart in die Selbstständigkeit

Mitunter ein Problem war die Platzierung der Batterie. Ein Problem, das dem Tüftler später jedoch zu Gute kommen sollte: «In einer Kaffeepause haben wir damals scherzeshalber die Idee besprochen, ob wir die Batterie in einem Anhänger mittransportieren könnten.» Was 1998 noch als Scherz gemeint war, verfolgte Grünig in den zwei Folgejahren intensiver. Er zeichnete Modelle, entwickelte für den Smart bis dato nicht gekannte Anhängerkupplungen und liess diese prü-

fen. Als nach der SMH-Übernahme durch Daimler-Benz in Biel die Arbeit ausging, kündigte Grünig und machte sich kurz darauf mit seinen Smart-Anhängern selbstständig.

Seine Idee, mit einem Anhänger im Design des Smarts dessen Ladekapazität zu erweitern, hat in der Smart-Szene für Furore gesorgt. Die «Clevertrailers», wie Grünig sie auf anraten eines Freundes nannte, waren vor allem bei Firmen wie zum Beispiel der Swisscom zu Marketingzwecken gefragt.

Von den bis heute gut 300 produzierten «Clevertrailers» sind nur gerade einmal fünf Prozent im Auftrag von Privatkunden entstanden. Dies mag mitunter mit dem nicht ganz billigen Anschaffungspreis von 5950 Franken für

einen einzelnen Anhänger zusammenhängen.

Grünig ist kein Businessmann

Was lange ein erfolgreiches Geschäftsmodell war, erweist sich seit einigen Jahren als rückläufig. Grünig sieht dafür zwei Gründe. Erstens spüre er den Frankenschock: «Der Export nach Deutschland ist seit der Aufhebung des Mindestkurses eingebrochen und zweitens produziere ich für den 453er-Smart keine Anhängerkupplung mehr.» Dies, weil diese für die neueste Smart-Generation, die seit 2014 auf den Strassen fährt, zumindest in Deutschland höchstwahrscheinlich nicht mehr zugelassen würde. In der Endabrechnung bedeutet dies für Grünig einen Umsatzeinbruch von zirka 40 Prozent.

Doch Grünig wäre kein Tüftler, wenn er sich nicht bereits über Alternativen schlaugemacht hätte. Neu konzentriert sich der 49-Jährige in erster Linie auf mobile und nachhaltige Energie.

Wobei der Begriff «neu» nicht ganz zutreffend ist. Eigentlich hat sich Grünig seit Beginn seiner Selbstständigkeit vor 16 Jahren immer wieder an diversen Forschungsprojekten beteiligt. Beginnt er einmal zu erzählen, an welchen Projekten er überall dabei war, geht der Überblick beim Zuhörenden schnell verloren. Dies mitunter auch, weil Grünig nicht wirklich zur Sorte Businessmann zählt: «Bei den allermeisten Entscheidungen höre ich auf mein Bauchgefühl.»

So versanden einige Projekte, andere erweisen sich als Erfolg. Definitiv ein Erfolg war die Zusammenarbeit mit BMW. Als der deutsche Autohersteller 2013 seine E-Mobil-Reihe lancierte, lieferte Grünig die dafür passenden mobilen Ladestationen für leer gefahrene Batterien. Ein weiteres Projekt ist der Powertrailer. Bei diesem funktioniert Grünigs Anhänger als mobiler Stromerzeuger. Mittels Sonnenenergie wird zuerst Wasserstoff erzeugt und gespeichert, um anschliessend via Brennstoffzellen bei Gebrauch Strom erzeugen zu können.

Ende Oktober soll das Produkt, welches Grünig in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Biel erarbeitet, vorgestellt werden. Das Projekt sei einmalig auf dieser Welt, meint Grünig. Das Ziel dabei: «Wir wollen aufzeigen, dass die Energiewende auch auf engstem Raum möglich ist.» Bevor dies aber gewinnbringend vermarktet werden könne, vergehen sicherlich noch mindestens eineinhalb Jahre. Bis dahin hält sich Grünig mit der Produktion von Anhängerkupplungen für die vorletzte Smart-Generation 451 und Aufträgen aus dem Maschinenbau über Wasser. Das ist halt die Kehrseite der Medaille beim Tüfteln, man weiss nie, was wann, wie und wo dabei rauskommt.