

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 84 (2022)

Heft: 1

Rubrik: Veranstaltung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Mitglieder des Projektteams und ein Bewunderer der «Voiturette E» auf rein elektrischer Antriebsbasis nach der Enthüllung. Bilder: D. Senn

Rapid ist auch Autobauer

Vor 75 Jahren baute Rapid das letzte echte Schweizer Auto namens «Voiturette R». An der Jubiläumsfeier die Überraschung: Ein internes Projektteam hatte den Mikro-Roadster nach Originalplänen nachgebaut, verpasste ihm aber einen rein elektrischen Antrieb.

Dominik Senn

Rapid steht für die Entwicklung und den Bau des ersten selbstfahrenden Motormähers weltweit, für den ersten emissionsfreien (Elektro-)Einachsmäher «Uri» und für verschiedenste Hochleistungskühler in elektrisch angetriebenen Lastwagen, Automobilen und Schienenfahrzeugen und damit als Synonym für hohe Ingenieurskunst und Innovationskraft. Wenig bekannt sein dürfte, dass Rapid mit einer Kleinserie eines Kleinstautos, genannt «Voiturette» oder seiner Form wegen auch «Silberfisch», bis vor 75 Jahren kurze Zeit sogar im Automobilbau tätig war. Mitte Dezember lud Rapid in die Produktionsstätte nach Killwangen AG zur 75-Jahr-Jubiläumsfeier der «Voiturette R» ein und liess die spannende Geschichte und sogar einen neuen Prototyp aufleben: «Voiturette E» auf rein elektrischer Antriebsbasis.

100% Schweiz

Die «Voiturette R» war mit Baujahr 1940 nicht nur das letzte komplett mit inländischen Komponenten hergestellte Auto der Schweiz, ein Kleinstauto (Mikro-Roadster), sondern es hatte auch das Zeug zu einem echten Volkswagen, zu einem für jedermann erschwinglichen Fortbewegungsmittel. Doch es sollte anders kommen.

Die Grundlagen für den «Silberfisch» erarbeitete der österreichisch-ungarische Ingenieur Josef Ganz vor dem Zweiten Weltkrieg. Ziel war es, dass sich jedermann ein kleines, einfaches Auto leisten kann. Leider hatte er als Erfinder schlechte Karten: «Als Jude wurde er ab 1934 schikaniert und verhaftet; dies tragischerweise, nachdem er zuvor mit seinem Standard Superior ein dem später erfolgreichen VW Käfer erstaunlich ähnliches Auto präsentierte», schilderte Rapid-Vertriebsleiter Lukas Zum-

steg der exklusiv eingeladenen Fachpresse. Als Ganz wieder freigelassen worden war, habe er alles verloren und seine Patente seien ihm aberkannt worden. Er sei in die Schweiz geflüchtet, wo das Zürcher Arbeitsamt und die Rapid Motormäher AG seine Ideen jedoch wieder aufgenommen hätten.

36 Stück hergestellt

Mit viel Fleiss und finanzieller Unterstützung vom Staat wurde ab 1940 an der Lessingstrasse in Zürich, basierend auf dem Ganz-Kleinstwagen, die Entwicklung des Rapid-G-Wagens vorangetrieben und in den Produktionshallen in zwei Serien total 36 Stück hergestellt. Verwendet wurden der fast vibrationsfreie Viertakt-Gegenkolbenmotor von Rapid, Motormäher-Felgen, die von Ganz erfundene und heute gebräuchliche Zahnstangenlenkung

und Hinterachsen mit zwei querliegenden Blattfedern, ohne Differenzial. Das Interesse an der minimalistischen «Voiturette R» war jedoch klein (böse Zungen sprachen sogar von einem «Bastard aus Motorrad und Auto»), da zur selben Zeit für etwas mehr Geld bereits luxuriöse Kleinwagen wie der Fiat Topolino oder VW Käfer erworben werden konnten. Zumsteg: «Das Idealfahrzeug für den kleinen Mann wollte niemand.» Das führte dazu, dass die Produktion eingestellt wurde.

Drei der damaligen Rapid-Autos sind heute noch existent. Eines wurde 1969 von Rapid restauriert ans Verkehrshaus der Schweiz übergeben. Ein nicht restauriertes Modell befindet sich im Louwman-Museum in Holland. Dazu soll ein drittes Modell noch in Indien sein, so Zumsteg.

Antriebsstrang vom «Uri»

Unter dem Eindruck eines Fotos vom Standard-Ganz-Fahrgestell und nach einigen Bier in kollegialer Runde war die Idee geboren, zum 75-Jahr-Jubiläum einen solchen verhinderten Schweizer Volkswagen nachzubauen. Und mit Support der Geschäftsleitung, des Verkehrshauses der Schweiz und des «Swiss Car Register» machte sich ein Projektteam mit Christian Häfeli, Christoph Portmann, Daniel Lüscher, Fabio Löhr und Stephan Heiniger unter Leitung von Timo Waser sowie Hansruedi Küpfer vom «Swiss Car Register» ans Werk, stöberte die Konstruktionspläne im Büro von Rapid-CEO Rolf Schaffner auf und holte zwecks Vermessung das originale Auto in Wangenried BE ab. In rund 1000 Arbeitsstunden wurde Teil für Teil neu angefertigt. Der Clou: Anstelle des damaligen laufruhigen Viertakt-Gegenkolbenmotors kam modernste Antriebstechnik zum Einsatz: Im neuen Auto wurde



Das Projektteam sowie vorne Lukas Zumsteg zwischen den «Voiturettes E» und «R», ganz rechts Hansruedi Küpfer, Restaurator und Kenner der Voiturette-Geschichte.



Die Antriebseinheit eines Rapid «Uri» mit dem Wechselakku (unter dem Laptop) auf dem Fahrgestell. Bild: Rapid

nämlich der im vollelektrischen Mehrzweck-Einachser Rapid «Uri» verbaute Antriebsstrang eingesetzt. Die Energie wird aus dem Lithium-Ionen-Wechselakku mit 48 V/60 Ah bereitgestellt. Damit sind Fahrten über eine Distanz von rund

180 km und maximale Fahrgeschwindigkeiten von über 90 km/h möglich. Die vorgesehene Kategorie wäre L7e (für leichte Elektrofahrzeuge). ESP und ABS sind nicht vorhanden, jedoch einbaubar. Anstelle der Rundrohre sind Vierkantrohre und hinten eine Pendelachse verbaut, die Karosserie ist aus Polyester, die Türen aus Karbon.

Insgesamt ist die «Voiturette E» mit 348 kg (mit zwei Wechselbatterien) 32 kg leichter als die benzinbetriebene «Voiturette R» und mit CHF 12 500.– Verkaufspreis nur dreieinhalf Mal so teuer. Die Mikro-Roadster sind 3,04 m lang, 1,37 m breit, der Radstand 1,94 m und die Spur 1 m. Die Karosserie des «E»-Typs prangt in Rapid-Grün mit dem roten Schriftzug Rapid auf den schwarzen Türen. Und die seitlichen Blinker sind aufklappende Winker-Blinker.

Man darf gespannt sein, wie sich die Geschichte rund um den erneut einfach und modern aufgebauten Mikro-Roadster künftig weiterentwickelt. Für 2022 ist jedenfalls eine Roadtour geplant.



Der Prototyp der neuen «Voiturette E» nimmt in Killwangen langsam Formen an. Bild: Rapid