



HOUSTON, WE HAVE A PROBLEM ...



ZUM AUTOR

ULI BRÉE ist als Drehbuchautor, Schauspieler und Regisseur für unzählige erfolgreiche TV- und Kinofilme, für Theater- und Kabarettaufführungen verantwortlich. Seit den 1980ern ist er passionierter Motorradfahrer, gleichzeitig ist er einer der österreichischen „Elektro-Vorreiter“ – vor über zehn Jahren erwarb er das erste E-Bike, die Blei-Akkus hielten damals gerade 20 Minuten durch

Folgen Sie uns auf einen kleinen Ritt mit der bemannten Rakete

Sie heißt Ego und so wirkt sie auch: Konsequent. Zielstrebig. Kompromisslos. Sie scheint tatsächlich ein sehr ausgeprägtes Ego zu haben. Eine sehr nette Dame führt mich irgendwo im bayerischen Bad Wörishofen zu meinem Ego, zu meiner Ego. Zu dem Ding, das aussieht wie ein Motorrad und nur bedingt eines ist. In Wahrheit ist es eine Maschine, ein Jet, ein Katapult. Eine Reise in die Zukunft.

Da stehen vier von diesen Geräten, die optisch an Rennmotorräder erinnern. In strahlendem Weiß oder in matted,

Hier hat jemand wirklich viel Geld investiert

bedrohlichem Carbon. Die weiße Maschine ist die Standardausführung und die ist schon sehr hochwertig. Vorne eine 43er-Marzocchi-USD-Gabel, hinten ein Öhlins-Stoßdämpfer. Marchesini-Räder, Brembo-Bremsen, alles vom Feinsten. Und wir reden hier von der Standardausführung. Die limitierte Version wirkt, als wäre sie in Carbon gegossen, während sie da steht und darauf wartet, gebändigt zu werden.

Die vielen Egos hier sind weit entfernt von irgendwelchen handgeschnitzten Strom-Experimenten diverser Hobby-Elektriker. Das hier ist feinste Ware. Perfekt verarbeitet und durchdacht. Hier hat jemand wirklich viel Geld in die Hand genommen. Der Instruktor erklärt mir die Maschine, alles in gebrochenem Englisch mit italienischer Färbung. Ich stelle Fragen in gebrochenem Englisch mit deutscher Färbung. Vielleicht frage ich deshalb zweimal nach, als er mir erklärt, wie ich den Retourgang eingeben kann. Den Retourgang? Okay, ich kenne das von der Honda Gold Wing, das ist ein Wohnmobil auf zwei Rädern. Aber bei einem Renngerät ...

Doch ich habe mich nicht verhört. 258 Kilo sind kein Pappentier. Wer weiß, vielleicht braucht man den ja wirklich. Wir werden sehen. Der Mann erklärt mir das Display. Mit einer Art Joystick für den linken Daumen kann man verschiedene Fahrmodi einstellen: Standard, Sport und Regen. Und diese Einstellungen kann man danach nochmal fein abstimmen. Besser gesagt, es lässt sich auch die Motorbremse/Rekuperation so einstellen wie ein gutes Steak, quasi von rare über medium bis well done. Nur nicht so kulinarisch ausgedrückt.

Nachdem der Mann mir auch noch die ganze Startprozedur erklärt hat, kann es losgehen. Erst als am Display ein grünes Go nach dem Drücken auf den Knopf für den vermeintlichen Schleudersitz erscheint, kann man losfahren. Ich habe bereits Platz genommen und fühle mich in höheren Sphären. Man sitzt tatsächlich ziemlich hoch auf dem Gerät und gleichzeitig geduckt. Und ich frage mich, warum die mich hier über irgendwelche bayerischen Landstraßen führen und nicht auf den Salzburgring. Dann geht es los. Ein Guide fährt voraus und ich fühle mich aufgehoben wie ein Astronaut auf dem Weg zu seiner Rakete. Nein, Blödsinn, ich sitze ja schon auf der Rakete. Was hat





der Typ noch gesagt? Vielleicht hätte ich doch aufmerksamer zuhören sollen. 100 kW (136 PS), 240 km/h Spitze und 195 Newtonmeter Drehmoment. Ich wiederhole das nochmal leise, während der Guide davonzieht. 195 Newtonmeter!

Unter mir surrt das Kraftwerk. Ich lasse etwas Abstand und zupfe dann ein wenig beherzter am Gasgriff, oder sagt man jetzt Potentiometer? Was dann losgeht, ist wirklich gewaltig. Vergiss jede Suzuki Hayabusa mit ihren 115 Newtonmetern. Bei der muss ich dazwischen noch schalten, hier katapultiert mich der E-Motor wie eine Automatik direkt in den Himmel. Das bringt es auf den

Punkt: Du hast das Gefühl, auf einem zweirädrigen Kampfjet zu sitzen, bei dem du nur noch den Knopf für die ausklappbaren Flügel finden musst. Und schon hebst du ab. Warum zum

Mir geht's so wie dem Tom Cruise in Top Gun

Teufel kurven die mit mir durch Bayern? Wenn schon Bayern, dann zum Flughafen. Ich will richtig Gas geben, ich will abheben, ich will fliegen. Ich fühle mich wie Tom Cruise in Top Gun. Das Surren unter mir gleicht dem Sound eines Düsenkraftwerks. Und

dabei habe ich nur die Standardeinstellung drin. Ohne Motorbremse ist die Sache sowieso undenkbar, und mein leicht zittriger Daumen sucht den Weg zur braven Grundeinstellung. In der Kurve lupft kurz einmal das Hinterrad beim dezenten Rausbeschleunigen. Und auch jetzt muss ich wieder an die Worte des Instructors denken: Hatte der nicht etwas davon gesagt, dass die ganzen elektronischen Helfer wie ABS und ESP und dergleichen bei Bosch gerade in der Entwicklung, aber noch nicht auf diesen Testmotorrädern verbaut sind? Okay, wir gehen es vielleicht doch ruhiger an. Aber wie soll ich das machen?

Beim eher verhaltenen Fotoshooting fahre ich brav, damit der Fotograf eine Chance hat, die Rakete ins Visier zu bekommen. Genau da will mir ein Audi RS 4 zeigen, warum er jeden Monat so hohe Leasingraten zahlt. Der Fahrer will mich ziemlich machohaft überholen, und ich denke in diesem Moment an Tom Cruise, an Abfangjäger und Flugzeugträger. Und schon drehe ich auf und lasse den schwer beschleunigenden Audi einfach stehen. Unfassbar.

Bei zur nächsten Kurve. Da merke ich dann, dass der Schwerpunkt bei dem Gerät doch eher ziemlich hoch ist. Wirklich schnell fahren – und damit meine ich nicht geradeaus – bedarf eines starken Egos bei dieser Maschine. Naja, vielleicht heißt



- (1) Die Komplettladung dauert 3,5 Stunden. Gegen heftigen Aufpreis ist Schnellladung auf 85 Prozent in 30 Minuten möglich
- (2) Das Öhlins-Monoshock ist natürlich voll abstimmbar
- (3) Über ein geradeverzahntes Primärgetriebe drückt die Ego 195 Newtonmeter Drehmoment auf den Asphalt
- (4) Das TFT-Dashboard ist mit GPS und Bluetooth ausgestattet, Internet kommt über LTE, UMTS oder GPRS
- (5) Die besten verfügbaren Brembo-Teile; das demnächst kommende Bosch-ABS ist mit ASR und der Energierückgewinnung am Hinterrad vernetzt

sie deshalb so. Mein Fazit: So etwas gehört für mein Empfinden auf die Rennstrecke, wobei auch dort der hohe Schwerpunkt nicht so ideal ist. Auf der Rennstrecke kommt man mit einer Akkuladung zirka 50 Kilometer weit. Dann heißt es dreieinhalb Stunden warten, oder sich ein Schnellladegerät zulegen, das in etwa gleich viel kostet wie der ganze Ego-Kampfjet. Eine Beschleunigung von Null auf Hundert in unter drei Sekunden soll mit dem Bike möglich sein. Auf der normalen Straße würde zumindest mir alten Herren die halbe Leistung reichen. Dann würde man vielleicht auch nicht nur bestenfalls 150 Kilome-



Ein Naked Bike ist bereits in Vorbereitung

ter weit kommen, sondern 250, oder so. Die nette Chefin hat mir auf mein Ansuchen hin verraten, dass das große Ego wahrscheinlich bald ein kleineres Ego dazu bekommt. Eine kleinere Schwester, es dürfte eine Naked-Bike-Version mit dem Namen Energica Eva werden. Ich lass' mich überraschen. Ach ja, der Preis: 30.000 Euro inklusive Steuern für die Standardvariante, und noch einmal 15.000 mehr sind abzugeben für die auf 45 Stück limitierte First Edition in Carbonausführung. 45 Exemplare deshalb, weil damit der Hersteller, die italienische CRP-Gruppe, ihren 45. Geburtstag feiert. Ziemlich stilvoll, muss man sagen. Bestellbar ab sofort im guten Elektrofachhandel, ausgeliefert wird im Frühjahr 2015.



ENERGICA EGO	
e-bike-daten	
MOTOR	.....Permanentmagnet-Synchronmotor, ölgekühlt
LEISTUNG	..... Peak Power 100 kW (136 PS)
DREHMOMENT	..... 195 Nm
FAHRWERK	..... Stahlrohrrahmen, Aluschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Marzocchi USD 43 mm/Öhlins
FEDERWEG vo/hi	..... n. a.
RADSTAND	..... 1465 mm
LENKKOPFWINKEL	..... n. a.
NACHLAUF	..... n. a.
BEREIFUNG vo/hi	..... Pirelli Diablo Rosso 120/70-17, 180/55-17
BREMSEN vo/hi	.....Brembo-Zangen, Scheibe 320 mm/Scheibe 220 mm
AKKU	.....Lithium-Ionen 11.700 Wh,
LADEZEIT	..... 3,5 h, Schnellladung 0,5 h (85 %)
MAX. REICHWEITE	..... 150 km bei 80 km/h, Rennstrecke ca. 50 km
GEWICHT (inkl. Akkus)	..... 258 kg
SPITZE (geregelt)	..... 240 km/h
PREIS	..... ab € 30.000,- (Modell 45: ab € 45.000,-)
HERSTELLER/INFO	..... www.energicasuperbike.com

frigo elektro drive

die smarte mobilität.



**DER Zero-Händler
in Westösterreich**



Jetzt Testfahren!

Vorarlbergs größtes Elektromoto- und Servicecenter rund um Fahrräder, Bikes, Motorräder, Scooter und Funsport...

offizieller Importeur der EM-Elektro Trial

www.frigoelektrodrive.com