



**touring**

Sonderheft  
#2 | 2020

# eMotion

8

aktuelle und  
attraktive E-Autos

## **VOLK WILL E-AUTOS**

Die E-Mobilität wird  
jährlich populärer

## **TÖFFS UNTER STROM**

Die Auswahl an E-Motor-  
rädern lässt sich sehen

*E-Mobilität*  
**en vogue**

# Noch ist das Angebot klein

Elektromotoren scheinen wie geschaffen für Motorräder, beschleunigen sie in müheloser Dynamik. Dennoch ist die Gegenwart in der Töffwelt noch ganz und gar nicht elektrisch.

TEXT DANIEL RIESEN

**D**ie Zukunft des Motorrads ist elektrisch.» Das hat Ducati-Chef Claudio

Domenicali letztes Jahr gesagt, und der Umkehrschluss gilt 2020 noch immer: Die Gegenwart ist es nicht. Während die Autohersteller in hoher Taktzahl neue Elektrofahrzeuge und Hybride verschiedener Machart in den Markt drücken, haben Töfffans eine beschränkte Auswahl.

Dennoch könnten 2019/2020 als Jahre der Wende auch in der Töffbranche gelten, zumindest technisch gesehen. Erstmals sind nun von drei Herstellern Fahrzeuge verfügbar, die nicht «nur» passable Elektrotöff sind, sondern ganz einfach gute Motorräder. Die Spass machen, richtig Zunder haben und Reichweiten bieten, mit denen man leben lernen kann.

## Marktleader Zero

Schon mehrere Generationen von Steckertöff hat Zero aus Kalifornien herausgebracht. Letztes Jahr folgte nun das Modell SR/F, ein Roadster, der vom Fahrverhalten, von

der Leistung wie von der Verarbeitung her auf dem Niveau etablierter Hersteller agiert. Zero hält eine Sonderstellung. In einem Umfeld, in dem es von Projekten und Start-ups wimmelt, die kurz von sich reden machen und meist mangels unternehmerischer Ausdauer bald wieder in Vergessenheit geraten, halten die US-Amerikaner ihre Investoren nun schon seit 15 Jahren bei der Stange.

Jünger, aber auch schon relativ etabliert ist die italienische Marke Energica. In Modena wird fleissig investiert, in ein attraktives Design, →



**Zero SR/F**  
Roadster  
Motor: max. 82 kW / 190 Nm  
Batterie: 14,4 kWh  
Gewicht: 220–226 kg  
Preis: ab 21 990 Fr.



Noch ist die Modellpalette der E-Motos klein

## Zero DS (DSR)

Softoffroader  
Motor: max. 45 (52) kW / 110 (146) Nm  
Batterie: 14,4 kWh  
Gewicht: 187 (190) kg  
Preis: 17 490 (20 490) Fr.



## Zero SR/S

Sporttourer  
Motor: max. 82 kW / 190 Nm  
Batterie: 14,4 kWh  
Gewicht: 229–234 kg  
Preis: ab 22 890 Fr.



## Zero FXS

Supermoto  
Motor: max. 20 kW / 106 Nm  
Batterie: 7,2 kWh  
Gewicht: 114 kg  
Preis: 13 560 Fr.





**Harley-Davidson LiveWire**  
Roadster  
Motor: max. 78 kW / 116 Nm  
Batterie: 15,5 kWh  
Gewicht: 249 kg  
Preis: 36 500 Fr.

in leistungsfähige Akkus, aber auch ins Marketing, als Ausrüster der MotoE im Rahmen der Motorrad-Weltmeisterschaft, deren Saisonstart Mitte Juli in Jerez de la Frontera trotz Corona-Pandemie erfolgte, unter anderem mit dem Sieg von Dominique Aegerter im zweiten Rennen in Jerez.

### Der E-Harley

Als einziger etablierter Motorradhersteller hat Harley-Davidson (seit Ende letzten Jahres) mit der LiveWire ein ausgewachsenes Strassenmotorrad am Start. Es mag paradox erscheinen, dass gerade der Hersteller von schweren Fahreisen mit grossen Verbrennungsmotoren so viel Pioniergeist an den Tag legt. Doch angesichts einer stark überalterten Kundschaft steht die legendäre Marke

unter Zwang, sich für eine jüngere und wohl auch urbanere Kundschaft interessant zu machen.

Auch KTM, ein anderer Grosser der Branche, hat ein Elektromotorrad im Angebot, und das schon deutlich länger als Harley. Dies allerdings im Nischenmarkt Geländetöff. Die Freeride E-XC begeistert jene, die sie fahren, verkauft sich aber dennoch mit dem Tropfenzähler. KTM-Eigner Stefan Pierer sagt denn auch, er sehe für E-Motorräder im Premiumsegment im Freizeiteinsatz keine Chance, als Hersteller Geld zu verdienen. Da gibt ihm sein grosser europäischer Mitbewerber BMW



**KTM Freeride E-XC**  
Enduro  
Motor: max. 18 kW / 42 Nm  
Batterie: 3,9 kWh  
Gewicht: 111 kg  
Preis: 13 090 Fr.



**Energica Ego**  
Supersportler  
Motor: max. 107 kW / 215 Nm  
Batterie: 21,5 kWh (13,4 kWh)  
Gewicht: 270 kg  
Preis: 29 900 (24 400) Fr.

recht. Die Deutschen organisierten letzten Herbst sogar ein Medienevent, an dem sie einen ultraschnellen Elektroprototypen im Fahrbetrieb demonstrierten, nur um zu erklären, so etwas werde in absehbarer Zukunft nicht gebaut; Prädikat unrentabel. Anders verhalte es sich, ergänzt KTM-Chef Pierer, mit kleinen, leichten Elektrolitern. Denen gehörten, getrieben von chinesischen Anbietern, auf der Kurzstrecke womöglich die Zukunft. Wenn sich denn nicht bis dann längst alle ein E-Velo gekauft haben. Denn selbst

Elektroller, an sich prädestiniert für den urbanen Einsatz und durchaus bei diversen Händlern bis zur Landi erhältlich, fristen im Markt bislang ein Schattendasein.

### Hoher Preis

Es ist, wie bei den Autos, der Energiespeicher, der es finanziell so herausfordernd macht, aus dem E-Töff ein Geschäftsmodell zu machen. Zero und Energica verlangen für ihre Premiumbikes zwischen 20 000 und 30 000 Franken, vermutlich ohne grandiose Margen und damit ohne Deckung der Entwicklungskosten.

## Energica Eva Ribelle

Streetfighter  
 Motor: max. 107 kW / 215 Nm  
 Batterie: 21,5 kWh  
 Gewicht: 270 kg  
 Preis: 28 300 Fr.



## Energica Eva EsseEsse9+

Retroroadster  
 Motor: max. 80 kW / 200 Nm  
 Batterie: 21,5 kWh (13,4 kWh)  
 Gewicht: 270 kg  
 Preis: 25 900 (19 900) Fr.



**Energica** aus Italien bietet bereits eine gute Modellauswahl an

ten. Einen Hinweis bezüglich korrekt gerechneter Rentabilität könnte der Listenpreis der LiveWire geben: Sattel 36 500 Franken rufen die Amerikaner auf, die sich auf die Fahne geschrieben haben, an jedem Motorrad Geld zu verdienen (und nicht quer zu subventionieren).

Welchen Anteil an der gepferten Rechnung die Kosten der Lithium-Ionen-Batterien haben, verdeutlicht ein Blick auf die Preisliste von Energica: Der Akku mit 21,5 kWh kostet 5000 bis 5500 Franken mehr als jener mit

13,4 kWh. Damit kosten, überschlagsmässig, 10 Kilometer zusätzliche Reichweite rund 800 Franken. Ausserdem fallen die grossen Batterien buchstäblich ins Gewicht: Im Vergleich zu ähnlich starken Töffs mit Verbrennungsmotor wiegen die Elektromotorräder 50 oder auch 80 Kilogramm mehr. Im Mischbetrieb sind die Akkus von Harley und Zero für 150 bis 180 Kilometer gut, die Energicas mit grossem Akku schaffen 250 Kilometer. Wobei hier, mehr noch

als beim Verbrenner, der rechte Drehgriff massiv Einfluss hat, wie hoch der Verbrauch ist. ♦

e-performance.ch;  
 harley-davidson.ch; ktm.ch;  
 sur-ron.rocks;  
 zeromotorcycles.com

## Sur-Ron Firefly

Leichtenduro  
 Motor: max. 3,0 kW / k. A.  
 Batterie: 1,9 kWh  
 Gewicht: k. A.  
 Preis: 5490 / 5790 Fr.

