

# Energisch vorwärts

Wenn eine Racing-Firma einen Elektrotöff baut, geht es lautlos gewaltig vorwärts!

Text: Rolf Lüthi / Bilder: Fränzi Göggel, Lüthi

Wortlos erhebt sich Ueli Utzinger von seinem Sessel und eilt zur Elektro-Tanksäule. Zuvor hatte meine Erwähnung, ich sei mit einem Elektrotöff da, den ich an die Schnellladestation angeschlossen hätte, nur ein müdes Lächeln ausgelöst. «Läuft gut, auf der deutschen Autobahn hatte ich 210 drauf», erwähnte ich möglichst beiläufig, und Ueli, Motorrad-Werkstattchef bei BMW in Dielsdorf, lässt alles stehen und liegen, um sich den Töff anzusehen.

## Ohne Krawall gewaltig abzischn

Nein, die Energica Ego ist kein Energiespar-Schleichvehikel für verhärmte Intellektuelle, auf deren schwächlichen Schultern die Welt-Gesamtverantwortung schwer lastet. Das italienische Elektro-Superbike ist primär ein Spassgerät für (solvente) Jungs und Mädels. In der Schweiz, wo schnelles Fahren ganz fest pfui ist, zählt Beschleunigung mehr als Topspeed, und in dieser Disziplin trumpft der Elektromotor heftig auf. An der Ampel lässt man so ziemlich alle und jeden stehen. Man muss sich einzig auf die Leistungsdosierung per Drehgriff konzentrieren, es gibt keine Kupplung und kein Getriebe – und keinen Lärm. Schnäggeler, die mit 65 km/h über Land zuckeln, überholt man mit rake-tingleicher Beschleunigung fast lautlos. Neben dem Elektromotor ist nur ein dezentes Heulen des gerade verzahnten Primärtriebs vom Elektromotor auf die Kettenritzelwelle hörbar.

## Bremsen per Gasgriff

Das Fahrwerk ist konventionell aufgebaut: Gitterrohrrahmen, USD-Gabel, Zweiarmschwinge und direkt angelenktes Einzelfederbein. Üblich auch die Bedienung der Bremsen mit Handhebel und Fusspedal rechts. Kupplungs- und Schalthebel entfallen. Jedoch beschleunigt man nicht nur per Drehgriff, man verzögert meist auch damit: Dreht man den Griff zu, wird die Rekuperation aktiviert, der Elektromotor arbeitet nun als Generator und lädt die Batterie. Hört sich gut an, doch ein wesentlicher Energiegewinn ergibt sich nur auf längeren Bergab-Passagen. Die vereinfachte

Bedienung ist angenehm, die Bremsen braucht man viel weniger, die Runterschalterei zur Nutzung der Motorbremse entfällt sowieso. An der Energica lässt sich die Rekuperation und damit die Motorbremse in drei Stufen einstellen oder auch

auschalten. Das ABS von Bosch regelt nebst den Bremsen auch die Motorbremswirkung. Ebenso stehen am Testtöff vier Motormodi zur Wahl. Wir fahren fast ausschliesslich im schärfsten Modus «Sport», der die vollen 195 Nm zur Verfügung



258 kg tönen dramatisch, aber weil im Elektrotöff nur wenige Teile hochtourig rotieren, ist das Handling trotzdem sehr flink. Und die optionalen Schmiederäder von OZ sind diesbezüglich sicher auch kein Fehler.



Verschaltung aus Windform, einem per Laserstrahl gesinterten Kunststoff.



Übersichtlicher Farbbildschirm, hier im Menü, mit dem man die Modi von Motor und Rekuperation auswählt.

stellt. Eine Traktionskontrolle gibt es nicht, aber immerhin den Regenmodus, der das Drehmoment auf (immer noch respektable) 120 Nm kappt. 200 Nm aufs Hinterrad loslassen, das hört sich dramatisch an, doch liefert der Elektromotor sein Drehmoment sehr gut dosierbar. Man müsste den Drehgriff schon gefühllos-brachial an den Anschlag reissen, um einen wegrutschenden Hinterreifen zu provozieren.

Unter 40 % Batterieladung lässt die Leistung leicht nach, unter 20 % ist es dann spürbar weniger, und wenn nur noch 3 % da sind, schaltet die Elektronik auf ein Not-Sparprogramm. Überhaupt ist die ausgeklügelte Steuerelektronik die Seele dieses Töffs.

Es sind eigentlich zwei Steuerungen, die sich permanent abgleichen. Dies ermöglicht unter anderem eine recht genaue Anzeige der Restreichweite und die gute Dosierbarkeit des Drehmoments. Beim Rangieren muss man wegen des Gewichts und des hohen Schwerpunkts konzentriert sein und die Hilfe des Rückwärtsgangs in Anspruch nehmen. In Fahrt fühlt sich die Energica sehr handlich an, weil es im Motor nur wenige rotierende Teile gibt. Die Gabel arbeitet sportlich-straft, die Abstimmung des hinteren Federbeins hat Verbesserungspotenzial. Die Ausleger der Rückspiegel sind zu kurz, man sieht fast nur seine Ellenbogen.

**Und, wie weit bist du gekommen?**

Da ist ja noch die Gretchenfrage nach der Reichweite, die wir mit «praxisgerechte 115 km» beantwor-



**Technische Daten**

ENERGICA EGO

**Antrieb:** luft-/ ölgekühlter permanentmagnet-erregter Gleichstrom-Synchronmotor, Lithium-Polymerakku 11,7 kWh. Geradeverzahnter Primärtrieb, Kette. 136 PS (100 kW) von 4900 bis 10 500/min, 195 Nm von 0 bis 4700/min.

**Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, USD-Teleskopgabel 43 mm, Zug- und Druckstufe einstellbar, Aluschwinge, 1 Federbein, Vorspannung und Zugstufe einstellbar, Federwege k.A. Scheibenbremsen, vorne 2 x 330 mm, Vierkolbenzangen, hinten 240 mm, Zweikolbenzange. Aluräder 3,5 und 5,5". Reifen vorne 120/70-17, hinten 180/55-17.

**Fahrassistenten:** 3 Motormodi (+1 optional), 4 Rekuperationsmodi, ausschaltbares ABS.

**Abmessungen:** Radstand 1475 mm, Sitzhöhe 830 mm, Gewicht 258 kg.

**Preis:** ab CHF 29 900.- inkl. NK, (Testtöff CHF 37 160.-), Ladekabel CHF 680.-, lieferbar in Weiss und Schwarz.



Kein Kupplungshebel - man gewöhnt sich erstaunlich schnell dran.



Hochwertige, einstellbare Fussrastenanlage, Hinterbremse konventionell betätigt - denkbar wäre auch ein Handhebel links.

**Meine Meinung**

ENERGICA EGO

In der Stadt	★★★★★
Auf grosser Tour	★★★★★
Sportlich fahren	★★★★★
Zu zweit unterwegs	★★★★★
Emotionen	★★★★★

Rolf Lüthi war immer ein Stromer



In MSS 13/2008 haben wir uns mit der damals hochaktuellen Quantya Strada EVO 1 befasst: 60 km/h Höchstgeschwindigkeit, 51 km Reichweite bis zum Stillstand am Strassenrand, möglichst nicht blinken und bremsen, weil das Reichweite kostet. Da ist die Energica eine ganz andere Kategorie. Man geniesst vollen Fahrspass und dazu verwunderte Gesichter, wenn man fast lautlos über Land surrt. Mit der enormen Beschleunigung aus dem Stand und der erfrischenden Spritzigkeit begegnet die Energica konventionellen Töff auf Augenhöhe. Einschränkungen gibt es bei der Reichweite. Von der Charakteristik ein idealer Land- und Bergstrassentöff für die Feierabendtour, weshalb ich mir ein Modell mit entspannter Sitzhaltung wünschte – wie es schon in Planung ist – es soll Eva statt Ego heissen.

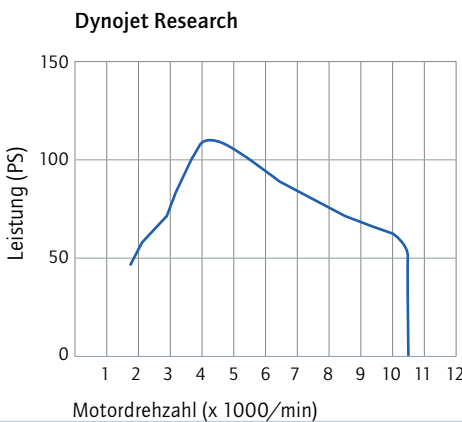
Alle Testerprofile unter [www.motosport.ch/tester.html](http://www.motosport.ch/tester.html)

**Leistung und Drehmoment**

Werte am Hinterrad, nach DIN

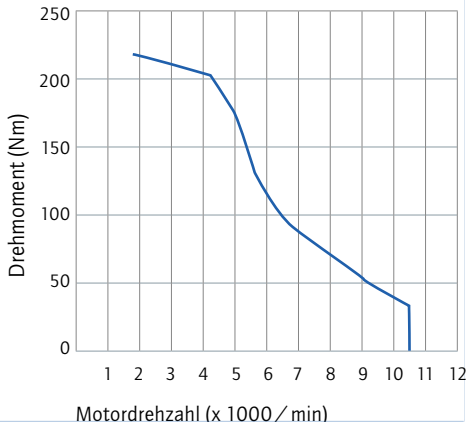
- **Energica Ego**  
118 PS (87 kW) bei 4045/min  
220 Nm bei 1750/min

Mit einem brachialen Drehmoment von 220 Nm legt der Elektromotor los. Wir haben erst ab zirka 1750/min gemessen, bei noch tieferer Raddrehzahl drehte der Pneu auf der Prüfstandsrolle durch. Bis auf 150 km/h verfügt man immer über mehr als 100 Nm.



Daten gemessen auf Rollenprüfstand Dynojet 250 Exclusive Imports Maag, 8427 Rorbas.

Die Leistungscharakteristik ist gänzlich anders als bei einem Benzinmotor, passt aber mit viel Dampf bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h besser zur restriktiven Verkehrspolitik als der Benzinmotor, der mit steigender Drehzahl stetig an Leistung zulegt.



ten. Dann ist man spass-orientiert und zügig gefahren und hat eine Restreichweite von etwa 15 km auf dem Display. Autobahn-Dauertempo frisst mehr Strom als hartes Beschleunigen, weshalb die Energica für flottes Kurvenwedeln besser taugt als für schnelles Überbrücken von Distanzen. Man könnte sich auch in eine Schnäggeler-Karawane einreihen, dann wären 150 km oder mehr möglich. Das Ladegerät für den Anschluss an eine 220er-Steckdose wiegt zirka zwei Kilo und lässt sich gut im Rucksack verstauen. Praxisgerecht lässt sich daran die Absicherung vorwählen. Bei 10 A-Absicherung (älteres Bauernhaus) beträgt die Ladezeit rund

fünf Stunden. Viel schneller gehts an den Schnellladestationen, wie sie grössere Vertretungen von BMW oder VW eingerichtet haben. Unser Testtöff war mit dem CCS-Anschluss ausgerüstet, wie ihn die Elektro-Automobilindustrie verwendet. Damit wird mit 60 A geladen, nach einer guten halben Stunde hat man wieder 80% Kapazität und 100 km Reichweite auf dem Display. Eine längere Tour müsste man so planen, dass man solche Schnellladestationen anlaufen kann. Oder man fährt einfach los, besucht spontan alte Bekannte oder lernt neue Leute kennen und trinkt an einem Tag so viel Kaffee wie sonst in einer Woche.

Am Testtöff ist der Carbonteile-Kit namens Ego-Centric verbaut. Eine Auspuffanlage in Titan/Carbon ist darin nicht enthalten.



**WER BAUT SO WAS?**

Energica gehört zur CRP Group. Die in Modena stationierte CRP ist Zulieferer von Automobil-Rennteamen der Formel 1 und weiterer Rennserien und spezialisiert auf die Herstellung von Metallteilen. Spezialität ist die Herstellung von speziellen Gussteilen wie auch das 3D-Drucken von komplexen Teilen aus Leichtbau-Materialien. Das Unternehmen ist ein Familienbetrieb, zuständig für die Motorradabteilung ist Livia Cevoloni. [www.energicasuperbike.com](http://www.energicasuperbike.com) Schweizer Importeur ist die Firma Extablish in Stans NW von Adrian von Büren, im Töföbereich bekannt als Importeur der Bluetooth-Headsets der Marke Sena.