

Ducati Multistrada V2 S

Die «kleine» Multistrada hält in diesem Vergleich die Fahne des Verbrennungsmotors hoch. Der Desmo-V2 bietet Charakter, Dampf und Sound. Ab 19 190 Franken.

Energica Experia

Die Elektrotöff-Spezialisten aus Modena haben die stärksten «Stromer» im Angebot. Die Experia ist milder, trägt aber den grössten Akku. Ab 27 700 Franken.



Reisen mit Benzin- oder Elektromotor

SPRIT ODER

Die zwei ersten grossen Reiseenduros mit Elektroantrieb, die Energica Experia und die Zero DSR/X, messen sich mit der Ducati Multistrada V2 S als Vertreterin der Töff mit Benzinmotor. Ein Treffen auf Augenhöhe.

— Text: Daniel Riesen — Fotos: Oskar Moyano

Reisetauglichkeit? Für die Standesvertretung der europäischen Motorradindustrie Acem ist es ausgemachte Sache: Strom mag was Feines sein für den Kurzstreckenverkehr. Bei hoher Performance und langen Distanzen wird das mit dem batterieelektrischen Antrieb kurz- und mittelfristig aber nix. Geht es um richtig zünftige Leistung, hat die Acem sich einen Punkt. Bis ein «Stromer» auf einer Strecke wie Mugello 45 Minuten heisse Renngefechte durchhält, wird es noch eine ganze Weile dauern.

Zero DSR/X

Die längste E-Töff-Tradition auf dem Markt hat Zero. Die DSR/X kann auch Gelände. Gegen Aufpreis gibt es mehr Ladeleistung oder mehr Akku. Ab 28165 Franken.



STROM?

Bereit für die grosse Reise (wenngleich für den Test ohne die Koffersysteme): Die Multistrada mit dem traditionellen Ducati-V2; und die «Stromer» Energica Experia und Zero DSR/X an der Schifflände in Stansstad.

Aber wie steht es mit dem Reisen? Zero und Energica wollen schon jetzt zeigen, dass es geht. Diesen Sommer haben die in der westlichen Hemisphäre aktivsten Elektrotöff-Hersteller je ihre Erstlinge der Klasse Adventurebike/Reiseenduro lanciert: Der italienische Spezialist Energica mit der Experia (Fahrbericht in Heft 11/22), dann die Amerikaner von Zero mit der DSR/X (16/22). Geht eben doch, das mit dem Reisen, so die klare Botschaft – Zero ist übrigens Mitglied des oben zitierten Industrie-Dachverbands, nach dem es

solche elektrischen Tourer noch gar nicht geben dürfte. Doch verlassen wir das Feld der Industriepolitik und ackern lieber mit den echten Motorrädern... nein, nicht über die Felder, denn an diesem feuchten Novembertag sähen wir mit den 230 bis 260 kg wiegenden Reiseenduros auf ihren nur leicht profilierten Sohlen schnell alt aus. Deshalb hier ein Dreier-Vergleichstest, ausgefahren auf Agglo- und kleinen Ausserortsstrassen zwischen Vierwaldstättersee und den Hügeln westlich von Luzern.

JACKE
Triumph, Nachfolger Triple Mesh, Fr. 359.–

HANDSCHUHE
BMW, Nachfolger GS Rallye, Fr. 100.–

HELM
Shoei, GT Air 2 Fr. 749.–

HOSE
FLM, Touren Textil Hose 4.0, Fr. 154.90

STIEFEL
Sidi, Gavia Fr. 197.–



JACKE
Klim, Kodiak Fr. 1198.–

HANDSCHUHE
iXS, Tour LT Heat-ST (beheizt), Fr. 289.–

HELM
Arai, Quantic Fr. 869.–

HOSE
Klim, Kodiak Fr. 859.–

STIEFEL
Vanucci, VTB 16 Fr. 220.–




TECHNISCHE DATEN

	Zero DSR/X	Energica Experia
Motor	Permanentmagnet-Synchronm., luftgekühlt	Permanentmagnet-Reluktanz-Synchron, flüssigkeitsgek.
Hubraum (Bohrung × Hub)		
Antrieb	1 Gang, Endantrieb Zahnriemen	1 Gang, Endantrieb Kette
Leistung / Verdichtung	102 PS (75 kW) bei 3650 / min	102 PS (75 kW) bei 7500 / min
Drehmoment	225 Nm bei k.A.	115 Nm bei k.A.
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen	Stahl-Gitterrohr-Aluguss-Verbundrahmen
Aufhängung vorn	47 mm USD, voll einstellbar	43 mm USD, voll einstellbar
Aufhängung hinten	Zentralfederbein, voll einstellbar	Zentralfederbein, Vorspannung u. Zugstufe einstellbar
Federwege (vorn/hinten)	190/190 mm	150/150 mm
Bremse vorn	2×320 mm, Vierkolbenzangen	2×330 mm, Vierkolbenzangen
Bremse hinten	265 mm, Zweikolbenzange	240 mm, Zweikolbenzange
Reifen vorn und hinten	120/17-19 und 170/60-17	120/70-17 und 180/55-17
Radstand / Sitzhöhe	1525 mm / 828 mm	1513 mm / 847 mm
Lenkkopf / Nachlauf	65,0° / 109 mm	k.A.
Leergewicht	247 kg	260 kg
Tank resp. Akku	17,3 kWh (nominal 15,2)	22,5 kWh (nominal 19,6)
Farben / Verfügbarkeit	Grün und Weiss / sofort	Rot-Grau-Schwarz
Preis	Ab Fr. 28 165.–	Ab Fr. 27 700.–

JACKE

Büse, Trento STX
Fr. 549.–

HANDSCHUHE

Büse, Open Road
Fr. 119.–

HELM

Arai, Tour-X4
Fr. 749.–

HOSE

Büse, Adventure Pro
GTX, Fr. 449.–

STIEFEL

Gaerne, Gore-Tex G-Air
Fr. 329.–

**Ducati Multistrada V2 S**

Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-V2, 4 Ventile/Zyl. Desmo

937 ccm (94×67,5 mm)

6 Gang mit Quickshifter, Endantrieb Kette

113 PS (83 kW) bei 9000 / min / 12,6:1

94 Nm bei 6750 / min

Stahl-Gitterrohrrahmen

48-mm USD, Vorsp. einstellbar / Dämpfung semiaktiv

Monofederbein, Vorspannung u. Dämpfung semiaktiv

170/170 mm

2×320 mm, Vierkolbenzangen

256 mm, Zweikolbenzange

120/70-17 und 160/60-17

1594 mm / 830 mm

65,0° / 106 mm

222 kg fahrfertig vollgetankt

20 l

Rot oder Grau / ab sofort

Ab Fr. 19 190.–

Die Ducati: für einmal die günstige

Als Referenzttöf aus der etablierten Gilde der verbrennungsmotorisierten Bikes ist die Multistrada V2 S mit von der Partie. Für Kenner trifft sie einen guten Kompromiss zwischen der bergauf im Zweipersonenbetrieb etwas schwachbrüstigen Mittelklasse und den Leistungsmonstern, die sowohl kühlen Kopf als auch grosse Geldtöpfe erfordern. Die V2 bietet in der S-Version ein semiaktives Fahrwerk, die Assistenzsysteme wie das Kurven-ABS können auf 6-Achsen-Sensorik vertrauen, Tempomat und Griffheizung sind dran – ein ziemlich komplettes Paket also für unter 20 000 Franken. Mit Systemkoffern dann halt drüber.

In der Motorenleistung liegen die beiden «Stromer» in etwa auf Augenhöhe. Ausstattungsmässig hingegen können sie mit der «Multi» nicht mithalten. Beim Einstandspreis wiederum liegen sie fast 10 000 Franken höher. Für die einen endet hier der Vergleichstest, das ist tatsächlich eine andere Preislige. Die Wahrheit ist einfach, dass sich hier die Nachteile von kleinen Stückzahlen der Elektrotöff-Hersteller und der teuren Energiespeicher summieren. Uns interessiert hier deshalb nicht der Vergleich von Preis und Leistung, sondern jener der Performance. Und nicht vergessen: jene der Emotionen.

Zuerst muss man sich aber erst mal wohlfühlen. Was einem jedes der drei Bikes einfach macht. Platz

Die drei Töff in drei Details:

Die Multistrada mit markant schlank an die Schwinge geschmiegtm Endschalldämpfer, während Energica (Bildreihe in der Mitte) und Zero die Motoren möglichst tief platzieren, um den immer noch hoch bauenden Akku-Paketen entgegenzuwirken.

Durchs Band niedrige Sitzbänke, in der zweiten Reihe aber unterschiedlich viel Platz.

Sorgfältig designte Bedienelemente am linken Lenker der Ducati. Zero und Energica hingegen kaufen das etwas ältere Knöpf-Arrangement beim gleichen Zulieferer.

Gefällt uns

- ⊕ in Rekordzeit getankt...
- ⊕ Fahrwerk
- ⊕ Fahrverhalten

Gefällt uns weniger

- ⊖ rumpliger Motor
- ⊖ CO₂-Bilanz
- ⊖ sonst nichts



Gefällt uns

- ⊕ Schnelle DC-Ladung
- ⊕ Agilität trotz Gewicht
- ⊕ kompakt, fahraktiv

Gefällt uns weniger

- ⊖ eher lauter Antrieb
- ⊖ leichte Kippeligkeit
- ⊖ langsame Typ-2-Ladung



ist auch für grössere Kaliber genug, doch dies geht nicht auf Kosten Kleingewachsener. Auch Leute mit 1,70 m finden sicher Stand, dank tief heruntergezogener und eher schmaler Sitzbank. Die Ducati war mit der tiefsten der drei erhältlichen Sitzgelegenheiten ausgestattet. Bei Testern weit unterhalb des Gardemasses sicher eine weise Entscheidung.

In der Sitzposition unterscheiden sich die Prüflinge. Gross ist der Abstand vom Sitz zum Lenker nur bei der Zero, dafür gefällt sie mit dem grössten Lenkeinschlag und dem kleinsten Wendekreis. Auf den Italienerinnen sitzt man kompakter. Wer was besser

mag, ist Geschmackssache. Wie auch die Tatsache, dass die Multistrada Pilotinnen oder Piloten am fahraktivsten positioniert. Schon beim Manövrieren fällt auf: Das höhere Gewicht der «Stromer» stört kaum.

Auch in anderen Punkten ist die Zero etwas anders ausgelegt als die Konkurrenz aus Bologna und Modena. Die Amerikanerin ist am meisten Enduro. Die Federwege sind etwas länger, das Vorderrad ist grösser, den Lenkeinschlag erwähnten wir schon. Die Vorderbremse aus dem etwas günstigeren Teilelager eignet sich gut fürs Gelände, auf der Strasse agiert sie aber arg zögerlich. Auch die Ducati geht eher verhalten zu Werk, kommt nach wenigen Millimetern Hebelweg aber doch knackig auf den Punkt. Strassenmässig knackig ist die Bremsanlage des «Green-tourers» von Experia ausgelegt.

Unterwegs laden: dreimal ganz verschieden...

Wer gemeinsam unterwegs ist, macht auch gerne gemeinsam Halt. Auch bei Lade- und Tankstopps. Der Autor des hier Geschriebenen, mit der Testequipe westlich von Luzern unterwegs, hatte dafür auch einen Plan. Einen allerdings nur zu zwei Dritteln guten Plan, wie sich vor Ort zeigen sollte.

Mit den zwei Elektromotorrädern und dem Verbrennungsmotorvehikel steuerten wir eine Tankstelle in Kriens an, die auch über Ladesäulen verfügt. Dabei stand im Vordergrund, einen Gleichstrom-Schnelllader zu finden, um der hohen Ladeleistung der Energica gerecht zu werden. Weil es Wechselstrom-Ladeanschlüsse (Typ 2, für die Zero) beinahe wie Sand am Meer gibt, übersah der grosse Planer, dass just an dieser Adresse Typ 2 fehlt (sich dafür Fahrer älterer asiatischer Stromautos über einen ChaDeMo-Anschluss freuen dürfen). Und so ergab es sich, dass der geplante Ladegeschwindigkeitsvergleich (den die Multistrada natürlich gewonnen hätte) für diesmal obsolet wurde. Der nächste Typ-2-Ladepark wäre übrigens nur wenige 100 Meter entfernt gewesen. Generell ist festzuhalten: Dank diverser Ladestationen-Apps ist es europaweit kein Hexenwerk mehr, eine passende und gut erreichbare Ladestation zu finden.



Die Motoren: zwei Welten

Doch dies alles sind kleine Nuancen innerhalb derselben Gattung Motorrad. Beim Antrieb hingegen geht es ums Ganze: Elektroantrieb mit einem hoffentlich hohen Anteil erneuerbaren Stroms zugunsten einer klimafreundlichen CO₂-Bilanz versus der bewährten, aber auch aufwendigen Technik eines Motors, befeuert mit fossilem Treibstoff. Das ist zum einen eine politische oder eine Gewissensfrage – das lassen wir hier mal weg. Bleibt die Frage nach dem Vorwärtkommen und wie sich das anfühlt.

Während die Motorenleistung im Trio nur unwesentlich differiert und die beiden «Stromer» sogar mit dem exakt gleichen Leistungswert daherkommen, könnte der Weg dorthin kaum unterschiedlicher sein. Der über Jahre entwickelte Desmo-Twin rumpelt und

Gefällt uns

- ⊕ leiser Antrieb
- ⊕ Offroadtauglichkeit
- ⊕ Gepäckbrücke

Gefällt uns weniger

- ⊖ zu weiche Vorderbremse
- ⊖ nur Typ-2-Ladung
- ⊖ trägeres Fahrverhalten



poltert – anders kann man es nicht beschreiben, wenn man von einem E-Töff umsteigt. Weil der Verbrennungsmotor für ausreichend Drehmoment auch Drehzahl braucht, sind für den gewünschten Tempobereich sechs Gänge nötig, die man dank Quickshifter mit Blipperfunktion zwar zackig, aber nur selten geschmeidig wechseln kann. Unter 3000/min ist der Rundlauf ziemlich eckig. Das ist alles bekannt und irgendwie auch romantisch, aber man spürt: Das alles ist irgendwie ineffizient.

E-Motoren: anders – und doch ähnlich

Ausgesprochen effizient und zugleich unromantisch dafür die Elektromotoren. Ein Gang genügt. Doch sonst unterscheiden sich die Antriebe von Zero und Energica deutlich. Amerika baut mit 225 Nm den Drehmomentberg, der schon ab 3650/min abnimmt, während Italien anders als in den Naked Bikes mit dem neuen Motor der Experia «nur» 115 Nm mobilisiert, das Drehmoment aber bis 7500/min hält. Entsprechend kürzer wird sie übersetzt sein. Alles interessante Betrachtungen für Ingenieure, für die Piloten aber weitgehend unerheblich, denn vom ganzen Zauber merken sie nichts. Keiner der Tester konnte mit Bestimmtheit sagen, welche Maschine einen Ampelstart oder einen Zwischensprint gewinnen würde.

Ein technischer Unterschied, der vielleicht in einem heissen Pässeduell oder im Gewühl in der Kiesgrube einen Unterschied machen könnte: Bei Zero ist das gesamte Antriebssystem luftgekühlt, während Energica auf eine Flüssigkeitskühlung für Motor und Inverter (macht aus dem Batteriegleichstrom

MEINE MEINUNG

PATRICK SCHIFFMANN

«Die Multistrada fährt sich am ausgewogensten»



In Sachen Fahrverhalten zeigt sich die Ducati am ausgewogensten. Sie ist agil und wendig wie die Energica, aber ohne deren leichte Tendenz zum Einknicken / Übersteuern in engen Kurven in Schräglage. Die kompakte Sitzposition von Multistrada und Experia gefällt mir gut, die grössere Distanz zum Lenker auf der DSR/X ist aber gerade noch kein Problem. Nie im falschen Gang zu fahren, ist das grosse Plus der Elektrobikes, ihr Preis ist für mich aber bis auf Weiteres ein Killerkriterium.

DIMITRI HÜPPI

«Die Mundwinkel gehen bei allen nach oben»



Diese drei Töff harmonieren auf der gemeinsamen Tour wunderbar. Die E-Töff ziehen meist schneller aus den Ecken, dafür ist die Multi dann doch noch etwas leichter und im Gewusel handlicher. Dass die Mundwinkel nach oben gehen, schaffen bei mir alle. Genauso gibt es aber bei allen die eine oder andere Kritik: Der Energica-Antrieb müsste für mich leiser sein, die Zero unbedingt über dasselbe Schnellladesystem wie die Energica verfügen und der V2 dürfte bei tiefen Drehzahlen runder laufen.

DANIEL RIESEN

«Reiseenduros, aber nicht zu gross»



Ich bin kein ausgesprochener Fan von Reiseenduros, denn viele Vertreter dieser Gattung sind für mich zu ausladend, meine Arm- wie Beinlänge reichen nur knapp aus. Das war hier anders. Selbst die geräumige Zero passt mir gut. Meiner Vorliebe für Naked Bikes wiederum kommt die Energica am meisten entgegen. Und die Frage zu Elektro oder Verbrenner? Ein Hinweis dazu: Beim Durchtauschen der Testbikes bin ich an der Ducati meistens vorbeigelaufen...

den Wechselstrom für den Motor) setzt. Grosse Differenz dafür beim Sound. Während die Experia pfeifend davoneilt, kaum leiser als die gut gedämpfte Multistrada, summt die DSR/X diskret davon. Leise, kraftvoll, ach, Sie wissen schon.

Wie hält der Hubkolbenmotor dagegen? Gut, wenn die Drehzahl stimmt. Doch um den Leistungszenit von 9000/min hält man den Twin eher selten. Zum Beispiel, wenn die Bögen so eng sind wie im Anstieg nach Hergiswald. Die Energica reisst vorn an, die Zero kommt einigermaßen mit, dahinter tut sich eine Lücke auf. Fürs Dranbleiben müsste man hier den 1. Gang einlegen. Könnte man, mag man aber nicht.

Andere Situation, ähnliche Erkenntnis: Man fährt gemütlich-legal Landstrasse, läuft auf ein langsames Fahrzeug auf und überholt bei günstiger Gelegenheit. Mit den «Stromern» ist dies mit der rechten

Hand zügigst erledigt, mit dem «Verbrenner» geht's kaum ohne Aktion mit dem Schaltfuss. Mögen kann man das eine oder das andere, auf langer Tour ist das schaltfreie Stromern aber zweifellos weniger fordernd respektive anstrengend.

Auf Reisen ebenfalls gut und vom Trio durchweg erfüllt: Tempomaten (an den «Stromern» in etwas einfacherer Ausführung), Griffheizung und einstellbare Windschilder. Eine eher kurze Autobahnetappe weist auf guten, verwirbelungsfreien Windschutz für den Oberkörper hin, die Beine liegen tendenziell überall im Wind. Entscheidend für den Wohlfühlfaktor sind Reichweite und Ladegeschwindigkeit. Für Messungen war unsere Reise zu kurz, aber: Das Ducati-Sprittfass bunkert 20 Liter Benzin, den Durst gibt der Hersteller mit 5,9 l/100 km an, einmal voll in etwa zwei Minuten.

Energica lädt schnell

Batterien haben andere Kennwerte. Der nutzbaren Kapazität der Energica Experia von 19,6 kWh steht eine maximale Ladeleistung von 24 kW an CCS-Gleichstromladern gegenüber. Auch wenn die Ladeleistung für Batterien ähnlich verläuft wie die Drehmomentkurve des Elektromotors (fallend), dürfte selbst eine 0-100-Prozent-Ladung in kaum einer Stunde erfolgt sein. Die Zero lädt Wechselstrom, das Ladegerät schafft 6,6 kW. Die nominal 15,2 kWh fordern gute zwei Stunden für eine (in der Praxis seltene) Vollladung.

Als die Experia noch 60 % Kapazität anzeigte, waren es bei der Zero entsprechend der kleineren Batterie noch 40 %. Allerdings gibt es bei Zero – gegen Aufpreis – zwei Upgrades. Mit einem zweiten Ladegerät im Staufach (vor dem Bauch des Piloten)

lässt sich die Ladegeschwindigkeit verdoppeln. An derselben Stelle lässt sich auch ein zusätzlicher Akku einbauen, der gut 3 kWh dazupackt. Man darf/muss also wählen, je nach Fahrprofil hat das eine oder andere mehr Sinn.

Am Typ-2 ist die Zero schneller

Nach dieser Zahlenbeigerei scheint klar: Das Akku-Kapitel gewinnt die Energica, dank mehr Kapazität und hoher Ladeleistung. Stimmt. Aber nur, wenn man einen Schnelllader findet. Die sind in der «Zivilisation» keineswegs selten, im «Hinterland» schon eher. Am Typ-2-Stecker lädt die Zero dann mit maximal 6,6 oder gar 13,2 kW, bei der Energica kann man sich angesichts von 3 kW Wechselstrom-Ladeleistung getrost ein längeres Nickerchen gönnen.

Wie lange es wohl dauert, bis auch Ducati für einen solchen Vergleich ein Elektromotorrad abstellt? Vielleicht braucht's nur noch ein bisschen Fortschritt bei der Batterietechnik, und Bologna ist auch dabei bei den elektrischen Reiseenduros.

Fazit:

Die Batterien bleiben mit hohem Gewicht und ebensolchem Preis bis auf Weiteres der Nachteil elektrischer Motorräder. Doch Energica und Zero zeigen, dass sich auch so konkurrenzfähige Bikes bauen lassen. Und ein Teil des hohen Kaufpreises lässt sich mit günstigen Fahr- und Betriebskosten wieder reinholen. Je mehr man fährt, desto mehr!

Experia, Multistrada und DSR/X in trauter Dreisamkeit: Erst auf den zweiten Blick fällt auf, dass hier zwei Antriebskonzepte aufeinander treffen. Das ist auch unterwegs so, in Sachen Komfort und Fahrdynamik bewegen sich Energica, Ducati und Zero auf Augenhöhe.

