

RWV 4187-4188

ELECTRIC MOTION In aller Stille. EPURE RACE



Trialsport und Elektromotoren sind schon seit Jahren durch vollkommen logische Überlegungen verbunden. Ein französischer Hersteller baut auf hochwertigem Serienstandard, was nicht aufzuhalten ist. Das funktioniert einfach zu gut.

Wir kommen eh gleich zum Punkt. Aber Frage: Welches Eisen in dieser Reitwagen Ausgabe ist der Herr des Drehmoments? KTM's neuester 300PS MotoGP Sieger RC16 mit rund 150Nm? Der neue 1800er BMW Boxer mit knapp 160Nm? Oder Triumphs Rocket III mit 2,5Liter Dreizylinder und 221Nm, der einen Lkw durch Loss's RWV-Teststory schleppt? Naja, alles ein bissl schwach auf der Brust ehrlich gesagt, denn die dünne, 75kg leichte Electric Motion Epure Race bringt in der 2021er Ausführung würdige 600Nm aufs Rad.

600 Newtonmeter. Sorry MotoGP-KTM, BMW 1800er Riesenboxer und Triumph 2,5Liter Rocket.

Dass uns der Electric Motion Motor deshalb noch lang nicht hinter sich wie ein Nashorn auf Speed durch die Wälder schleift, sondern ganz im Gegenteil ein sehr perfektes Werkzeug für millimeterfeine Fahrzeugkontrolle bleibt, liegt erstens am falschen Bild, das wir ungebildeten Schießbudenfiguren vom physikalischen Drehmomentbegriff in uns tragen. Und zweitens daran, dass dieses Motorrad vom Hersteller mit sanften 15PS sehr sorgfältig und spürbar seriös von der Elektronik bis zur Mechanik durchdacht wurde - offensichtlich am Ende einer langen und teuren Erfahrungskette. Eigentlich ist die Electric Motion Race eine harte Abrechnung mit falsch verstandener E-Mobility. Es gibt nämlich vieles, was ein E-Motor sehr viel schlechter kann als ein Verbrennungsmotor: lange Touren, Rundstreckenrennen, Autobahn, hohe Dauergeschwindigkeiten, Rallyes, Tiefsand, schlicht alles, was mit Vollast über größere Distanzen verbunden ist. Trotzdem wird das derzeit politisch allerorts verlangt. Vom Verkehrsminister bis zum Straßenmotorradhersteller und bis zum MotoGP-Direktor. Keine Ahnung warum. Ist nicht unsere Baustelle. Was Electric Motion da aber auf die Räder bringt, hat mit alledem nichts zu tun. Die französischen Trialmaschinen sind nur ganz einfach logisch entwickelte Produkte für Anwendungen, in denen der E-Motor sehr viele seiner Vorteile auf den Boden bringt. Wenn man auf jedes Funktionsdetail so genau achtet wie die sauber arbeitenden Ingenieure dieser Marke. Wir haben uns die Geschichte nicht ganz leicht gemacht, sondern aus allen Ecken außergewöhnliche Menschen mit

unterschiedlichen Erfahrungszugängen auf die Electric Motion gesetzt. Altmeister der Trialweisheit, entspannte Champions, aufsteigende Junioren und uns selbst als Ultima Ratio des unlenkbaren Lebenswahnsinns. Kurzversion: mindestens überrascht oder ziemlich schwer beeindruckt.

VERBRAUCH.

Natürlich die erste Frage. Klare Antwort: Die Electric Motion ist nicht die beste Enduro für lange schnelle Verbindungsetappen. Sie bräuhete dafür einen langen zusätzlichen Gang, den sie nicht hat und aus Gewichts- und Kostengründen auch so bald nicht bekommen wird. Also bleibt es bei der kürzeren niedrigeren Höchstgeschwindigkeit von rund 70km/h und einem strammen Energieverbrauch auf weiten Vollgas-Forststraßen. Aber sobald man tut, wofür sie gebaut ist, bekommst du den Akku mit Hobbysportler-Kondition nicht leicht leer. Wir hatten zwei Trial-Trainingsstunden mit Fahrern unterschiedlicher Könnensstufen von der grünen Einsteiger- bis zur roten Experten-Spur im Programm, aber der Akku zeigte kaum Wirkung. Sind dann bei 50% Ladezustand ans Netz gegangen, nur, um die Schnelllade-Box auszuprobieren. Die füllt den Akku in einer knappen Dreiviertelstunde. Der Standardlader braucht dafür etwas über 2 Stunden. Mit einer Ladung fährt die Electric Motion in den Trial Trainingseinheiten länger als mancher Verbrenner.

EXPERTEN.

Verarbeitung, Fahrwerks-, Brems- und Bedientails sind State Of The Art. Die stärksten Profis in der RWV Testerfamilie waren von Leichtfüßigkeit, Gewichtsverteilung, Kontrollgenauigkeit und Mittenantritt zumindest positiv überrascht. In der hohen Schule gilt: Die E-Motion Race bietet eine hydraulische Plattenkupplung, um während der fahrerischen Feinheiten den Antriebseinsatz exakt zu modulieren. Die Kupplungswirkung ist verglichen mit Verbrennern schärfer und der Schleifbereich kürzer. Was auch an der geringen Schwungmasse und dem schnellen Drehmomentzuwachs des E-Motors liegt. Aber die Schwungmasse ist durch austauschbare Balancegewichte am Rotor variabel. Auch Leistungskurve und Traktionskontrollfunktion

können individuell angepasst werden. Man greift selber nicht in die Elektronik, sondern ermittelt mit dem Händler persönliche Mapping-Optimierungen und spielt sie mit der Händlersoftware in die Steuereinheit ein. RWV Test-Pro Phil Bertl: „Kann gut verstehen, wenn man sich darauf auch als Leistungssportler einlässt und einstellt.“ Der Trainingsvorteil ist besonders im Winter gewaltig. Ohne Abgas und Geräusch kann jedes Halleneck, jede bessere Garage und auch jede Freifläche im besiedelten Gebiet für endlose Trainingseinheiten erhalten.

HOBBY.

Die fahrtechnischen Trial-Basics auszubauen ist auf dem E-Motor mit seiner ruckfreien Millimetergenauigkeit, dem immer anwesenden konstanten Durchzug ohne Gangwechsel und dem ausgeschlossenen Abwürgen einfach leichter. Punkt. Hebetekniken sind etwas komplizierter zu erlernen, weil das exakte kurzweilige Spiel zwischen Kupplung und Drehmomentanstieg etwas mehr Übung braucht. Und ganz sollte man nicht drauf vergessen, dass man in Schwierigkeiten mit einem unkontrollierten Gasschub plötzlich mit 3. Gang-Speed durchs Gemüse rattert, obwohl man nur im 1. Gang-Manöver bleiben wollte. Die E-Motion schaltet nicht, sondern zieht bis 70 Sachen durch. Die 3-Modus Elektronik (schwach, mittel und alarm) der E-Motion steuert das Dosieren im Drehzahlband aber wirklich weich und ausgezeichnet. Die arbeiten an diesem Thema seit Jahren und das spürt man. 80% unserer Hobby-Tester würden kaufen oder kaufen. Sagen wir: Der Wechsel vom Zwei- zum Viertakter oder umgekehrt braucht mindestens die selbe Umgewöhnungszeit. Und eine Junioren 125er wird von der E-Motion sowieso in Grund und Boden gefahren (obwohl sie in der StVO als 125er





Uli Leitner, Herr der Ringe im RW Team, erfahrender Profi der Nation: „Miassat ich kaufen. Mog nimmer Kickstarten.“

eingestuft ist). Wer die E-Motion zB im Wohnmobil immer bei sich hat, für den ist praktisch jeder Winkel der Erdkugel ein Trainingsgelände und man erntet zusätzlich einen gewissen Alltagsnutzen der vollwertigen Wettbewerbsmaschine als stiller familientauglicher Kurzstrecken-Helfer beim Kampieren oder im Racing-Fahrerlager. Ohne Kanister, Mischöl, Fetzen, Kickstarter, Auspuffrauch, Umdüsen und Filterwechsel.

ENDE GELÄNDE.

Wir haben sogar eine versteckte Traktionskontrolle im Fahrverhalten entdeckt. Bei hartem Gas- oder Kupplungseinsatz erlaubt die E-Motion Elektronik kurzes Durchdrehen, nimmt dann aber selbst Drehmoment zurück, bis die Traktion zurückkehrt oder das Hinterrad stillsteht. Lässt sich ebenfalls durch Mappingkorrekturen beim Händler anpassen.

Da bleiben nicht viele Vorteile für die



Andi Leitner, Jungprofi: „Erstauulich beweglich. Die Schleifzone der Kupplung ist sehr kurz beim Dosieren.“

Verbrennungswelt, ehrlich gesagt. Ihre 15 PS waren uns wegen der gigantischen ununterbrochen präsenten weichen Drehmomentwelle nie zu wenig. Ist uns in schwierigen Hängen nie durchsetzungsschwächer als die meisten Verbrenner vorgekommen. Die Vollprofis, die in WM-Sektionen hohe Küstenklippen und Hauswände erklimmen müssen, werden vielleicht noch die alte aggressive Zweitakt Leistungsspitze brauchen (und sie im Elektro-Werkssport wohl auch irgendwann bekommen). Aber von der Sorte kenn ich keine drei Fahrer. Man darf sogar so weit gehen zuzugeben, dass E-Maschinen auf dem Qualitätsstandard der Electric Motion den ganzen Offroadsport in besiedelten Zonen, in denen man besser unbemerkt bleibt, dauerhaft retten können. Ist unserer Meinung nach die blanke harte Wahrheit.

Text & Fotos: Berzerk



Phil Bertl, Top-Profi Trial und X-Enduro: „Positiv überrascht. Leichtfüßigkeit und Charakter erlauben ein paar Sachen, die mit dem Verbrenner nicht gehen. Gibt auch Nachteile, aber das ist bei jedem Konzept so. Könnte verstehen, dass man sich als Leistungssportler drauf einlässt.“



Solide geschmackvolle Details hinter jedem Eck: LED hinterleuchteter Magnethauptschalter, der den Kraftschluss herstellt. Gut geschützt vor Sturz oder Verschmutzung.

REITWAGEN TECH-RAP:

Es hat uns erwischt.

15PS bei sage und schreibe 600Nm Drehmoment: Im Modus 3 zieht es die E-Motion locker auf schwarze Skipisten bis zum Gipfelkreuz hinauf.

Die E Motion ist straßenzugelassen. Und zwar als 125er, die mit Autoführerschein B111 gefahren werden darf.

Die Batterie kann leicht mit zwei Handgriffen seitlich abgezogen werden. Wer sich die nicht ganz billige Option eines zweiten Akkus mit Schnelllade-Set antut, ist auch für Trialwettbewerbe mit sehr langen Etappen gut abgesichert. Der 1875Wh Akku wiegt 10,5kg und genügt für übliche nationale Bewerbe locker.

Das Modellprogramm der Electric Motion Trialbikes startet mit der Lite-Version um 7.400,-. Die Sport-Version kostet 8.800,- und das getestete Topmodell „Race“ mit Kupplung nimmt 9.700,- Euronen aus dem Geldsack. Beim ausgereiften Entwicklungsstandard der Race ein fairer Deal.

Electric Motion legt zusätzlich die Wander-Trial Endurokombi namens „Escape“ mit Sitzbank (siehe Foto unten), längerer Übersetzung und größerem Akku auf. Die Basistechnik ist nahezu identisch mit den Trial Spezialmaschinen. Mapping und Fahrverhalten weichen trotzdem deutlich ab. Die Escape Trial-Enduros kosten zwischen 8.200,- und 10.200,-.

Info, Vertrieb und Import der Electric Motion Maschinen: AVS-HANDELS e.U.

Gewerbeparkstraße 28,
A-2604 Theresienfeld
Tel: +43 2622/72 391.

e-mail & websites:
office@electric-motion.at
office@e-trial.at
www.electric-motion.at
www.e-trial.at

