

EVA und du



Da soll eine Neue in der Stadt sein. EVA. Am Stammtisch herrscht aber noch keine Aufregung deswegen. Aber, wir fangen von vorn an.



Seit 2010 mache ich das jetzt schon. Und ich mache nicht mal ein Geheimnis daraus, dass mir die ersten eMotorräder selbst nicht gefallen haben. Ganz am Anfang wäre ich lieber nur bei einer totalen Sonnenfinsternis damit gefahren. Jedoch, ich hatte einen Traum und ich wusste, diese Technologie wird schneller kommen als alles zuvor.



Ich selbst bin über 400.00 km auf Motorrädern gefahren. Boldor, FJ 1200 , K1200R und Z1000. Das nur, um einer vorschnellen Vorverurteilung zuvor zu kommen, ich wäre ein Öko und hätte vermutlich nie ein richtiges Motorrad gefahren. Und es waren weitaus mehr als die oben genannten. Und ich bin kein Journalist, sondern bezeichne mich als Motorradfahrer und das seit den frühen 80gern.

2016 und Energica in Modena in Italien hat meine Träume wohl gelesen. Endlich ist sie da, nackt, wie der Name es sagt, sie hat Kurven und sie hat das Temperament, was man sich als Motorradfahrer vorstellt. Die reinen Zahlen sagen nichts aus, obwohl sie schon beeindruckend sind. 70kW (95 PS) - 170 Nm - 200 km/h sind etwas für einen Stammtischabend. Reicht, um Eindruck zu schinden, beschreibt aber nicht einmal zu 50% was die Eva an Verführungskünsten drauf hat.

schaufenster
elektromobilität
Eine Initiative der Bundesregierung

2016

Eva ist kein Leichtgewicht. 286 Kilo, es könnten ein paar weniger sein. Grund dafür ist natürlich der Akkupack und der eMotor. Zum Glück haben die Italiener bei Energica gleich auf ein Getriebe verzichtet. Die Kurven finde ich persönlich sehr gelungen, aber ich stehe auch auf große Nackte Motorräder. Und weil man sich bei der Farbgebung auch stundenlang über die eine oder andere Variante streiten kann, wird die Eva in einem sehr frischen grün oder dark blue geliefert. Beides sehr edel.

Technik: eMotor, logisch, das Ding hat keinen Sound! Dafür aber die 170 Nm ab der ersten und kleinsten Bewegung am Gasgriff, obwohl der auch besser Spaßgriff genannt werden sollte. Der Arbeitsbereich dieses Griffes beschränkt sich auf eine 1/4 Umdrehung.

90 Grad am Griff entscheiden zwischen Rollen und 200 km/h. Nichts für Ungeübte und schon mal gar nichts für Anfänger, Eva benötigt eine erfahrene Hand und wahrscheinlich ist ein Fahrtraining unter sachkundiger Führung der beste Weg, um Eva näher kennen zu lernen.



Wie im Jet. Zentrale der Macht. Wer will, kann zwischen Eco, Urban, Rain oder Sport wählen. ABS ein oder aus, Rekuperation aus, Medium, Low oder High. Und weitere Einblicke können von hier aus getätigt werden. Fast unnötig zu sagen, dass sie auch per modernem Smartphone kontrolliert werden kann.

Schlüssel umdrehen, Startknopf an der bekannten Stelle rechts am Griff drücken und los gehts. Und wie es sich für eine Lady gehört, hat Energica ihr einen Parkassistent spendiert. Damit fährt sie in Minimaltempo vor- und rückwärts und lässt sich damit auch am Hang, im engen Hangar oder auch bei einer Beladung in einen Transporter kinderleicht rangieren.

Energie kann auf 2 Wegen in den Akku kommen. zu Hause mit der Schukosteckdose in 3,5 h oder an öffentlichen Ladeeinrichtungen mittels CCS in 24 Min auf 80%.

Herr Oberlehrer fragt an dieser Stelle immer nach der Reichweite. Um es vorweg zu nehmen, ja hat sie auch. Um es genau zu sagen, wer sie fährt wie sie es mag, hat nach 130 km eine 24 Minuten Pause, diese ist allerdings auch bei der Gangart für der Piloten nötig. Der geeignete Elektromobilist schafft sicher 200 - verzichtet allerdings auf Adrenalin in Reinform.

Der Motorradfahrer hat Spaß und Adrenalin. Neu für den Erstkontakt ist die übliche Hebelage links, Kupplung Fehlanzeige. Für den Elektriker aber logisch, der Motor ist wenn er nicht dreht, komplett aus. Die Kupplung damit arbeitslos, schade für die Kupplung, gut für den Unterhalt. Jedes nicht verbaute Teil in einem Motorrad kostet kein Geld bei der Beschaffung und verursacht keine Kosten bei der Wartung. Also, langsam drehen und Eva setzt sich in Bewegung. Langsam drehen, denn wenn diese Bewegung in gleichem Maß wie bei einem Verbrenner gemacht wird, hat man die ersten 80m bereits hinter sich.

Wenn die Eva erstmal rollt, dann fehlt plötzlich nichts mehr. Gas und los, Gas weg und sie verzögert. Rekuperation ist das Zauberwort, sie speist Bewegungsenergie in den Akku zurück. Und das ist neu, bis zu 33% der Energie werden an die Akkus wieder zurückgegeben, mehr Reichweite, aber noch viel mehr, eine neue und angenehme Art zu bremsen. Mit wenigen Kilometern stellt man sich darauf ein, Gas zu, Fahrzeug wird langsamer, Gas auf und Attacke! Die Fahrt durch den Harz wird zu einer Art Rausch. Ohne die Bremsen zu nutzen, nur mit der Gashand steuert man die Eva. Konzentration auf das Wesentliche und das ist nicht, wie oft behauptet, der Sound, sondern Fahrdynamik. Fahrer und Fahrzeug werden Eins.

Um aber ein Gefühl zu vermitteln, was hier tatsächlich passiert, vergleiche ich die Z1000, die ich seit Jahren fahre, mit der Eva. Sitzposition bei beiden gleich, die Eva erscheint etwas breiter im Rücken. Länge auch etwa gleich. Der Unterschied zeigt sich auf dem Weg durch kurvige Straßen. Wenn nach gefühlten 1000 km hinter einem LKW der Tacho bei 80 km/h eingefroren zu sein scheint, der Blick ein paar Meter freie Straße fixiert und der Teufel in dir erwacht dann scherst du aus und los. Dieser Vorgang verteilt Glückshormone und finden beim Einscheren sein ende bei ca. 120 / 130 km/h, bei der 1000er. Bei der Eva, gleiche Gegebenheiten, ist am Ende des Überholvorganges der Tacho bei 190, der Lappen weg und sämtliche Blutgefäße bis in die kleinste Verästelung rein, gespült und bereit den nächsten LKW zu killen!

Der Gitterrohrrahmen, das Fahrwerk und die Bremsen, alles aus dem obersten Regal. Das Team von Energica ist auch in der Formel 1 und anderen Rennserien tätig. Wer mit viel Vortrieb fährt, muss auch topp bremsen können. Im Ernstfall packen die Brembos zu wie Herkules. Der Rahmen verspricht verwindungsfreies und sicheres Handling, ein paar Klicks und jeder Fahrer kann es zudem für sich abstimmen. Eva ist, wie einst in der Bibel, nackt, sie posiert schon im Stand und sie kann ganz sicher auch vor der Eisdielen angeben. Gemacht ist sie aber für den guten Zweck, den Fahrer, also dich, glücklich zu machen. Und wenn du gewusst hättest, was da kommt, du hättest auf andere Versuche verzichtet.

Am Ende landest du über Google beim Händler. Mit Eva allein in Wald erzeugt Sucht. Du kannst bequem dahinfahren und du kannst, wenn du es kannst, auch Attacke machen. Eine sichere Selbsteinschätzung zu den eigenen Fahrgewohnheiten endet letztlich bei Google, Suchbegriff „Energica Eva kaufen“ und führt irgendwann jeden ambitionierten Motorradfahrer in einen Shop eines Energica Dealers, immer mit der Angst er könnte keine Neue vorrätig haben.

Was bleibt, ist nicht die Preisfrage. Eva ist nicht billig zu haben, aber vergleichbare Fahrzeuge auch aus Italien, die mittlerweile zu Autokonzernen gehören, liegen im gleichen Segment. Wenig Wartung und kaum Energieverbrauch (früher Benzinverbrauch) bringen deine neue Partnerin außerdem in Unterhaltskosten, die winzig sind. Derzeit auch noch steuerfrei und wer sich Solarmodule aufs Dach gesetzt hat, produziert seinen eigenen Kraftstoff - der hier zumindest seinen Namen verdient hat! Und wer den Strom einfach nur aus der Ladesäule oder Steckdose holt, kann zumindest sicher sein, mit seiner Eva die neidischen Blicke der anderen Männer auf sich zu ziehen, ohne Ehevertrag ein exotisches und glückliches Zusammenleben zu haben.