

E-Bike Quantya Strada

Watt willst du mehr?

Fast unbemerkt vom Rest der Töffbranche schreibt die Schweiz ein neues Kapitel in der Geschichte des Zweiradbaus: Die Tessiner Quantya S. A. lanciert ein Serien-Sportmotorrad mit Elektroantrieb.

VON MICHAEL KUTSCHKE / «TÖFF»
(TEXT UND FOTOS)

Gretchenfrage: Ist die Quantya eine Enduro, ein Offroad-Wanderbike oder eine Cross-Maschine? Antwort: Die Strada ist all das – und mehr. Über kleine Hindernisse hüpfen, Steilhänge meistern? Alles kein Thema. Aber auch den Weg zur Arbeit hat dieses Mountainbike mit Motor drauf. Die Strada ist, nomen est omen, für die Strasse homologiert.

Getankt wird, wenn es sein muss, im Büro. Netzstecker rein, aufladen, Stecker raus, und ab gehts. 2,2 Kilowattstunden hat das Ladegerät in die Batterie geschaufelt. Nach 150 Minuten Ladezeit dürfen wir zwei Stunden Töff fahren – für nicht mal 20 Rappen.

Eine Drehung am Zündschlüssel, klack, der Seiterständer schnappt hoch. Sonst: Stille, absolute Stille! Das 11,5-PS-Kraftpaket gibt im Stand nicht das geringste Geräusch von sich. Dann ein kleiner Dreh am «Gas» und die erste Testfahrt einer zukunftssträchtigen Idee kann beginnen. Unser Ziel ist die Zürcher In-

nenstadt: Vehement statt brav stürmt die Quantya vorwärts. Nur ein leises Surren dringt unter dem Helm an meine Ohren.

Von wegen ein Elektromotorrad mache keinen Spass: Der Dreh am «stummen Elektro-Gasgriff» macht süchtig und wirkt sogar ansteckend. Passanten, Motorradfahrer, ja gar die Zürcher Stadtpolizei kommen aus dem Schwärmen nicht heraus. So viel Sympathie ist heute für Töfffahrer eine fast schon unglaubliche Erfahrung.

Ungeahntes Drehmoment Unglaublich auch, ohne Motorvibrationen und -geräusche mitten im Verkehrschaos am Rotlicht zu stehen, um dann mit einem beherzten Dreh alles hinter sich zu lassen. Kein Zweifel: Die Beschleunigung der Quantya aus dem Stand ist



STROMER Nach 150 Minuten Ladezeit ist die Batterie geladen und liefert Saft für zwei Stunden Fahrt.

jener einer Brot-und-Butter-125er ebenbürtig. Doch mit steigendem Tempo schrumpft das Leistungs niveau: **70 km/h auf der Landstrasse, mehr geht nicht.** Die gefühlte Leistung entspricht jetzt etwa einem 50er-Viertakter. Doch Vorsicht: E-Motoren sind nur bedingt mit Benzinmotoren vergleichbar. Der Grund liegt im völlig anderen Leistungs-

charakter. Ein ungeahntes Drehmoment aus dem Stand ist beim «Elektro» für den enormen Spassfaktor verantwortlich. **Und in Sachen Energieeffizienz wird der Spass noch grösser:** Beim herkömmlichen Viertakter verpuffen etwa 70 Prozent der Energie als ungenutzte Abwärme, nur der Rest wirkt als Kraft auf die Räder. Ein Elektromotor dage-

gen setzt 70 bis 80 Prozent der Energie in Bewegung um – in Klima- und Schwingungszeiten ein nicht zu unterschätzendes Argument.

Doch zurück zu unserer Citytour: Wenn alles nur noch steht und nichts mehr geht, schieben wir unseren E-Töff locker-lässig durch die Fussgängerzone, um uns anschliessend wieder auf den Sattel zu schwingen und

dem Stau auf Schleichwegen lautlos durch enge Gässchen zu entfliehen. Weniger unauffällig gibt sich die Quantya, wenn aus dem Schiebebetrieb ans Gas gegangen wird: Erst nach einer «Denkpause» setzt der Vortrieb ein – ein Fauxpas. Aber das haben wir ja schon bei manchem konventionellen Töff kritisiert. Gewöhnungsbedürftiger dagegen,

dass Schalt- und Bremsfuss zu Dauerarbeitslosen werden. Ein Getriebe hat die Quantya nicht, und auch keine Kupplung. Gestoppt wird sie wie ein Mountainbike mit vertauschten Bremshebeln am Lenker.

Schleichen wir zuletzt noch lautlos ins Gelände. Mal ehrlich: Trauen Sie sich, mit Ihrer Enduro auf dem abgeernteten Feld in der Nähe Ihres Hauses zu fahren? Mit der Quantya ist das kein Problem. Das Zaubermotortrad laut auch hier: «zero Emissions». Kein Lärm, kein Abgas, und keiner regt sich auf. Das Hinterteil des Quantya-Piloten bleibt dabei nicht zuletzt wegen der grossen Federwege schmerzfrei: Der Sattel ist straff, aber nicht zu hart für die erbäuliche Enduro-Wanderung – und gut für kleine Sprünge.

Fazit: Dieser E-Töff fasziniert. Für 13 400 Franken gibts neben einem umweltfreundlichen Motorrad auch eine geballte Ladung Fun für den Stadtverkehr sowie Feierabend-Enduro-Spass ohne Reue.

➔ MEHR ZU ELEKTRO-MOTORRADERN IM MAGAZIN «TÖFF», AB MITTWOCH AM KIOSK ERHÄLTLICH.



Warum sich E-Bikes rechnen

SAUBER Wir wollten wissen, ob sich das Elektromotorrad als Zweitfahrzeug lohnt. Der Empa-Experte antwortet: Auf jeden Fall!

Sind E-Motorräder wie die Quantya tatsächlich so umweltfreundlich, wie es der Hersteller suggeriert? **Marcel Gauch** (Bild), Projektmanager der Schweizerischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), rechnet vor: «Ein Kilometer mit dem Auto verursacht so viel Treibhausgas-Emissionen wie ein Töff auf 1,5 oder ein Scooter auf zwei Kilometern. Mit einem Elektrotöff wird dagegen erst durch 17 Kilometer Fahrt dieselbe Menge CO₂ freigesetzt.»

Demnach eignet sich ein E-Töff ideal als Zweitfahrzeug für Pendler. Gauchs zweites Rechenbeispiel: «Kauft ein Autopendler einen E-Töff als Zweitfahrzeug, ist der Herstellungs-Energieaufwand ab 2000 gefahrenen Kilometern mit dem E-Töff bereits kompensiert. Und nach 10 000 Kilometern Wegstrecke wären der Energiegehalt von etwa 750 Litern Benzin und total rund 2,3 Tonnen CO₂ eingespart.

bleibt die Frage: Wäre die Schweizer Stromproduktion einem Elektrotöff-Boom überhaupt gewachsen? Die Jahresfahrleistung aller Töffs in der Schweiz beträgt mehr als zwei Milliarden Kilometer. Zum Vergleich: Allein die 250 000 Pendler im Grossraum Zürich schaffen mit dem Auto 1,1 Milliarden Kilometer im Jahr. **Mit nur 0,25 Prozent der Schweizer Stromproduktion könnte der Energiebedarf der gesamten Zweirad-Flottenfahrleistung erbracht werden,** wenn sie komplett auf E-Bikes umgestellt wäre. Und würde nur so weit «elektrofiziert», dass die geforderte CO₂-Reduktion (140 000 Tonnen) erreicht wäre, bräuhete es gar nur 0,14 Prozent der gesamtschweizerischen Stromproduktion. ●



MIT «TÖFF» GROSS IN FAHRT

Neben einem noch ausführlicheren Beitrag zu Elektromotorrädern finden Sie in der neuesten Ausgabe des Schweizer Fachmagazins «TÖFF» (7/2008) unter anderem folgende Fahrberichte:

- ➔ Yamaha V-Max
- ➔ Bimota DB7
- ➔ Honda CB1000 R im Vergleich zu Kawasaki Z1000, Triumph Speed Triple und Yamaha FZ1 N
- ➔ Moto Guzzi V7 Classic
- ➔ BMW G 450 X
- ➔ Kawasaki VN 2000 Classic
- ➔ Can-Am Spider Roadster



ANZEIGE

blues'n jazz
rapperswil-jona

TICKETCORNER
0900 800 800
CHF 1.19/Min.
www.ticketcorner.com

CANDY DÜLFER · ROGER CHAPMAN & THE SHORTLIST
BUHNERN 44 KONZERTE
27. bis 29. Juni 2008

www.bluesn jazz.ch

Heineken RAIFFEISEN i'm lovin' it