

STROMAUFWÄRTS

Bremsen, kuppeln, schalten, lenken, Gasgeben. Jede Kehre dasselbe einstudierte Spiel beim Fahren am Pass. Was aber, wenn der Ablauf plötzlich ganz anders ist? Zwei Bergfexe wagen sich **ELEKTRISCH AUFS STILFSEER JOCH**

TEXT: JÜRGEN THEINER, NICO RÖDER FOTOS: MOPPEFOTO.DE



48 Mal die Stromer
ums Eck bringen und
dabei kein einziges
Mal schalten müssen.
Elektrisch Fahren ist
ein anderes Erlebnis



Wie es sich für Supersportler gehört, ist Arbeit auf der Ego angesagt. Und wehe, die 200 Nm werden losgelassen

Zwei erfahrene und reichlich Dynamik gewohnte Motorrad-Enthusiasten rufen sich auf dem Pass ein erstauntes „Boah ey!“ zu.

Nach 48-fachem Kehren-Geschmettere hallt es in deren Köpfen nicht mechanisch-akrapovich nach, und kein Kühlwasser siedet aus der Verkleidung, um sich zu den Bratwurst-Schwaden des Stilfser Jochs zu gesellen. Aus einer Allerweltsfahrt ist dank zweier energischer Elektrokraftmäder ein hochspannendes Dynamik-Erlebnis mit mächtigem Motorrad-Kulturschock geworden.

Schon der Start im Tal ließ das jahrelang antrainierte Anfahrspiel obsolet werden – Kupplungs- und

Schalthebel gibt's an den Energica-Elektromotorrädern genauso wenig wie ein Getriebe mit sechs potenziell falsch eingelegten Gangstufen. Trotzdem reicht die kleinste Zuckung am „Gas“griff, um die Alu-Carbon-Batterie-Kunstwerke nach vorne zu wuchten.

Die supersportliche Ego spreizt mit kuriosen Kanten die Fahrerbeine, gefräste Rasten zwingen die Füße weit nach hinten. Tiefer Lenker und hoher Sitz erinnern an die ehrwürdige Triumph Daytona T595, das Lüftungsgitter im Heck zitiert die Benelli Tornado – also gewohnte Umgebung für den „Motorprosa“-Blogger und intimen Stilfser Joch-Kenner Jürgen

„Proudly made in Modena“ erinnert ein Schild auf den Energicas an die Herkunft. Die Designsprache und feine Details verraten es ebenfalls. Nicht nur für Elektromotorräder können sich die beiden sehen lassen



ENERGICA EVA ESSEESSE 9

109 PS (80 kW) bei 6000/min
180 Nm, 13,4 kWh Akkukapazität,
270 kg, 19.500 Euro

ENERGICA EGO

145 PS (107 kW) bei 6000/min
200 Nm, 13,4 kWh Akkukapazität,
270 kg, 23.400 Euro



Alles ganz normal: Wird die Funktion der linken Extremitäten aus dem Kopf verbannt, fährt es sich flüssig wie eh und je



Theiner. Durch die ausgesparte Gabelbrücke fällt der Blick auf feuerrote, prächtig geschweißte Stahlrohre. Die Gabel trägt den magischen Öhlins-Sticker und beschreibt die Fahrbahn in hoher Auflösung, ein leichter Zug an der radialen Bremspumpe presst den „Tank“ nachdrücklich in den Fahrerunterleib.

Erich Vill, Motorrad-Hotelier am Fuß des Stelvio, sitzt entspannter. Quer über seine nackte Eva Esse Esse 9 spannt sich ein mächtiger, hoher Lenker, die Mensch-Maschine-Schnittstelle ist komfortabel und ohne Sportambitionen geformt. Die erste Serpentine verursacht trotzdem Panik: Die Kupplungshände greifen ins Leere, die Schaltfüße treten ins Nichts, und die reflexartigen Zwischengasstöße erklären den Begriff „Drehmoment“ recht anschaulich. Aber keine fünf Kehren später nutzt das Gehirn die frei gewordenen Kapazitäten schon für Wichtigeres, etwa für die Suche nach der am wenigsten buckligen Linie, denn Öhlins dämpft sportlich und federt hart.

Was im Antriebsgehäuse hinter der Kohlefaser-Hülle vor sich geht, kaum dass der Stromgriff nur angesehen wird, ist schwer nachvollzieh-

bar: Ohne die geringste Lastwechselreaktion nehmen die Maschinen schlagartig Fahrt auf, vibrationslos und spielerisch. Das im Schiebepetrieb noch nach Lagerschaden klingende Antriebsrassel geht in ein irres, alles durchdringendes Pfeifen über. Ansatzlos reißt es die Straße nach hinten. Dass die Kettenrad-Schrauben dabei nicht abscheren, ist ein Wunder der komplexen Elektronik. Ihre existenzsichernde Arbeit lässt sich nicht spüren, aber am permanenten Störfeuer rund um das TFT-Display erkennen – das reizt, in jeder Kurve noch früher am Trafo zu drehen. Ein elektrisierendes Spiel!

Für sprachlos machenden Vortrieb sorgen Elektro-Motoren der ganz dicken Sorte: Sie quälen ihre Anbauteile mit einem Drehmoment von immer 180, respektive 200 Nm, und DAS ist im Motorrad-Bereich ein unfassbar hoher Wert. Theoretisch verpuffen alle in einem kilometerlangen schwarzen Strich und kompensieren fehlendes Abgas mit der weißen Rauchwolke schmelzenden Gummis. Praktisch bleiben beide Pirellis dem Asphalt innig verbunden – weder die Bremsanlage am Vorderrad noch die wie besessen am



Echte Big Bike-Gefühle vermittelt die Eva. Handling wie damals, alles andere ist neuartig, funktioniert aber prächtig

Hinterrad zerrende Antriebskette überwinden den Reifengrip. Das mag teilweise auch am Gewicht liegen: 270 Kilogramm lasten, dank der riesigen Batterie, die im Energica-Zentrum hoch aufragt, auf den Achsen.

Wer nun meint, so ein starkes und schweres Tier ließe sich im hochalpinen Geschlängel nicht bändigen, der irrt. Die kolossale Leistung ist äußerst feinnervig dosierbar und erlaubt selbst im scharfen Sportmodus Schneckentempo auf den staubigen und rutschigen Steinplatten des Stilfser Jochs. Die schwierige Kehren-Koordinationsarbeit, die sich hier in zahllosen Blinkerglas-Bruchstücken manifestiert, wird auf einer Energica zum Spiel für große Kinder. Die unverkleidete Eva erobert den Berg mühelos, denn auch das elektrische Fahren ist aufrecht sitzend einfacher als tiefliegend. Dank breitem Lenker zirkelt Erich äußerst entspannt und frech in die Höhe, erleidet aber aus-

gangs der Kurven mindestens 48 Oberarm-Zerrungen.

Kenner freuen sich über die edle Ausstattung: Öhlins-Federelemente und der massive Rahmen sorgen für ein unerschütterliches Fahrverhalten. Rennsporttaugliche MonoBloc-Zangen fangen den Speed über riesige 330-Millimeter-Bremsscheiben lässig wieder ein, aus dem Vollen gefräste Bauteile und eine unfassbare Menge an Carbon und lasergeschnittenem Aluminium schmeicheln dem Auge.

Beim Rangieren oder Wenden wird eine lustige Software-Funktion äußerst nützlich: Ein längerer Druck auf den Startknopf aktiviert den Rückwärts- beziehungsweise Vorwärts-Schleichgang. Anfängliches Belächeln dieser Spielerei ändert sich beim ersten Rückwärts-Bergauf-Schieben umgehend in Begeisterung.

Ihre Bewegungsenergie können Eva und Ego zum Teil rückgewinnen – das hebt das Fahrerlebnis auf ein

neues Level. Je nach Einstellung rollen die Maschinen bei geschlossenem Stromgriff ungebremst weiter, verzögern leicht bis spürbar oder werfen massive Anker. Das kann so weit gehen, dass bei der Abfahrt vom Stilfser Joch kein einziges Mal gebremst werden muss – es wird also einfach, die Größe der von den lautlosen Energicas begeisterten Radfahrern zu erwidern.

Die Überraschung folgt, noch bevor auf Erichs Hotelterrasse die Luft aus dem Bierglas entweichen kann: Die spaßig beschleunigte Fahrt auf den Stelvio und zurück hat nur knapp 40 Prozent der Batterieladung verbraucht – eine aktuelle „Plus“-Energica bietet sogar die doppelte Reichweite bei drastisch reduzierten Gewicht. So wird auch die Entscheidung, demnächst lautlos an den Murmeltieren und anderen Hindernissen vorbeizufliegen, immer leichter. Boah ey! □

Während die Reiter sich mit Koffein erquicken, laden die Akkus an der Schnellladesäule innerhalb von zwanzig Minuten auf 85 Prozent. Mehr als genug, um den Pass nochmals zu erklimmen





Auf dem Weg
zurück ins Tal
speisen die Motoren
die Akkus. Die
Energierückgewin-
nung auf volle
Stufe gestellt, muss
bergab kaum
gebremst werden.
Spaßbefreit
ist die Sache keines-
falls