

AUF LEISEN SOHLEN

ELECTRIC MOTION EPURE FACTOR-E 2.5. NIE WIEDER ZWEITAKT-BENZIN MISCHEN, VERGASER REINIGEN, KERZE PUTZEN, LUFTFILTER WECHSELN ODER KICKSTARTEN – NICHT NUR DESHALB LÄSST DIESE ELEKTRO-TRIAL JEDEN VERBRENNER ALT AUSSEHEN.

Text: Clemens.Koepckey@motorrad-magazin.at | Fotos: Andreas Riedmann

Das polarisierende Thema „Elektromotorrad“ in der Zweirad-Szene regelmäßig die Gemüter in Wallung bringt und zu hitzigen Diskussionen führt, ist nicht neu. Während beim Schlagabtausch erbitterter Gegner und leidenschaftlicher Befürworter jedoch großteils nur Vorurteile aufeinanderprallen, war das *Motorradmagazin* bei den Elektro-Tests der Vergangenheit stets um eine unvoreingenommene und sachliche Bewertung bemüht.

So sind Strom-Antriebe von Scootern im urbanen Raum mittlerweile durchaus praktisch und bei der Bewältigung alltäglicher Kurzstrecken jedenfalls sinnvoll; elektrisch angetriebene, „waschechte“ Motorräder scheitern hingegen zumeist entweder in der Kategorie Reichweite oder wegen unerträglich langer Ladezeiten – manche Fahrzeuge sogar aus beiden Gründen. Eine ernüchternde Erfahrung, die sich derzeit noch quer durch alle von uns getesteten E-Motorrad-Segmente erstreckt – egal, ob elektrische Roadster, Sporttourer, Motocrosser oder Sportenduros.

Ganz klar, alles was mit Volllast, hoher Fahrgeschwindigkeit und/oder weiten Distanzen verbunden ist, bringt die aktuell verfügbaren Akkutechnologien an ihre Grenzen und darüber hinaus. Hier führt am Verbrennungsmotor aktuell (noch) kein Weg vorbei.

Im Trial-Sport spielen Tempo und Reichweite jedoch keine nennenswerte Rolle.

Genau deshalb behalten wir schon seit unserer ersten Probefahrt mit einer Elektro-Trial mitten durch die Wiener Innenstadt dieses Thema im Auge – nirgends machen E-Motoren mehr Sinn als im Motorrad-Trialsport, wo weder schnell noch besonders weit gefahren wird.

Schon anno 2011 lagen die Vorteile für uns auf der Hand: keine Emissionen, keine Geräusche, dezent wie ein Fahrrad. Endlich könnte man ohne Nachbarschaftsstreit im heimischen Garten mit der Trial üben und den Motorsport in der Nähe von Ballungsräumen vielleicht sogar neben flanierenden Passanten und patrouillierenden Gesetzeshütern ausüben. Friede, Freude, Eierkuchen!

Während wir an der damaligen E-Trial einst die für fortgeschrittene Fahrtechnik unerlässliche Kupplung und ein Getriebe schmerzlich vermissten, kam die acht Jahre später präsentierte GasGas TXE (damals unter Firmeninhaber Torrot) unserer Idealvorstellung einer E-Trial schon sehr nahe: Gangwahl und Kupplungseinsatz funktionierten exakt wie bei einer konventionellen Verbrenner-Trial. Während die GasGas TXE (nun unter KTM-Herrschaft) aber auch heute noch ausschließlich als Prototyp in der Weltmeisterschaft zum Einsatz kommt, ist die elektrische Trial-Zukunft beim 2009 von Philippe Aresten gegründeten, französischen Hersteller „Electric Motion“ (kurz: EM) heute bereits Realität und für jeden erhältlich.



Mit Kupplung und 4-Gang-Getriebe muss die Electric Motion Epure FACTOR-e den Vergleich mit konventionellen Verbrenner-Trials keinesfalls scheuen – und stellt diese Tatsache aktuell auch in der Trial2-WM imposant unter Beweis.

Auch die elektrischen Trials von EM wurden in den letzten zehn Jahren siegreich in nationalen und internationalen Wettbewerben, darunter ebenfalls in der FIM Weltmeisterschaft, erprobt. Das aktuell von Profi Gael Chatagno in der Trial2-WM-Klasse gefahrene Modell wurde unter anderem von Weltmeister Marc Colomer entwickelt und heißt „Epure FACTOR-e“.

Nicht nur das Aussehen, auch die Eckdaten der nun auch in Österreich um 11.250 Euro bei den EM-Händlern verfügbaren E-Trial ähneln stark einer konventionellen Verbrenner-Trial. Maximal 24,5 PS und 75 Kilo Fahrzeuggewicht sind durch-

aus vergleichbar mit einem 300-Kubik-Pendant, in der längsten Stufe des Vierganggetriebes surrt die EM bei Vollgas stattliche 85 km/h schnell. Mit sagenhaften 1400 Newtonmetern duelliert sich die federleichte E-Trial in Sachen Drehmoment dagegen nicht mit ihren Einzylinder-Pendants, sondern eher auf Augenhöhe mit einem elitären Bugatti Veyron.

Unsere FACTOR-e war beim Test mit einem 13 Kilo leichten 50,4-Volt-Akku mit 2,5 kWh Kapazität ausgerüstet (um 650 Euro günstiger ist auch eine 1,8-kWh-Version verfügbar), der mit dem serienmäßigen 15-Ampere-Ladegerät in weniger als

drei Stunden von beinahe null Prozent Ladestatus voll aufgeladen wird. Ein kleines TFT-Display im Cockpit informiert nicht nur über Akkuzustand und Drehzahl, sondern auch über den gewählten Fahrmodus sowie Tages- und Gesamtkilometer.

Dass der Anschaffungspreis der EM zweibis dreitausend Euro über jenem einer vergleichbaren Verbrenner-Trial liegt, relativiert sich bei genauer Analyse zumindest teilweise: Erstens kassieren Käufer in Österreich derzeit 1200 Euro E-Förderung, sofern die (als 125er typisierte) Electric Motion bei der Zulassungsstelle angemel-



Schlanker geht's kaum: Die fehlende Auspuffanlage verbessert die Fahrzeugbalance, der Schalthebel macht die FACTOR-e in ihrem Segment einzigartig. Ein TFT mit Connectivity informiert über Mapping und Akkustand. Über einen optionalen Fingerhebel lässt sich die Motorbremse auf Abfahrten fein dosieren.



det wird. Zweitens erhält man mit der FACTOR-e quasi mehrere Trial-Hubräume in nur einem Chassis. Über die simpel und gleichzeitig umfangreich gestaltete App „EM Connect“ können die drei serienmäßigen Mappings (Grün, Blau, Rot am Lenker-Display) völlig individuell adaptiert werden: In jedem Modus lassen sich beispielsweise Länge des Gasgriff-Wegs, Gasgriff-Totgang, Motorbremskraft, Gasannahme, Maximalleistung und Höchstgeschwindigkeit individuell komponieren.

So lässt sich später per simplem Knopfdruck an der Lenkerarmatur auf Wunsch zwischen drei völlig konträren Charakteren des fünf Kilo leichten Motors wählen – die bei entsprechender Justierung beispielsweise einer Achtelliter-Trial für den Nachwuchs, einer 250er für den Hobby-

piloten und einer brachialen 300er für den Profi ähneln könnten.

Wie sich eine Fahrt auf der FACTOR-e anfühlt, entscheiden bis zu einem gewissen Grad also die Einstellungen in der App. Generell können wir allerdings festhalten, dass die EM einer Verbrenner-Trial nicht nur ebenbürtig ist, sondern sie tatsächlich in fast allen Belangen um Längen schlägt.

Die völlig gleichmäßige, seidige Kraftentfaltung des Antriebs erleichtert die Dosierung technischer Manöver immens, keine Vibrationen oder Motor-Takte stören die Balance, und die fehlende Auspuffanlage erlaubt eine fabulöse Massenzentralisierung mit niedrigem Schwerpunkt. Besonders in hängenden Kurven auf steilen, rutschigen Böschungen lassen sich Motor-Vorwärtsdrang und Hinterrad-Traktion superfein dosieren, wie es auf Verbrenner-Trials sonst nur echte Profis zustande bringen. Das mühsame Kickstarten ist natürlich ebenfalls passé. Kurz gesagt: Die Electric Motion brilliert mit Leichtfüßigkeit, Gewichtsverteilung, Präzision und



HOHES TEMPO UND LANGE DISTANZEN BRINGEN AKKUS ALLZU SCHNELL AN IHRE GRENZEN – ALS ENERGIEQUELLE FÜR TRIALS SIND SIE DAGEGEN WIE GESCHAFFEN.



Wer ist ...? **LEONIE KREMSE**

Motor-Antritt – sie präsentiert sich als perfektes Werkzeug für millimetergenaue Fahrzeugkontrolle. Sämtliche Testfahrer gaben zu Protokoll mit der FACTOR-e auf Anhieb besser zu fahren, als sie es je mit einer konventionellen Trial mit Verbrennungsmotor vermochten.

An der Verarbeitung der in Frankreich gefertigten FACTOR-e gibt es absolut nichts zu beklagen, Anbauteile sowie die Komponenten von Alu-Fahrwerk und Bremse stammen durch die Bank von namhaften, renommierten Zulieferern wie S3, Neken, TECH oder Braktec. Während sämtliche EM-Trials ab Werk mit einer hydraulisch betätigten Membrankupplung ausgestattet sind, um bei diffizilen Manövern den Antriebsseinsatz fein zu modulieren, können Einsteiger die E-Trials aus Montpellier wahlweise auch komplett ohne Griff zum Handhebel – quasi wie mit Automatik – bewegen. Kupplungseingriffe sind also stets „optional“, aber jederzeit möglich.

Zu guter Letzt können Fortgeschrittene auf Wunsch sogar Leerlaufdrehzahl und -drehmoment via App dem Antrieb zuschalten – in diesem Fall läuft der Elektromotor auch am Stand wie ein Verbrenner „permanent“. Ein Ziehen der Kupplung bei Stillstand ist dann natürlich unerlässlich. All jene, die übrigens nicht auf die Kupplung, gerne jedoch auf das Schaltge-

Unsere Foto-Co-Pilotin Leonie (IG: @trialeonie) ist 14 Jahre alt, Schülerin einer HTL für Fahrzeugtechnik und ein veritables Balance-Talent auf zwei Rädern. Mit sechs Jahren hat die Niederösterreicherin eher zufällig einen Bericht über den Trialsport gesehen und war begeistert. Nach ein paar Übungen auf dem heimischen Spielplatz mit einer elektrischen Oset ist sie mit Unterstützung ihres Vaters sofort in Wettbewerben gestartet, seit vier Jahren fährt Leonie mit ebenso großem Ehrgeiz auch Fahrrad-Trial. Aktuell startet sie sowohl mit als auch ohne Motor-Antrieb in den entsprechenden Meisterschaften.

Neben einer Electric Motion Epure Sport, zur Verfügung gestellt von avs-bikes.at, besitzt Leonie auch einen 250-Kubik-Zweitakter von TRRS und kennt somit alle Vor- und Nachteile der jeweiligen Antriebsart: „Dass ich die EM nicht anklicken muss – ganz besonders in steilem Gelände – ist für mich der allergrößte Vorteil. So wird Trialfahren etwas weniger anstrengend“, gesteht die ehrgeizige Sportlerin. „Natürlich ist es auch praktisch, dass man den E-Motor nicht abwürgen kann und die Kraftentfaltung total gleichmäßig ist. Mit der Reichweite hatte ich im Wettbewerb übrigens noch nie ein Problem.“

Leonies Trainings-Fokus liegt dennoch am Trial-Fahrrad. „Damit kann ich bei jeder Gelegenheit nach der Schule trainieren, mit dem Motorrad leider fast nur im Rahmen von Wettbewerben.“ Bei ihren sportlichen Zielen gibt sie sich bodenständig: „Mit dem Fahrrad wäre ein Start in der Damen-WM toll. Mit dem Motorrad – schau ma mal! Bisher habe ich mit ‚Haustechnik Ing. Göppner‘ ja nur einen einzigen Sponsor“, lacht Leonie. „Außerdem richtet sich der Terminkalender der ganzen Familie nur nach meinen Bewerben – dabei sind weder Papa, Mama noch meine Zwillingsschwester im Trialsport aktiv. Nur ich fahre!“



Austria

A classic sound for life





triebe verzichten möchten, bietet EM mit den Modellen Epure Race (ebenfalls auf unseren Fotos zu sehen) und Sport preisgünstigere Alternativen, die allerdings noch nicht mit dem brandneuen E-Motor aufwarten können.

FAZIT: Die Electric Motion Epure FACTOR-e fährt mindestens genauso gut wie jede „normale“ Trial, nur surrt sie herrlich leise und somit für ihre Umwelt absolut unauffällig durchs Gelände.

Zum Abschluss noch ein Wort zur Akkureichweite: Trainiert man auf der überschaubaren Fläche eines Hindernisparcours wie zum Beispiel in einem Stein-

bruch oder dem eigenen Garten, ist die Batterie von einem Hobbypiloten an einem Tag kaum leer zu fahren. Müssen dagegen in einem Wettbewerb zwischen den einzelnen Sektionen längere Distanzen (zum Stromsparen im vierten Gang) unter Dauerlast zurückgelegt werden, verspricht der Hersteller je nach Geländeprofil maximal 50 Kilometer Reichweite. Hier lohnen sich in einer Pause ein paar Minuten am Ladegerät – nur, um auf Nummer sicher zu gehen. Keine Schande, denn auch konventionelle Trials mit Verbrennungsmotor und weniger als drei Litern Tankinhalt können hier einen Extra-Schluck aus dem Benzinkanister gut gebrauchen. ■

Die Enduro-Variante EM ESCAPE XR



Um 11.800 Euro offeriert Electric Motion neben den Trial-Modellen auch die mit groben Stollenreifen und entsprechend angepasster Federung ausgestattete Sport-Enduro Escape XR, die ebenfalls für die Straße als 125er homologiert ist.

Auch an dem 88 Kilo leichten Erd-Geschoss – ein Hybrid zwischen Mountainbike und Hardenduro – findet sich (im Unterschied zu Stark Varg oder KTM Freeride-E) eine Kupplung, das Viergang-Schaltgetriebe der FACTOR-e sucht man jedoch vergeblich: der Escape-Antrieb ist identisch mit jenem der Epure-Race-Trial und stemmt immerhin satte 700 Newtonmeter auf den Boden.

Dank eines 3,5-kWh-Akkus soll sie bis zu 80 Kilometer mit einer Batterieladung bewältigen – bei einer MM-Probefahrt in steilem, technisch anspruchsvollem Terrain ging uns trotz der sonst imposanten Performance jedoch nach rund der Hälfte dieser Strecke der Saft aus.

Trialschule Wien BALANCE-AKT

Als Foto-Location diente uns der Hindernis-Parcours von Richard Hitzlers Trialschule in Wien, die wir (nicht nur) Offroad-Interessierten wärmstens ans Herz legen.

Auch 2024 bringt der vierfache Staatsmeister Richard Hitzler den Trialsport wieder humorvoll und mit vielen praktischen Übungen seinen Schülern aller Könnensstufen nahe. Nicht selten werden die Teilnehmer von des Lehrmeisters Leidenschaft für den Balance-Akt am Motorrad infiziert, allen anderen versucht Hitzler Nützliches für das alltägliche Motorradfahrer-Leben auf der Straße mitzugeben. Auf handlichen Trial-Leihmotorrädern werden im rund sechsständigen Kurs Bewegungsabläufe trainiert und in abwechslungsreichen Aufgaben das Gefühl fürs Fahrzeug verfeinert. Die nächsten faszinierenden Trial-Lehreinheiten (Erwachsene 95 Euro, Verpflegung inklusive; Leihmotorrad 44 Euro) gehen am 25. August über die Bühne, drei weitere Termine folgen noch im Herbst. www.trialschule.at

